



**IRPET** Istituto Regionale  
Programmazione  
Economica  
della Toscana

# **LE RISORSE PER LA CITTÀ METROPOLITANA**

Dal quadro europeo alle proposte per  
il contesto italiano

Firenze, Febbraio 2016

## RICONOSCIMENTI

Il rapporto di ricerca è stato curato da Chiara Agnoletti, Claudia Ferretti, Patrizia Lattarulo (IRPET) e Mauro Massaro (Fondazione Cesifin) all'interno dell'Area Economia pubblica e territorio coordinata da Patrizia Lattarulo. Mauro Massaro ha, in particolare, curato il capitolo 1.

Il lavoro ha beneficiato della supervisione scientifica del Prof. Alessandro Petretto.

ISBN 978-88-6517-073-1  
© IRPET, FIRENZE – 2016

## Indice

1. IL QUADRO EUROPEO	5
2. L'AUTONOMIA FINANZIARIA DELLE CITTÀ METROPOLITANE	13
2.1 Quali strumenti: ipotesi a confronto	15
3. LE RISORSE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE CITTÀ (METROPOLITANE)	24
4. LE RISORSE COMUNITARIE PER FINANZIARE LA CAPACITÀ DI PROGETTAZIONE DELLE CITTÀ METROPOLITANE	29
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	33
APPENDICE	35



## 1. Il quadro europeo

Nelle odierne politiche nazionali in materia di governo locale l'attenzione verso le aree metropolitane assume una rilevanza crescente. Soprattutto in tempi di vincoli stringenti sulle finanze centrali e locali le modifiche degli assetti organizzativi e fiscali dei grandi agglomerati urbani vengono viste come un'opportunità per il rilancio delle economie territoriali e con esse dell'intero sistema Paese. L'importanza accordata dall'agenda politica è testimoniata dalle numerose riforme portate avanti da diversi Paesi<sup>1</sup> con l'obiettivo di creare o, in caso già presenti, rafforzare delle entità di governo specifiche per le grandi aree metropolitane.

Le ragioni di questo rinnovato interesse risiedono in primo luogo nell'estensione del fenomeno metropolitano, sia in termini presenti, ma soprattutto in prospettiva. Infatti secondo i dati delle Nazioni Unite<sup>2</sup> l'attuale processo di urbanizzazione della popolazione mondiale condurrà nel 2050 ad uno scenario in cui i due terzi degli abitanti del pianeta risiederà in un'area urbana, concentrandosi maggiormente nei grandi agglomerati.

Una seconda ragione di interesse è legata al peso che già oggi le grandi città hanno in rapporto alle rispettive economie nazionali. Favorite da molteplici fattori<sup>3</sup>, tra i quali le economie di agglomerazione, una maggiore dotazione di capitale fisico e umano e un particolare mix produttivo, per cui sono maggiormente presenti che altrove settori ad alto valore aggiunto, le aree metropolitane presentano valori di produttività e di reddito pro-capite superiori alla media dei rispettivi Paesi. Solo per citare alcuni esempi emblematici, nel 2012<sup>4</sup> l'area urbana di Parigi ha contribuito al PIL francese per una quota pari al 31% pur assorbendo solo attorno al 19% della popolazione nazionale; Madrid al 20% del PIL, con una popolazione del 15%; Londra per il 29%, con una quota di popolazione del 19% e Milano per il 12% con una quota di popolazione del 7%.

Infine, indissolubilmente legato al loro ruolo di motori dello sviluppo economico, quelle metropolitane sono le aree che presentano i maggiori problemi relativi al tema della sostenibilità ambientale e più in generale a quello della qualità della vita. D'altronde il rapporto tra crescita economica delle città e la sua sostenibilità sembra operare in entrambe le direzioni, nel senso che una bassa qualità della vita dell'area urbana potrebbe retroagire negativamente sulla competitività economica della stessa, indebolendo il proprio sviluppo economico.

La necessità di conciliare gli obiettivi di crescita con quelli di sostenibilità pone al centro del dibattito la *governance* e gli strumenti di finanziamento delle aree metropolitane e preliminarmente la comprensione delle loro specifiche esigenze di spesa. Infatti si può constatare come la spesa pubblica pro-capite effettuata nelle aree metropolitane sia generalmente superiore alla media dei rispettivi Paesi. Anche qui, solo per citare un caso su tutti<sup>5</sup>, nel 2008-2009 le *net expenditures* di Londra sono state superiori del 48% alla media nazionale inglese. Inoltre, se si considerano le singole municipalità delle aree metropolitane si nota come il peso maggiore della spesa pro-capite gravi maggiormente sulla municipalità centrale, come testimoniato dal caso di Toronto, dove nel 2008 la spesa pro-capite della *City of Toronto* è stata superiore del 50% rispetto al livello della *Greater Toronto Area* e della

---

<sup>1</sup> Limitandoci al caso europeo si possono annoverare tra gli altri la Francia e la Gran Bretagna.

<sup>2</sup> United Nations (2005), p.7.

<sup>3</sup> OECD (2006), p.56

<sup>4</sup> Fonte: OECD Dataset Metropolitan Areas.

<sup>5</sup> Slack E. (2011), p.3.

rispettiva provincia. Questo superiore livello di spesa dipende da molteplici fattori, legati al tipo di servizi che queste devono fornire per restare competitive sullo scenario globale.

Infatti nel caso dei servizi pubblici classici forniti dalle municipalità, quali il trasporto pubblico, l'acqua, la gestione del ciclo dei rifiuti, così come la prevenzione degli incendi e la sicurezza si nota come nel caso metropolitano questi siano maggiormente presenti che in agglomerati più piccoli. Infatti in questi ultimi, determinati servizi sono del tutto assenti (si pensi al TPL) oppure le dimensioni minori e soprattutto una densità minore rendono determinati interventi (si pensi al caso della viabilità) meno onerosi. Sebbene a livello pro-capite, una maggiore densità abitativa possa favorire lo sfruttamento delle economie di scala, questo eventuale risparmio delle grandi aree metropolitane deve essere considerato anche alla luce del fatto che oltre una certa soglia, quelle economie, possono tramutarsi in diseconomie di scala. Inoltre una maggiore densità abitativa è spesso associata a una minore qualità delle strutture abitative e questo conduce a un maggior costo per la gestione delle politiche della sicurezza e della prevenzione degli incendi.

D'altronde le economie di scala non operano in alcuni settori di spesa, particolarmente presenti nel caso metropolitano. Avendo una concentrazione maggiore che altrove di nuclei familiari a basso reddito così come di sacche di povertà e di emarginazione, le municipalità delle aree metropolitane si trovano a fronteggiare maggiori spese per le politiche di abitative e sociali in genere. Inoltre, in parte sovrapposta ad una eterogenea composizione sociale in termini di ricchezza, le aree metropolitane presentano una diversa composizione etnica della popolazione che si lega a ulteriori spese in campo sociale, dovute alla maggiore necessità di specifiche politiche di integrazione.

Esiste infine un'altra serie di spese che costituiscono un onere quasi esclusivo delle grandi città, legati alla necessità di rendere le aree urbane metropolitane maggiormente vivibili, nel senso di aumentare il livello di qualità della vita. Rientrano in questa categoria i grandi *hub* del trasporto (porti, aeroporti e grandi stazioni), così come le strutture ricreative, come ad esempio i grandi parchi cittadini, particolarmente necessari nei grandi agglomerati ad alta densità insediativa, e le grandi infrastrutture sportive. Inoltre bisogna considerare tutte quelle relative alle sfera educativa e culturale come le università, i teatri, i centri congressuali, i musei e le grandi biblioteche. In un'epoca in cui le città competono a livello internazionale, tali servizi sono considerati aspetti fondamentali per attrarre nuovi residenti e contribuire a mantenere una fiorente attività economica.

Queste ultime voci di spesa introducono un aspetto importante nell'analisi delle finanze urbane, legato al livello di corrispondenza tra chi usufruisce dei servizi e chi li finanzia. Infatti sebbene possano presentarsi profili di iniquità nella ripartizione dell'onere tra le municipalità dell'area metropolitana, i destinatari dei servizi pubblici classici (TPL, acqua e rifiuti) così come quelli delle politiche sociali e di coesione sono principalmente i residenti degli stessi agglomerati urbani. Nel caso dei servizi ricreativi e culturali, ma anche nel caso di grandi infrastrutture di comunicazione (grandi stazioni, porti e aeroporti) tale corrispondenza è meno accentuata: le aree metropolitane, nello svolgimento di queste funzioni rendono un servizio a una collettività più vasta, che può essere quella della propria regione, quella del rispettivo Paese (si pensi alle città capitali) e per iperbole si potrebbe parlare di una collettività di riferimento ancora più ampia di scala internazionale (si pensi alle città d'arte). In tutti questi casi i non residenti che pure usufruiscono di tali servizi non contribuiscono in maniera diretta alla loro fornitura. Questo comporta una serie di problemi rilevanti relativi alle fonti di finanziamento.

D'altro canto per le considerazioni esposte in precedenza è vero che il ruolo economico di propulsori della crescita e dunque di creatori di ricchezza dovrebbe conferire ai grandi agglomerati urbani anche una capacità fiscale maggiore rispetto ai piccoli centri, che in teoria potrebbe sopperire alle maggiori esigenze in fatto di spesa. In generale infatti il valore degli immobili è superiore nei centri urbani che nei comuni di più modeste dimensioni e la concentrazione di attività produttive, attratte dalla possibilità di sfruttare le economie di agglomerazione, dovrebbe generare una maggiore base imponibile. Di fatto però la capacità di trasformare tale ricchezza in capacità fiscale e la capacità fiscale in gettito effettivo, dipende da due fattori essenziali: il grado di decentramento fiscale e gli specifici strumenti fiscali a disposizione<sup>6</sup>.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il problema principale è legato ai processi di formazione dei grandi agglomerati metropolitani. Infatti nella maggior parte dei casi questi sono il prodotto di una progressiva espansione urbana di distinte municipalità, amministrativamente indipendenti, ma territorialmente contigue, che porta ad una struttura insediativa senza soluzione di continuità. Si viene così a creare una situazione in cui le municipalità sono indissolubilmente connesse tra loro dal punto di vista economico (di cui le economie di agglomerazione sono il prodotto più evidente) e sociale, travalicando quei confini che al contrario permangono sotto l'aspetto politico-amministrativo. Tra le questioni più critiche connesse a questo vi è il fatto che i poteri fiscali risiedono nelle singole municipalità. Ciò significa che tra queste si potrebbe innescare un fenomeno di competizione fiscale con un abbassamento delle aliquote nel tentativo di attrarre base imponibile (attività economiche e residenti) dalle altre municipalità limitrofe. Infatti rimanendo sempre all'interno dell'area metropolitana non verrebbero meno i vantaggi connessi alle economie di agglomerazione e alle spese effettuate dal complesso delle municipalità, ma l'azienda (o il privato cittadino) potrebbe abbassare il contributo per finanziarle (in termini di imposta). Il risultato potrebbe essere un abbassamento del gettito complessivo riscosso nell'area metropolitana e dunque una difficoltà di reperimento delle risorse. A questo problema di gettito si potrebbe aggiungere quello di un'inefficiente localizzazione degli insediamenti abitativi e delle attività produttive, con eventuali costi sociali e ambientali annessi, "pagati" dall'intera collettività metropolitana. Tale fenomeno potrebbe essere mitigato (o annullato) attraverso alcune soluzioni di *governance*. Da un lato è possibile individuare tipi di soluzioni basate su accordi tra municipalità riguardo alla condivisione parziale (o totale) delle rispettive basi imponibili, ovvero degli accordi di *tax base sharing*, che equivalgono ad una redistribuzione orizzontale finanziata dai comuni metropolitani e operata dagli stessi. Un altro strumento è invece quello di una perequazione fiscale operata da enti di governo superiori (ad esempio lo Stato) e per questo motivo attingente da un bacino di finanziamento che travalica non solo i confini delle municipalità interne, ma anche quelli della stessa area metropolitana. A queste, basate su accordi fiscali, si contrappone un'altra serie di soluzioni basate sull'istituzione di enti metropolitani creati ad hoc, i quali si differenziano tra loro in base alla pervasività dei propri poteri rispetto a quelli municipali, al tipo di finanziamento e al loro grado di *accountability* da parte degli elettori. Tra queste si ricordano gli *Special Purpose District*, e gli enti di carattere unitario (*one-tier*) o federativo (*two-tier*). Nel primo caso si tratta di strutture assimilabili a dei consorzi, per la gestione di singoli servizi pubblici locali di interesse metropolitano: esempio emblematici sono i vari *Syndicats des Transports* francesi, autorità responsabili dell'organizzazione dei trasporti pubblici. Il secondo caso punta invece all'obiettivo di creare un'unica municipalità che si sostituisca alle precedenti, facendo venir meno a priori la possibilità di una concorrenza fiscale tra queste. Soluzioni di

---

<sup>6</sup> Chernick H. & Reschovsky A. (2006), p.418.

questo tipo sono state scelte<sup>7</sup> nei casi di Auckland in Nuova Zelanda, di Città del Capo e di Toronto. Bisogna segnalare che il successo del processo di fusione delle municipalità deve essere diretto<sup>8</sup> e incentivato da enti di livello superiore (*in primis* lo Stato) per vincere le probabili resistenze da parte delle municipalità a una perdita completa di sovranità. Un problema simile, sebbene più attenuato sorge nel terzo caso in cui vengono creati enti ad hoc, rappresentativi politicamente, i quali si sovrappongono alle municipalità, che concedono così solo una parte della loro sovranità. Questi enti metropolitani diventano così titolari di poteri in materie di rilevanza strategica per l'area, che a seconda dei casi spaziano dalla gestione dei servizi pubblici locali (es. trasporti, rifiuti) fino ad arrivare alla pianificazione operativa del territorio. I casi ascrivibili a questo tipo sono ad esempio le *métropoles* francesi, la *Greater London Authority* e l'*Àrea Metropolitana de Barcelona*.

Oltre a queste soluzioni di *governance*, la capacità di finanziarsi da parte delle aree metropolitane dipende anche dai tipi di strumenti finanziari e fiscali a loro disposizione. Da questo punto di vista, nella pratica si nota come vi siano grandi differenze nelle fonti di finanziamento tra le diverse aree metropolitane mondiali<sup>9</sup>. Con alcune eccezioni, quali Istanbul, Vienna e Londra, nella maggior parte dei casi le risorse proprie contribuiscono a più della metà del finanziamento, sebbene il contributo relativo delle diverse componenti (fiscale, tariffaria e altro) vari molto da caso a caso. Inoltre considerando la sola parte fiscale si nota che gli strumenti a disposizione non sono correlati al peso della componente fiscale nel totale del finanziamento: mentre nel caso di Stoccolma il 74% del bilancio, finanziato tramite fiscalità, si basa su un'unica imposta, ovvero quella sui redditi personali, nel caso di Atene, dove la fiscalità copre una parte molto più piccola del finanziamento, gli strumenti comprendono anche imposte sul patrimonio e altri tipi di imposte.

Più in generale le tipologie di imposta disponibili per i governi locali (che si tratti di grandi comuni o vere e proprie città metropolitane) comprendono le imposte patrimoniali, quelle sul reddito personale, le imposte sul consumo, le imposte sulle attività produttive e le cosiddette *smart taxes*.

Quelle patrimoniali sono le più utilizzate, dal momento che si tratta di imposte facilmente gestibili da un punto di vista amministrativo e presentano una base imponibile più rigida, almeno nel breve periodo. Inoltre la presenza di economie di agglomerazione legate alle aree metropolitane garantisce a queste ultime una certa rendita di posizione e dunque un margine maggiore nella fissazione delle aliquote nel caso *business*. Infine è un'imposta che fornisce un gettito abbastanza costante e prevedibile nel tempo. Questa stessa caratteristica, rende però difficile per le finanze locali beneficiare di periodi di espansione del ciclo economico, posto che in molti Paesi le basi imponibili di tali imposte non vengono aggiornate con frequenza. In alcuni casi tali imposte costituiscono in l'unica risorsa disponibile, come a Melbourne, o la più importante fonte del gettito fiscale locale (Montreal, Amsterdam con una quota superiore all'80% e Parigi con una quota superiore al 50%).

Le imposte sul reddito personale assumono spesso la forma di addizionali sulle relative imposte a beneficio di enti di livello superiore (es. statali). Infatti oltre alla difficoltà di amministrarle autonomamente, si deve considerare che tali imposte poggiano su una base imponibile molto

---

<sup>7</sup> Slack E. (2014), p.13.

<sup>8</sup> Slack E. (2009), p.12.

<sup>9</sup> OECD (2006), p.220 e 221.



mobile e dunque particolarmente esposta a fenomeni di concorrenza fiscale. Nel caso metropolitano però questo problema sembra più limitato che altrove, dal momento che le municipalità dei grandi agglomerati urbani si trovano in una posizione di monopsonio, essendo in via quasi esclusiva le uniche “acquirenti” dei lavoratori altamente specializzati. Un'ulteriore soluzione al problema può essere quella di ricorrere a una variante di questo tipo di imposta, attraverso l'introduzione di una *payroll tax*, ovvero imposte gravanti sul monte stipendi delle imprese. A differenza di quelle sul patrimonio queste imposte consentono al gettito di intercettare i periodi di espansione. Casi di imposte sui redditi di livello locale sono particolarmente presenti nei paesi del Nord Europa, dove costituiscono l'intero gettito fiscale di Stoccolma, e la parte più cospicua di quello di Copenhagen ed Helsinki (superiore all'80%).

Anche le imposte sui consumi consentono di beneficiare dei periodi di crescita e permettono di allargare la platea di contribuenti anche ai non residenti, ovvero pendolari, turisti e più in generale *city users*. Per le stesse motivazioni esposte nel caso delle imposte sul reddito, assumono la forma di addizionali. Esempi di questo tipo sono presenti a Berlino e a Praga dove forniscono attorno al 20% del gettito fiscale.

Quelle sulle attività produttive sono imposte che assumono diverse forme, come quelle sugli utili societari, sul valore aggiunto, sul numero di dipendenti o sulla superficie occupata. Vengono giustificate come forma di *generalized benefit tax*<sup>10</sup> e hanno il vantaggio di garantire un discreto gettito soprattutto in periodi di espansione. D'altro canto la forma assunta dall'imposta potrebbe non essere neutrale per le imprese nella scelta dei fattori produttivi, generando inefficienze. I costi di gestione e la possibilità di fenomeni competitivi ne suggeriscono l'introduzione come addizionali ad imposte applicate da livelli di governo superiori. Questo tipo di imposte costituiscono un'importante fonte di finanziamento nel caso francese, dovuta alla presenza di diverse imposte economiche, come la *Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises*, il *Versement Transport*, e *Imposition Forfetaire sur les Entreprises de Réseau*: nel caso di Nantes Metropoles l'insieme di queste imposte contribuisce alle entrate proprie correnti per una quota attorno al 60%.

Infine in molte realtà metropolitane si sta ricorrendo all'utilizzo delle cosiddette *smart taxes*<sup>11</sup>. La loro caratteristica principale non risiede tanto nel gettito prodotto, quanto dalla capacità di incidere sulle esternalità negative che potrebbero minare la competitività dell'area metropolitana. Molte di queste sono legate alle esternalità ambientali, come ad esempio le addizionali ai carburanti o all'utilizzo di energia (e si configurano come imposte sui consumi). Altre volte possono assumere forme diverse, come le imposte sugli autoveicoli, soprattutto se nell'applicazione concreta tengano conto delle esternalità ambientali più che del valore patrimoniale del veicolo. A questo tipo di imposte possono essere ricondotte anche quelle relative alle emissioni sonore degli aeromobili. Infine con finalità non solo ambientali, ma anche di decongestionamento in genere, vi è tutta una serie di strumenti come *le congestion charges* e quelli di *road pricing* in senso lato (incluse le tariffe della sosta), così come i vari tributi commutativi. Infine si ricordano le imposte di soggiorno o quelle sugli imbarchi/sbarchi (aeroportuali o portuali). Negli ultimi due casi l'obiettivo, oltre al decongestionamento è quello di far contribuire al finanziamento dei beni e dei servizi pubblici, soggetti non residenti che pure ne usufruiscono. Il caso più famoso è senza dubbio quello della *Congestion Charge* di Londra,

---

<sup>10</sup> Slack E.(2011), “*Financing Large Cities and Metropolitan Areas*”, p.11.

<sup>11</sup> OECD (2006), p.223.

sebbene tale strumento sia stato impiegato con successo<sup>12</sup> anche in altri contesti, come Milano, Stoccolma e Singapore.

Infine un posto di rilievo è rappresentato dal finanziamento degli investimenti. Infatti, soprattutto nel contesto attuale dove le metropoli competono a livello globale per attirare attività produttive, la capacità di realizzare ingenti investimenti è la chiave per mantenere la propria appetibilità sullo scenario globale. In un periodo di forti pressioni sulle finanze pubbliche, accanto alle tradizionali forme di finanziamento a debito e degli oneri di urbanizzazione, sono state individuate delle soluzioni innovative.

Una prima soluzione è quella della *Public-Private Partnership*<sup>13</sup>. Questo consiste nella creazione di un soggetto a partecipazione pubblica privata per la fornitura di infrastrutture pubbliche. Generalmente negli accordi di partenariato il soggetto pubblico si riserva la proprietà dell'infrastruttura e la possibilità di regolarne l'utilizzo, mentre il soggetto privato avrà la possibilità di incamerare i futuri proventi derivanti dall'infrastruttura per un certo periodo di tempo. Dal punto di vista del soggetto pubblico questo tipo di accordo presenta la possibilità di sollevarsi parzialmente o interamente dall'onere del finanziamento dell'investimento, utile soprattutto nel caso di situazioni di bilancio critiche. Inoltre dal momento che la gestione successiva dell'opera sarà per un certo periodo di tempo affidata al *partner* privato, vengono ridotte le future spese operative dell'ente. Infine il pubblico, ha la possibilità di acquisire competenze tramite la partnership con l'operatore privato. Questo sistema presenta comunque rischi per entrambe le parti, che dipendono fortemente dalle previsioni concrete contenute nel contratto di partenariato. Infatti nel caso del privato un'eccessiva regolamentazione pubblica potrebbe comportare ritardi nei lavori e difficoltà successive nella gestione; nel caso del pubblico invece, le necessità della parte privata potrebbero far deviare il progetto dalla sua natura pubblica concentrandosi più sul ritorno economico dell'investimento, soprattutto nel caso in cui il privato possa supportare le proprie istanze sfruttando a proprio vantaggio le asimmetrie informative. Soprattutto per quest'ultimo aspetto si stanno sperimentando soluzioni di PPP inclusivo, in cui oltre al pubblico e al privato partecipino tutti i vari *stakeholder* locali.

Per il finanziamento degli investimenti è possibile anche ricorrere ad altri tipi di strumenti più classici, come ad esempio la destinazione obbligatoria agli investimenti (*earmarking*) degli introiti di alcuni tributi, come ad esempio le varie *congestion charges* e i proventi della sosta dei veicoli, così come il gettito di alcune imposte come quelle sui carburanti. Relativamente alla parte strettamente fiscale è stato proposto uno strumento innovativo, chiamata *Value Capture Tax*<sup>14</sup>. In questo caso si applica un'imposta sugli immobili che si trovano in prossimità di un progetto di investimento infrastrutturale pubblico. L'imposta va a finanziare la realizzazione dell'investimento stesso e in principio è commisurato all'aumento del valore patrimoniale che questo provocherà sugli immobili soggetti a tassazione. Ne risulta cioè un investimento che si autofinanzia. L'imposta può assumere la forma una *tantum* o di una *charge* annuale (anche per un periodo di tempo limitato). Tale strumento è particolarmente utile nei casi in cui l'imposta ricorrente sugli immobili presenti delle basi imponibili molto distanti dal valore di mercato e non vengano aggiornate con frequenza. In questo caso infatti l'aumento del valore a seguito dell'investimento pubblico, non verrebbe incorporato nella base e quindi non si trasformerebbe in gettito aggiuntivo. Nei casi in cui invece le basi imponibili vengano aggiornate costantemente il ricorso a questo tipo di imposta sarebbe ridondante.

<sup>12</sup> Kamal-Chaoui, L. and Sanchez-Reaza, J. (eds.) (2012), p.169.

<sup>13</sup> OECD (2006), p.226.

<sup>14</sup> Kamal-Chaoui, L. and Sanchez-Reaza, J. (eds.) (2012), p.167.

La tabella successiva (e le altre in appendice) offre una panoramica sugli strumenti fiscali riconducibili alle categorie esposte in precedenza da parte di alcuni enti metropolitani di tre Paesi dell'Unione Europea<sup>15</sup>, desunti dai Bilanci principali preventivi per il 2015. Oltre ai gettiti in termini assoluti di parte corrente e di parte capitale, vengono indicati il rispettivo peso sul totale delle entrate proprie e il rispettivo gettito pro capite. Inoltre vengono fornite sia per la parte corrente che per quella in conto capitale la quota delle entrate proprie su quelle totali (nel caso di quelle in conto capitale non è stata inserita la parte di finanziamento a debito). Una scheda fornisce le informazioni principali riguardo a ogni singola imposta (vedi Appendice).

Da queste si nota come il caso francese presenti un numero e una varietà di strumenti decisamente superiore rispetto agli altri casi, ed è anche il caso in cui la componente fiscale gioca un ruolo chiave nel finanziamento degli enti, come testimoniato dalla quota sulle entrate proprie (con valori sempre superiori al 65% fino a punte di oltre l'80%) e dalla quota delle entrate proprie su quelle totali (anche qui sempre superiori al 65%).

E' inoltre l'unica, almeno per la parte corrente, in cui si rintracciano tutte le tipologie di imposta, ovvero quelle immobiliari, quelle relative ai redditi (sebbene solo sui redditi d'impresa), sulle attività produttive, sui consumi (almeno nel caso di Lyon), e le imposte *smart*. Per la parte in conto capitale invece, sono presenti solo imposte di tipo immobiliare, riconducibili alla *Taxe d'Aménagement/Taxe d'Equipment*, assimilabili agli oneri di urbanizzazione e al *Versement pour Sous Densité*, una misura per contrastare la bassa densità degli insediamenti e in tal modo l'eccessivo utilizzo del suolo. Con riferimento alle varie tipologie di parte corrente si nota come la componente principale sia sempre quella immobiliare, rappresentando in alcuni casi più della metà del contributo. Nel caso delle *métropoles* di diritto ordinario la seconda componente per importanza è quella relativa ad "altre imposte sulla produzione" per effetto del contributo fondamentale del *Versement Transport*, imposta che serve a finanziare il TPL e per questo motivo è appannaggio dell'autorità organizzatrice del trasporto. Nelle tabelle si nota come in alcuni casi questo sia stato inserito in un conto separato, dal momento che tale voce non è iscritta nel Bilancio principale, o perché facente parte di un bilancio annesso dell'ente stesso o perché l'autorità di gestione del TPL non coincide con l'ente metropolitano. Lo stesso discorso vale per le imposte "smart" che forniscono il terzo contributo per effetto della TEOM, la tassa per la raccolta dei rifiuti urbani. Nell'unico caso in cui è presente, ovvero Nantes, la tassa di soggiorno fornisce un contributo estremamente ridotto. Infine la componente sui redditi, presente solo nel caso delle imprese, fornisce un contributo sempre superiore al 10%, imputabile integralmente alla *Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises*, imposta progressiva applicata sul valore aggiunto, il cui gettito viene ripartito tra ente metropolitano, Dipartimento e Regione. Questa ripartizione contribuisce a spiegare la differenza più consistente ravvisabile nel caso di Lyon. Infatti la diversa natura giuridica che la contraddistingue, ovvero il fatto di svolgere anche le funzioni dipartimentali, garantisce alla *Métropole de Lyon* anche le entrate dipartimentali. Questo si nota chiaramente dal peso che in questo caso hanno le imposte sui redditi rispetto alle entrate proprie, ovvero quasi il doppio di quello visto nel caso delle *métropoles* di diritto ordinario. Inoltre aggiunge una tipologia di imposta assente nei casi precedenti, ovvero quella sul consumo, attraverso la *Taxe Spéciale sur les Conventions d'Assurance*, sebbene il contributo alle entrate proprie sia modesto. Infine amplia i casi di imposte *smart* e il loro peso, con la presenza di alcune imposte ambientali, ovvero la tassa sui prodotti energetici (TICPE) e quella sull'elettricità, entrambe di derivazione dipartimentale.

---

<sup>15</sup> Eccetto il caso dei *metropolitan districts* inglesi (*one-tier*), gli altri si strutturano secondo un modello *two-tier*.

	Pro capite	Métropoles di diritto ordinario (valori espressi in €)			Métropole de Lyon (valori espressi in €)		Área Metropolitana de Barcelona (valori espressi in €)		Metropolitan Districts (valori espressi in £)						Greater London Authority (valori espressi in £)			
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole					City of Liverpool	City of Birmingham	City of Manchester <sup>6</sup>	City of Leeds	City of Sheffield	City of Newcastle				
Parte Corrente	Immobiliari	TH			TH	110,49	TM	30,76	CT	279,30	247,70	228,80	323,90	306,00	304,90	CT	94,32	
		TFPB	489,70	287,07	259,88	187,37			BR	198,30	179,20	284,60	203,10	190,40	289,10	BR	163,86	
		TFPNB				0,08												
		CFE				0,61												
		TASCOM	12,27	16,71	17,08	161,26												
		Sub-tot	501,97	303,78	276,96	627,81		Sub-tot	30,76	Sub-tot	477,60	426,90	513,40	527,00	496,40	594,00	Sub-tot	258,17
Redditi	CVAE	108,77	81,49	92,34	CVAE	287,42												
	Sub-tot	108,77	81,49	92,34	287,42													
Altre imposte sulla produzione	JFER	2,72	4,04	3,65	JFER	4,84												
	VT			236,93														
Sub-tot	2,72	4,04	240,58	4,8														
Consumi					TSCA	41,02												
	Sub-tot				41,02													
Smart	TEOM	131,95			TEOM	94,90	TMTR	34,47								CG	20,15	
	TS			2,79	TATS	0,38												
	Sub-tot	131,95			TE	9,38												
					TICPE	86,04												
Sub-tot				190,70		34,47									Sub-tot	20,15		
<b>Totale</b>		<b>745,41</b>	<b>389,31</b>	<b>612,67</b>		<b>1.151,79</b>			<b>65,23</b>	<b>477,60</b>	<b>426,90</b>	<b>513,40</b>	<b>527,00</b>	<b>496,40</b>	<b>594,00</b>		<b>278,32</b>	
<b>Quota entrate proprie su entrate correnti</b>		<b>79,58%</b>	<b>66,50%</b>	<b>77,73%</b>		<b>75,21%</b>			<b>43,64%</b>	<b>25,52%</b>	<b>26,37%</b>	<b>37,13%</b>	<b>46,81%</b>	<b>34,36%</b>	<b>38,19%</b>		<b>72,26%</b>	
Parte Capitale	Immobiliari	TLE/TAVSD	13,79	5,40	17,65	TLE/TAVSD	10,59											
		Sub-tot	13,79	5,40	17,65	10,59												
		<b>Quota entrate proprie su entrate in conto capitale (debito escluso)</b>	<b>63,04%</b>	<b>87,81%</b>	<b>81,09%</b>		<b>60,45%</b>											
Parte Corrente	Altre imposte sulla produzione	VT	251,17 <sup>1</sup>	213,26 <sup>2</sup>	VT	156,56 <sup>5</sup>												
	Smart	TEOM		112,36 <sup>3</sup>	130,26 <sup>4</sup>													

<sup>1</sup> Nel caso di Toulouse è stato considerato il rapporto tra l'ammontare di VT percepito da Tisséo-SMTC e il numero complessivo di abitanti degli enti che partecipano all'autorità organizzatrice del TPL, ovvero Toulouse Métropole, la CU di Sicoval, la CA di Muretain e il Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine.

<sup>2</sup> Il VT è iscritto nel bilancio annesso "Transports Publics".

<sup>3</sup> La TEOM è iscritta nel bilancio annesso "Déchets Ménagers".

<sup>4</sup> La TEOM è iscritta nel bilancio annesso "Elimination et Traitement des Déchet".

<sup>5</sup> Nel caso di Lyon è stato considerato il rapporto tra l'ammontare di VT percepito da SYTRAL e il numero complessivo di abitanti degli enti che partecipano all'autorità organizzatrice del TPL.

<sup>6</sup> I dati di Manchester si riferiscono all'anno 2014-2015.

Il caso spagnolo e quello inglese presentano invece un ventaglio di strumenti molto più ristretto. In entrambi i casi non si rintracciano strumenti fiscali se non nella parte corrente del bilancio, a differenza di quanto visto in Francia.

Nel caso dell'Área Metropolitana de Barcelona, si nota come a differenza di tutti gli altri casi, la componente principale provenga dalle imposte smart, e più in particolare dalla tassa per il servizio di trattamento rifiuti (TMTR). L'altra componente è quella legata alle imposte immobiliari, con il Tributo Metropolitan, di fatto un supplemento all'imposta immobiliare spagnola, ovvero l'IBI (Impuesto sur los Bienes Inmuebles). Più in generale si nota come il finanziamento dell'ente sia per la maggior parte imputabile ai trasferimenti, visto che il contributo delle entrate proprie è di poco superiore al 40%.

Un rapporto tra entrate proprie ed entrate correnti generalmente più basso si ravvisa nel caso inglese e in particolare per quanto riguarda i metropolitan districts, dove l'unica componente fiscale presente è imputabile alla tipologia immobiliare. Le due imposte, ovvero la Council Tax (sugli immobili residenziali) e i Business Rates (sugli immobili produttivi) contribuiscono a circa la metà delle entrate proprie. Nel caso della Greater London Authority l'apporto delle due imposte al totale delle entrate proprie è più basso considerato il peso delle tariffe<sup>16</sup> legate soprattutto al TPL, che hanno anche l'effetto di aumentare il rapporto tra le entrate proprie e quelle complessive (attorno al 70%). Da segnalare, unico caso tra quelli considerati, l'applicazione della Congestion Charge, i cui proventi vanno a finanziare il TPL, che fornisce un contributo contenuto.

## **2. L'autonomia finanziaria delle Città metropolitane**

A fianco delle numerose potenzialità riconosciute da più parti circa l'istituzione delle Città metropolitane, non possiamo non richiamare le difficoltà che ancora non hanno trovato piena soluzione. Tra tutte ricordiamo l'incompletezza delle disposizioni legislative regionali in materia di riordino delle funzioni non fondamentali seguita dalla non meno centrale questione delle risorse disponibili, anche se la legge di Stabilità per il 2016 contiene dei provvedimenti a sostegno dei bilanci metropolitani.

Fino ad oggi tuttavia l'avvio della nuova istituzione è stato molto difficile a causa dei tagli di risorse e di personale indicati dalla Legge di Stabilità precedente (per il 2015) e dalle altre normative vigenti. Alla luce di quanto si è profilato fino ad oggi, appare necessario interrogarsi sulle possibilità e sulle condizioni necessarie per poter parlare di prospettive di sviluppo per le Città metropolitane del Paese, visto che tra le funzioni fondamentali assegnate al nuovo ente ci sono quelle relative alla mobilità, alla viabilità e allo sviluppo economico e sociale. A questo si aggiunga che i criteri adottati per distribuire i tagli imposti dalla legge di stabilità 2015 hanno penalizzato in modo particolare alcune Città metropolitane, come quella fiorentina, in conseguenza della procedura utilizzata basata sull'incrocio della "capacità fiscali" con il "costo efficiente" delle funzioni fondamentali (colonna D della Tabella 1). La situazione finanziaria per il 2015 è stata dunque estremamente critica, così come emerge dalla stima delle risorse disponibili per le Città metropolitane (colonna G della tabella).

---

<sup>16</sup> Si consideri che su un budget complessivo della *Greater London Authority* di 11,45 miliardi di sterline, 4,66 miliardi derivano dai ricavi da traffico del trasporto pubblico.

Tabella 1  
ENTRATE E SPESE DELLE CITTÀ METROPOLITANE.  
Valori in milioni di euro

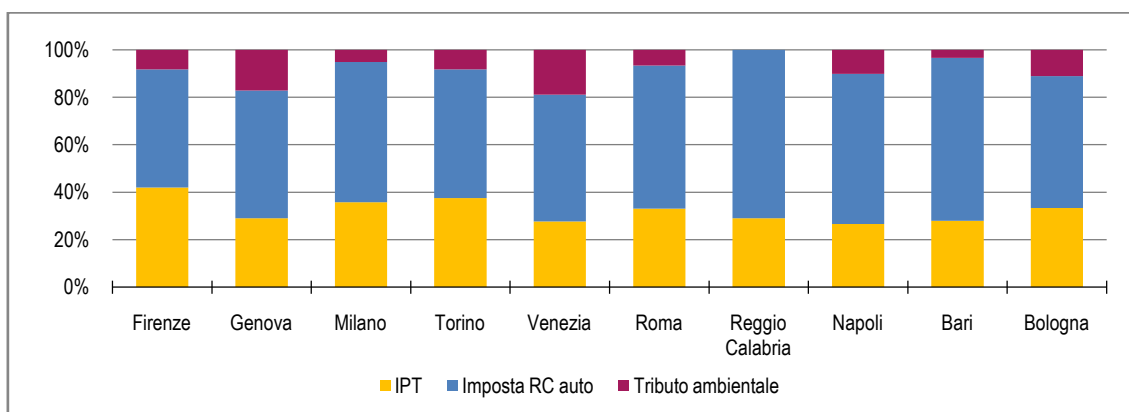
	Totale entrate storiche A	riduzione risorse da D.L. 95/2012 B	riduzione risorse da D.L. 66/2014 C	Tagli Stabilità 2015 (L. 190/2014) D	Totale entrate al netto delle riduzioni E=A-(B+C+D)	Spesa corrente storica funz. fondamentali (media 2010-2012) F	Differenza tra entrate e spese G=E-F	Differenza tra entrate e spese (pro capite in euro) H=(E-F)/POP
Torino	182.6	39.7	19.1	27.9	95.8	166.5	-70.7	-31.4
Milano	257.2	54.3	25.3	27.7	149.9	214.5	-64.6	-21.0
Venezia	58.9	16.0	7.0	10.5	25.3	43.2	-17.9	-21.1
Genova	64.5	20.4	8.1	8.4	27.7	60.3	-32.7	-38.4
Bologna	89.2	20.1	8.9	8.7	51.5	64.8	-13.3	-13.4
Firenze	95.7	24.2	11.4	21.8	38.3	73.7	-35.5	-35.9
Roma	363.3	79.7	31.3	79.1	173.2	283.6	-110.5	-27.3
Napoli	193.0	66.8	28.0	46.4	51.8	275.2	-223.4	-73.1
Bari	81.8	30.4	13.3	14.4	23.6	67.2	-43.6	-35.0
Reggio Calabria	31.2	12.9	4.5	9.1	4.7	44.7	-40.0	-72.6

Fonte: stime su dati Sose - Mef

Sulla base delle nostre stime, tutte le città metropolitane si sarebbero trovate nella condizione di non poter garantire con le proprie entrate neanche lo svolgimento delle funzioni fondamentali a loro attribuite. In particolare, il disavanzo sarebbe risultato particolarmente oneroso per le città di Firenze, Napoli, Genova e Reggio Calabria.

A dispetto di quanto stabiliva la legge di Stabilità del 2015, la nuova finanziaria, oltre a posticipare il termine per le disposizioni regionali in materia di riordino delle funzioni non fondamentali, prevede da un lato l'azzeramento dei tagli previsti dalla normativa precedente e dall'altro un contributo complessivo di 250 milioni di euro annui da destinare agli investimenti in viabilità ed edilizia scolastica. Pur trattandosi di preziose risorse aggiuntive che il nuovo ente riceve nella misura di una *tantum*, l'incertezza sui criteri per la loro ripartizione, dal un lato, e l'esigenza di attribuire una maggiore autonomia finanziaria, dall'altro, ci portano a prospettare alcune ipotesi in merito all'introduzione di una imposta propria. D'altra parte, la riprogettazione delle modalità di finanziamento consegue anche dalla necessità di internalizzare gli oneri connessi alla scala territoriale di questi enti, individuando la base imponibile che più coerentemente approssima la dimensione del nuovo ente che è appunto quella metropolitana.

Grafico 2  
ENTRATE TRIBUTARIE DELLA CITTÀ METROPOLITANA. 2014  
Valori %



Fonte: Certificati di bilancio consuntivo delle amministrazioni provinciali

Le scelte in ambito di bilancio previsionale per il 2016 evidenziano in primo luogo che molte Città metropolitane hanno rinviato l'approvazione del bilancio. Tra quelle che lo hanno chiuso c'è Bologna che ha previsto una riorganizzazione della spesa per investimenti a favore della manutenzione stradale e dell'edilizia scolastica senza aumento della pressione fiscale. La Città metropolitana di Firenze ha previsto incrementi di spesa nelle stesse funzioni ma ciò ha implicato un aumento della pressione fiscale che ha coinvolto sia Rcauto (che passerà dal 12,5% al 16% creando un gettito aggiuntivo pari a 7,5 ml di euro) sia il tributo ambientale (che aumenterà dal 3 al 5% generando un gettito aggiuntivo di 2 milioni di euro). Complessivamente le nuove aliquote adottate determineranno un aumento della pressione fiscale quantificabile in 9 euro pro capite.

La nascita di un nuovo ente di governo deve essere accompagnata dalla definizione di una struttura dei prelievi che risponda all'obiettivo dell'*accountability* o della responsabilità fiscale. Sulla base di questo principio il governo locale è chiamato a dar conto direttamente al cittadino per le risorse che questi gli versa. D'altra parte, nell'individuazione della struttura ottimale del prelievo locale il principio di riferimento è quello del beneficio, sulla base del quale il tributo deve essere 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, ad esempio in Francia, la fiscalità municipale, pur con più ampi margini di manovra; oppure sono enti a prevalente fiscalità derivata, come in Inghilterra o Spagna. Anche appoggiandosi ai modelli fiscali delle grandi realtà urbane europee, da cui trarre ispirazione, si nota che in questi Paesi sono presenti (oltre ad alcune partecipazioni) prelievi sulle superfici di vendita, sul valore aggiunto prodotto dalle imprese e sui trasporti, che sono stati poi riproposti nel dibattito italiano e, che come vedremo più avanti, potrebbero essere declinati nel nostro contesto. Se guardiamo, invece, alle proposte fino ad oggi avanzate per le città metropolitane italiane, la più accreditata è sicuramente quella relativa all'addizionale sui diritti di imbarco portuali e aeroportuali, la cui applicazione potrebbe consegnare alle Città metropolitane circa 126 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.

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 data l'entità degli importi non è certo destinata a ripercuotersi negativamente sulla dimensione dei flussi turistici; la sovrapposizione di questa base imponibile con la tassa di soggiorno, pur elevata, non è tale da disincentivarne l'uso.

### 2.1 *Quali strumenti: ipotesi a confronto*

Il tema delle risorse finanziarie che sono nella disponibilità delle Città metropolitane, continua ad essere un argomento centrale che ancora non ha trovato piena soluzione. Da un punto di vista teorico la questione dovrebbe essere affrontata tenendo conto delle caratteristiche del nuovo ente, deducibili tanto dal profilo di competenze che gli sono state assegnate quanto in rapporto al livello territoriale in cui si trova ad operare.

In relazione a questo secondo aspetto, occorre partire dalla constatazione condivisa da una vasta letteratura scientifica, secondo cui la dimensione metropolitana è generatrice di una serie di vantaggi (benefici) che derivano dalla concentrazione di popolazione e di attività (economie di

agglomerazione) e che determinano la capacità attrattiva della città. Proprio in conseguenza della concentrazione vengono generati costi aggiuntivi, sia in termini di spesa pubblica necessaria per garantire alcuni servizi sia di costi legati alla congestione, di cui deve farsi carico l'ente pubblico. Questo rappresenta un aspetto centrale ai fini dell'attrattività poiché dal contenimento di questi costi consegue la realizzazione di tali benefici; infatti se non opportunamente controllati i benefici legati alla concentrazione si trasformano in rendimenti decrescenti e quindi in diseconomie di agglomerazione, annullando la convenienza insita nei grandi sistemi insediativi.

Seguendo la logica del beneficio ci si aspetta che coloro che godono di tali vantaggi legati alla concentrazione contribuiscano ai costi relativi al loro mantenimento. Si tratta delle attività economiche che più godono dei benefici legati alla concentrazione, così come delle diverse popolazioni di *city users* che usufruiscono dei servizi alimentando i costi urbani. Ne consegue che i vantaggi riconducibili alla scala metropolitana riguardano da un lato, la concentrazione spaziale della produzione di ricchezza; dall'altro, i servizi di cui gode la popolazione non stabile alla quale può essere chiesto di contribuire al loro mantenimento. Entrambe si rifanno al principio del beneficio.

A tale proposito vogliamo offrire una panoramica dei possibili tributi utilizzabili che possiamo ricondurre ai due ambiti di tassazione delineati, anche sulla scorta di quanto avviene nel contesto europeo. Le ipotesi prese in esame contemplan due campi di possibilità: il primo riguarda l'utilizzo di tributi esistenti portati a livello di Città metropolitana o sotto forma di compartecipazione al gettito comunale, regionale o erariale sulla base del principio della *capacità fiscale locale* e che trova fondamento nel trasferimento di alcune funzioni in capo al nuovo ente. L'altro campo di possibilità prevede, contrariamente al precedente, l'istituzione di nuovi tributi specifici del nuovo ente sulla base del *principio della tassazione ambientale* (ovvero della correzione delle esternalità negative). In particolare le forme analizzate riconducibili al primo ambito di opzioni sono: la compartecipazione al gettito sugli edifici produttivi, l'Imu secondaria e all'imposta di soggiorno. Tra le imposte appartenenti al secondo gruppo che gravano sugli utilizzatori della città (*city users*) proponiamo un approfondimento su l'addizionale dei diritti di imbarco, collegata all'attrattività urbana, sulla istituzione di un tributo sulle grandi strutture di vendita, generatrici di esternalità e sulla *congestion charge*, rivolta anch'essa alla correzione di esternalità negative.

Le simulazioni che proponiamo hanno assunto a riferimento e a puro titolo teorico, il gettito che potrebbe essere ottenuto perseguendo l'ipotesi già illustrata e ad oggi ritenuta più realistica, ovvero quella che prevede l'introduzione di una tassa di imbarco portuale e aeroportuale.

Ricordiamo che questa ipotesi prevede che nel caso in cui il porto o l'aeroporto siano localizzati all'interno dei confini amministrativi metropolitani 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 portuale. In alternativa alla distribuzione simmetrica ipotizzata tra i due enti, è possibile immaginare un sistema di riparto che tenga conto della effettiva distribuzione dei flussi in entrata alla Città metropolitana dall'aeroporto o porto esterni al suo perimetro.

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.

Tabella 3  
AEROPORTI E PORTI METROPOLITANI: NUMERO PASSEGGERI E NUMERO SBARCHI. 2014

	<i>Aeroporti</i>	<i>Cm</i>	<i>Passeggeri</i>	<i>Porti</i>	<i>Cm</i>	<i>Sbarchi</i>
Torino	Pertini-Caselle	si	1.707.602			
	Cuneo	no	115.689			
Milano	Malpensa	no	9.359.664			
	Linate	si	4.513.826			
	Orio al Senio - Bergamo	no	4.331.077			
	Brescia	no	5.040			
Venezia	Marco Polo - Tessera	si	4.198.715	Venezia	si	819.000
	Villafranca - Verona	no	1.380.035			
	Canova - Treviso	no	1.108.759			
Genova	Genova	si	631.623	Genova	si	1.189.000
				Savona - Vado	no	483.000
				La spezia	no	9.000
Bologna	Bologna	si	3.273.447	Ravenna	no	
	Rimini	no	235.272			
	Parma	no	104.057			
Firenze	Vespucci - Firenze	si	1.108.738	Livorno	no	958.000
	Galileo - Pisa	no	2.341.793	Piombino	no	1.765.000
				Piombino - Elba	no	1.422.000
				Marina di Carrara	no	2.000
Roma	Fiumicino	si	19.082.708	Civitavecchia	si	1.279.000
	Ciampino	si	2.499.242			
Napoli	Napoli	si	2.946.576	Napoli	si	3.738.000
				Salerno	no	205.000
Bari	Bari	si	1.821.216	Bari	si	562.000
	Brindisi	no	1.071.684	Brindisi	no	227.000
	Foggia	no	2.790	Monopoli	si	
Reggio Calabria	Lamezia Terme	no	1.197.416			
	Reggio Calabria	si	255.287			
<b>TOTALE</b>			<b>63.292.256</b>			<b>12.658.000</b>

Fonte: dati Enac e Eurostat

Tabella 4  
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

Il gettito che si otterrebbe per la Città metropolitana fiorentina dall'introduzione di questa addizionale (8,5 milioni) è stato assunto a riferimento come invariante poiché solo in questo caso è stato possibile supportare le ipotesi prese in esame con evidenze quantitative. Pertanto a partire da questa grandezza, che rappresenterebbe un aumento del 7,5% delle entrate proprie, nelle varie ipotesi di tributi prese in considerazione sono state simulate le relative quote di compartecipazione o tariffe.

Passiamo dunque ad analizzare l'esito della simulazione proposta in relazione alle diverse ipotesi effettuate.

- *Grandi insediamenti produttivi e Imu D*

Il primo tributo analizzato fa riferimento alla presenza nei contesti metropolitani di grandi insediamenti produttivi e alla loro necessità di essere supportati da un sistema di infrastrutture (materiali e immateriali) il cui potenziamento o mantenimento può essere ricondotto alla sfera delle competenze della città metropolitana, sulla base di quanto avviene, ad esempio in Francia e in Inghilterra. A tale proposito appare giustificabile la previsione di una compartecipazione in favore della Città metropolitana del gettito proveniente dall'Imu sulle attività produttive (categoria D) e destinato allo Stato<sup>17</sup>. Per ottenere il gettito fissato (8,5 milioni di euro) la compartecipazione, stimata con riferimento alla Città metropolitana fiorentina, dovrebbe aggirarsi intorno al 16%. Si tratta di una quota relativamente contenuta che tuttavia costituirebbe una entrate importante per il nuovo ente e che trova appoggio nel profilo di competenze affidato alla città metropolitana.

Tabella 5  
GETTITO IMU D DI COMPETENZA STATALE PER CITTÀ METROPOLITANA. 2014

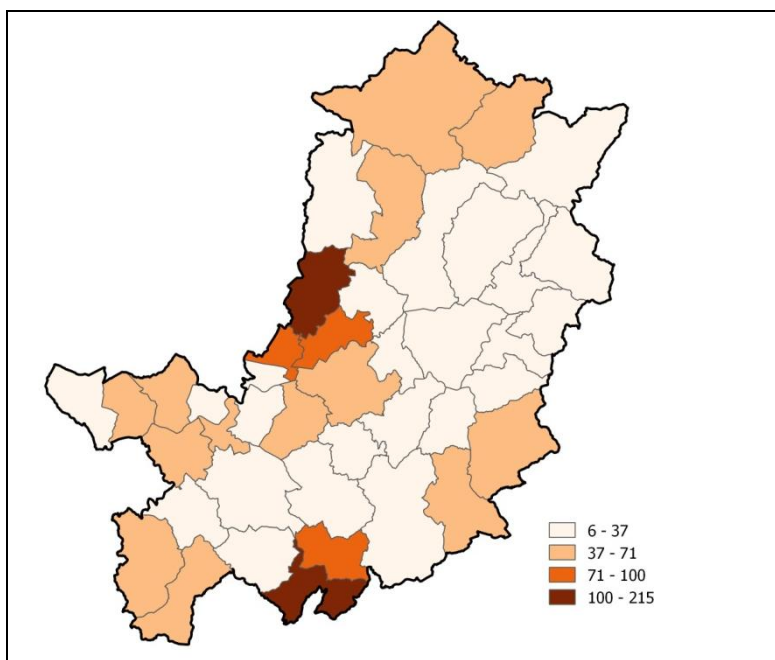
	IMU D (gettito)	Compartecipazione all'IMU D (16%)	Compartecipazione pro capite
Bari	54.290.288	8.686.446	7,0
Bologna	81.626.387	13.060.222	13,2
Firenze	52.899.567	8.463.931	8,6
Genova	43.932.993	7.029.279	8,3
Milano	328.739.424	52.598.308	17,1
Napoli	83.755.072	13.400.812	4,4
Reggio di Calabria	7.923.808	1.267.809	2,3
Roma	290.480.231	46.476.837	11,5
Torino	165.330.354	26.452.857	11,7
Venezia	63.835.863	10.213.738	12,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.172.813.987</b>	<b>187.650.238</b>	<b>10,5</b>

Fonte: stime su dati Mef

Se guardiamo alla distribuzione del gettito nelle diverse città metropolitane vediamo come questo risenta, come ovvio, della propensione produttiva più o meno spiccata, dei diversi contesti metropolitani. Tuttavia la variabilità territoriale dei valori pro capite è abbastanza contenuta se si escludono i casi di Reggio Calabria e Napoli, che registrano un dato molto inferiore alla media e quello di Milano, dove al contrario il gettito pro capite è molto superiore. Il confronto tra due realtà metropolitane che su molti piani presentano diverse similitudini come Firenze e Bologna (in termini di dimensione demografica, di densità, di assetto insediativo policentrico, di dominanza relativa del capoluogo regionale) evidenzia tuttavia una significativa diversità in termini di gettito attivato dall'Imu sulle attività produttive.

<sup>17</sup> Ricordiamo che il gettito Imu sulle attività produttive generato dall'applicazione delle aliquote standard (7,6 per mille) è destinato allo Stato, mentre rimane ai Comuni quello extrastandard, qualora previsto.

Figura 6  
GETTITO IMU ATTIVITÀ PRODUTTIVE (CATEGORIA D) NEI COMUNI DELLA CITTÀ METROPOLITANA FIORENTINA  
Valori pro capite in euro



Fonte: elaborazioni su dati Mef

Infine, guardando a come contribuiscono i diversi territori all'interno della Città metropolitana fiorentina emerge un'articolazione territoriale abbastanza differenziata che vede nei comuni più periferici la capacità di gettito maggiore. Un aspetto molto importante è che, trattandosi di una compartecipazione a un tributo statale, non sottrae risorse ai comuni che la compongono.

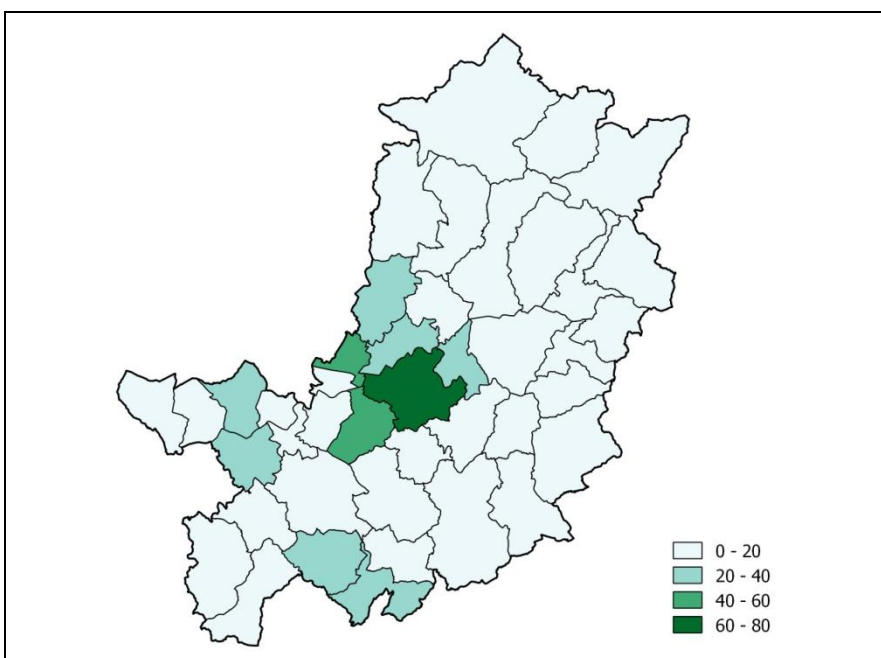
L'interesse per questo prelievo nasce dal riferimento all'imposta patrimoniale, fondamentale per il finanziamento degli enti locali. Inoltre agirebbe attraverso una compartecipazione a un prelievo statale che non innescerebbe pertanto la competizione con la scala locale e che sarebbe giustificato dal quadro di funzioni dell'ente metropolitano.

D'altronde in ambito europeo, non sono rari i casi in cui il gettito di imposte simili costituiscono una fonte di finanziamento degli enti comunali e metropolitani. Nel caso francese ad esempio, le *Métropoles* hanno facoltà di imporre aliquote aggiuntive a quelle comunali per la *Taxe Foncière sur les Propriété Bâties*, la quale si applica tanto agli edifici di tipo residenziale quanto a quelli produttivi. Inoltre gli stessi enti metropolitani sono altresì gli unici (sostituendosi completamente alle municipalità) a stabilire le aliquote e a riscuotere la *Cotisation Foncière des Entreprises*, la quale si applica solo alle attività produttive. Anche nel caso inglese invece, i distretti (livello base del governo locale, assimilabili ai Comuni) percepiscono una quota dei *Business Rates*, l'imposta che colpisce gli immobili produttivi, sebbene in quel caso le aliquote sono fissate dal governo centrale. Lo stesso avviene nel caso della *Greater London Authority*, l'ente di governo metropolitano della capitale britannica.

- *Funzioni terziarie e l'Imu secondaria*

Una seconda ipotesi prevede la compartecipazione del gettito relativo all'Imu secondaria (Imus) o alle sue componenti. L'imu secondaria è una forma di tassazione comunale istituita all'art.11 del Dlgs 23 del 2011 nella quale dovrebbero confluire l'imposta sulla pubblicità, la Cimp ovvero il canone installazione mezzi pubblicitari, la TOSAP, la Cosap. L'introduzione effettiva di questa imposta prevista inizialmente per il 2014 è stata posticipata al 2015 e successivamente al 2016, sebbene l'attuale formulazione della Legge di Stabilità ne prevede l'abolizione. In questo caso la *ratio* fiscale richiama una delle caratteristiche funzionali dei contesti metropolitani, ovvero la prevalente concentrazione in queste aree delle attività terziarie. Assumendo quindi questa ipotesi, per dare origine al gettito fissato, la compartecipazione in favore della Città metropolitana dovrebbe aggirarsi intorno al 20%. In questo caso, però, le risorse deriverebbero dalla fiscalità comunale, per cui andrebbero a ridurre la disponibilità finanziaria degli enti locali.

Figura 7  
GETTITO IMU SECONDARIA (IMUS) NEI COMUNI DELLA CITTÀ METROPOLITANA FIORENTINA  
Valori pro capite in euro



Fonte: elaborazioni su dati dei certificati di Bilancio delle Amministrazioni comunali

Guardando nuovamente al confronto con la Città metropolitana di Bologna, notiamo che sia l'entità del gettito che la sua concentrazione territoriale in favore del comune capoluogo, presentano una sostanziale analogia.

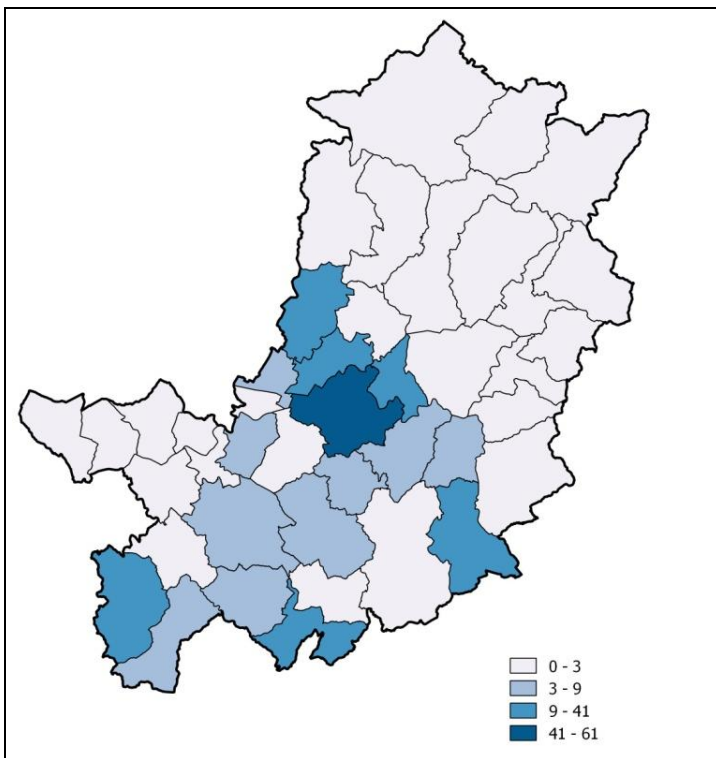
- *Flussi turistici e tassa di soggiorno*

Un'altra possibilità offerta nell'ambito dei tributi esistenti, riguarda la compartecipazione alla tassa di soggiorno, anch'essa di livello comunale. In questo caso la *ratio* fiscale che giustificerebbe tale ipotesi riguarda l'opportunità di contribuire al finanziamento di quei servizi metropolitani utilizzati anche dalla popolazione non stabile. Nel caso di città, come quella

fiorentina, dove è particolarmente spiccata la vocazione turistica, questa forma di tassazione è uno strumento utile alla valorizzazione del patrimonio. In questa capacità di sostenere le vocazioni territoriali, si sostanzia quel ruolo propulsivo rispetto ai temi dello sviluppo socio-economico che è stato attribuito all'ente metropolitano differenziandolo sostanzialmente dalla ex provincia. Nel caso fiorentino, quasi tutti i comuni dell'area ottengono un gettito dalla tassa di soggiorno (sono solo 4 i comuni compresi nel perimetro metropolitano che nel 2014 non hanno ottenuto alcun gettito). Tuttavia, a fronte di questa sostanziale omogeneità nella diffusione territoriale dell'imposta, evidenziamo una concentrazione del gettito in favore, come è ovvio, del capoluogo il quale dovrebbe offrire proporzionalmente un contributo significativo all'ente metropolitano. La possibilità di cedere una quota di questa entrata, appare rafforzata dalla recente proposta di allargare la base imponibile applicando la tassa di soggiorno anche ai pernottamenti che avvengono attraverso grandi portali, affittando stanze e case private.

Guardando alle implicazioni quantitative che deriverebbero da questa ipotesi, la compartecipazione necessaria a garantire il gettito fissato si attesta intorno al 33%. E come è stato appena evidenziato, la cessione del volume di gettito in generale non sarebbe territorialmente uniforme poiché legata esclusivamente alla vocazione turistica dei territori e nel caso fiorentino, che ricava da questa fonte di entrata ben 22 milioni, il contributo da parte del comune centrale risulta molto significativo rappresentando circa l'87% del gettito metropolitano complessivo.

Figura 8  
IMPOSTA DI SOGGIORNO NEI COMUNI DELLA CITTÀ METROPOLITANA FIORENTINA  
Valori pro capite in euro



Fonte: elaborazioni su dati dei certificati di Bilancio della Amministrazioni comunali

Nel caso della Città metropolitana di Bologna il gettito che deriva dall'imposta è notevolmente più basso (3,5 milioni di Euro) essendo meno attrattiva dal punto di vista turistico.

- *Grandi insediamenti commerciali e Tascom*

Un'altra ipotesi presa al vaglio riguarda la possibilità di introdurre, sulla scorta di alcune esperienze europee, una nuova forma di tassazione rivolta ai grandi insediamenti commerciali. Il principio a cui si ispira è legato alla correzione di esternalità e a tale scopo prevede il pagamento di una tariffa commisurata alla superficie di vendita. Trattandosi di insediamenti di rilevanti dimensioni (la soglia ipotizzata è di 2.500 mq di superficie di vendita che corrisponde alla dimensione della cosiddette "grandi strutture") e di ampia attrattività, possono essere considerate polarità di rilevanza metropolitana. Pertanto anche in questo caso l'ipotesi trova fondamento tanto nel principio della tassazione ambientale, quanto nella coerenza tra scala degli impatti generati (ad esempio flussi di mobilità) con il livello di governo territoriale. Seppur convincente sotto il profilo teorico, l'ottenimento del gettito fissato (ricordiamo che l'ipotesi originaria basata sul caso fiorentino vorrebbe garantire 8,5 milioni di euro) necessiterebbe di una tariffa molto pesante che corrisponde a 33 Euro al mq che, per le strutture di dimensioni rilevanti, si traduce in una imposizione fiscale difficilmente sostenibile.

- *Mobilità privata e congestion charge*

Una possibilità già utilizzata in alcuni contesti metropolitani europei, e che si colloca anch'essa sul solco della ipotesi precedente è quella che riguarda gli oneri generati dalla mobilità privata (*congestion charge*) che vengono tassati sia in termini compensativi seguendo il principio "chi inquina paga" sia per disincentivare l'uso del mezzo privato e quindi per ridurre la congestione. Si tratta di modalità di compensazione degli oneri provocati dal traffico, in conseguenza della grande attrattività degli ambiti metropolitani. In questo senso operano principalmente due strumenti: il *road pricing* e il *park pricing*. Il primo costituisce una tariffazione sull'uso dell'infrastruttura finalizzata a ridurre la congestione e a internalizzare le esternalità; il suo utilizzo è oggi frequente in molte città<sup>18</sup>. Con questa tariffa viene colpito l'accesso a determinate zone della città disincentivando, di fatto, l'uso delle auto. Nel panorama nazionale ricordiamo il caso di Milano, che ha istituito nel 2008 il primo pedaggio urbano per alcune categorie di mezzi privati che accedono alla cosiddetta "Area C" ovvero la zona a traffico limitato dell'area dei Bastioni. La capacità di gettito che deriva complessivamente dalle Ztl della città di Milano è di circa 25 milioni.

Le nostre città di medie dimensioni dispongono di estese aree a traffico limitato e di ampi sistemi di regolazione della sosta. L'introduzione di queste tipologie di tariffazione costituirebbe una involuzione dal punto di vista della tutela ambientale, poiché invece di consentire l'accesso ai soli residenti subordina tale possibilità alla disponibilità a pagare. Muovendosi in questa direzione possiamo ipotizzare, discostandoci dal caso milanese, di intercettare i flussi veicolari in entrata alla città. Si tratterebbe di una addizionale sulla tariffa autostradale da attribuire alla mobilità in ingresso alla città metropolitana, misurata ai caselli autostradali localizzati nel territorio metropolitano. L'ipotesi assunta e che darebbe luogo a un gettito commisurato a quello relativo alla imposta di imbarco, prevede un aumento della tariffa autostradale di 0.18 euro per i veicoli leggeri e di 0.3 per quelli pesanti. Si tratta di grandezze

---

<sup>18</sup> Tra le varie città in cui ha trovato applicazione vi sono Londra, Stoccolma, Oslo, Trondheim, Los Angeles, Melbourne, Singapore, Milano.

che appaiono accettabili a fronte di rilevanti costi di congestione effettivamente generati alla scala metropolitana.

Tabella 9  
RISULTATI DI SINTESI PER LA CITTÀ METROPOLITANA FIORENTINA

Tributi	Base imponibile Mln euro	Compartecipazione/tariffa	Mln euro (HP gettito costante rispetto all'imposta di imbarco)
Imposta di imbarco	8,7	2 euro se Cm, 1 euro se non Cm	8,7
Compartecipazione Imu D	52,8	16%	8,5
Compartecipazione Imu S	42,3	20%	8,5
Compartecipazione imposta di soggiorno	25,8	33%	8,5
Tascom	0,25	33 euro al mq	8,5
Congestion charge	8,6	0,18 euro per i leggeri, 0,3 euro per i pesanti	8,6

Fonte: stime su dati Certificati consuntivi comunali, Mef, Autostrade per l'Italia, Regione Toscana

A questo punto, ripercorriamo in sintesi gli esiti emersi dalla comparazione delle varie possibilità analizzate per garantire alla Città metropolitana autonomia finanziaria e proviamo a trarne qualche conclusione. La prima ipotesi, che come è stato ricordato è quella ad oggi più accreditata che prevede l'introduzione di un addizionale sui diritti di imbarco portuali e aeroportuali, la cui applicazione potrebbe consegnare alle Città metropolitane circa 126 milioni di euro. Questa tipologia di imposta, se da un lato può rappresentare una fonte di gettito da destinare allo sviluppo delle Città metropolitane, dall'altro pone alcune criticità. In primo luogo andrebbe ad aumentare il livello di pressione fiscale complessivo, anche se si potrebbero prevedere delle forme di esclusione per la popolazione residente all'interno delle singole città; inoltre, non dovrebbe riflettersi negativamente sulla dimensione dei flussi turistici. Tuttavia l'imposta può aprire molte questioni circa eventuali interventi compensativi a favore di comuni esterni alle Città metropolitane ma che dispongono di aeroporti o porti importanti. E' questo il caso, ad esempio guardando al panorama toscano, di Pisa e Livorno che, contribuendo al gettito complessivo della città di Firenze, hanno diritto ad una quota di tale entrata.

Un'altra ipotesi prevede la compartecipazione al gettito relativo agli immobili di categoria D. Questa possibilità appare percorribile e coerente al profilo di competenze del nuovo ente e potrebbe essere ulteriormente affinata prevedendo, anziché la compartecipazione al gettito *tout court* degli immobili D, l'attribuzione del gettito relativo ai soli immobili manifatturieri, commerciali e produttivi legati all'agricoltura (immobili D7, D8 e D10) escludendo le attività ricettive la cui relazione con l'ente metropolitano appare meno stretta.

Una ulteriore possibilità di finanziamento della Città metropolitana prevede la compartecipazione al gettito relativo alla cosiddetta Imu secondaria o alle sue componenti (data la recente abolizione del tributo contenuta nella Legge di Stabilità).

L'ipotesi successiva prevede la compartecipazione al gettito attivato dalla tassa di soggiorno. Gli esiti stimati evidenziano una distribuzione piuttosto uniforme nell'applicazione del tributo ma particolarmente concentrata in termini di gettito attivato in favore, come è ovvio, del capoluogo. A questo si aggiunge in prospettiva, la possibilità di allargare la base imponibile e quindi il gettito complessivo, includendo i pernottamenti che avvengono attraverso l'affitto di camere e abitazioni private.

Relativamente alla quarta ipotesi legata all'introduzione del tributo sui grandi spazi commerciali, sono già stati evidenziati gli aspetti più critici in particolare con riferimento all'entità dell'onere che graverebbe sui soggetti passivi.

Infine, l'ultima ipotesi che prevede un tributo legato alla mobilità (*metro congestion charge*) appare tra le più solide poiché collega efficacemente la base imponibile e i costi ad essa correlati.

Resta tuttavia da sottolineare come, per qualsiasi opzione venga percorsa, si potranno prevedere meccanismi di perequazione tra le Città metropolitane tali da compensare l'eterogeneità che deriverebbe dai relativi gettiti.

In conclusione, appare utile sottolineare come di là della capacità di gettito di ciascuna imposta o della pressione fiscale da questa generata, per giudicare le caratteristiche di uno strumento di finanziamento degli enti è necessario tener conto dei margini di manovra disponibili. L'autonomia fiscale rappresenta, infatti, un fattore determinante della *accountability* e la politica fiscale dell'ente è lo strumento più importante nel delineare le diverse modalità di risposta alle necessità del proprio territorio.

Nel caso dell'IMUD il prelievo delle Città metropolitane si configura come una compartecipazione ad una imposta statale poiché riferito al gettito standard. D'altra parte attualmente i comuni possono applicare un'aliquota superiore a quella standard il cui gettito rimane nella loro disponibilità. Questo spazio di manovra concesso ai Comuni potrebbe essere ceduto, in parte o in toto, alla Città metropolitana. Si tenga presente che il 93% dei comuni toscani applica aliquote superiori alla standard per un prelievo pari a 59 milioni di Euro, ovvero il 22% del gettito complessivo regionale.

Anche nel caso della compartecipazione all'imposta di soggiorno, così come all'IMUS, possono essere previsti ulteriori spazi di manovra da assegnare alla Città metropolitana.

Nel caso invece della *metro congestion charge* siamo in presenza di una imposta aggiuntiva di natura ambientale la cui manovrabilità dovrebbe rispondere a logiche di *earmarking*.

### **3. Le risorse per la riqualificazione delle città (metropolitane)**

La legge di Stabilità per il 2016 introduce alcune importanti novità e proroga la validità di alcuni strumenti già esistenti in tema di risorse per la riqualificazione della città. La prima novità riguarda la destinazione dei proventi dei permessi di costruire e delle sanzioni edilizie da parte dei Comuni, l'altra l'istituzione di un Programma espressamente dedicato alla riqualificazione e alla sicurezza delle periferie. Si tratta di due temi di assoluto rilievo poiché intercettano, seppure a livelli differenziati, la questione fondamentale delle risorse utilizzabili per il mantenimento (o più frequentemente) per l'innalzamento del livello di qualità urbana, che come è noto costituisce un rilevante fattore anche ai fini della competitività.

Veniamo al primo aspetto, ovvero alla destinazione d'uso degli oneri concessori. Si tratta di un tema non nuovo poiché più volte affrontato dalle diverse finanziarie, in particolare ricordiamo che il procedimento di riscossione dei contributi di costruzione è mutato in seguito all'abrogazione dell'articolo che vincolava la destinazione d'uso dei proventi delle concessioni



(art. 12 della legge 10/1977<sup>19</sup>) alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, al risanamento dei complessi edilizi nei centri storici, nonché all'acquisizione delle aree da espropriare<sup>20</sup>. Successivamente le leggi finanziarie dal 2007 al 2015 hanno reiteratamente definito il limite massimo di entrate legate ai permessi di costruire per una quota non superiore al 50% per il finanziamento di spese correnti e per una non superiore al 25% per spese di manutenzione ordinaria del verde, delle strade e del patrimonio comunale<sup>21</sup>.

Ricordiamo che gli oneri di urbanizzazione furono istituiti a partire dalla seconda metà degli anni '70 (L. 10/1977), condizionando ogni attività che comporta una trasformazione urbanistica o edilizia al pagamento del contributo concessorio, ora denominato contributo di costruzione (DPR 380/2001). Il contributo si articola in due segmenti: uno denominato oneri di urbanizzazione e l'altro commisurato al costo di costruzione, che rispondono a diverse finalità. Gli oneri costituiscono una sorta di rimborso che il privato offre alla Pubblica Amministrazione per la realizzazione delle opere di urbanizzazione appunto (primaria e secondaria) che assicurano la funzionalità dell'intervento. In particolare la funzione assolta dalla quota per le opere di urbanizzazione, è di tipo compensativo e risponde al principio della controprestazione, secondo cui il privato ripaga la Pubblica Amministrazione dei costi sostenuti per la fornitura di tali opere. Si tratta dunque di una forma di prelievo *una tantum*, che viene corrisposto nel caso in cui l'attività edilizia comporti un incremento del carico urbanistico<sup>22</sup>. La necessità di questo tributo emerse dagli esiti prodotti dalla consistente crescita edilizia degli anni '60, che in assenza di specifiche regole urbanistiche determinò diversi casi di edificazione priva dei requisiti minimi di fruibilità e di qualità urbana. Almeno originariamente, dunque, il contributo commisurato alle opere di urbanizzazione era coerentemente finalizzato a sostenere le spese che ne costituivano i presupposti per la riscossione, perseguendo specifiche e congruenti finalità<sup>23</sup>. Le modifiche normative intervenute nel tempo, come è già stato ricordato, hanno invece depotenziato il ruolo di questo tributo nella costruzione della città pubblica, consentendone l'impiego ancorché parziale per il finanziamento della spesa corrente<sup>24</sup>. La legge di Stabilità per il 2016 argina, almeno in parte, l'uso distorto di questa risorse prevedendone l'impiego, anche se su parte corrente, per una quota pari al 100% per spese di manutenzione ordinaria del verde, delle strade e del patrimonio comunale, nonché per spese di progettazione di opere pubbliche (art. 1, comma 737).

---

<sup>19</sup> L'abrogazione dell'articolo 12 della L 10/77 è stata disposta dall'articolo 136, commi 1 e 2, del DPR 380/2001, con decorrenza dal 30 giugno 2003.

<sup>20</sup> Sono opere di urbanizzazione primaria: strade residenziali, spazi di sosta e parcheggio, fognature, rete idrica, rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas, pubblica illuminazione, spazi di verde attrezzato e cimiteri. Sono opere di urbanizzazione secondaria: asilo nido e scuole materne, scuole dell'obbligo, mercati di quartiere, delegazioni comunali, chiese ed altri edifici religiosi, impianti sportivi di quartiere, centri sociali ed attrezzature culturali e sanitarie, compresi gli impianti dei rifiuti.

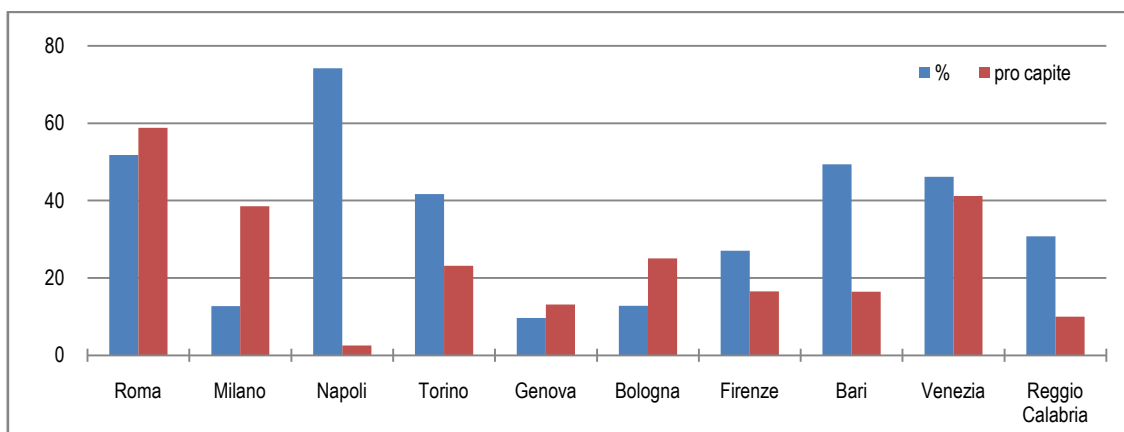
<sup>21</sup> Legge 296/2006, Legge 244/2007 e successive modifiche

<sup>22</sup> Dal pagamento degli oneri di urbanizzazione sono invece esclusi -totalmente oppure in via parziale- gli operatori che optano per lo strumento della "lottizzazione convenzionata", attraverso il quale si accollano la realizzazione delle opere di urbanizzazione e la correlata cessione -a titolo gratuito- delle relative aree. Si parla in tal caso di "opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione".

<sup>23</sup> I contributi concessori potevano essere destinati alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, al risanamento di complessi edilizi dei centri storici, all'acquisizione delle aree da espropriare ed in parte alle spese di manutenzione del patrimonio comunale. I proventi erano dunque soggetti ad un vincolo di destinazione e non potevano essere impiegati diversamente dalle possibilità offerte dalla normativa.

<sup>24</sup> Il procedimento per la riscossione dei contributi di costruzione è mutato in seguito all'abrogazione dell'articolo 12 della legge 10/1977, disposta dall'articolo 136, commi 1 e 2, del DPR 380/2001, con decorrenza dal 30 giugno 2003 (ai sensi dell'articolo 3 del decreto legge 122/2002, convertito con la Legge 185/2002). Le leggi finanziarie dal 2007 al 2015 hanno reiteratamente definito il limite massimo di entrate legate al contributo di costruzione da destinare alla spesa corrente, stabilendo che i proventi dei permessi di costruire e delle sanzioni edilizie per una quota non superiore al 50% per il finanziamento di spese correnti e per una quota non superiore ad un ulteriore 25% per spese di manutenzione ordinaria del verde, delle strade e del patrimonio comunale (Legge 296/2006, Legge 244/2007 e successive modifiche).

Grafico 10  
ENTRATE RELATIVE AI PERMESSI DI COSTRUIRE E RELATIVE SANZIONI. COMUNI CAPOLUOGO DELLE CITTÀ METROPOLITANE. 2014  
% su entrate totali proprie e valori pro capite



Fonte: elaborazioni su dati Certificati consuntivi di bilancio

Guardando al peso che il gettito attivato dalle trasformazioni insediative ha nei comuni capoluogo delle città metropolitane, rispetto al totale delle entrate proprie, vediamo come sia significativo. È evidente che tale incidenza dipenda anche dall'ammontare delle entrate proprie, e che il rapporto tra questa fonte di entrate e la popolazione (valori pro capite) restituisca un quadro parzialmente difforme dal precedente.

In ogni caso, quello che preme in questa sede sottolineare è l'opportunità offerta dall'istituzione di un livello meso di governo di consolidare i meccanismi di redistribuzione delle risorse fiscali, che in particolare mirano a ripartire in maniera più equa esternalità positive e negative tra territori fortemente integrati sotto il profilo insediativo ed economico-funzionale (perequazione territoriale). L'obiettivo principale è quello di rendere i comportamenti cooperativi tra enti territoriali più vantaggiosi di quelli concorrenziali, ma anche di sfruttare le economie di scala derivanti dalla messa in comune di alcune risorse. A differenza della perequazione finanziaria, essa investe specificamente le scelte di governo territoriale e prevede un approccio di *Tax Base Sharing*, attraverso il quale poter realizzare una condivisione sovracomunale della base imponibile riferita, in questo caso, agli interventi di trasformazione insediativa di rango metropolitano (si pensi ad esempio ai grandi poli attrattori). In altre parole, anche la condivisione di questa base imponibile si colloca nella direzione generale che ha alimentato il processo di riforma istituzionale, costituita dal tentativo di allineare esiti spaziali (dimensione degli impatti) e livelli di governo territoriale (ripartizione delle entrate fiscali).

Un'altra importante indicazione offerta dalla Stabilità per il 2016 è la proroga delle detrazioni fiscali per alcune categorie di intervento che riguardano il patrimonio edilizio esistente. In particolare le detrazioni dall'imposta Irpef previste ammontano al 50% della spesa sostenuta per le ristrutturazioni edilizie<sup>25</sup> e arriva al 65% per gli interventi di efficientamento energetico e di adeguamento antisismico di abitazioni principali o di attività produttive che si trovano in zone

<sup>25</sup> La detrazione Irpef riguarda le spese sostenute per eseguire gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, le opere di restauro e risanamento conservativo e i lavori di ristrutturazione edilizia per i singoli appartamenti e per gli immobili condominiali (Lettere a), b), c) e d) del comma 1, articolo 3 del Testo Unico dell'Edilizia Dpr 380/2001).

sismiche ad alta pericolosità<sup>26</sup>. Si tratta di misure che fino ad oggi hanno dato importanti risultati, sia sul piano della diffusione del loro utilizzo sia sul piano degli esiti prodotti in termini di incentivo a un settore, quello edilizio, colpito da una grave crisi settoriale sia con riferimento alla capacità di attivare competenze nuove nell'ambito, ad esempio, delle fonti energetiche rinnovabili.

Tabella 11  
DETRAZIONI IRPEF PER SPESE RELATIVE AL RECUPERO PATRIMONIO EDILIZIO E AL RISPARMIO ENERGETICO. TOSCANA. 2008-2013

	Spese per recupero patrimonio edilizio		Spese per risparmio energetico	
	% su numero contribuenti	Ammontare	% su numero contribuenti	Ammontare
2008	10,21	145.371	1,03	44950
2009	11,07	159.340	1,55	62038
2010	12,16	176.786	2,11	76431
2011	13,14	193.637	2,16	64121
2012	14,24	214.004	2,72	72749
2013	16,30	269.463	3,43	84343

Fonte: elaborazioni Irpet su dato Mef

Si tratta, come già sottolineato, di uno strumento di successo che tuttavia appare nella attuale formulazione orientato prevalentemente alla ristrutturazione dei singoli edifici piuttosto che alla realizzazione di una serie di interventi congiunti capaci di innescare processi di rigenerazione urbana. Sarebbe auspicabile prevedere sistemi premiali per le iniziative che presentano maggiore sistematicità nella formulazione delle proposte ovvero dirette a veri e propri ambiti urbani piuttosto che a singoli manufatti edilizi. Da questa prospettiva, lo strumento potrebbe porsi come potenziale avvio di processi di trasformazione della città non solo nella sua dimensione fisica ma anche come possibile innesco di evoluzioni estese alla sua struttura socio-economica.

Il quadro recentemente delineato dalla Legge di Stabilità in tema di risorse per la città, deve essere integrato con quanto previsto qualche tempo prima dal Decreto legge cosiddetto Sblocca cantieri (D.L. 133/2014) che inserendosi nel più vasto dibattito sull'inadeguatezza dei contributi concessori rispetto alle necessità di finanziamento della città pubblica, prevede una modalità integrativa di calcolo degli oneri denominata "contributo straordinario". In particolare il Decreto introduce una novità molto rilevante che si colloca sul sentiero già tracciato da alcuni strumenti utilizzati nel passato e successivamente soppressi (il riferimento va ai "contributi di miglioria" e all'Invim<sup>27</sup>) prevedendo l'estrazione delle plusvalenze connesse agli interventi di trasformazione urbana. È evidente che si tratta di uno strumento che tenta di rispondere all'annosa questione del bilanciamento del rapporto pubblico/privato, collocandolo nel campo degli strumenti di *value capture* e alle modalità con cui questi si integrano nella strumentazione esistente. All'art.16 del Testo Unico Edilizia, per effetto del decreto citato, è stata dunque inserita una modalità integrativa di calcolo degli oneri di urbanizzazione<sup>28</sup>; in particolare, all'art. 16, comma 4 del Dpr

<sup>26</sup> Si ricorda inoltre che per le prestazioni di servizi che riguardano interventi di recupero edilizio, di manutenzione ordinaria e straordinaria, realizzati sugli immobili a prevalente destinazione abitativa privata, si applica l'aliquota Iva agevolata del 10%.

<sup>27</sup> Nel nostro Paese furono originariamente introdotti i "contributi di miglioria" (L. 246/1963). Ma, a seguito dei diversi contenziosi amministrativi impugnati contro la discrezionalità con cui il Comune poteva stabilire i cespiti da tassare ed il relativo *quantum* da corrispondere, ben presto quest'arma fiscale venne abolita e rimpiazzata dall'Invim (DPR 63/1972) soppressa con l'entrata in vigore dell'ICI.

<sup>28</sup> In particolare si prevede che gli oneri di urbanizzazione siano determinati anche in relazione "alla valutazione del maggior valore generato da interventi su aree o immobili in variante urbanistica, in deroga o con cambio di destinazione d'uso. Tale maggior valore, calcolato dall'amministrazione comunale, viene suddiviso in misura non inferiore al 50 per cento tra il comune e la parte privata e da quest'ultima versato al comune stesso sotto forma di contributo straordinario, che attesta l'interesse pubblico vincolato a

380/2001 è stata aggiunta la lettera d-ter) con cui si è espressamente previsto che nella definizione delle tabelle parametriche gli oneri di urbanizzazione sono determinati anche in relazione *“alla valutazione del maggior valore generato da interventi su aree o immobili in variante urbanistica, in deroga o con cambio di destinazione d’uso. Tale maggior valore, calcolato dall’amministrazione comunale, viene suddiviso in misura non inferiore al 50 per cento tra il comune e la parte privata e da quest’ultima versato al comune stesso sotto forma di contributo straordinario, che attesta l’interesse pubblico vincolato a specifico centro di costo per la realizzazione di opere pubbliche e servizi da realizzare nel contesto in cui ricade l’intervento, cessione di aree o immobili da destinare a servizi di pubblica utilità, edilizia residenziale sociale od opere pubbliche. Sono fatte salve le diverse disposizioni delle legislazioni regionali e degli strumenti urbanistici generali comunali con riferimento al valore di tale contributo”*<sup>29</sup>.

Il maggiore valore a cui fa riferimento il disposto normativo è dato dalla differenza tra il valore futuro delle aree o delle volumetrie trasformate e il valore allo stato attuale che viene calcolato sulla base del beneficio ottenuto dal proponente a seguito della trasformazione insediativa. Non è pacifico se il contributo straordinario si configuri come criterio di calcolo degli oneri di urbanizzazione “ordinari” o come ulteriore onere rapportato all’aumento di valore che le aree e gli immobili avranno per effetto di varianti urbanistiche, deroghe o mutamenti di destinazione d’uso. Quello che invece appare condiviso è che a livello locale non si potranno più prevedere oneri aggiuntivi senza alcun criterio ma, come indicato dalla normativa nazionale, potranno essere applicati solo nel caso in cui a seguito di una variante urbanistica, di una deroga o di un cambio di destinazione d’uso si abbia una maggior valorizzazione dell’area o dell’immobile. È evidente che l’ampliamento degli oneri a carico del privato costituisce una novità di assoluto rilievo e solleva la delicata questione che riguarda fino a che punto si può spingere l’amministrazione nel formulare le richieste e come può essere individuato il limite di sostenibilità economica dell’intervento. Si tratta, come è facilmente intuibile, di una questione assai centrale se relazionata alla congiuntura attuale in cui la redditività che gli interventi in ambito edilizio sono in grado di attivare, è molto ridotta rispetto al passato. I vari pronunciamenti emanativi sul tema hanno inoltre sottolineato la necessità della natura volontaristica e non impositiva degli accordi per la realizzazione, ad esempio, di ulteriori opere pubbliche, talvolta controbilanciati da misure premiali in termini di capacità edificatoria<sup>30</sup>. Questo rinnovato ambito di modalità di accordo pubblico/privato solleva molteplici questioni che concordemente suggeriscono di adeguare i contributi attualmente corrisposti in occasione delle trasformazioni insediative sia alla dimensione remunerativa degli interventi sia alle modalità oggi più frequenti con cui si trasforma la città. In questo ultimo caso il riferimento va alla prevalenza degli interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana sulle nuove espansioni e quindi allo spostamento delle esigenze legate alla realizzazione delle opere di urbanizzazione alla riqualificazione del tessuto urbano esistente. Il riferimento alla riqualificazione urbana ci consente di introdurre l’altra novità, oltre a quella di utilizzo degli oneri, introdotta dalla Legge

---

specifico centro di costo per la realizzazione di opere pubbliche e servizi da realizzare nel contesto in cui ricade l’intervento, cessione di aree o immobili da destinare a servizi di pubblica utilità, edilizia residenziale sociale od opere pubbliche. Sono fatte salve le diverse disposizioni delle legislazioni regionali e degli strumenti urbanistici generali comunali con riferimento al valore di tale contributo” (D.L. 133/2014).

<sup>29</sup> La legittimità di tale istituto fu messa per la prima in volta in discussione dal Tar Lazio (sentenza n. 1524/2010) che evidenziava la mancanza di una norma di legge nazionale. La sentenza del Tar fu, tuttavia, annullata dal Consiglio di Stato (sentenza n. 4545/2010). L’applicazione del predetto contributo straordinario è stata poi avallata a livello legislativo nazionale dall’art. 14, comma 16, lettera f) del D.L. n. 78/2010 che ha legittimato Roma Capitale.

<sup>30</sup> Secondo il campo di accordi fino ad oggi sperimentati, la contro partita può riguardare la realizzazione di edilizia residenziale pubblica ma anche la realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale.

di Stabilità per il 2016 ovvero la previsione di un “Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia”. Questo strumento sembra parzialmente sovrapporsi al cosiddetto “Piano periferie”, previsto nella legge di stabilità precedente e il cui termine di presentazione dei progetti è piuttosto recente<sup>31</sup> e che segue quello introdotto nel 2012 (Decreto legge n. 83/2012) che varò il Piano nazionale per le città. La novità contenuta nell’ultima legge di Stabilità riguarda la previsione di un programma straordinario rivolto esclusivamente alle città metropolitane e ai comuni capoluogo di provincia, finalizzato alla realizzazione di interventi urgenti per la rigenerazione delle aree urbane degradate attraverso sia il miglioramento della qualità urbana che della sicurezza territoriale. A tale scopo è stato istituito un apposito “Fondo per l’attuazione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie” che prevede, per l’anno 2016, una dotazione complessiva di 500 milioni di Euro<sup>32</sup>.

#### 4. Le risorse comunitarie per finanziare la capacità di progettazione delle città metropolitane

Alla luce del quadro appena prospettato è evidente come le risorse comunitarie potranno rappresentare una preziosa fonte di entrata. 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 892 milioni di euro. Di questi, 588 provengono da risorse comunitarie in particolare 466 dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) e 142 dal Fondo sociale europeo (Fse) a cui si aggiungono 304 milioni di euro di cofinanziamento nazionale. Il programma è rivolto a quattordici città metropolitane, le dieci istituite dalla Delrio a cui si sommano le quattro della regioni a statuto speciale ovvero Cagliari, Catania, Messina e Palermo.

Tabella 12  
FONDI COMUNITARI (FESR E FSE) PON METRO 2014-2020  
Milioni di euro

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE
Fesr + Fse	0	150	84	86	88	89	91	588

Fonte: elaborazioni su dati Agenzia per la coesione territoriale

Occorre comunque precisare che il PON Metro non rappresenta lo strumento esclusivo di concentrazione delle risorse dei fondi strutturali nelle aree urbane; concorrono infatti a definire il quadro delle risorse destinate agli ambiti urbani i Piani operativi regionali (Por) Fesr e Fse.

Tornando al PON Metro, l’articolazione finanziaria di questo fondo dovrebbe essere così articolata: 40 milioni di euro per ciascuna città del centro-nord e circa 90 milioni di euro per le città del mezzogiorno.

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

<sup>31</sup> Il termine esatto era il 30 novembre 2015.

<sup>32</sup> Il termine per la presentazione dei progetti di riqualificazione è il 1 marzo 2016.

metropolitane più coese ed inclusive. In sostanza le sfide che il programma individua come prioritarie per le aree urbane del Paese sono la sfida economica, con riferimento alla necessità di sostenere le istanze di sviluppo; la sfida ambientale e climatica declinata in termini di efficientamento energetico e mobilità sostenibile; il contrasto al disagio sociale e abitativo.

In altri termini i due pilastri che sostanziano le politiche a sostegno delle città sono da un lato i temi che fanno riferimento alla *smart city* e dall'altro all'innovazione sociale.

Le risorse del PON metro prevedono anche una ulteriore articolazione in quattro assi:

- 1) Agenda digitale metropolitana;
- 2) Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana;
- 3) Servizi per l'inclusione sociale;
- 4) Infrastrutture per l'inclusione sociale.

Vediamo più nel dettaglio quali siano i contenuti di ciascun asse.

#### 1) *Agenda digitale metropolitana*

Il Programma sostiene la realizzazione di iniziative di Agenda digitale attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali per rendere disponibili servizi pienamente interattivi in 7 aree tematiche (assistenza e sostegno sociale; edilizia; cultura e tempo libero; lavoro e formazione; tributi locali; ambiente e territorio; lavori pubblici). Il programma si focalizza sul rinnovamento e sullo sviluppo dei servizi digitali mediante l'attivazione di nuove piattaforme, ove necessario, e la valorizzazione e l'integrazione degli *asset* tecnologici esistenti, in compatibilità con gli *standard* nazionali definiti dalla Strategia nazionale per la crescita digitale. L'Azione di programma prevede pertanto interventi di digitalizzazione dei processi amministrativi interni agli enti e di integrazione tra banche dati solo se strettamente funzionali all'implementazione di servizi telematici. In particolare, il PON METRO sostiene lo sviluppo di soluzioni basate su infrastrutture pubbliche esistenti, ovvero centri di raccolta dati locali, la gestione dei dati e l'erogazione dei servizi in Cloud Computing con l'obiettivo di coinvolgere sui sistemi/piattaforme realizzate a livello metropolitano almeno il 70% dei Comuni.

Tabella 13  
RISORSE FINANZIARIE ASSE 1 PON METRO 2014-2020

Asse	Azioni	Categoria di regioni (*)	Importo in euro
1. Agenda digitale metropolitana	Servizi e applicazioni di e-government	Meno sviluppate	66.280.500
	Servizi e applicazioni di e-government	In transizione	3.975.552
	Servizi e applicazioni di e-government	Più sviluppate	27.828.863
<b>TOTALE ASSE 1</b>			<b>98.084.915</b>

Fonte: elaborazioni su dati Agenzia per la coesione territoriale

(\*) Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) è destinato a contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali esistenti nell'Unione. Il Fondo persegue tale obiettivo attraverso il sostegno alle regioni, ricondotte a tre categorie:

- le regioni più sviluppate, con un PIL pro capite superiore al 90% della media UE;
- le regioni in transizione, con un PIL pro capite compreso tra il 75% e il 90% della media UE;
- le regioni meno sviluppate, con un PIL pro capite inferiore al 75% della media UE.

## 2) Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana

L'asse interviene per consentire ai 14 Comuni capoluogo delle città metropolitane di far fronte ai propri fabbisogni in tema di mobilità sostenibile e, più in generale, ai consumi energetici e alle emissioni inquinanti e climalteranti generate dalle infrastrutture e dai servizi comunali.

Più in dettaglio, l'Asse interviene per consentire a tutte le aree urbane coinvolte di partecipare ad un unico percorso, coordinato dall'Autorità di Gestione in cooperazione con i centri di competenza nazionali di riferimento (in primis, Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare – MATTM e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – MIT), volto a definire metodologie comuni per l'individuazione dei fabbisogni specifici, l'identificazione delle soluzioni tecnologie e organizzative idonee al loro trattamento, l'adozione di metodi e processi comuni di attuazione e gestione a regime dei servizi.

Le azioni che fanno riferimento all'asse sono 4: il rinnovo di infrastrutture pubbliche sul piano dell'efficienza energetica, progetti dimostrativi e misure di sostegno; infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti; sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e controllo); piste ciclabili e percorsi pedonali.

Tabella 14  
RISORSE FINANZIARIE ASSE 2 PON METRO 2014-2020

Asse	Azioni	Categoria di regioni	Importo in euro
2. Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana	Rinnovo di infrastrutture pubbliche sul piano dell'efficienza energetica	Meno sviluppate	51.494.400
	Rinnovo di infrastrutture pubbliche sul piano dell'efficienza energetica	In transizione	2.333.600
	Rinnovo di infrastrutture pubbliche sul piano dell'efficienza energetica	Più sviluppate	19.192.320
	Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti	Meno sviluppate	77.250.000
	Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti	Più sviluppate	6.000.000
	Sistemi di trasporto intelligenti	Meno sviluppate	18.750.000
	Sistemi di trasporto intelligenti	Più sviluppate	10.000.000
	Piste ciclabili e percorsi pedonali	Meno sviluppate	7.500.000
	Piste ciclabili e percorsi pedonali	In transizione	5.500.000
	Piste ciclabili e percorsi pedonali	Più sviluppate	12.788.480
TOTALE ASSE 2			210.808.800

Fonte: elaborazioni su dati Agenzia per la coesione territoriale

## 3) Servizi per l'inclusione sociale

Per tutte le Città Metropolitane interessate, indistintamente rispetto alle categorie di regione, si è rilevata la necessità di un significativo intervento sui temi dell'inclusione sociale di gruppi e individui svantaggiati, in condizioni di marginalità grave o deprivazione materiale e di rischio rilevante di esclusione, anche con riferimento alla vulnerabilità, disagio e deprivazione connessi all'abitare. Di conseguenza, l'Asse interviene nelle tre categorie di regioni per consentire a tutte le Città metropolitane di fare fronte ai propri fabbisogni specifici in relazione a queste tematiche.

In tale quadro, la strategia dell'Asse promuove un modello comune in ogni Città metropolitana, che si regge su due pilastri complementari e integrati fra loro: a) la presa in carico di individui e nuclei familiari in condizioni di vulnerabilità, disagio, deprivazione abitativi che affrontando in via prioritaria il problema della povertà abitativa; b) la progettazione di azioni nel terzo settore

per rendere disponibili nuovi o migliori servizi in risposta ai bisogni sociali espressi localmente dalle comunità di riferimento.

Le azioni che fanno riferimento all'asse sono 3: inclusione attiva, anche al fine di promuovere le pari opportunità, nonché migliore occupabilità; integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i Rom; promozione dell'imprenditoria sociale e dell'inserimento professionale nelle imprese sociali e dell'economia sociale e solidale per facilitare l'accesso al lavoro.

Tabella 15  
RISORSE FINANZIARIE ASSE 3 PON METRO 2014-2020

Asse	Azioni	Categoria di regioni	Importo in euro
3. Servizi per l'inclusione sociale	Inclusione attiva	Meno sviluppate	58.895.286
	Inclusione attiva	In transizione	3.000.776
	Inclusione attiva	Più sviluppate	22.097.496
	Integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i Rom	Meno sviluppate	6.975.000
	Integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i Rom	In transizione	550.000
	Integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i Rom	Più sviluppate	1.695.000
	Promozione dell'imprenditoria sociale e dell'inserimento professionale nelle imprese sociali	Meno sviluppate	35467500
	Promozione dell'imprenditoria sociale e dell'inserimento professionale nelle imprese sociali	In transizione	885.000
	Promozione dell'imprenditoria sociale e dell'inserimento professionale nelle imprese sociali	Più sviluppate	12.810.000
	<b>TOTALE ASSE 3</b>		

Fonte: elaborazioni su dati Agenzia per la coesione territoriale

#### 4) Infrastrutture per l'inclusione sociale

Le azioni dell'Asse costituiscono il complemento infrastrutturale agli interventi a valere sull'Asse 3. I fabbisogni delle Città metropolitane saranno affrontati mettendo a disposizione alloggi, spazi e attrezzature, in sinergia con le Azione dell'Asse 3, che sostengono interventi immateriali di inclusione attiva, che saranno sostanziate in un documento che definisce l'implementazione di strategie d'azione locale integrata. Per tutte le iniziative sostenute dall'Asse 3 e 4, infatti, vale il principio generale per cui le operazioni devono essere funzionali a strategie d'azione locale volte a sostenere le finalità di attivazione, inclusione, protezione e il reinserimento sociale, scolastico e lavorativo di individui e famiglie.

Tabella 16  
RISORSE FINANZIARIE ASSE 4 PON METRO 2014-2020

Asse	Azioni	Categoria di regioni	Importo in euro
4. Infrastrutture per l'inclusione sociale	Infrastrutture edilizie	Meno sviluppate	67.291.315
	Infrastrutture edilizie	In transizione	2.839.072
	Infrastrutture edilizie	Più sviluppate	17.675.841
	Altre infrastrutture sociali che contribuiscono allo sviluppo regionale e locale	Meno sviluppate	18.000.000
	Altre infrastrutture sociali che contribuiscono allo sviluppo regionale e locale	In transizione	500.000
	Altre infrastrutture sociali che contribuiscono allo sviluppo regionale e locale	Più sviluppate	7.000.000
	<b>TOTALE ASSE 4</b>		

Fonte: elaborazioni su dati Agenzia per la coesione territoriale



La gestione delle risorse è prevista che avvenga direttamente da parte del nuovo ente di governo; inoltre i sindaci metropolitani vengono identificati come Autorità urbane e Organismi intermedi, ai quali viene attribuita autonomia anche in relazione alle azioni integrate da implementare.

In linea con le direttive comunitarie, il PON metro propone un rilancio delle politiche *place-based* in cui lo spazio e i luoghi hanno un ruolo centrale nella definizione delle linee di azione in opposizione ad una visione dello spazio concepito come isotropo, *flat*. A fianco di questa visione dello spazio, il PON Metro pone a fondamento delle strategie perseguibile *l'integrazione* delle politiche che insistono sui contesti urbani e affidando alla capacità delle diverse politiche di supportarsi vicendevolmente, l'efficacia delle azioni intraprese.

### Riferimenti bibliografici

- AGNOLETTI C., FERRAINA G. (2010), "Il contributo di costruzione nel finanziamento della città pubblica. Il caso dell'area fiorentina", in *La finanza locale in Italia, rapporto 2009*, FrancoAngeli, Milano, cap. 5.2
- CAMAGNI R. (2008), *Il finanziamento della città pubblica*, in BAIONI M. (a cura di), *La costruzione della città pubblica*, Alinea, Firenze, pp. 39-57
- CAMAGNI R., GIBELLI M.C., RIGAMONTI P. (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze
- CHERNICK H. & RESCHOVSKY A. (2006), in OECD (2006) "*Competitive Cities in the Global Economy*"
- CURTI F. (a cura di) (1999), *Urbanistica e fiscalità locale. Orientamenti di riforma e buone pratiche in Italia e all'estero*, Maggioli, Rimini
- KAMAL-CHAOUY, L. AND SANCHEZ-REAZA, J. (EDS.) (2012), "*Urban Trends and Policies in OECD Countries*", OECD Regional Development Working Papers 2012/01"
- LATTARULO P., PETRETTO A. (2015), *Local tax: le ipotesi a confronto*, working paper n° 697, agli atti della riunione intermedia Siep, Roma
- OECD (2006), "*Competitive Cities in the Global Economy*"
- POLA G. (2008), *Fusione o collaborazione? Le divergenti vie europee per superare la frammentazione comunale, con focus sui casi svizzero e francese*, in ISAE, IRES PIEMONTE, IRPET, SRM, IRER (a cura di), *op cit*, pp. 289-301
- SLACK E. (2009), "*Governing Metropolitan Areas: An International Perspective on Single-Tier Cities*", Presentation to the Municipal Demarcation Board, Sandton Convention Centre"
- SLACK E. (2011), "*Financing Large Cities and Metropolitan Areas*", IMFG Papers on Municipal finance and Governance No. 3/2011
- SLACK E. (2014), "*Governance and Finance of Large Metropolitan Areas: Which Institutional Setting is Needed to Secure Metropolitan Economic Growth?*", Presentation to 5th Halle Forum on Urban Economic Growth, Halle, Germany, December 11, 2014"
- UNITED NATIONS (2005), "*World Urbanization prospects: The 2014Revision*"



## Appendice

	Valori Assoluti	Métropoles di diritto ordinario (valori espressi in mln di €)			Métropole de Lyon (valori espressi in mln di €)		Área Metropolitana de Barcelona (valori espressi in mln di €)		Metropolitan Districts (valori espressi in mln di £)						Greater London Authority (valori espressi in mln di £)				
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole			TM		CT	BR	City of Liverpool	City of Birmingham	City of Manchester <sup>6</sup>	City of Leeds	City of Sheffield	City of Newcastle	CT	BR	
Parte corrente	Immobiliari	TH				TH	146,0	TM	99,6	CT	131,0	271,0	119,0	245,5	172,0	86,6	CT	806,1	
		TFPB	355,1	212,7	158,6	TFPB	247,6			BR	93,0	196,0	148,0	154,0	107,0	82,1	BR	1.400,4	
		TFPNB				TFPNB	0,1												
		CFE				TATFPNB	0,8												
		TASCOM	8,9	12,4	10,4	CFE	213,1												
					TASCOM	14,3													
					TLE/TA/VSD - CG	6,2													
					DMTO	201,5													
		Sub-tot	364,0	225,1	169,0	Sub-tot	829,6	Sub-tot	99,6	Sub-tot	224,0	467,0	267,0	399,5	279,0	168,7	Sub-tot	2.206,5	
	Redditi	CVAE	78,9	60,4	56,3	CVAE	379,8												
		Sub-tot	78,9	60,4	56,3	Sub-tot	379,8												
	Altre imposte sulla produzione	IFER	2,0	3,0	2,2	IFER	6,4												
		VT			144,6														
		Sub-tot	2,0	3,0	146,8	Sub-tot	6,4												
	Consumi					TSCA	54,2												
						Sub-tot	54,2												
	Smart	TEOM	95,7			TEOM	125,4	TMTR	111,7								CG	172,2	
		TS			1,7	TATS	0,5												
						TE	12,4												
						TICPE	113,7												
		Sub-tot	95,7			Sub-tot	252,0	Sub-tot	111,7								Sub-tot	172,2	
	<b>Totale</b>		<b>540,5</b>	<b>288,4</b>	<b>373,9</b>		<b>1.522,0</b>		<b>211,3</b>		<b>224,0</b>	<b>467,0</b>	<b>267,0</b>	<b>399,5</b>	<b>279,0</b>	<b>168,7</b>		<b>2.378,7</b>	
	<b>Totale entrate proprie in conto corrente</b>		<b>624,2</b>	<b>443,1</b>	<b>498,1</b>		<b>1.868,5</b>		<b>274,0</b>		<b>333,0</b>	<b>836,0</b>	<b>584,0</b>	<b>968,2</b>	<b>478,0</b>	<b>353,3</b>		<b>8.274,4</b>	
	<b>Totale entrate correnti</b>		<b>784,3</b>	<b>666,4</b>	<b>640,9</b>		<b>2.484,5</b>		<b>628,0</b>		<b>1.305,0</b>	<b>3.170,0</b>	<b>1.573,0</b>	<b>2.068,4</b>	<b>1.391,0</b>	<b>925,0</b>		<b>11.450,8</b>	

Parte capitale	Immobiliari	Métropoles di diritto ordinario (valori espressi in mln di €)			Métropole de Lyon (valori espressi in mln di €)		
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole			
	Immobiliari	TLE/TA/VSD	10,0	4,0	10,8	TLE/TA/VSD	14,0
	<b>Totale</b>		<b>10,0</b>	<b>4,0</b>	<b>10,8</b>		<b>14,0</b>
	<b>Totale entrate proprie in conto capitale</b>		<b>51,1</b>	<b>222,8</b>	<b>165,5</b>		<b>105,6</b>
	<b>Totale entrate in conto capitale (debito escluso)</b>		<b>81,1</b>	<b>253,7</b>	<b>204,1</b>		<b>174,7</b>

Parte corrente	Altre imposte sulla produzione	Métropoles di diritto ordinario (valori espressi in mln di €)			Métropole de Lyon (valori espressi in mln di €)		
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole			
	Altre imposte sulla produzione	VT	238,0 <sup>1</sup>	158,0 <sup>2</sup>		VT	276,0 <sup>5</sup>
	Smart	TEOM		83,2 <sup>3</sup>	79,5 <sup>4</sup>		

<sup>1</sup> Nel caso di Toulouse è stato considerato l'ammontare di VT percepito da Tisséo SMTC, l'autorità organizzatrice del TPL di cui fanno parte Toulouse Métropole, la CU di Sicoval, la CA di Muretain e il Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine.

<sup>2</sup> Il VT è iscritto nel bilancio annesso "Transports Publics".

<sup>3</sup> La TEOM è iscritta nel bilancio annesso "Déchets Ménagers".

<sup>4</sup> La TEOM è iscritta nel bilancio annesso "Élimination et Traitement des Déchet".

<sup>5</sup> Nel caso di Lyon è stato considerato il VT percepito da SYTRAL, l'autorità organizzatrice del TPL di cui fa parte la Métropole de Lyon.

<sup>6</sup> I dati di Manchester si riferiscono all'anno 2014-2015

	Quota sulle entrate proprie	Métropoles di diritto ordinario			Métropole de Lyon	Área Metropolitana de Barcelona	Metropolitan Districts						Greater London Authority					
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole			City of Liverpool	City of Birmingham	City of Manchester <sup>6</sup>	City of Leeds	City of Sheffield	City of Newcastle						
Parte Corrente	Immobiliari	TH			TH	7,81%	TM	36,36%	CT	39,34%	32,42%	20,38%	25,36%	35,98%	24,51%	CT	9,74%	
		TFPB	56,89%	47,99%	31,84%	13,25%			BR	27,93%	23,44%	25,34%	15,90%	22,38%	23,24%	BR	16,92%	
		TFPNB				0,01%												
		CFE	1,43%	2,79%	2,09%	0,04%												
		TASCOM				11,40%												
	Sub-tot	58,32%	50,78%	33,93%	44,39%	10,78%	Sub-tot	36,36%	Sub-tot	67,27%	55,86%	45,72%	41,26%	58,36%	47,75%	Sub-tot	26,66%	
	Redditi	CVAE	12,64%	13,62%	11,31%	20,33%												
	Sub-tot	12,64%	13,62%	11,31%	20,33%													
	Altre imposte sulla produzione	IFER	0,32%	0,68%	0,45%	0,34%												
	Sub-tot	0,32%	0,68%	29,03%	29,48%	0,34%												
	Consumi					2,90%												
	Sub-tot					2,90%												
	Smart	TEOM	15,33%		0,34%	6,71%	40,74%									CG	2,08%	
		TS				0,03%												
	Sub-tot	15,33%			13,49%	40,74%									Sub-tot	2,08%		
	<b>Totale</b>	<b>86,61%</b>	<b>65,08%</b>	<b>75,06%</b>	<b>81,45%</b>	<b>77,10%</b>			<b>67,27%</b>	<b>55,86%</b>	<b>45,72%</b>	<b>41,26%</b>	<b>58,36%</b>	<b>47,75%</b>		<b>28,74%</b>		
	<b>Quota entrate proprie su entrate correnti</b>	<b>79,58%</b>	<b>66,50%</b>	<b>77,73%</b>	<b>75,21%</b>	<b>43,64%</b>			<b>25,52%</b>	<b>26,37%</b>	<b>37,13%</b>	<b>46,81%</b>	<b>34,36%</b>	<b>38,19%</b>		<b>72,26%</b>		

Parte Capitale	Immobiliari	Métropoles di diritto ordinario			Métropole de Lyon		
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole			
	Immobiliari	TLE/TA/VSD	19,56%	1,80%	6,51%	TLE/TA/VSD	13,26%
	<b>Totale</b>	<b>19,56%</b>	<b>1,80%</b>	<b>6,51%</b>		<b>13,26%</b>	

Quota entrate proprie su entrate in conto capitale (debito escluso)		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole	Métropole de Lyon
		63,04%	87,81%	81,09%	60,45%

Parte Corrente	Altre imposte sulla produzione	Métropoles di diritto ordinario			Métropole de Lyon	
		Toulouse Métropole	Bordeaux Métropole	Nantes Métropole		
	Altre imposte sulla produzione	VT	38,13% <sup>1</sup>	35,65% <sup>2</sup>	VT	14,77% <sup>5</sup>
	Smart	TEOM	18,79% <sup>3</sup>	15,96% <sup>4</sup>		

<sup>1</sup> Sebbene non iscritto nel bilancio principale si rapporta l'ammontare del VT all'ammontare delle entrate proprie correnti di Toulouse Métropole.

<sup>2</sup> Sebbene non iscritto nel bilancio principale si rapporta l'ammontare del VT all'ammontare delle entrate proprie correnti di Bordeaux Métropole.

<sup>3</sup> Sebbene non iscritto nel bilancio principale si rapporta l'ammontare della TEOM all'ammontare delle entrate proprie correnti di Bordeaux Métropole.

<sup>4</sup> Sebbene non iscritto nel bilancio principale si rapporta l'ammontare della TEOM all'ammontare delle entrate proprie correnti di Nantes Métropole.

<sup>5</sup> Sebbene non iscritto nel bilancio principale si rapporta l'ammontare del VT all'ammontare delle entrate proprie correnti della Métropole de Lyon.

<sup>6</sup> I dati di Manchester si riferiscono all'anno 2014-2015.

<i>Métropoles di diritto ordinario (Toulouse, Bordeaux, Nantes)</i>		<i>Métropole de Lyon</i>		<i>Área Metropolitana de Barcelona</i>		<i>Metropolitan Districts (Liverpool, Manchester, Leeds, Birmingham, Newcastle, Sheffield)</i>		<i>Greater London Authority</i>	
<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese</i>	<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese</i>	<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese</i>	<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese</i>	<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese</i>
• Taxe d'Habitation	• Taxe Foncière sur les Propriété Bâties	• Taxe d'Habitation	• Taxe Foncière sur les Propriété Bâties	• Tributo Metropolità	• Tributo Metropolità	• Council Tax	• Business Rates	• Council Tax	• Business Rates
<i>Tassa d'Abitazione</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Costruite</i>	<i>Tassa d'Abitazione</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Costruite</i>	<i>Tributo Metropolitano</i>	<i>Tributo Metropolitano</i>	<i>Tassa di Consiglio</i>	<i>Quota sulle Imprese</i>	<i>Tassa di Consiglio</i>	<i>Quota sulle Imprese</i>
• Taxe Foncière sur les Propriété Bâties	• Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties	• Taxe Foncière sur les Propriété Bâties	• Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties						
<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Costruite</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Costruite</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>						
• Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties	• Cotisation Foncière des Entreprises	• Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties	• Cotisation Foncière des Entreprises						
<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>	<i>Quota Fondiaria sulle Imprese</i>	<i>Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>	<i>Quota Fondiaria sulle Imprese</i>						
	• Taxe sur les Surfaces Commerciales	• Taxe Additionnelle à la Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties	• Taxe Additionnelle à la Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties						
	<i>Tassa sulle Superfici Commerciali</i>	<i>Tassa Addizionale alla Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>	<i>Tassa Addizionale alla Tassa Fondiaria sulle Proprietà Non Costruite</i>						
	• Taxe Locale d'Equipment/Taxe d'aménagement/Versement pour Sous Densité	• Droits de Mutation à Titre Onereux (d'Immeubles)	• Taxe sur les Surfaces Commerciales						
	<i>Tassa Locale d'Attrezzatura/Tassa di Pianificazione/Versamento per Sotto Densità</i>	<i>Diritti sul Trasferimento a Titolo Oneroso (d'Immobili)</i>	<i>Tassa sulle Superfici Commerciali</i>						
			• Taxe Locale d'Equipment/Taxe d'aménagement/Versement pour Sous Densité-CG						
			<i>Tassa Locale d'Attrezzatura/Tassa di Pianificazione/Versamento per Sotto Densità</i>						
			• Droits de Mutation à Titre Onereux (d'Immeubles)						
			<i>Diritti sul Trasferimento a Titolo Oneroso (d'Immobili)</i>						
<i>Redditi</i>	• Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises		• Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises						
	<i>Quota sul Valore Aggiunto delle Imprese</i>		<i>Quota sul Valore Aggiunto delle Imprese</i>						

	<b>Métropoles di diritto ordinario (Toulouse, Bordeaux, Nantes)</b>		<b>Métropole de Lyon</b>		<b>Área Metropolitana de Barcelona</b>		<b>Metropolitan Districts (Liverpool, Manchester, Leeds, Birmingham, Newcastle, Sheffield)</b>		<b>Greater London Authority</b>	
	<i>Personne physique</i>	<i>Imprese</i>	<i>Personne physique</i>	<i>Imprese</i>	<i>Personne physique</i>	<i>Imprese</i>	<i>Personne physique</i>	<i>Imprese</i>	<i>Personne physique</i>	<i>Imprese</i>
<i>Altre imposte sulla produzione</i>		• Imposition Forfetaire sur les Entreprises de Reseau		• Imposition Forfetaire sur les Entreprises de Reseau						
		<i>Imposizione Forfettaria sulle Imprese di Rete</i>		<i>Imposizione Forfettaria sulle Imprese di Rete</i>						
		• Versement Transport		• Versement Transport						
		<i>Versamento per il Trasporto</i>		<i>Versamento per il Trasporto</i>						
<i>Consumi</i>			• Taxe Spéciale sur les Conventions d'Assurance	• Taxe Spéciale sur les Conventions d'Assurance						
			<i>Tassa Speciale sui Contratti d'Assicurazione</i>	<i>Tassa Speciale sui Contratti d'Assicurazione</i>						
<i>Smart</i>	• Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères	• Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (esclusi gli stabilimenti industriali)	• Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères	• Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (esclusi gli stabilimenti industriali)	• Taxes pel Servei de Tractament de Residus	• Taxes pel Servei de Tractament de Residus			• Congestion Charge	• Congestion Charge
	<i>Tassa sulla Raccolta dei Rifiuti Domestici</i>	<i>Tassa sulla Raccolta dei Rifiuti Domestici</i>	<i>Tassa sulla Raccolta dei Rifiuti Domestici</i>	<i>Tassa sulla Raccolta dei Rifiuti Domestici</i>	<i>Tassa per il Servizio di Trattamento dei Rifiuti</i>	<i>Tassa per il Servizio di Trattamento dei Rifiuti</i>			<i>Tariffa per la Congestione</i>	<i>Tariffa per la Congestione</i>
	• Taxe de Séjour*		• Taxe Additionnelle à la Taxe de Séjour	• Taxe sur l'Électricité						
	<i>Tassa di Soggiorno</i>		<i>Tassa Addizionale alla Tassa di Soggiorno</i>	<i>Tassa sull'Elettricità</i>						
				• Taxe Interieur sur la Consommation des Produits Énergétiques						
				<i>Tassa Interna sul Consumo di Prodotti Energetici</i>						

\* non presente in tutte le Métropoles, in alcuni casi l'imposta è rimasta comunale

	Francia	Spagna	Regno Unito
Immobiliari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxe d'Habitation</li> </ul> <p>Si applica ai locali ammobiliati ad uso abitativo, salvo limitate possibilità di esonero decise dalle collettività locali. Ne sono soggetti passivi chiunque disponga dei locali, che siano proprietari, locatari o occupanti a titolo gratuito. La base imponibile viene calcolata a partire dalla rendita catastale, alla quale vengono applicate alcune deduzioni. Le aliquote sono determinate dalle collettività locali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tribut Metropolità</li> </ul> <p>Si applica in via generale a tutti i beni immobili ad uso abitativo e produttivo soggetti all'Impuesto sobre los Bienes Inmuebles (IBI), ricadenti all'interno della zona 1 dell'Àrea Metropolitana de Barcelona. Tra questi vengono escluse dall'applicazione alcune categorie di immobili, in particolare quelli di natura rustica e le case con un valore inferiore a 43'804,62 € adibite a residenza principale del proprietario. I soggetti passivi sono i proprietari o i titolari di altri diritti reali sul bene. La base imponibile è il valore catastale dell'immobile. A questo si applica a seconda dei casi un'aliquota dello 0,149% o dello 0,2% (es. immobili destinati alla produzione di energia, autostrade, aeroporti e porti commerciali). Solo agli immobili tassati con la prima delle due aliquote si applica una detrazione generalizzata pari alla differenza tra l'imposta lorda calcolata e l'imposta netta dell'anno precedente. Sono infine previste delle deduzioni. Il gettito di questa imposta serve a finanziare il trasporto pubblico locale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Council Tax</li> </ul> <p>Si applica alle unità immobiliari ad uso abitativo. Ne è soggetto passivo chiunque disponga dei locali, che sia proprietario o locatario. La base imponibile è data dal valore delle proprietà al 1° Aprile 1991, valutato dalla Valuation Office Agency. Le aliquote di imposta sono determinate dai local councils, in base alle 8 classi di valore dell'immobile. Il gettito è appannaggio dei local councils. L'imposta di norma considera la presenza di almeno due adulti che convivono nell'immobile. In presenza di un solo adulto si ha la possibilità di avere una riduzione d'imposta. In assenza di adulti l'imposta non è dovuta. Si è considerati adulti in quanto maggiorenni, sebbene anche per i maggiori di 18 anni sia possibile non essere considerati adulti, nel caso sussistano determinate condizioni (es. studenti universitari full time).</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxe Foncière sur les Propriété Bâties</li> </ul> <p>Si applica a tutte le unità immobiliari costruite, senza distinzione sulla rispettiva destinazione d'uso. Sono previsti esoneri temporanei e permanenti sia per legge sia facoltativi su deliberazione delle collettività locali. Ne sono soggetti i proprietari o gli usufruttuari (non i locatari). La base imponibile è pari alla metà della rendita catastale. Le aliquote sono determinate dalle collettività locali.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Business Rates</li> </ul> <p>Si applica alla maggior parte degli immobili produttivi. Ne è soggetto passivo chiunque disponga dei locali, che sia proprietario o locatario. La base imponibile è la rendita dell'immobile a prezzi di mercato al 1° Aprile 2008, valutato dalla Valuation Office Agency. Le aliquote (i moltiplicatori) sono decisi a livello centrale e sono differenziati in base alle dimensioni dell'immobile. Il gettito complessivo viene accentrato e poi redistribuito ai local councils</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties</li> </ul> <p>Si applica a tutti i terreni non costruiti, senza distinzione sulla rispettiva destinazione d'uso. Sono previsti esoneri permanenti (totali e parziali) per legge, sia temporanei su deliberazione delle collettività locali. Ne sono soggetti i proprietari o gli usufruttuari (non i locatari). Viene calcolata a partire dalla rendita catastale, dipendente dal tipo di utilizzo del terreno (13 categorie), ridotta del 20%. Le aliquote sono determinate dalle collettività locali.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxe Additionnelle à la Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties</li> </ul> <p>Si tratta di un'imposta applicabile solo a 5 delle 13 categorie di terreni ai quali si applica la Taxe Foncière sur les Propriété Non Bâties. Per il resto l'applicazione segue le modalità viste in precedenza.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Droits de Mutation à Titre Onereux</li> </ul> <p>Si applica agli atti traslativi sui diritti di proprietà e di usufrutto di un immobile, effettuati a titolo oneroso. La base imponibile è il prezzo dell'atto traslativo. L'aliquota complessiva è di norma pari al 5,09%, composta dalla parte dipartimentale (3,8%) e quella comunale (1,2%), più un 2,37% sull'ammontare dipartimentale come spese di gestione (0,9%).</p>		

	Francia	Spagna	Regno Unito
	<p>• Cotisation Foncière des Entreprises</p> <p>E' una delle due componenti della Contribution Economique Territoriale (l'altra è la CVAE). Si applica a tutti gli immobili destinati ad uso produttivo o professionale passibili di una tassa fondiaria, salvo alcuni casi di esonero (permanente o temporaneo) per legge. Ne sono soggette le imprese e i professionisti che utilizzano l'immobile in maniera continuativa per la loro attività. La base imponibile è la rendita catastale, eventualmente ridotta in percentuale differente a seconda del tipo di attività. Le aliquote sono determinate dalle collettività locali.</p>		
	<p>• Taxe sur les Surfaces Commerciales</p> <p>Si applica agli spazi commerciali con almeno 400 m<sup>2</sup> di superficie di vendita e che abbiano un fatturato annuo (tasse escluse) di almeno 460'000 €. La base imponibile è la superficie di vendita in metri quadrati, al quale si applica un'aliquota che è funzione del rapporto fatturato/m<sup>2</sup>. All'ammontare così ottenuto si applicano in alcuni casi delle maggiorazioni o delle riduzioni. Dal 2012 i Comuni o gli EPCI possono fissare un coefficiente moltiplicativo (tra lo 0,8% e l'1,2%) all'ammontare della tassa.</p>		
	<p>• Taxe Locale d'Equipment/Taxe d'aménagement/Versement pour Sous Densité</p> <p>La TA ha sostituito la TLE nel 2012. Si applica a tutte le operazioni di costruzione, ricostruzione, ingrandimento di edifici, per i quali sia necessaria un'autorizzazione (permesso di costruire o dichiarazione preliminare). La base imponibile è data dalle somma delle superfici chiuse o coperte di almeno 1,80 m di altezza, moltiplicata per un valore forfettario che dipende dal tipo di intervento da realizzare. Alla base così ottenuta si applicano le aliquote deliberate dai Comuni o dagli EPCI e dai Dipartimenti. Servono a finanziare le opere di urbanizzazione. Il VSD si aggiunge al precedente solo nei comuni che abbiano deliberato una soglia minima di densità (la cui unità è il rapporto tra superficie calpestabile e quella complessiva del terreno dell'unità fondiaria in cui si realizza la costruzione). L'ammontare è dato dall'applicazione di una formula definita agli articoli R331-19 ed R331-20 del Code de l'Urbanisme</p>		
Redditi	<p>• Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises</p> <p>E' una delle due componenti della Contribution Economique Territoriale (l'altra è la CFE). Si applica a tutte le imprese e ai professionisti che realizzino un fatturato (tasse escluse) di almeno 500'000 €. La base imponibile è il Valore Aggiunto. Le aliquote (<math>\tau</math>), progressive, sono determinate in funzione del fatturato, fino all'1,5%, per le attività che fatturino oltre 50 mln di €. La formula per determinare l'imposta è <math>(VA*\tau)(1,01)</math>. Il gettito è ripartito nel modo seguente: 26,5% ai Comuni (o EPCI), 48,5% al Dipartimento e 25 % alle Regioni.</p>		



	Francia	Spagna	Regno Unito
Altre imposte sulla produzione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Imposition Forfetaire sur les Entreprises de Reseau</li> </ul> <p>Sia applica alle imprese a rete e si configurano come delle imposte unitarie (tipo le accise). Esistono 9 differenti tipi di IFER, in base alla tipologia di impresa. Su questa stessa differenziazione si individuano le diverse basi imponibili (es. Kilowatt di potenza installata, Km di canalizzazione per trasporto di idrocarburi, numero di trasformatori...). A queste si applicano le aliquote, differenziate per tipo di base imponibile. Il gettito è ripartito tra Comuni (o EPCI), Dipartimento e Regione in maniera differente a seconda del tipo di impresa considerata.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versement Transport</li> </ul> <p>Si applica alle imprese con più di 11 dipendenti (9 fino al 2015) situate all'interno dei confini di un'autorità organizzatrice del trasporto pubblico. La base imponibile è il monte salari dell'impresa. Le aliquote vengono definite dai Comuni o, in caso dagli EPCI. Il gettito è interamente destinato alle politiche del trasporto pubblico locale.</p>		
Consumi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxe Spéciale sur les Conventions d'Assurance</li> </ul> <p>Si applica ai contratti assicurativi, sebbene siano previste diversi esoneri tra cui le polizze vita. La base imponibile è data dalle tutte le somme versate dall'assicurato all'assicuratore. Le aliquote sono differenziate in base al tipo di polizza. Il gettito è destinato al finanziamento dei Dipartimenti.</p>		
Smart	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères</li> </ul> <p>Si applica a tutte le unità immobiliari sottoposte alla Taxe Foncière sur les Propriété Bâties. Ne sono soggetti i proprietari o gli usufruttuari, non i locatari, sebbene in questo caso il proprietario o l'usufruttuario possano recuperarle dal locatario come charges locatives. La base imponibile è pari alla metà della rendita catastale. Le aliquote sono determinate dalle collettività locali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxes pel Servei de Tractament de Residus</li> </ul> <p>Si applica a tutte le unità immobiliari sia ad uso abitativo che produttivo, nel caso questi producano rifiuti simili a quelli domestici. Ne sono soggetti passivi i titolari del contratto di somministrazione dell'acqua potabile o in mancanza, il proprietario dell'immobile. Nel caso di immobili ad uso abitativo questi sono classificati in base al consumo effettivo di acqua e alla tipologia di immobile: a ciascuna classe (sono 12) corrisponde un importo della tassa differente; l'importo è poi differenziato a seconda delle municipalità dell'AMB. Nel caso degli immobili produttivi, al contrario la classificazione è fatta in base al tipo di rifiuto che l'attività produce. A ciascuna classe (sono 6) corrisponde un importo differente, differenziato ulteriormente a seconda delle municipalità dell'AMB.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Congestion Charge</li> </ul> <p>Si applica a tutti i veicoli motorizzati che circolano nella zona centrale della Greater London Authority. Sono previsti sconti ed esenzioni. La tariffa è di 11,5 £ al giorno per veicolo.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxe de Séjour</li> </ul> <p>Può essere istituita dai Comuni (o dagli EPCI) a vocazione turistica. Si applica per legge a 9 tipologie di alloggi. La base imponibile dipende dalla scelta effettuata dai Comuni, dal momento che la legge prevede due modalità alternative di applicazione dell'imposta, ovvero una tassa reale o forfettaria. Nel primo caso i soggetti passivi sono i clienti e la base imponibile è data dal numero di notti di pernottamento, nel secondo i soggetti passivi sono gli albergatori, e la base imponibile è data dalla capacità massima di accoglienza, misurata in posti letto. Le aliquote (in €/persona o €/letto) sono determinate dai Comuni (o gli EPCI), rispettando criteri, posti dalla legge, riguardo alla differenziazione per classi e riguardo all'entità della tariffa.</p>		

	Francia	Spagna	Regno Unito
• Taxe Additionnelle à la Taxe de Séjour	I consigli dipartimentali, in presenza di TS, possono istituire un'imposta aggiuntiva a questa pari al 10% del suo valore.		
• Taxe sur l'Électricité	E' applicata dai Comuni (o EPCI) e dai dipartimenti nel caso di potenza sottoscritta inferiore o uguale 250 kVA. Ne sono soggetti tanto i consumatori domestici quanto quelli professionali. La base imponibile è pari al consumo in MWh. La tariffa è 0,75 € per i consumatori domestici e per quelli professionali con potenza sottoscritta inferiore a 36 kVA, e 0,25 € per quelli professionali con potenza compresa tra 36 kVA e 250 kVA. A questo importo si applicano dei moltiplicatori determinati dai Comuni (o EPCI) e dai Dipartimenti all'interno di un range stabilito a livello statale.		
Taxe Interieur sur la • Consommation des Produits Énergetiques	E' un'imposta statale applicata sul consumo di prodotti energetici ad uso carburanti e per riscaldamento. La base imponibile è l'unità di prodotto ed è differenziata a seconda del tipo di idrocarburo. Le accise differenziate a seconda dei prodotti, sono determinate a livello statale. Il beneficiario del gettito è lo Stato, ma dal 2007 le Regioni possono istituire delle maggiorazioni di prezzo su benzina e gasolio. Una parte di questo gettito (regionale) viene poi destinato ai Dipartimenti.		