

Le Città metropolitane: quali risorse?

Chiara Agnoletti, Claudia Ferretti e
Patrizia Lattarulo*

Trimestrale di informazione per cittadini e imprese
Anno X - Numero 4/2015 - ISSN 2465-0188

Numero 4/2015

1

ENTI LOCALI

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

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

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

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

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

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

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

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

*IRPET

GETTITO DAI DIRITTI DI IMBARCO

Milioni di euro

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

Fonte: stime su dati Enac, Istat e Eurostat



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Direzione Generale
Organizzazione e Risorse
Settore Politiche Tributarie

Regione Toscana



Le *métropoles* francesi e il loro finanziamento: i casi di *Toulouse*, *Bordeaux* e *Nantes*

di Mauro Massaro*

Il primo tentativo di introdurre l'istituto della *métropole* nell'ordinamento locale francese risale al 2010 ad opera della legge 1563 di riforma delle *collettività locali*. A seguito di questa, solo *Nice Cote d'Azur* optò per la trasformazione, sostituendo la nuova *métropole* alla precedente Comunità Urbana (CU) con la contestuale fusione nel nuovo ente di altre Comunità di Comuni (CC) limitrofe. La cosiddetta legge MAPTAM (di *Modernizzazione dell'Azione Pubblica Territoriale e di Affermazione delle Métropoles*) del 27 Gennaio 2014 ha reso invece obbligatoria la trasformazione in *métropoles* di diritto ordinario degli otto enti pubblici di cooperazione intercomunale (EPCI) comprendenti rispettivamente le città di *Bordeaux*, *Toulouse*, *Lille*, *Nantes*, *Strasbourg*, *Rennes*, *Grenoble* e *Rouen*. Inoltre si è data facoltà agli EPCI di *Brest* e *Montpellier* di trasformarsi volontariamente in *métropole*, previa consultazione e votazione qualificata dei consigli municipali interessati: in entrambi i casi l'esito è stato favorevole. Al primo di gennaio del 2015, erano così 11 le *métropoles* di diritto ordinario, ma la probabile trasformazione della CU della *Grand Nancy* dovrebbe portare il numero a 12 nel corso del 2016.

Le *métropoles* di diritto ordinario sono degli EPCI di *progetto*, a *fiscalità propria* e a *fiscalità professionale unica*.

È dunque una cooperazione tra Comuni che non si basa sulla mera gestione congiunta di Servizi Pubblici Locali, bensì su un *progetto* comune di sviluppo del territorio. In questa ottica i Comuni aderenti devono trasferire obbligatoriamente alla *métropole* le funzioni afferenti a sei grandi aree tematiche: *Sviluppo e pianificazione economica, sociale e culturale*; *Pianificazione dello spazio metropolitano*; *Politiche abitative*; *Politique de la ville*¹; *Gestione dei servizi di interesse collettivo*; *Protezione e valorizzazione dell'ambiente e politiche dello stile di vita*. Accanto a queste funzioni, derivate dai Comuni, è possibile che tramite accordi i Dipartimenti trasferiscano alle *métropoles* le proprie competenze nel campo dell'*azione sociale*, della *viabilità* e della *promozione all'estero del territorio*, e le Regioni quelle nel campo dell'*edilizia scolastica* e dello *sviluppo economico*. Sono dotati di un Consiglio Metropolitano, composto da membri eletti, e il Presidente del Consiglio Metropolitano svolge le funzioni di capo dell'esecutivo. Tale struttura è supportata dalla Conferenza Metropolitana, che riunisce i Sindaci dei Comuni membri della *métropole*.

Essendo a *fiscalità propria*, i Comuni trasferiscono i poteri fiscali relativi ad alcune imposte alla *métropole*, la quale de-

terminerà le aliquote in vigore sull'intero territorio dell'EPCI. Più nello specifico, essendo a *fiscalità professionale unica*, la *métropole* da un lato si sovrappone ai Comuni, potendo determinare delle aliquote aggiuntive sulle *taxes ménages*², dall'altro si sostituisce completamente ad essi per quanto riguarda le *impôts économiques*³.

L'entità di questo trasferimento di poteri fiscali ha un forte impatto nella composizione del finanziamento di questi enti. Nei grafici 1 e 2 sono elaborati i dati relativi alle entrate contenute nei bilanci preventivi (principali) per il 2015 delle *métropoles* di *Toulouse*, *Bordeaux* e *Nantes*. Con riferimento alla sezione funzionamento, si nota come in tutti e tre i casi la componente principale sia costituita dal capitolo 73 "Imposte e Tasse" con una quota sempre maggiore del 50%. Al contrario i trasferimenti (principalmente statali) finanziano al massimo un terzo del budget (nel caso di *Bordeaux*). Ancora più bassa è la quota relativa ai trasferimenti per quanto riguarda la sezione investimento, che arriva al massimo al 12% nel caso di *Nantes*. L'importanza della componente fiscale viene accentuata nel caso in cui si considerino gli eventuali budget annessi a quello principale tra i quali si trovano servizi come la raccolta e il trattamento dei rifiuti domestici e il TPL, i quali sono finanziati da apposite tasse. Infatti con riferimento alla sola parte fiscale del bilancio principale e dei bilanci annessi, il contributo maggiore in termini di gettito complessivo è dato dalle "Tasse fondiari e di abitazione" con una quota sempre superiore al 30%, seguite dal "*Versement transport*", una tassa applicata sul monte stipendi delle aziende con più di 9 dipendenti che va a finanziare il TPL, che si attesta in tutti e tre i casi poco al di sotto del 30%. La *TEOM*, la tassa che finanzia la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti porta un contributo attorno al 13% del gettito complessivo. La *CVAE*, la principale delle *impôts économiques*, un'imposta progressiva applicata alla cifra d'affari delle imprese, vale invece attorno al 10% del gettito complessivo. Contributi minori sono invece forniti dalle altre imposte, tra cui si ricorda la *TASCOM*, tassa gravante sulle superfici commerciali, che fornisce un contributo attorno tra l'1 e il 2% e la quota spettante alle *métropoles* dell'"Imposta forfettaria sulle imprese di rete", che in nessuno dei tre casi esaminati arriva all'1%.

*Fondazione CESIFIN

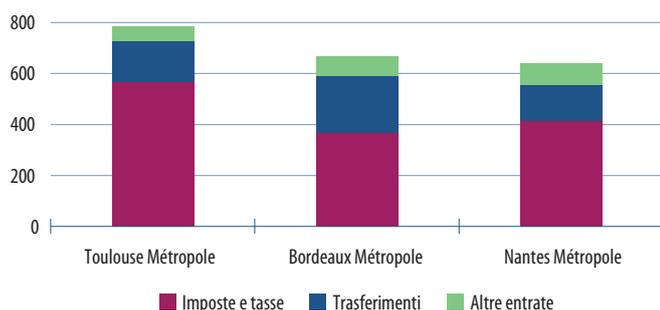
¹ In Francia tale termine designa gli interventi governativi di valorizzazione di zone urbane in difficoltà e di riduzione delle disuguaglianze tra territori. Tali interventi vengono condotti dallo Stato in partenariato con le collettività interessate, il più delle volte su base contrattuale.

² Sono le imposte comunali sugli immobili e sui terreni che colpiscono soprattutto le famiglie, da cui il nome.

³ Sono le imposte locali sulle attività produttive.

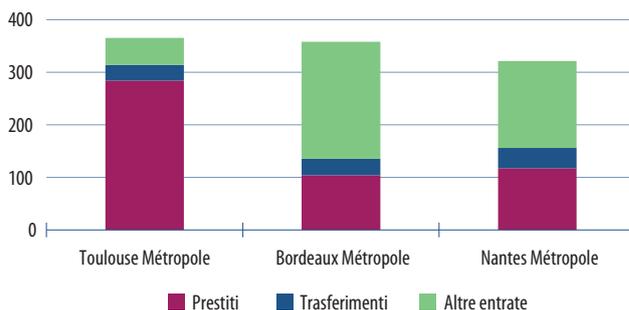
ENTRATE PER SEZIONE DI FUNZIONAMENTO

Bilancio di previsione 2015. Milioni di euro



ENTRATE PER SEZIONE DI INVESTIMENTO

Bilancio di previsione 2015. Milioni di euro



Federalismo fiscale e fabbisogno informativo. I conti pubblici territoriali

di Irene Tassi*

I Conti Pubblici Territoriali (CPT) costituiscono un solido strumento di ripartizione territoriale dei flussi finanziari del Settore Pubblico Allargato che supporta l'attività dell'analista e del programmatore sia a livello centrale che a livello regionale. La Rete dei produttori dei dati è estremamente articolata sul territorio e comprende, oltre all'Unità Tecnica Centrale, 21 Nuclei istituiti presso ciascuna Regione italiana. I Conti Pubblici Territoriali fanno parte del Sistema Statistico Nazionale. L'obiettivo principale è quello di ricostruire, all'interno di una Banca dati dedicata, conti consolidati delle spese e delle entrate, correnti e in conto capitale, del Settore Pubblico Allargato (SPA).

Il Sistema CPT mette a disposizione diverse modalità interattive di consultazione dei conti consolidati secondo tutte le dimensioni disponibili: anno di riferimento, unità territoriale, livello di consolidamento (Pubblica Amministrazione o Settore Pubblico Allargato), categorie di enti, categorie economiche e settori. Il Sistema, grazie anche alla diffusa capillarità sul territorio, consente inoltre la ricostruzione analitica delle informazioni anagrafiche e finanziarie relative agli enti considerati, garantendo un patrimonio informativo al momento unico e non rilevato da alcuna altra fonte statistica ufficiale.

Due motivi rendono unica la base dati dei CPT e prezioso il lavoro svolto dal Nucleo di Regione Toscana: effettua un consolidamento dei conti che permette di ottenere il conto dell'operatore pubblico decentrato per ogni regione e garantisce l'omogeneità nel trattamento dei dati permettendo il confronto con le altre realtà.

Per un federalismo fiscale equo e trasparente tale patrimonio informativo si rivela indispensabile, sia dal punto di vista del *policy maker* che, misurando i risultati dell'intervento pubblico, è in grado di valutare gli effetti territoriali delle politiche ed operare interventi correttivi, sia per il cittadino contribuente, in quanto l'assenza di informazioni ridurrebbe il controllo degli abitanti nei confronti dei loro amministratori, eliminando uno dei presupposti su cui si basano i guadagni di efficienza attesi dal decentramento.

L'utilizzo sinergico dei Conti Pubblici Territoriali e delle basi informative regionali consente in Toscana un'esaustiva lettura del territorio poiché il patrimonio informativo gode delle caratteristiche di affidabilità, ripetibilità temporale e spaziale ed è costruito sulla base di criteri comuni al resto d'Italia, garantendo la confrontabilità dei dati.

Evoluzione della pressione tributaria in Toscana da parte dei vari soggetti del settore pubblico allargato

Il grafico 1 mostra la serie storica del prelievo fiscale nel territorio toscano dal 2000 al 2013 (ultimo dato disponibile). L'andamento tra il 2001 e il 2013 del prelievo fiscale nel territorio toscano risulta complessivamente crescente e i tributi totali consolidati

del Settore Pubblico Allargato arrivano quasi a raddoppiare nel 2013 rispetto al primo anno di rilevazione, sfiorando la quota di 40 miliardi di euro, pari a più di 10.000 euro procapite.

I soggetti pubblici che più incidono nella pressione fiscale in Toscana, in media oltre l'80%, sono le Amministrazioni Centrali, seguite da Amministrazioni Regionali e Locali che in media riscuotono rispettivamente il 10% ed l'8%. Trascurabili a livello di prelievo tributario le Imprese pubbliche.

Evoluzione della spesa totale in Toscana da parte dei vari soggetti del settore pubblico allargato

Specularmente a quanto osservato per le entrate tributarie, dalla banca dati CPT possiamo ricavare l'evoluzione storica della spesa totale consolidata del Settore Pubblico Allargato in Toscana (Graf. 2).

Anche per quanto riguarda le uscite osserviamo per il settore pubblico allargato un trend crescente, seppure con dinamiche differenziate tra i vari soggetti. In particolare per quanto riguarda le amministrazioni locali, l'andamento mostra un declino della spesa complessiva determinato esclusivamente dalla persistente riduzione della spesa in conto capitale. Guardando alla distribuzione della spesa tra i diversi soggetti, si osserva come un ruolo predominante lo rivestono le Amministrazioni Centrali (in media nel periodo in analisi pesano per il 57%), a seguire le Amministrazioni Regionali (15%), le Amministrazioni Locali (12%), le Imprese Pubbliche Nazionali (10%) e infine le Imprese Pubbliche Locali (6%).

Suddivisione della spesa procapite del 2013 per settori d'intervento

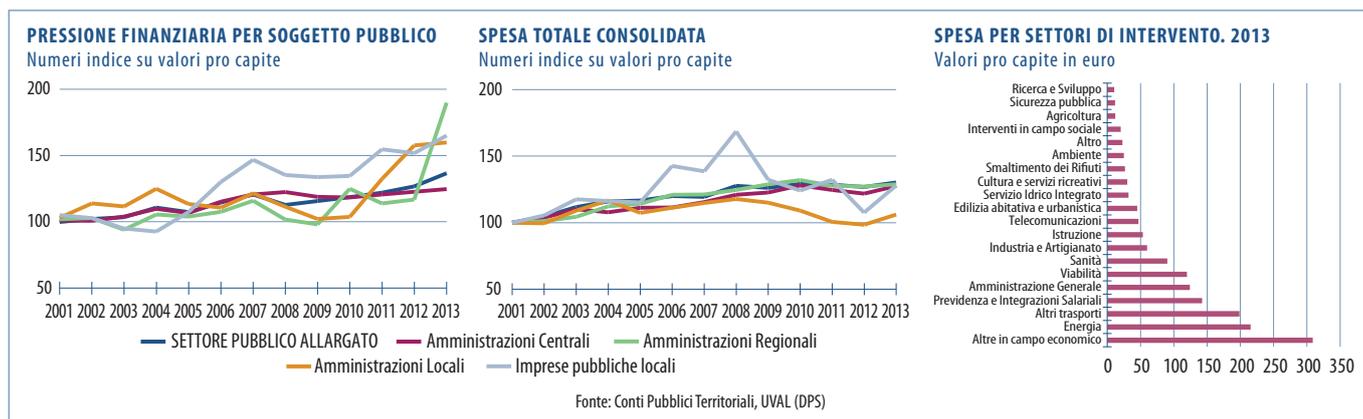
La banca dati CPT, oltre a rispondere alle domande "quanto il Settore pubblico grava sui contribuenti?" e "a quanto ammonta la spesa totale?" offre anche informazioni circa i settori che interessano l'intervento pubblico (Graf. 3).

I dati si riferiscono alla spesa consolidata reale pro capite in Toscana del Settore Pubblico Allargato (SPA) e relativa al 2013, ultimo anno pubblicato dal Sistema CPT. I dati sono espressi in valori pro capite per consentire il confronto omogeneo con le altre realtà d'Italia.

Nel 2013, la spesa per ogni contribuente nel territorio toscano ammonta a circa 1.595 euro e i settori di maggiore interesse per la mano pubblica sono relativi prevalentemente al campo economico, al settore energetico, a quello dei trasporti e viabilità e all'amministrazione generale.

Risorse più esigue vengono, invece, destinate alla ricerca e allo sviluppo, alla sicurezza pubblica e al settore ambientale, inclusa la gestione dei servizi pubblici.

*Regione Toscana



La razionalizzazione della geografia regionale in Francia: un percorso accidentato, ma positivo

di Vittorio Ferri* e Giancarlo Pola**

Succede, seppure raramente, che i suggerimenti della dottrina in materia di “buona amministrazione” vengano adottati dalla politica. Accadde nei tempi delle prime *spending reviews* britanniche degli anni ottanta, ma anche ai nostri giorni in occasione delle nostre, italiane, annuali revisioni di spesa. La razionalizzazione delle dimensioni delle entità territoriali in vista della ottimizzazione delle *performances* è un altro esempio di suggerimento dottrinario che ogni tanto viene recepito dalla politica. Questa volta la protagonista è la Francia. Dopo avere rinunciato all’idea della razionalizzazione dei propri 36.000 Comuni attraverso la fusione forzata, come era stato fatto in Germania e Regno Unito decenni or sono, e in Danimarca pochi anni fa, la Francia ha modificato i confini delle Regioni.

Comparsa nel panorama amministrativo nel 1960 come 21 Circostrizioni dell’azione regionale, sui confini della pianificazione economico-territoriale statale disegnati nel 1955, diventata 22 nel 1970 con il distacco della Corsica dalla Provençe-Alpes-Cote d’Azur, solo nel 1972 le Regioni sono diventate “Istituzioni pubbliche regionali”.

Con l’Atto I della decentralizzazione a costituzione invariata, voluto dal presidente Mitterrand, dal 1986 le Regioni sono amministrate da Consigli regionali eletti dai cittadini. Dopo l’Atto II del 2003, voluto dal presidente Chirac, che ha modificato l’art.1 della Costituzione, “l’organizzazione della Repubblica è decentralizzata”, le Regioni sono diventate Collettività territoriali, al pari di Comuni e Dipartimenti ed hanno ricevuto funzioni e risorse fiscali proprie che rappresentano una parte *determinante* delle loro entrate (art. 72). Queste riforme non hanno modificato la delimitazione delle regioni (la più piccola è l’Alsace, 8.290 kmq, la più estesa è l’Aquitaine, 45.000 kmq; l’estensione media è di 24.000 kmq). Negli anni successivi è aumentato il loro ruolo politico ed economico e dal 2014 sono *chef de file* per: *aménagement* del territorio, sviluppo economico, ambiente, energia, trasporti, sostegno alle imprese, insegnamento superiore e ricerca, ma senza competenze in materia di sanità.

Se trascuriamo Ile de France e Rhone Alpes, le differenze in termini di reddito pro capite non sono molto significative (da tempo la Francia non è più “Parigi e il deserto francese”) e per questo i meccanismi di perequazione finanziaria sono molto deboli e inesistenti per i Contratti di Piano Stato-Regioni.

Nel 2013 la spesa totale delle Regioni è stata di 28,7 miliardi di euro (di cui 7,5 per la formazione e 7 per i trasporti) rispetto ai 72,4 miliardi dei Dipartimenti e ai 100,8 miliardi dei Comuni. Sul totale di 396 miliardi di Dotazione globale di funzionamento (DGF) dello Stato le Regioni hanno ricevuto il 13,2% (contro il 29,1% dei Dipartimenti e il 57,7% dei Comuni) e le loro entrate totali dipendono per il 42% dai trasferimenti statali.

Il primo Rapporto Balladur del 2009 al presidente Sarkozy proponeva la riduzione delle Regioni da 22 a 14, con una popolazione media di circa di 3-4 milioni di abitanti. Il secondo rap-

porto Balladur del 2010 proponeva l’unione di Regioni e Dipartimenti (proposta indubbiamente rivoluzionaria nella terra dei Dipartimenti!) con la creazione di 15 Regioni, mentre il rapporto Krattinger del 2013 indicava 8-10 Regioni.

Dopo che, il 14 gennaio 2014, il presidente Hollande aveva annunciato che “occorre una riforma che rafforzi le Regioni” facendo esplicito riferimento ai Laender della Germania, è stata approvata, con grande velocità, la legge 16 gennaio 2015 che dal 1 gennaio 2016 (!) aggrega le Regioni da 22 a 13 (compresa la Corsica) modificando significativamente la carta regionale. Se prima dell’accorpamento erano 4 le regioni con una popolazione maggiore di 4 milioni di ab. (Ile de France, Rhone Alpes, Provençe-Alpes-Cote d’Azur e Nord-Pas de Calais), dopo l’accorpamento sono diventate 7 (come nei 16 Laender); e se la popolazione media (compresa l’Ile de France con 11,9 milioni e la Corsica con 0,3 milioni) era di 2,9 milioni di ab. contro i 5,1 milioni dei Laender, dopo l’accorpamento è di 4,9 milioni (+64,9%). Nelle 7 regioni modificate il numero medio dei Comuni è di 4.130, mentre nelle 6 regioni non modificate è di 1.471. Sono tre le argomentazioni utilizzate per giustificare la delimitazione: 1) *ridurre la spesa pubblica*: il costo per abitante delle amministrazioni regionali con popolazione minore di un milione di ab. è circa due volte maggiore di quelle con 4 milioni di abitanti (ma non sono state rese pubbliche le valutazioni dei costi ed i benefici della riorganizzazione, al variare delle dimensioni territoriali); 2) *aumentare la taglia demografica, non solo territoriale*: le nuove Regioni si avvicinano alla taglia media dei Laender, ma nessuna di esse supera la popolazione de l’Ile de France né quella dei primi tre Laender (compresa tra 10 e 17,5 milioni); 3) *aumentare l’efficienza dell’azione regionale*, finalizzata alla competitività e allo sviluppo economico e ad aumentare gli investimenti in infrastrutture. Il ruolo economico delle Regioni non dipende tanto dalla taglia per popolazione e superficie, quanto dal livello di sviluppo dell’economia delle loro città (vedi presenza di aree urbane e metropolitane e azione delle nuove *métropoles*).

Le Regioni non si sono opposte all’aggregazione “effettuata dall’alto”, ma hanno evidenziato la mancata attenzione alle funzioni e alle risorse loro assegnate, chiesto la compensazione dei costi della riorganizzazione e l’aumento dal 25 al 70% del gettito del contributo sul valore aggiunto delle imprese (CVAE) che ha sostituito la *Taxe professionnelle*. I critici sostengono che, pur se scaturita da buone intenzioni, la nuova delimitazione delle regioni è stata realizzata senza utilizzare criteri socio-economici e territoriali, senza gli approfondimenti economico-finanziari necessari e senza attivare una nuova fase della decentralizzazione, seguendo un approccio semplificato tipo “prima i confini, poi le funzioni ed infine le risorse”. Ma, visto con occhi italiani, l’esempio francese appare comunque positivo.

*Éupolis Lombardia, **Università di Ferrara

Federalismo in Toscana

Redazione

IRPET:
Claudia Ferretti (Responsabile)
Patrizia Lattarulo

Regione Toscana:
Luigi Idili
Giovanni Morandini
Agnese Parrini
<http://www.regione.toscana.it/-il-bollettino-federalismo-in-toscana->

Sede di redazione:

IRPET - Villa La Quiete alle Montalve
Via Pietro Dazzi, 1
50141 FIRENZE
Tel. 055/4591222
Fax 055/4591240
e-mail: redazione@irpet.it
www.irpet.it

Attività e Notizie

Iniziative

XXXVI Conferenza scientifica annuale AISRE
L’Europa e le sue regioni. Disuguaglianze, capitale umano, politiche per la competitività
Arcavacata di Rende (Cosenza),
14-16 settembre 2015

Pubblicazioni

Relazione sulla finanza locale in Toscana
Paolo Peluffo e Susanna Fornaciari
Osservatorio Regionale sul Federalismo
IRPET - Note e Contributi
Giugno 2015
Città metropolitane dove trovare le risorse
Chiara Agnoletti, Claudia Ferretti e
Patrizia Lattarulo
La Voce.info
Luglio 2015

XXVII Conferenza SIEP 2015
Public Policies in Financial Crisis
Ferrara, 24-25 settembre 2015

Toscana Notizie - Flash LAVORO n. 25/2015
IRPET - Settore Lavoro Regione Toscana
Luglio 2015

Rapporto sul territorio. Configurazioni urbane e territori negli spazi europei
IRPET
Luglio 2015

Per informazioni o chiarimenti sui tributi della Regione Toscana scrivere a: tributi@regione.toscana.it