



AUDIZIONE

**SULL'ESAME DEI DISEGNI DI LEGGE 57 ABBINATI
“DISPOSIZIONI PER IL RIPRISTINO DEL SISTEMA DI ELEZIONE A
SUFFRAGIO UNIVERSALE E DIRETTO DELLE PROVINCE,
NONCHÉ INTRODUZIONE DEL SISTEMA DI ELEZIONE A
SUFFRAGIO UNIVERSALE E DIRETTO PER LE CITTÀ
METROPOLITANE”**

**COMMISSIONE AFFARI COSTITUZIONALI
SENATO DELLA REPUBBLICA**

Roma, 25 gennaio 2023

Premessa

Sono ormai trascorsi più di venti anni dalla costituzionalizzazione, nel 2001, delle Città metropolitane e ormai quasi un decennio ci separa dall'entrata in vigore della Legge n. 56/2014 che le disciplina, attribuendo ad esse rilevanti funzioni e finalità istituzionali.

Eventuali modifiche dell'assetto istituzionale, non possono **che partire dal basso, dalle esperienze concrete dei Sindaci metropolitani**, e devo puntare ad un salto di qualità di questi enti, per rafforzarne la capacità di elaborazione e realizzazione di politiche di dimensione metropolitana orientate allo sviluppo di alcune tra le aree più avanzate del Paese (sviluppo economico, mobilità, pianificazione territoriale, etc.), per potenziare il loro ruolo di coordinamento strategico, di supporto agli enti del territorio e di loro riferimento in ambito regionale.

Modello istituzionale e organi della Città metropolitana

Rispetto all'assetto ordinamentale definito dalla legge n. 56/2014, riteniamo che il modello di città metropolitana ivi definito quale ente di secondo grado con **identificazione del Sindaco metropolitano con il sindaco del Comune capoluogo sia assolutamente innovativo e da preservare.**

La Città metropolitana è infatti ente di area vasta, che non ha funzioni di rappresentanza diretta delle rispettive comunità, ma che esercita relevantissimi compiti di coordinamento delle funzioni dei comuni dell'ambito metropolitano e di pianificazione strategica dei relativi territori, identificati dal legislatore come i territori più avanzati del Paese. Tale configurazione (e sostanziale differenza rispetto alle Province, anche a Costituzione invariata) giustifica pienamente l'identificazione del Sindaco metropolitano con il Sindaco del Comune capoluogo, configurato come *primus inter pares*.

Per garantire meccanismi di responsabilità politica degli organi di governo dell'ente di area vasta dinanzi alle comunità di riferimento, in ossequio alle indicazioni espresse dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 240/2021, **si può valutare di introdurre l'obbligo, a carico del sindaco metropolitano di presentare un programma di mandato su cui il consiglio sia chiamato ad esprimersi**: ciò a garantire la responsabilità politica del sindaco metropolitano nei confronti del complesso delle comunità territoriali di riferimento e il relativo potere di controllo degli elettori locali, pur non snaturandone il ruolo di *primus inter pares*.

La stessa Corte Costituzionale, infatti, indica nell'*introduzione di raccordi fiduciari tra organo consiliare e sindaco metropolitano* uno strumento per far sì che il funzionamento dell'ente metropolitano si svolga in una condizione di conformità ai richiamati canoni costituzionali di esercizio dell'attività politico-amministrativa.

Per migliorare l'agibilità amministrativa e il corretto svolgimento delle funzioni metropolitane, **occorre superare la "solitudine" del Sindaco metropolitano**. Come è emerso dall'applicazione della legge 56/2014, l'assenza di una dimensione collegiale nel governo dell'ente metropolitano ha reso estremamente complesso per

il Sindaco l'esercizio delle delicate e gravose funzioni di sovrintendenza complessiva al funzionamento dei servizi e degli uffici e all'esecuzione degli atti.

Pertanto, si ritiene necessario e prioritario intervenire prevedendo, quale organo della città Metropolitana, la Giunta metropolitana, la cui composizione numerica deve essere demandata allo statuto, nei limiti definiti dalla legge e assicurando la possibilità di nomina di Assessori esterni.

Coerentemente con la previsione della Giunta, occorre poi rivedere i compiti del consiglio metropolitano, per definire una distribuzione equilibrata e coerente delle rispettive competenze.

Considerazioni sui DDL in esame

In merito ai DDL in esame (AS N. 57, AS N.367, AS N. 417, AS N.203) , si esprime forte contrarietà alla proposta di elezione diretta del Sindaco metropolitano, per le seguenti ragioni.

L'istituzione delle Città metropolitane e il modello di elezione di secondo livello dei consiglieri e l'identificazione del Sindaco metropolitano con il sindaco del Comune capoluogo hanno rappresentato una vera innovazione istituzionale, avviando un processo di coordinamento dei Comuni delle aree più avanzate del Paese che ha prodotto risultati importanti e rappresenta oggi un modello assolutamente da preservare.

Per questo motivo qualsiasi ritorno al passato sarebbe un grave errore, una controriforma che i cittadini rischierebbero di non comprendere e bloccherebbe un importante lavoro in corso che le Città Metropolitane stanno portando avanti su fronti importanti, come ad esempio il PNRR. **L'elezione diretta per la Città metropolitana significherebbe infatti scardinare il lavoro di coordinamento e, di fatto, un ritorno ad un sistema ormai arcaico che non potrebbe garantire un adeguato raccordo tra i Comuni.**

Inoltre c'è un aspetto che non può essere trascurato in una fase di preoccupante crisi economica, cioè il fatto che **l'introduzione dell'elezione diretta costerebbe almeno un miliardo di euro, con tutto ciò che ne consegue in termini di costi generali**. Si segnala a tal proposito che i **DDL in discussione non prevedono alcuna copertura dei sopracitati costi, pertanto risulterebbero inammissibili.**

Occorre poi evidenziare un ulteriore aspetto di carattere ordinamentale. La previsione dell'elezione diretta del Sindaco metropolitano nasce, come risulta evidente dalle relazioni illustrative dei DDL in commento, per rispondere alle indicazioni espresse dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 240/2021. A ben vedere, tuttavia, quanto previsto nei DDL non risponde affatto alle sollecitazioni della Corte.

La Corte infatti espressamente sostiene (cfr 7.2 *Considerato in diritto*) che il meccanismo di individuazione del sindaco metropolitano, da un lato, e il sistema di elezione indiretta del presidente della Provincia, dall'altro lato, **“non possono infatti essere considerati in modo atomistico, come se fossero avulsi dal complesso di previsioni che disciplinano la forma di governo dei due enti di area vasta”**. E, nel tracciare un parallellismo tra la forma di governo della Provincia e la forma di governo della Città metropolitana, chiarisce che *“Complessivamente diverso è, invece, il modo di atteggiarsi della forma di governo della Città metropolitana. In essa, all'assenza di una durata predeterminata, ma tendenzialmente quinquennale, della carica di sindaco metropolitano (in virtù dell'immedesimazione ratione officii di cui si è detto), si associa non solo la durata in carica quinquennale del consiglio metropolitano, ma anche la previsione, contenuta nel medesimo art. 1, comma 21, secondo periodo, della legge n. 56 del 2014, per cui «[i]n caso di rinnovo del consiglio del comune capoluogo, si procede a nuove elezioni del consiglio metropolitano entro sessanta giorni dalla proclamazione del sindaco del comune capoluogo». La logica sottesa a tale parallelismo è del tutto diversa da quella che caratterizza la forma di governo provinciale, e risulta evidentemente imperniata sull'esigenza di assicurare il costante allineamento tra gli organi del Comune capoluogo (sindaco e consiglio comunale) e quelli della Città metropolitana (sindaco e consiglio metropolitano). Sempre da ricondursi a una specificità caratterizzante l'organizzazione delle Città metropolitane è poi la richiamata previsione contenuta nell'art. 1, comma 22, della legge n. 56 del 2014, che ha attribuito solo a queste ultime, e non anche alle Province, in sede di esercizio della loro potestà statutaria, la facoltà di dotarsi di un sistema di elezione diretta del sindaco metropolitano, nel rispetto degli adempimenti procedurali ivi previsti e sulla base del sistema elettorale determinato da una legge statale.”*

Un intervento come quello proposto che si appunta esclusivamente sull'elezione diretta del Sindaco metropolitano, non tenendo in alcuna considerazione la complessiva forma di governo della città metropolitana, disegnata dal legislatore del 2014 in coerenza con le funzioni da queste svolte, risulta dunque essere parziale e, come tale, non rispondente alle sollecitazioni della Corte, oltre che dannoso negli effetti.

Situazione finanziaria e riforma fiscale

La situazione finanziaria contingente delle CM risente fortemente degli sviluppi più recenti sotto diversi profili, di seguito riportati in sintesi:

- La persistente riduzione delle entrate legate al mercato e alla circolazione dei veicoli, IPT (Imposta provinciale di trascrizione sui passaggi di proprietà) e RCAuto (imposta sulle assicurazioni per responsabilità civile). La riduzione di risorse derivanti dai due tributi, che nel complesso costituivano oltre la metà delle entrate delle CM, è drammatica: la previsione aggiornata porta ad una riduzione attesa nel 2022 rispetto al 2019 pari a oltre 220 mln. di euro (-14,9%). Si tratta, con sempre maggiore evidenza, di un calo di carattere strutturale, innescato con la pandemia e proseguito con le difficoltà di approvvigionamento

di componenti essenziali per la produzione di veicoli e con il generale peggioramento delle aspettative dovuto alla guerra in Ucraina e all'inflazione;

Con il dl 50 (art. 41) sono stati destinati fondi straordinari per il triennio 2022-2024, connessi alle perdite di gettito, senza alcuna efficacia se non per la CM Roma, cui sono stati destinato 60mln. di euro annui. Il complesso delle altre CM riporta una perdita attesa 2022/19 di ben 166,7 mln. di euro, mentre il contributo straordinario loro concesso è di appena 6 mln. annui.

- l'avvio di un percorso di riallineamento strutturale delle risorse disponibili per le CM e le Province (leggi di bilancio per il 2021 e 2022) aveva correttamente individuato, attraverso la definizione dei fabbisogni e delle capacità fiscali standard e la ricognizione dell'abnorme contributo *alla* finanza pubblica cui questi enti sono costretti annualmente dai tagli del passato, un percorso di graduale recupero e riallineamento. Tale percorso è stato però di fatto contraddetto dalla sproporzione tra lo sbilancio strutturale, certificato dalla Commissione tecnica per i fabbisogni standard (CTFS) in oltre 300 mln. di euro, e la dimensione delle risorse messe a disposizione, solo 159 mln. di euro a regime (dal 2031). Inoltre, la lenta progressione nel tempo delle assegnazioni limita le maggiori risorse del 2022-23 ad incrementi annuali tra 21 e 27 mln. di euro, un ammontare ben lontano dai fabbisogni finanziari effettivi.

Inoltre, per quel che riguarda la situazione strettamente contingente, occorre considerare l'incremento dei costi energetici, che colpisce le Città metropolitane con particolare riguardo alle maggiori spese di gestione delle scuole secondarie e l'incremento dei costi dei materiali e delle materie prime non energetiche, particolarmente importante per enti come le CM, fortemente impegnate sul versante degli investimenti.

La situazione testé descritta, in cui si sommano esiguità e perenne incertezza delle risorse a disposizione, appare insostenibile: a distanza di ormai più di due decenni dall'entrata in vigore della riforma costituzionale, **riteniamo dunque che non sia più rinviabile la definizione di una compiuta finanza metropolitana, in un contesto di ritrovata e piena autonomia sostanziale**, in attuazione dell'art. 119 Cost., della legge delega n. 42/2009 e del successivo dlgs. n. 68/2011. Come visto, infatti, il dettato costituzionale è rimasto sostanzialmente inattuato, alterato da una legislazione emergenziale che ha imposto pesanti tagli a carico della finanza metropolitana, a fronte di ristori solo parziali. Ciò ha reso fittizia l'autonomia finanziaria degli enti di area vasta, il cui gettito viene impiegato per la copertura dei tagli intervenuti e ritorna, dunque, al bilancio statale.

La definizione di una finanza metropolitana compiuta e autonoma, **innanzitutto attraverso la definizione di un comparto distinto e separato dal comparto Province**, appare indispensabile anche in considerazione del particolare momento storico che stiamo vivendo: le Città metropolitane sono infatti impegnate in prima linea nell'attuazione di relevantissime misure di investimento previste dal PNRR, misure che determineranno, evidentemente, una conseguente crescita della relativa spesa corrente e che renderanno necessaria una revisione dell'ordinamento finanziario complessivo di tali enti.

A tal proposito, riteniamo non più rinviabile:

- il superamento dell'attuale meccanismo di contribuzione del comparto Province e Città metropolitane alle manovre di finanza pubblica, attraverso una compiuta revisione dei prelievi automobilistici: in sintesi, si propone di sostituire il sistema del taglio e del riversamento di quota parte dei tributi provinciali e metropolitani con la cessione integrale di un tributo, cristallizzato nell'importo. Con la definizione di un unico tributo a livello nazionale si superano le problematiche connesse alla diversa tariffazione esistente a livello territoriale che ha spesso generato oscillazioni di gettito per singoli Enti e per l'intero comparto.
- l'istituzione di una fonte di finanziamento autonoma, in attuazione del d.lgs. n. 68 del 2011: Imposta delle Città metropolitane sul traffico passeggeri porti e aeroporti; il riparto dell'entrata tra le Città metropolitane dovrebbe essere poi articolato in due quote, la prima direttamente calibrata sul gettito territorialmente acquisito, la seconda con accordo presso la Conferenza Stato-Città, al fine di perequare l'entrata sulla base di criteri di dimensione e di fabbisogno, a contrasto dell'ampia variabilità del gettito direttamente acquisibile in ragione della diversa collocazione delle infrastrutture portuali e aeroportuali.

PROPOSTE DI EMENDAMENTI

Ordinamento delle città metropolitane

ART.

(Modifiche alla legge 7 aprile 2014, n. 56)

1. Alla legge 7 aprile 2014, n. 56, all'articolo 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 7 è sostituito dal seguente:

“7. Sono organi della città metropolitana:

a) il sindaco metropolitano;

b) la giunta metropolitana;

c) il consiglio metropolitano;

d) la conferenza metropolitana.”

b) al comma 8:

1. dopo il primo periodo è inserito il seguente: Entro il termine fissato dallo statuto, il sindaco metropolitano presenta al consiglio le linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzare nel corso del mandato, su cui il consiglio si esprime.

2. al secondo periodo, la parola “regolamenti,” è soppressa.

3. il terzo, il quarto e il quinto periodo sono sostituiti dai seguenti:

“Su proposta del sindaco metropolitano, il consiglio approva i bilanci dell'ente. La conferenza metropolitana ha poteri deliberativi, propositivi e consultivi, secondo quanto disposto dallo statuto, nonché i poteri di cui al comma 9. Il voto dei sindaci in conferenza può essere espresso anche per delega o a distanza attraverso appositi strumenti telematici. La mancata espressione del voto del sindaco equivale a voto favorevole ai fini della deliberazione.”;

c) dopo il comma 8, è inserito il seguente:

“8-bis. La giunta metropolitana collabora con il sindaco metropolitano nel governo dell'ente, opera attraverso deliberazioni collegiali e compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dalla legge al consiglio o alla conferenza. La giunta metropolitana è composta dal sindaco metropolitano, che la presiede, e da un numero di assessori, stabilito dallo statuto, non superiore a quattro per le Città metropolitane con una popolazione superiore ad un milione di abitanti e non superiore a tre per le Città metropolitane con popolazione inferiore ad un milione di abitanti. Gli assessori sono nominati dal sindaco metropolitano, anche al di fuori dei componenti del consiglio e della conferenza, nel rispetto del principio di pari opportunità tra donne e uomini, garantendo la presenza di entrambi i sessi. Il sindaco metropolitano nomina, tra i componenti della giunta, un vicesindaco, stabilendo le eventuali funzioni a lui delegate. Il vicesindaco esercita le funzioni del sindaco metropolitano in ogni caso in cui questi ne sia impedito. Qualora il sindaco metropolitano cessi dalla carica per cessazione dalla titolarità dell'incarico di sindaco del proprio comune, il vicesindaco rimane in carica fino all'insediamento del nuovo sindaco metropolitano.”;

d) al comma 9, è aggiunto il seguente periodo: *“Fatto salvo quanto previsto dal periodo precedente, lo statuto determina le maggioranze per le deliberazioni della conferenza*

metropolitana. Lo statuto definisce altresì i termini perentori entro i quali la conferenza metropolitana esercita le proprie funzioni consultive.”.

e) al comma 24, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: “Ai componenti esterni della giunta metropolitana è attribuita una indennità di funzione, in misura non superiore al 30 per cento di quella prevista per il sindaco metropolitano.”;

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di superare la “solitudine” del Sindaco metropolitano attraverso la previsione della Giunta metropolitana, la cui composizione è demandata allo statuto, nei limiti definiti dalla legge. Come è emerso negli anni di applicazione della legge 56/2014, l'assenza di una dimensione collegiale nel governo dell'ente metropolitano ha reso estremamente complesso per il Sindaco l'esercizio delle delicate e gravose funzioni di sovrintendenza complessiva al funzionamento dei servizi e degli uffici e all'esecuzione degli atti. Coerentemente con la previsione della Giunta, l'emendamento rivede i compiti del consiglio metropolitano e semplifica le modalità di approvazione dei bilanci dell'Ente. Si prevede altresì una razionalizzazione e uno snellimento delle modalità di funzionamento della conferenza metropolitana.

L'emendamento, inoltre, in ossequio alle indicazioni espresse dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 240/2021, introduce l'obbligo, a carico del sindaco metropolitano, di presentare al relativo consiglio un programma di mandato su cui lo stesso è chiamato ad esprimersi: ciò a garantire la responsabilità politica del sindaco metropolitano nei confronti del complesso delle comunità territoriali di riferimento, pur non snaturandone il ruolo di primus inter pares.

Assetto finanziario città metropolitane

Art. xxx

Imposta delle Città metropolitane sul traffico passeggeri porti e aeroporti

“1. A decorrere dal 1° gennaio alle città metropolitane di cui alla legge 7 aprile 2014 n. 56, è assegnato il gettito:

a) di un'addizionale pari ad un euro sui diritti di imbarco di passeggeri sulle aeromobili in partenza dagli aeroporti il cui sedime è situato all'interno del territorio delle città metropolitane. Le città metropolitane, con proprio regolamento adottato ai sensi dell'art. 52 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, hanno facoltà di variare tale misura fino ad un massimo di due euro per passeggero imbarcato. Il presupposto dell'addizionale consiste nell'emissione del titolo di viaggio e la riscossione dell'addizionale avviene a cura dei gestori di servizi aeroportuali, con le modalità in uso per la riscossione dei diritti di imbarco di cui all'art. 2 della legge 24 dicembre 2003, n.350. Il versamento da parte dei vettori del trasporto aereo avviene entro il secondo mese successivo a quello in cui si è verificato il presupposto imponibile. L'addizionale relativa alle riscossioni di ciascun bimestre è versata, entro la fine del mese solare successivo a cura dei gestori dei servizi aeroportuali, secondo le ripartizioni previste dal presente articolo. L'addizionale è versata, limitatamente al 60 per cento degli importi dovuti, alle città metropolitane nel cui territorio ha sede l'aeroporto, a cura dei gestori dei servizi aeroportuali, mediante pagamento su

apposito conto corrente intestato alla città metropolitana. L'elenco dei conti correnti è pubblicato sul sito web del Ministero dell'Interno entro il Per ogni altra disposizione riguardante gli accertamenti, i controlli e il contenzioso, si applicano le norme relative ai diritti di imbarco di cui alla citata legge n. 350 del 2003. Il restante 40 per cento dell'addizionale dovuta è versato al bilancio dello Stato ai fini della riassegnazione prevista dal comma 2;

b) di un'addizionale sui diritti di sbarco portuali di cui all'art. 28 della legge 28 gennaio 1994, n.84 a carico degli operatori marittimi in ormeggio presso le banchine dei porti situati nel territorio delle città metropolitane. L'addizionale è pari ad un euro, aumentabile fino ad un massimo di due euro per passeggero, con le modalità di cui al comma 1, lettera a), secondo periodo. La riscossione dell'addizionale avviene a cura dell'Autorità Portuale secondo le modalità previste dall'art. 28 della legge 28 gennaio 1994, n.84 e dalle norme ad essa collegate, secondo la ripartizione prevista alla lettera a). L'operatore marittimo di cui al primo periodo è responsabile del pagamento dell'imposta, con diritto di rivalsa sui passeggeri, della presentazione della dichiarazione e degli ulteriori adempimenti previsti dalla legge o dal regolamento della città metropolitana, che può prevedere una commissione da riconoscere al soggetto tenuto al riversamento, la cui misura massima non può comunque eccedere lo 0,30% dell'importo riscosso. Per l'omessa o infedele presentazione della dichiarazione da parte del responsabile d'imposta si applica la sanzione amministrativa dal 100 al 200 per cento dell'importo dovuto. Per l'omesso, ritardato o parziale versamento dell'imposta si applica la sanzione amministrativa di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, e successive modificazioni. Per tutto quanto non previsto dalle presenti disposizioni si applica l'articolo 1, commi da 158 a 170 della legge 27 dicembre 2006, n.296. L'imposta non è dovuta dai soggetti residenti nel territorio della città metropolitana. Le città metropolitane possono prevedere eventuali esenzioni e riduzioni per particolari fattispecie o per determinati periodi di tempo.

2. Le disposizioni di cui alle lettere a) e b) del precedente comma 1 si applicano anche agli imbarchi e sbarchi di passeggeri nei porti ed aeroporti siti nella regione di appartenenza della città metropolitana, ma fuori dal rispettivo confine amministrativo, nella misura fissa di un euro per passeggero; i relativi proventi sono versati al bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione alle città metropolitane, unitamente alla quota di cui all'ultimo periodo della lettera a) del comma 1, secondo criteri da stabilire con apposita intesa in sede di Coordinamento dei sindaci metropolitani, ferma restando la destinazione di tali risorse alle finalità previste dal presente comma. Dall'importo di cui al periodo precedente viene detratto il quindici per cento, che viene assegnato, sulla base della medesima intesa, ai comuni ove si situa l'infrastruttura portuale o aeroportuale dal cui traffico è derivata l'entrata, per essere impiegato per la realizzazione o la manutenzione ordinaria e straordinaria di opere finalizzate a migliorare l'attrattività turistica dei territori ovvero a migliorare la funzionalità dell'infrastruttura stessa.

3. Il gettito dei tributi disciplinati dal presente articolo è destinato a spese di investimento nei settori relativi alle funzioni fondamentali delle città metropolitane, al fine di intervenire sulla dotazione infrastrutturale dei territori, fatta salva la facoltà di destinarlo alla salvaguardia degli equilibri generali di bilancio, al verificarsi dei presupposti previsti dall'art. 193 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

4. I tributi di cui al presente articolo si applicano a decorrere dal 1° gennaio; le variazioni di cui al comma 1 possono essere deliberate dal consiglio della città metropolitana, con provvedimento da adottarsi entro la data prevista dalla legge per l'approvazione dei bilanci di previsione, da comunicarsi immediatamente ai responsabili del loro pagamento. Per il 2018, le variazioni di cui al periodo precedente possono essere deliberate entro il 31 marzo 2018.

5. Le variazioni delle tariffe disposte dalla città metropolitana entro i termini di legge, decorrono dal secondo mese successivo alla data di esecutività della deliberazione di variazione, salva l'eventuale indicazione di data successiva nella deliberazione medesima.

6. Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche alle città metropolitane delle Regioni a Statuto Speciale, istituite o da istituire con apposita legge regionale, a decorrere dall'insediamento degli organi di governo di ciascuna città. La legge regionale definisce le modalità di attuazione del comma 2, con particolare riguardo al caso in cui l'addizionale sia applicata da più di una città metropolitana appartenente alla medesima regione.

7. Il comma 4 dell'articolo 24 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è abrogato.

Motivazione

L'istituzione delle Città metropolitane costituisce un importante passaggio nel riassetto anche istituzionale dei governi territoriali. La crisi finanziaria degli enti di area vasta ha pesantemente coinvolto l'avvio della nuova istituzione locale, a fronte di significative ulteriori funzioni attribuite dalla legge alle Città metropolitane.

La norma proposta permette di assicurare un'ulteriore e specifica entrata alle Città metropolitane in attuazione dell'articolo 24, comma 4, del d.lgs. n. 68 del 2011, la cui previsione è finora rimasta inattuata.

Al fine di assicurare la disponibilità immediata del nuovo strumento fiscale la norma proposta istituisce direttamente il tributo sull'imbarco/sbarco dei passeggeri nei porti ed aeroporti siti nel territorio delle città metropolitane, anziché rimandare ad un successivo provvedimento attuativo.

Il riparto dell'entrata tra le Città metropolitane viene articolato in due quote, la prima (60% dell'incasso) direttamente calibrata sul gettito territorialmente acquisito, la seconda in base ad accordo presso la Conferenza Stato-Città, al fine di perequare l'entrata sulla base di criteri di dimensione e di fabbisogno, a contrasto dell'ampia variabilità del gettito direttamente acquisibile in ragione della diversa collocazione delle infrastrutture portuali e aeroportuali.

Il campo di applicazione del tributo viene esteso sulla base di una misura fissa (1 euro) ai siti portuali ed aeroportuali non facenti parte del territorio della città metropolitana, ma collocati nell'ambito del più vasto territorio regionale, in considerazione delle capacità attrattive della città metropolitana e della diseguale distribuzione territoriale di porti ed aeroporti. Parte dell'entrata determinatasi per effetto del nuovo tributo viene riassegnata al Comune ove si situa l'infrastruttura portuale o aeroportuale per essere impiegata per il

finanziamento della manutenzione delle opere pubbliche connesse con l'attrattività turistica e con la funzionalità dell'infrastruttura stessa.

Revisione della disciplina dell'IPT e del contributo del comparto "Province" alla finanza pubblica

1. ~~Al fine di garantire annualmente il concorso delle province e delle città metropolitane agli obiettivi di finanza pubblica, l'imposta provinciale di trascrizione di cui all'art. 56 del D.Lgs. 446/1997 e all'art. 24 del D.Lgs. 68/2011 è soppressa.~~
2. A decorrere dall'anno, è istituita l'imposta erariale sulle formalità di trascrizione, iscrizione ed annotazione dei veicoli richieste al pubblico registro automobilistico, ai sensi del regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, e relativo regolamento di cui al regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, e del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
3. Il gettito derivante dall'imposta di cui al precedente comma è integralmente destinato a sostituire il concorso delle province e delle città metropolitane agli obiettivi di finanza pubblica derivante dalle misure previste a tale scopo dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dal decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, dal decreto legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89 e dalla legge 23 dicembre 2014, n. 190.
4. Le formalità di cui al comma 2 possono essere eseguite su tutto il territorio nazionale con ogni strumento consentito dall'ordinamento e sono assoggettate all'imposta, nella misura determinata con il decreto di cui al comma 8, da corrispondersi al momento della richiesta.
5. Il soggetto incaricato della riscossione coincide con l'ufficio titolare del pubblico registro automobilistico, quale soggetto incaricato di detenere un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.
6. Il soggetto di cui al comma precedente provvede al riversamento allo Stato, senza onere alcuno e secondo modalità e tempi stabiliti con il citato decreto.
7. È dovuta una sola imposta quando per lo stesso credito ed in virtù dello stesso atto devono eseguirsi più formalità di natura ipotecaria.
8. L'imposta è applicata sulla base di apposita tariffa determinata con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze secondo principi di proporzionalità validi per l'intero territorio nazionale, commisurati alla potenza dei veicoli ed in misura non inferiore a quella massima prevista per la soppressa imposta provinciale di trascrizione.
9. Con il medesimo decreto sono stabilite le modalità per la liquidazione, riscossione, contabilizzazione e versamento dell'imposta ed i relativi controlli, nonché i dati e i documenti che l'ufficio titolare del pubblico registro automobilistico deve trasmettere all'Amministrazione Finanziaria e le relative modalità di trasmissione. In ogni caso deve essere assicurata l'esistenza di un archivio nazionale dei dati fiscali relativi ai veicoli iscritti nel pubblico registro automobilistico. L'imposta suppletiva ed i rimborsi devono essere richiesti nel termine di tre anni dalla data in cui la formalità è stata eseguita.
10. Le cessioni di mezzi di trasporto usati, da chiunque effettuate nei confronti dei contribuenti che ne fanno commercio, nonché le cessioni degli stessi a seguito di esercizio di riscatto da parte del locatario a titolo di locazione finanziaria, non sono soggette al pagamento dell'imposta. Per gli autoveicoli muniti di carta di circolazione per uso speciale ed i rimorchi destinati a servire detti veicoli, sempreché non siano adatti al trasporto di cose, l'imposta è ridotta ad un quarto. Analoga riduzione, da operarsi sull'imposta indicata

dalla tariffa approvata con decreto di cui al comma 8, si applica per i rimorchi ad uso abitazione per campeggio e simili. In caso di fusione tra società esercenti attività di locazione di veicoli senza conducente, le iscrizioni e le trascrizioni già esistenti al pubblico registro automobilistico relative ai veicoli compresi nell'atto di fusione conservano la loro validità ed il loro grado a favore del cessionario, senza bisogno di alcuna formalità o annotazione.

11. Alle formalità richieste ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2688 del c.c. si applica un'imposta pari al doppio della relativa tariffa.

12. Relativamente agli atti societari e giudiziari, il termine per la richiesta delle formalità e pagamento della relativa imposta decorre a partire dal sesto mese successivo alla pubblicazione nel registro delle imprese e comunque entro 60 giorni dalla effettiva restituzione alle parti a seguito dei rispettivi adempimenti.

13. Le controversie concernenti l'imposta, le sanzioni e gli accessori sono soggette alla giurisdizione delle commissioni tributarie secondo le disposizioni del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546.

14. Le Autonomie Speciali provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, in conformità ai rispettivi statuti e relative norme di attuazione.

Motivazione

Il presente emendamento consente di modificare l'attuale meccanismo di contribuzione del comparto Province e Città metropolitane alle manovre di finanza pubblica sostituendo il sistema del taglio e del riversamento di quota parte dei tributi provinciali e metropolitani con la cessione integrale di un tributo. Con questo emendamento viene superato il meccanismo di riparto della manovra tra comparti non più omogenei in termini di competenze e funzioni assegnate e si garantisce una maggiore sostenibilità delle manovre di finanza pubblica. Con il ripristino di un unico tributo a livello nazionale si superano le problematiche connesse alla diversa tariffazione esistente a livello territoriale che ha spesso generato oscillazioni di gettito per singoli Enti e per l'intero comparto.

Il tributo unico nazionale consente di gettare le basi per la creazione del documento unico dei veicoli di cui alla Legge 125/2015.

Il tributo nazionale consente di avere un flusso di cassa quotidiano per il bilancio dello Stato in luogo dell'attuale sistema di riscossione delle somme che i singoli Enti devono riversare come contributo alla finanza pubblica.