

Le Città metropolitane: quali risorse?

Chiara Agnoletti, Claudia Ferretti e
Patrizia Lattarulo*

Trimestrale di informazione per cittadini e imprese
Anno X - Numero 4/2015

Numero 4/2015

1

ENTI LOCALI

L'istituzione delle Città metropolitane rappresenta la prima riforma in linea con gli obiettivi e le strategie europee che identificano le aree urbane come territori chiave ai fini dello sviluppo e della competitività internazionale. Ciononostante per il nuovo ente si sta definendo un avvio molto difficile a causa dei tagli di risorse e di personale indicati dalla Legge di Stabilità per il 2015 e dalle altre normative vigenti. Sulla base delle informazioni ad oggi disponibili (bilanci previsionali) molte città metropolitane si potrebbero trovare nella condizione di non garantire con le proprie entrate lo svolgimento delle funzioni fondamentali a loro attribuite. La condizione di disavanzo potrebbe risultare aggravata dall'applicazione alle Città metropolitane delle sanzioni per il mancato rispetto del Patto di Stabilità Interno delle ex Province.

La situazione di fragilità finanziaria è accentuata dal fatto che i margini di manovra sulle entrate proprie attualmente disponibili sono già ampiamente sfruttati, a seguito dei ripetuti tagli ai trasferimenti delle province. Appare utile ricordare, ad esempio, come una delle principali risorse finanziarie a disposizione delle Città metropolitane (RC auto) sia di fatto scarsamente incrementabile sia perché in alcuni contesti sono stati già utilizzati gli spazi di manovra consentiti, sia a causa dell'effetto *dumping* conseguente all'eventuale aumento delle aliquote.

Per fornire al nuovo ente di governo ulteriori risorse proprie, una strada percorribile è quella di dotarle di un tributo il cui gettito sia destinato, in parte o interamente, ai singoli enti. Dovrà preferibilmente trattarsi di un tributo basato sul principio del beneficio, in linea con la fiscalità locale, quindi rivolto a compensare i maggiori costi a carico del capoluogo a seguito dei servizi offerti al territorio. L'esperienza internazionale fornisce pochi suggerimenti, in quanto le città metropolitane adottano la fiscalità municipale, pur con più ampi margini di manovra, ad esempio in Francia; oppure sono enti a prevalente fiscalità derivata, come in Inghilterra o Spagna. Certamente, in questi paesi sono presenti prelievi sulle superfici di vendita e sui trasporti, che sono stati poi riproposti nel dibattito italiano.

A proposito della introduzione di una apposita imposta propria, sono state avanzate diverse ipotesi, dalla rinegoziazione dei mutui, all'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili ma tra le più accreditate c'è sicuramente quella relativa all'addizionale sui diritti di imbarco portuali e aeroportuali, la cui applicazione potrebbe consegnare alle Città metropolitane circa 123 milioni di euro (dei 152 milioni complessivi), nell'ipotesi di applicare la misura massima ipotizzata di 2 euro a passeggero, da ripartire tra città metropolitana e città sede dell'infrastruttura. Una ipotesi è, infatti, che nel caso in cui il porto o l'aeroporto siano localizzati all'interno dei confini amministrativi della Città metropolitana l'importo rimarrebbe totalmente nella disponibilità del nuovo ente, mentre nel caso in cui il sedime sia nel territorio regionale si prevede un riparto del 50% tra Città

metropolitana e Comune che ospita l'infrastruttura puntuale. Guardando all'incidenza pro capite del gettito che deriverebbe dall'addizionale sui diritti di imbarco, questa presenta una buona approssimazione delle funzioni sovra locali che si vogliono attribuire al nuovo ente e rivela una distribuzione territoriale equilibrata. Emergono in ogni caso alcune differenze, legate alla particolare vocazione (più o meno) turistica dei territori, che potrebbero avvantaggiare (per esempio Venezia) o svantaggiare (Torino) alcuni ambiti metropolitani specifici. Tali differenze potrebbero essere attenuate con la creazione di un fondo perequativo alimentato dal 20% del gettito destinato alle Città metropolitane.

In definitiva, l'imposta sui diritti di imbarco può rappresentare una fonte di gettito da destinare allo sviluppo delle Città metropolitane, tale da compensare almeno in parte i disavanzi attuali. Inoltre gravando sui flussi in ingresso nelle città, può prevedere delle esclusioni per la popolazione residente all'interno, quindi non aumenterebbe la pressione fiscale locale. A questo si aggiunga che l'entità dell'importo, anche se sommata alla tassa di soggiorno, non è tale da ripercuotersi negativamente sulla dimensione dei flussi turistici.

Accanto agli strumenti di autonomia fiscale, comunque oggi molto impopolari, una fonte di entrata di particolare interesse è rappresentata dai finanziamenti europei. L'esistenza di una specifica misura per le Città metropolitane risponde alla priorità assegnata allo sviluppo urbano dalle politiche europee. Questa visione strategica affronta uno dei punti più critici della finanza pubblica, relativo alle risorse per gli investimenti. Risorse che verranno comunque rese disponibili per un periodo pluriennale, quindi non strettamente contingenti, e tanto più importanti perché rivolte a sostenere l'attività fondamentale delle città metropolitane, quella di progettualità di area vasta. Attorno a queste risorse e attorno ai progetti potrà davvero costituirsi l'ente città metropolitana.

A tale proposito, ricordiamo che è previsto uno specifico Programma operativo plurifondo nazionale, il PON "Città Metropolitane 2014-2020", rivolto alle principali aree urbane che conta su una dotazione finanziaria di 900 milioni di euro da destinare a 14 città metropolitane (le 10 istituite dalla Delrio a cui si sommano Cagliari, Catania, Messina e Palermo). Il PON Metro interviene per sostenere alcune azioni prioritarie che compongono la strategia di livello nazionale individuata per le aree metropolitane del Paese ed esemplificata nei due obiettivi strategici: città metropolitane più accessibili, funzionali e sostenibili; città metropolitane più coese ed inclusive. Pur ripartito tra le 14 città e per i 7 anni di vigenza, le risorse provenienti dal PON metro costituiscono comunque una fonte di entrata rilevante.

*IRPET

GETTITO DAI DIRITTI DI IMBARCO

Milioni di euro

Città metropolitana	Gettito aeroporti (2 euro se Cm 1 euro se regionale)	Gettito porti (2 euro se Cm 1 euro se regionale)	Gettito totale	Gettito pro capite (euro)
Torino	3,5	-	3,5	1,5
Milano	22,7	-	22,7	7,2
Venezia	10,9	1,6	12,5	14,6
Genova	1,3	2,9	4,1	4,8
Bologna	6,9	0,0	6,9	6,9
Firenze	4,6	4,1	8,7	8,6
Roma	43,2	2,6	45,7	10,6
Napoli	5,9	7,7	13,6	4,3
Bari	4,7	1,4	6,1	4,8
Reggio Calabria	1,7	-	1,7	3,1

Fonte: stime su dati Enac, Istat e Eurostat



IRPET
Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Direzione Generale
Organizzazione e Risorse
Settore Politiche Tributarie

Regione Toscana

