

# ECONOMIA ITALIANA

Fondata da Mario Arcelli

## Problemi e prospettive del sistema fiscale in Italia: dalla teoria alla policy

### 2020/1

 **LUISS**

CASMEF Centro Arcelli  
per gli Studi Monetari e Finanziari

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore  
**CESPEM**

Centro Studi di Politica economica  
e monetaria "Mario Arcelli"

# Economia Italiana

Fondata da Mario Arcelli

## COMITATO SCIENTIFICO

*(Editorial board)*

### CO-EDITORS

GIUSEPPE DE ARCANGELIS - Sapienza, Università di Roma

ALBERTO PETRUCCI - LUISS Guido Carli

PAOLA PROFETA - Università Bocconi

### MEMBRI DEL COMITATO *(Associate Editors)*

LORENZO CODOGNO

London School of Economics and Political Science

GIUSEPPE DI TARANTO,

LUISS Guido Carli

STEFANO FANTACONE

Centro Europa Ricerche

GIOVANNI FARESE

Università Europea di Roma

EMMA GALLI

Sapienza, Università di Roma

PAOLO GIORDANI

LUISS Guido Carli

ENRICO GIOVANNINI

Università di Roma "Tor Vergata"

MARCO MAZZOLI

Università degli Studi di Genova

ANDREA MONTANINO

Cassa Depositi e Prestiti

SALVATORE NISTICÒ

Sapienza, Università di Roma

FRANCESCO NUCCI

Sapienza, Università di Roma

ANTONIO ORTOLANI

AIDC

ALESSANDRO PANDIMIGLIO

Università degli Studi "Gabriele d'Annunzio" Chieti - Pescara

BENIAMINO QUINTIERI

Università di Roma "Tor Vergata"

PIETRO REICHLIN

LUISS Guido Carli

FABIANO SCHIVARDI

LUISS Guido Carli

MARCO SPALLONE

Università degli Studi "Gabriele d'Annunzio" Chieti - Pescara

FRANCESCO TIMPANO

Università Cattolica del Sacro Cuore

GIOVANNA VALLANTI

LUISS Guido Carli

DIRETTORE RESPONSABILE: GIOVANNI PARRILLO

---

## ADVISORY BOARD

### PRESIDENTE

PAOLO GUERRIERI - SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA

### CONSIGLIO

FEDERICO ARCELLI, Center for International Governance Innovation

RICCARDO BARBIERI, Tesoro

CARLO COTTARELLI, Università Cattolica del Sacro Cuore

SERGIO DE NARDIS, Sep-LUISS

GIORGIO DI GIORGIO, Editrice Minerva Bancaria

ANDREA FERRARI, AIDC

EUGENIO GAIOTTI, Banca d'Italia

ROBERTA PALAZZETTI, British American Tobacco Italia

VLADIMIRO GIACCHÈ, Centro Europa Ricerche

MAURO MICILLO, Banca IMI

STEFANO MICOSI, Assonime

ROBERTO MONDUCCI, ISTAT

LUCA PETRONI, DELOITTE

CLAUDIO TORCELLAN, Oliver Wyman

ALBERTO TOSTI, Sara Assicurazioni

# Economia italiana

Fondata da Mario Arcelli



numero 1/2020

Pubblicazione quadrimestrale

Roma

# ECONOMIA ITALIANA

Rivista quadrimestrale fondata nel 1979 da Mario Arcelli

DIRETTORE RESPONSABILE

**Giovanni Parrillo**, Editrice Minerva Bancaria

COMITATO DI REDAZIONE

**Simona D'Amico** (*coordinamento editoriale*),

**Francesco Baldi**,

**Guido Traficante**,

**Ugo Zannini**.

*(Pubblicità inferiore al 70%)*

Autorizzazione Tribunale di Roma n. 43/1991

ISSN: 0392-775X

Gli articoli firmati o siglati rispecchiano soltanto il pensiero dell'Autore e non impegnano la Direzione della Rivista.

I *saggi* della parte monografica sono a invito o pervengono a seguito di call for papers e sono valutati dall'editor del numero.

I *contributi* vengono valutati anonimamente da due referee individuati dagli editor o dai membri del Comitato Scientifico.

Le *rubriche* sono sottoposte al vaglio della direzione/redazione.

Finito di stampare nel mese di marzo 2020 presso Press Up, Roma.

**[www.economiaitaliana.org](http://www.economiaitaliana.org)**

---

## **Editrice Minerva Bancaria srl**

DIREZIONE E REDAZIONE Largo Luigi Antonelli, 27 – 00145 Roma  
redazione@economiaitaliana.org

AMMINISTRAZIONE EDITRICE MINERVA BANCARIA S.r.l.  
presso P&B Gestioni Srl, Viale di Villa  
Massimo, 29 - 00161 - Roma -  
Fax +39 06 83700502  
amministr@editriceminervabancaria.it

Segui Editrice Minerva Bancaria su: 

# Sommario

## Problemi e prospettive del sistema fiscale in Italia: dalla teoria alla policy

### **EDITORIALE**

- 5 Problemi e prospettive del sistema fiscale in Italia:  
dalla teoria alla policy  
Emma Galli e Paola Profeta

### **SAGGI**

- 11 Le riforme dell'Irpef: uno sguardo attraverso 45 anni di storia  
Simone Pellegrino, Paolo M. Panteghini
- 95 Effetti distributivi della flat tax: il caso italiano  
Massimo Baldini, Leonzio Rizzo
- 135 Carico fiscale sul lavoro dipendente in Italia: come alleggerirlo e  
incentivare il lavoro  
Piergiorgio Carapella, Giovanna Labartino, Francesca Mazzolari,  
Lorena Scaperrotta
- 165 Irpef, (in)equità e (in)efficienza: un'analisi strutturale basata sul  
modello di microsimulazione BIMic  
Nicola Curci, Pietro Rizza, Marzia Romanelli, Marco Savegnago
- 193 Trasparenza e collaborazione nel rapporto tributario: Il nuovo  
volto della semplificazione fiscale  
Pietro Selicato
- 239 Alcune riflessioni sul sistema tributario italiano  
Paolo Liberati

## **INTERVENTI**

- 267 I gender gap nell'economia italiana e il ruolo delle politiche pubbliche. Introduzione al convegno  
Ignazio Visco

## **RUBRICHE**

- 271 Efficacia della norma tributaria e certezza del diritto nei principi costituzionali dello Statuto del contribuente  
Antonio Ortolani, Paola Piantedosi
- 285 Gli incentivi fiscali del programma Industria 4.0 e le ricadute sul sistema economico  
Riccardo Gabrielli
- 295 La carbon tax: dare un prezzo alle emissioni che alterano il clima  
Edo Ronchi, Toni Federico
- 305 Pagamenti elettronici: la sfida per la creazione dell'Italia Digitale  
Liliana Fratini Passi

# La carbon tax: dare un prezzo alle emissioni che alterano il clima

**Edo Ronchi** \*

**Toni Federico** \*

Si è appena conclusa la COP 25 ospitata a Madrid dal governo spagnolo con un rinvio all'anno prossimo della regolazione dei mercati del carbonio di cui all'Art. 6 dell'Accordo di Parigi. Le grandi manifestazioni per il clima che si sono svolte nel 2019 in tutto il mondo hanno posto a un fronte ampio di opinione pubblica, di forze sociali e politiche l'interrogativo "Cosa possiamo fare di concreto per ridurre in modo più consistente le emissioni di gas serra che stanno sconvolgendo il clima?"

In Italia le emissioni di gas serra sono a 426 MtCO<sub>2</sub>eq (Milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti) e non calano dal 2014. Per allinearci con la traiet-

---

\* Fondazione per lo sviluppo sostenibile, info@susdef.it

toria dell'Accordo di Parigi per il clima dovremmo almeno dimezzare, entro il 2030, le emissioni del 1990, cioè ridurle a 260 MtCO<sub>2</sub>eq. Con le misure attualmente vigenti, secondo ISPRA, ci mancano misure per tagliare 120 MtCO<sub>2</sub>eq nei prossimi 10 anni, 12 all'anno. C'è un solo strumento in grado di disincentivare l'impiego di combustibili fossili (carbone, petrolio e gas) e di generare risorse finanziarie rilevanti in grado di finanziare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio: è la *carbon tax*.

Secondo la World Bank è in atto una forte diffusione di questo strumento nel mondo: i paesi che hanno introdotto misure per dare un prezzo alle emissioni di carbonio sono cresciuti da 19 nel 2010 a ben 56 nel 2019. In Europa già 10 Paesi hanno introdotto una carbon tax: Finlandia, Danimarca, Slovenia, Polonia, Norvegia, Svezia, Francia, Spagna, Portogallo e, recentemente, anche la Germania.

La *carbon tax* è necessaria per coinvolgere i consumatori e le imprese in scelte di riduzione delle emissioni di gas serra. La *carbon tax* va introdotta gradualmente nei settori non regolati da sistemi EU ETS (*Emissions Trading System*) di scambio delle emissioni, tipicamente i trasporti e il civile, che già pagano un prezzo per le proprie emissioni, partendo da un livello basso che va fatto crescere gradualmente preparando la sua introduzione con una fase di discussione e di confronto pubblico. Una parte di questa tassa va impiegata per ridurre altre tasse, a partire da quelle sul lavoro e per compensazioni sociali per le famiglie a basso reddito. La parte rimanente, intorno alla metà, andrebbe investita in attività che riducano le emissioni, alimentino la green economy e l'occupazione.

La *carbon tax* è anche lo strumento più efficace per ridurre i sussidi esistenti, dannosi per l'ambiente, perché consente di applicare e comunicare un criterio omogeneo per la loro graduale riallocazione: dare e far pagare un prezzo per le emissioni di carbonio.

## Il carbon pricing

L'OECD definisce il prezzo effettivo del carbonio, ECR (*Effective Carbon Rates*), come il prezzo totale di mercato che si applica alle emissioni di CO<sub>2</sub>. Lo stesso vale per gli altri gas serra. Equivale alla somma delle tasse e dei prezzi dei permessi di emissione negoziabili e ha tre componenti:

- *Carbon tax*, che fissa un'aliquota fiscale sull'energia basata sul suo contenuto di carbonio.
- Imposte specifiche sull'uso di energia per unità fisica, tipicamente le accise, che possono essere tradotte in aliquote fiscali effettive basate sul contenuto di carbonio di ciascuna forma di energia.
- Prezzo dei permessi di emissione negoziabili che, indipendentemente dalle modalità di assegnazione, rappresenta il costo marginale di un'unità di CO<sub>2</sub> emessa.

Tasse e permessi di emissione possono coesistere. È più comune che i due approcci siano praticati in settori diversi come avviene in Europa con il sistema *cap&trade* ETS, gestito dalla Commissione per la generazione elettrica e le industrie grandi emettitrici, lasciando ai singoli paesi membri la gestione della fiscalità. I sistemi *cap&trade* fissano il tetto delle emissioni e lasciano libero il prezzo di scambio sul mercato dei permessi di emissione. La *carbon tax* fissa invece il prezzo per unità di carbonio emessa e lascia libero l'importo massimo delle emissioni. La combinazione dei due sistemi definisce la modalità di *carbon pricing* per ogni paese o per ogni comunità territoriale gestita.

Anche se la priorità maggiore è affrontare i cambiamenti climatici riducendo le emissioni di gas serra, le tasse sul carbonio possono generare immediati benefici ambientali e sanitari, in particolare riducendo morbilità e mortalità che derivano dall'inquinamento dell'aria. Aumentano significativamente le entrate per i governi, che possono utilizzarle per contrastare il danno economico e le criticità sociali causate dall'aumento dei prezzi dei carburanti, per alleggerire l'imposizione mediante la riduzione del prelievo sui salari dei lavoratori e per finanziare gli investimenti per la difesa dell'ambiente.

Secondo il *Fondo monetario internazionale*<sup>1</sup> le altre politiche sono meno efficaci della *carbon tax*. Gli incentivi alla produzione di energia rinnovabile non riducono la domanda di energia e non promuovono la riduzione delle emissioni se non nel settore della produzione di energia. La *carbon tax* è semplice da gestire perché si aggiunge alle tasse esistenti sui carburanti. Recenti vicende insegnano però che la tassazione del carbonio può essere politicamente e socialmente molto difficile. È indispensabile una sua introduzione graduale, accompagnata dall'assistenza mirata alle famiglie a reddito basso, alle industrie dipendenti dal commercio internazionale, alle piccole industrie e ai lavoratori vulnerabili. La logica della *carbon tax* e l'utilizzo dei ricavi devono essere comunicati in modo chiaro al pubblico.

## Lo stato di applicazione della fiscalità del carbonio

Quale importo fiscale unitario, ECR, potrebbe assicurare gli obiettivi climatici, ambientali e sociali che abbiamo esposto, compatibilmente con le regole dello sviluppo economico, e qual è già oggi la diffusione di questo tipo di fiscalità?

Il costo unitario cresce nel tempo perché il danno marginale causato dalla CO<sub>2</sub> aumenta con l'accumulo della CO<sub>2</sub> nell'atmosfera. Sulla base di modelli di valutazione integrati, *The High Level Commission on Carbon Pricing*<sup>2</sup> ritiene che, per poter raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, i prezzi del carbonio dovrebbero ammontare ad almeno 40 - 80 US\$ per tonnellata al 2020 per salire a 50 - 100 US\$/tCO<sub>2</sub> entro il 2030, e si tratta di stime prudenti.

Il *Carbon Gap*, *CG*, è la differenza tra l'ECR effettivo e il prezzo di riferimento, stabilito in funzione di un determinato obiettivo di abbattimento

---

1 MI, 2019 *Fiscal Policies For Paris Climate Strategies. From Principle To Practice*, Imf Policy Paper.

2 World Bank Group (Stern, Stiglitz et. al.), 2019, *Report of the High Level Commission on Carbon Pricing and Competitiveness*. World Bank Group, Washington, D.C.

delle emissioni. Il *Carbon Gap* dà la misura in cui gli inquinatori non pagano per i danni causati dalle loro emissioni. Il CG sta diminuendo a ritmi troppo lenti a livello globale. Prendendo come riferimento il prezzo di 30 €/tCO<sub>2</sub>, ai limiti minimi delle stime disponibili, l'OECD calcola su un campione di 42 paesi OECD e G20, che rappresenta l'80% delle emissioni e la stessa percentuale di consumo di energia a livello mondiale, che il CG globale è passato in termini percentuali dall'83% nel 2012 al 79,5% nel 2015 e al 76,5% nel 2018, diminuendo al ritmo di circa l'1% all'anno. La decarbonizzazione dell'economia richiede che il *Carbon Gap* si chiuda molto più velocemente.

Le nuove iniziative nazionali di tariffazione del carbonio hanno il potenziale di ridurre significativamente il CG. Lo scambio di permessi in Cina potrebbe portare ad un calo significativo del divario globale dei prezzi del carbonio, fino al 63% nei primi anni del 2020. A quella data il Canada potrebbe quasi azzerare il CG. Diversi paesi, tra cui Francia, India, Corea, Messico e UK, ha ridotto i loro CG a partire dal 2012. La Corea ha implementato un sistema nazionale di scambio di quote di emissioni nel 2015. Francia e Messico hanno riformato le loro tasse sull'uso di energia. Il Regno Unito ha introdotto un prezzo soglia per le emissioni del settore elettrico coperte dall'ETS europeo. L'India ha ridotto il CG aumentando le accise sui carburanti per il trasporto<sup>3</sup>.

Il CG varia ampiamente, sia tra i paesi che tra i settori all'interno dei paesi. A livello paese, il CG ha oscillato dal 27% al 100% nel 2015. Una dozzina di paesi hanno CG di circa il 40% o inferiori. I paesi con un CG basso tendono ad emettere meno rispetto ai paesi che hanno difficoltà a tassare le emissioni di carbonio, anche per unità di PIL. Il CG varia sostanzialmente tra i settori. Supera l'80% nella generazione di energia elettrica, nell'industria e nel settore residenziale e commerciale. Il CG è più basso nel trasporto su strada, il 21%. Le tasse sull'energia dominano la composizione del prezzo del carbonio in tutti i settori eccetto la generazione elettrica, dove l'80% dell'ECR è dovuto ai prezzi dei permessi di emissione. Nel settore dei trasporti su strada, dell'agri-

---

3 World Bank and Ecofys. 2018, *State and Trends of Carbon Pricing*, World Bank, Washington, D.C.

coltura e della pesca e dell'energia domestica e commerciale, ben oltre il 90% dell'ECR deriva dalle imposte.

Più i paesi perseguono solide politiche di tariffazione del carbonio, più forte diventa l'incentivo affinché altri paesi seguano l'esempio, creando un *feedback* positivo. La percezione del *carbon pricing* si sta spostando dal suo ruolo di strumento di riduzione delle emissioni ad una funzione di chiave di volta delle politiche necessarie per guidare la decarbonizzazione. Diversi paesi europei prezzano più della metà delle loro emissioni a 30 €/tCO<sub>2</sub> o al di sopra. Se il prezzo unitario dei permessi di emissione nell'ETS aumentasse a 30 €, attraverso l'introduzione di un prezzo minimo come nel Regno Unito o forzando una riduzione significativamente più rapida del *cap* delle emissioni, il 68% delle emissioni aggregate da tutti i paesi dell'UE interessati dallo studio avrebbe un prezzo superiore a 30 €, rispetto al 31% oggi. Otto paesi europei avrebbero un prezzo di oltre tre quarti delle loro emissioni superiore a 30 €: Paesi Bassi, Norvegia, Grecia, Spagna, Italia, Lussemburgo, Irlanda e Slovenia.

Nei paesi africani, americani, asiatici e oceanici del campione OECD, solo piccole quote delle emissioni hanno un prezzo superiore a 30 €/tCO<sub>2</sub>. Il Messico raggiunge la massima *performance* nelle Americhe, con circa il 30% delle emissioni al prezzo pari o superiore a questo livello. Il nuovo ETS della Cina modifica sostanzialmente la quota di emissioni coperte, ma i prezzi iniziali delle autorizzazioni dovrebbero essere inferiori a 30 €, pertanto la percentuale di emissioni a 30 € o più rimane inferiore al 20%.

Nel 2018 il 54% delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei paesi del campione OECD è soggetto ad un sistema di *carbon pricing*. Anche se questa percentuale è aumentata in modo significativo, il livello dei prezzi rimane basso. Il 13% delle emissioni ha un prezzo inferiore a 5 € e il 29% ha un prezzo compreso tra 5 e 30 €/tCO<sub>2</sub>. Solo il 12% delle emissioni ha un ECR superiore a 30 €/tCO<sub>2</sub> proprio come già accadeva nel 2015. La quota delle emissioni valutate oltre i 60 € è rimasta stabile al 9%.

In settori diversi dal trasporto e dalla generazione di elettricità, poche

emissioni sono soggette ad un prezzo. Il settore dei trasporti su strada, che rappresenta il 16% delle emissioni totali, affronta costi del carbonio significativamente più elevati rispetto alle emissioni di altri settori: il 97% delle emissioni pagano il carbonio emesso, il 57% supera i 30 e il 48% supera i 60 €/tCO<sub>2</sub>. Nel settore del trasporto fuoristrada, che emette il 2% del totale, il 38% delle emissioni non ha prezzo, mentre il 18% ha un prezzo di almeno 30 €/tCO<sub>2</sub>.

Il settore elettrico rappresenta il 31% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub>. Due terzi di queste emissioni sono soggetti a un prezzo. Nel 2015, questa quota era solo di un terzo. Per il 15% delle emissioni l'ECR è inferiore a 5 €/tCO<sub>2</sub>. La metà delle emissioni è soggetta a un ECR compreso tra 5 e 30 €/tCO<sub>2</sub>, mentre solo l'1% delle emissioni subisce un ECR superiore a 30 €/tCO<sub>2</sub>.

Nel settore industriale, la fonte di oltre un terzo delle emissioni totali da combustibili fossili, circa i due terzi delle emissioni sfuggono alla fiscalità, ovvero non pagano nulla. I prezzi rimangono bassi per il rimanente terzo delle emissioni industriali. Solo il 2% delle emissioni supera i 30 €/tCO<sub>2</sub>. Inoltre, rispetto al 2015, non vi è stato quasi alcun cambiamento.

Nel settore residenziale e commerciale, che rappresenta il 13% del totale delle emissioni, il 78% delle emissioni non è soggetto a un prezzo. Il 16% ha un prezzo compreso tra 0 e 30 €/tCO<sub>2</sub> e il 6% supera i 30 €/tCO<sub>2</sub>. Anche la copertura e i livelli dei prezzi sono rimasti stabili tra il 2015 e il 2018.

Circa la metà delle emissioni nei settori dell'agricoltura e della pesca, 1% delle emissioni totali, deve affrontare un prezzo per le emissioni di cui quasi il 30% supera i 30 €/tCO<sub>2</sub>.

Le incidenze maggiori sono dovute a aliquote fiscali relativamente elevate per i prodotti petroliferi utilizzati nei relativi settori. La componente più importante del prezzo del carbonio è già oggi a tutti gli effetti una *carbon tax*: oltre il 93% nell'agricoltura e nella pesca, nel trasporto su strada e fuoristrada e nel settore residenziale e commerciale. I prezzi regolati dai sistemi di scambio delle emissioni contribuiscono in modo significativo agli ECR nel settore industriale, ma in tutti i 42 paesi, il 62% viene dalle imposte. Nel settore

dell'elettricità, i sistemi di scambio di quote di emissioni dominano il prezzo del carbonio. con l'81% nei 42 paesi. Come abbiamo visto, la copertura è ampia e in espansione, ma i livelli dei prezzi rimangono troppo bassi rispetto agli obiettivi climatici di Parigi.

## Conclusioni

Nel 2009, l'UNEP, il programma ambiente delle Nazioni Unite, avanzò la proposta di un *green New Deal* per affrontare sia la recessione economica sia la crisi climatica. Ora è la Commissione Europea, per voce della nuova Presidente, ad avanzare un modello di sviluppo *green* capace di assicurare uno sviluppo sostenibile e scongiurare i cambiamenti climatici. L'Europa si impegna a compensare a zero le sue emissioni climalteranti entro il 2050. Le emissioni mondiali di gas serra continuano però ad aumentare. Se si aspetta che tutti i Paesi partano contemporaneamente non si arriverà in tempo a contenere l'aumento della temperatura ben al di sotto dei 2 °C, come previsto dall'Accordo di Parigi. Anche l'Italia deve fare la sua parte e aumentare il suo impegno per contrastare il cambiamento climatico e per fare di questa sfida epocale un'occasione di nuovo sviluppo a basse o nulle emissioni di carbonio.

Arrivare alla decarbonizzazione dell'economia in poco più di tre decenni richiede una conversione di ampia portata. Per azzerare le emissioni di gas serra occorre farle diventare economicamente onerose, rendendo vantaggiose le alternative. Un impegno serio per il clima richiede una riforma della fiscalità che sposti il prelievo fiscale dal lavoro e dagli investimenti *green* e lo carichi invece sulle emissioni di carbonio con una *carbon tax*. Abbiamo calcolato che una *carbon tax* di 40 €/tCO<sub>2</sub>eq per le emissioni diverse da quelle dei grandi impianti industriali, comporterebbe un aumento del prezzo della benzina di 8 e del gasolio di 10 cent/litro e genererebbe 10 Mld€ di nuove entrate. Operando con attenzione, con misure compensative per evitare impatti negativi sulle fasce più deboli della popolazione, e aprendo un dibattito pubblico sulla

crisi climatica e i suoi impatti anche sull'Italia, una *carbon tax* di questa dimensione può essere condivisa dalla larga maggioranza dei cittadini. Il gettito della *carbon tax* può essere usato sia per aumentare l'occupazione che per alimentare la ripresa economica con maggiori investimenti nei settori della *green economy*. I dati delle applicazioni già in atto di questa riforma fiscale a livello mondiale ne dimostrano già l'efficacia e ne registrano l'impatto positivo sul contenimento delle emissioni di gas serra.

## PARTNER ISTITUZIONALI



## BUSINESS PARTNER



## SOSTENITORI

Assonebb

Banca Profilo

Confindustria Piacenza

Kuwait Petroleum Italia

Mercer

Natixis IM

OASI

Oliver Wyman

Pfizer

SACE

Sisal

TIM

Per attivare un nuovo abbonamento  
effettuare un **versamento** su:

c/c bancario n. 36725 UBI Banca  
Via Vittorio Veneto 108/b - 00187 ROMA  
IBAN IT 47L 03111 03233 000 0000 36725

intestato a: **Editrice Minerva Bancaria s.r.l.**

oppure inviare una **richiesta** a:

**amministrazione@editriceminervabancaria.it**

## Condizioni di abbonamento ordinario per il 2020

	<b>Rivista Bancaria Minerva Bancaria</b> bimestrale	<b>Economia Italiana</b> quadrimestrale	<b>Rivista Bancaria Minerva Bancaria</b> + <b>Economia Italiana</b>
Canone Annuo Italia	<b>€ 100,00</b> causale: MBI20	<b>€ 60,00</b> causale: EII20	<b>€ 130,00</b> causale: MBEII20
Canone Annuo Estero	<b>€ 145,00</b> causale: MBE20	<b>€ 80,00</b> causale: EIE20	<b>€ 180,00</b> causale: MBEIE20
Abbonamento WEB	<b>€ 60,00</b> causale: MBW20	<b>€ 30,00</b> causale: EIW20	<b>€ 75,00</b> causale: MBEIW20

L'abbonamento è per un anno solare e dà diritto a tutti i numeri usciti nell'anno.

L'abbonamento non disdetto con lettera raccomandata entro il 1° dicembre s'intende tacitamente rinnovato.

L'Amministrazione non risponde degli eventuali disguidi postali.

I fascicoli non pervenuti dovranno essere richiesti alla pubblicazione del fascicolo successivo.

Decorso tale termine, i fascicoli disponibili saranno inviati contro rimessa del prezzo di copertina.

Prezzo del fascicolo in corso **€ 25,00**

Prezzo di un fascicolo arretrato **€ 40,00**

## Publicità

1 pagina **€ 1.000,00** - 1/2 pagina **€ 600,00**

---

Editrice Minerva Bancaria  
COMITATO EDITORIALE STRATEGICO

PRESIDENTE

GIORGIO DI GIORGIO, Luiss Guido Carli

COMITATO

CLAUDIO CHIACCHIERINI, Università degli Studi di Milano Bicocca

MARIO COMANA, Luiss Guido Carli

ADRIANO DE MAIO, Università Link Campus

RAFFAELE LENER, Università degli Studi di Roma Tor Vergata

MARCELLO MARTINEZ, Università della Campania

GIOVANNI PARRILLO, Editrice Minerva Bancaria

MARCO TOFANELLI, Assoreti

## ECONOMIA ITALIANA 2020/1

Problemi e prospettive del sistema fiscale in Italia: dalla teoria alla policy

Un sistema di tassazione equo ed efficiente, che sia anche efficace nel contrasto all'evasione, rappresenta un obiettivo fondamentale per la crescita equilibrata del Paese.

Come alleggerire alcune categorie di contribuenti - i redditi più bassi, il ceto medio - e soddisfare gli obiettivi di equità orizzontale e verticale dell'imposta, già fortemente minate dal continuo svuotamento della base imponibile? Come semplificare la struttura del sistema fiscale? Come ridurre gli effetti distorsivi sull'offerta di lavoro legati a un'elevata tassazione dei redditi medi? Come recuperare gettito e ridurre l'evasione fiscale? La *flat tax* (e le sue diverse articolazioni) è una possibile risposta a queste esigenze?

Partendo dall'idea che gli obiettivi di efficienza, equità e di equilibrio politico guidano il disegno e la realizzazione delle riforme fiscali, i contributi di questo numero di *Economia Italiana - editors* le professoresse **Emma Galli** della Sapienza e **Paola Profeta** della Bocconi - forniscono una lettura critica del sistema fiscale italiano, delle sue debolezze, delle necessità di riforma e un'elaborazione attenta e articolata delle possibili riforme e dei conseguenti scenari.

Particolare attenzione è dedicata all'Irpef e alla necessità di ridurre gli effetti distorsivi, concentrandosi sull'impatto distributivo e sulla necessità di semplificazione.

Alla luce delle analisi presentate emerge con forza quanto sia importante e urgente per il nostro Paese mettere in atto un'adeguata e ben definita riforma del sistema fiscale. Nel suo insieme il volume fornisce interessanti risposte alle sfide a cui la riforma del nostro sistema di tassazione è chiamata a rispondere: stimolare la crescita economica, garantire un gettito adeguato, operare un'appropriata redistribuzione del reddito, incentivare il lavoro, semplificare e rendere più trasparente il sistema, anche al fine di favorire la *tax compliance* e la *tax morale*.

ECONOMIA ITALIANA nasce nel 1979 per approfondire e allargare il dibattito sui nodi strutturali e i problemi dell'economia italiana, anche al fine di elaborare adeguate proposte strategiche e di *policy*. L'Editrice Minerva Bancaria si impegna a riprendere questa sfida e a fare di Economia Italiana il più vivace e aperto strumento di dialogo e riflessione tra accademici, *policy makers* ed esponenti di rilievo dei diversi settori produttivi del Paese.