

## **Conferenza Aisre 2015**

Sessione organizzata

Le città metropolitane: da progetto a realtà istituzionale

Il punto sull'attuazione della riforma

Proponenti Chiara Agnoletti Irpet, Roberto Camagni Polimi

### **Il finanziamento delle Città metropolitane: come si finanziano i governi metropolitani in Europa**

Vittorio Ferri

Università degli Studi di Milano Bicocca, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali e

Diritto Pubblico dell'Economia

vittorio.ferri@unimib.it

#### **Abstract**

La legge n. 56 del 2014 ha modificato il governo dell'area vasta e disposto la sostituzione delle province con le Città metropolitane, che tra quelle fondamentali assegnate dovranno gestire funzioni di spesa come mobilità e viabilità e sviluppo economico e sociale.

Gli investimenti in queste due funzioni sono strategici per la competitività internazionale delle Città metropolitane e per la crescita economica nazionale in tempi di crisi.

L'articolo 1, comma 150, della legge in parola dispone l'esclusione di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica dall'attuazione della legge e il comma 150-bis prevede che le Province e le Città metropolitane assicurino un contributo pari a 229 milioni di euro nel triennio 2014-2016. Ulteriori provvedimenti hanno definito ulteriori tagli ai finanziamenti delle Città metropolitane.

Nel quadro di una generale sottovalutazione dell'importanza delle politiche per città e di fronte alla forte riduzione della spesa in conto capitale delle province, la necessaria attenzione al contenimento della spesa non deve trascurare l'importanza della buona spesa pubblica a sostegno degli investimenti.

Tuttavia, in un quadro finanziario che resta ancora incerto, le Città metropolitane alimentano aspettative positive evidenziate dai processi di adesione di comuni contermini (ad esempio a Milano). Risulta dunque di particolare interesse affrontare i temi ed i problemi del finanziamento delle Città metropolitane per non pregiudicare i benefici di un governo promesso da oltre vent'anni.

Pur in presenza di soluzioni istituzionali diversificate tra i diversi paesi europei, il contributo analizzerà le modalità di finanziamento dei principali governi metropolitani, per fornire elementi utili alla costruzione di una nuova finanza delle Città metropolitane.

## **1. Introduzione**

L'esperienza europea di governo delle grandi aree metropolitane presenta significative differenze in termini di soluzioni istituzionali adottate, competenze e risorse finanziarie e fiscali assegnate, nonché delle relazioni tra i diversi livelli di governo coinvolti: comuni, con particolare riferimento al comune capoluogo, dipartimenti, regioni e Stato, con particolare riferimento alle città capitali. In Germania si è affermato un modello policentrico che fa riferimento alle Regioni metropolitane (Metropolregionen); in Spagna l'istituzione di "Città metropolitane" in quanto tali è ancora incerta in quanto figure non facilmente compatibili (a parte il caso di Madrid) con il regime giuridico delle Comunità Autonome di appartenenza (vedi Barcellona /Catalogna). Nel Regno Unito è il caso di Londra a testimoniare la difficoltà delle soluzioni di cui si diceva: arrivata prima del resto del Paese alla riforma amministrativa (1965 versus 1973), con la creazione della Greater London, nel 1986 la Città Metropolitana subisce un declassamento che perdura fino al 2000, quando un nuovo Act le restituisce pienezza di poteri e funzioni, ulteriormente confermata nel 2007 (Ferri e Pola 2015).

Le esperienze di governo metropolitano in Europa sono riconducibili a due modelli principali:

- a) il modello della sovracomunalità o strutturale, che fa riferimento ad un governo unico e formalizzato;
- b) il modello dell'intercomunalità o funzionale, che fa riferimento invece all'azione di cooperazione volontaria tra i Comuni ed è basato sul decentramento e la collaborazione.

La differenza tra i due modelli è data dal ruolo svolto dal governo metropolitano che, nel primo caso, è sovraordinato ai Comuni e la cui attivazione implica una ridefinizione dei loro poteri e dei confini territoriali, mentre, nel secondo, è caratterizzato dalla volontarietà, dalla delega di alcune funzioni a dimensione urbana al governo intercomunale e dall'attribuzione ad esso di risorse finanziarie e fiscali proprie (Carrer e Rossi 2015).

Le forme di finanziamento adottate, caratterizzate da livelli diversi di autonomia fiscale e di dipendenza da trasferimenti da altri livelli di governo, risultano rilevanti per determinare l'azione di governo. Di fronte alle criticità emerse in materia di finanziamento delle Città metropolitane emerse Dopo l'approvazione della legge n. 56 del 2014 sono emerse forti criticità per l'attivazione delle Città metropolitane dovute al mancato finanziamento delle nuove funzioni fondamentali, ai tagli alle risorse finanziarie destinate alle province e alla riduzione della spesa per investimenti, che rischiano di determinare una falsa partenza del governo metropolitano.

Il lavoro è diviso di due parti: nella prima sarà effettuata una sommaria indagine delle caratteristiche essenziali e delle modalità di finanziamento di alcuni governi metropolitani in Europa, con particolare riferimento al caso francese, (Ferri e Pavesi 2015) mentre nella seconda saranno avanzate alcune considerazioni ed alcune proposte per il finanziamento delle Città metropolitane (Bordignon e Ferri 2015).

## **2. Una prima esplorazione circa il finanziamento dei governi metropolitani in Europa**

### *2.1.1 Il caso francese: dalle Comunità urbane alle Métropoles*

Prima della riforma del 2014 che ha attivato le métropoles nelle grandi città, la soluzione istituzionale più avanzata offerta dal legislatore francese è stata la Comunità urbana, Istituzione della cooperazione intercomunale a fiscalità propria, costruita per governare città di almeno 500 mila abitanti.<sup>1</sup>

A seguito della prima istituzione del 2010 delle métropoles<sup>2</sup>, (art. 12, legge n. 2010-1563, art. dal 5217-1 al 5217-19 del CGCT) la legge 2014-58 del 27 gennaio 2014, (per la modernizzazione dell'azione pubblica territoriale e l'affermazione delle métropoles), ha riordinato le competenze e attivato un nuovo regime per le métropoles rendendo automatica la trasformazione in metropoli delle istituzioni intercomunali<sup>3</sup> con più di 400 mila abitanti a due condizioni: a) se si trovano al centro di un'area urbana di più di 650 mila abitanti; b) se sono dei capoluoghi regionali (Carrer e Rossi 2015).

La nuova métropole è un istituzione della cooperazione intercomunale che raggruppa comuni che si associano in uno spazio di solidarietà per elaborare “un progetto di governo e di sviluppo economico, ecologico, educativo, culturale e sociale del loro territorio e di migliorare la competitività e la coesione”. Al primo gennaio 2015 sono state istituite le 10 métropoles, derivanti dalla trasformazione di 3 Ca, Rennes, Grenoble e Rouen e di 5 Cu, Bordeaux, Lille, Nantes, Strasbourg (alla quale è attribuito lo status di eurométropole) e Toulouse, mentre nei casi di Brest e di Montpellier le EPCI potranno deliberare la trasformazione in métropoles (Ferri e Pola 2015).

---

<sup>1</sup> Va ricordato che i casi di Parigi, Marsiglia e Lione si possono annoverare tra le collettività territoriali di diritto comune atipiche, in quanto sono rette dalla legge n. 82-1169 del 31 dicembre 1982 (cd. Legge PLM – Parigi, Lione, Marsiglia), come modificata dalla legge n. 2-276 del 27 febbraio 2002<sup>1</sup>, che ha riformato lo statuto e l'organizzazione delle amministrazioni delle tre città.

<sup>2</sup> Era costituita la sola métropole di Nice Cote d'Azur in sostituzione della Comunità urbana (Cu) e di 3 Comunità di comuni (Cc) per un totale di 46 comuni e 536.378 abitanti, su un territorio costiero, urbano e montano, con l'80% della superficie non urbana (un caso di metromontagna).

<sup>3</sup> Al primo gennaio 2013 il sistema locale francese era così composto: 2.456 istituzioni pubbliche della cooperazione intercomunale a fiscalità propria, 1 Métropole Nice Cote d'Azur, 15 comunità urbane, 213 comunità d'agglomerazione, 2.223 comunità di comuni e 4 nuovi sindacati di agglomerazione. Queste istituzioni coprono 60,9 milioni di abitanti e 36.049 comuni

Le métropole di Parigi, Marsiglia e Lione, beneficiano di un regime giuridico differenziato<sup>4</sup>, quest'ultima eserciterà anche le competenze del Dipartimento del Rhone.

Per queste 3 métropoles sono specificati in dettaglio il funzionamento, le competenze e le risorse, differenziate tra loro e rispetto alle altre. Oltre a quelle delle istituzioni intercomunali (EPCI) di origine esercitano competenze aggiuntive in materia di schema di *aménagement* dello spazio metropolitano, politiche urbane, sviluppo economico, sociale e culturale (De Donno 2014).

Nel 2015 le EPCI per il governo delle aree urbane e metropolitane (métropoles, Cu e Ca) sono 246, pari all'11,53% del totale, ma in termini di popolazione nel 2014 rappresentavano il 55,75% dei 62,6 milioni di abitanti interessati dai governi intercomunali.

La taglia media delle métropoles è di 41 comuni e di 573.100 abitanti, di 22 comuni e 258.100 abitanti per le Cu e di 21 comuni e 114.600 abitanti per le Ca, maggiori rispetto ai 17 comuni e 28.900 abitanti dell'insieme delle EPCI a fiscalità propria, comprendenti anche le 1.884 Cc (Ferri e Pola 2015).

#### 2.1.2 La métropole di Lione (legge 27 gennaio 2014 art. 26-39)

La Métropole di Lione è stata costituita dal primo gennaio 2015 in sostituzione della Comunità urbana<sup>5</sup>, creata nel 1969, all'interno dei confini del Dipartimento del Rhone<sup>6</sup> per costruire un progetto a dimensione metropolitana di sviluppo economico, ecologico, educativo, culturale e sociale. Il regime giuridico è quello di collettività territoriale a statuto particolare. Il comune di Lione ha una popolazione di 479 803 abitanti e l'area metropolitana di Lione comprende 2.142.732 abitanti.

La specificità della sua organizzazione prevede, oltre al consiglio della métropole, la conferenza territoriali dei sindaci, consultata in occasione dell'elaborazione e della messa in opere delle politiche della métropole e la conferenza metropolitana quest'ultima è stata creata per soddisfare le esigenze di coordinamento tra la métropole di Lione ed i comuni situati sul suo territorio, nella quale possono essere dibattuti tutti i temi relativi all'interesse metropolitano e all'armonizzazione dell'azione degli enti locali. E' presieduta dal presidente del consiglio della métropole e comprende i sindaci dei comuni. Elabora un progetto di patto di coerenza metropolitana tra la métropole ed i comuni che comprende la strategia relativa all'attribuzione delle competenze della métropole di Lione ai comuni.

---

<sup>4</sup> I comuni di Parigi Lione e Marsiglia beneficiano di uno statuto particolare conferito dalla legge PLM del 31 dicembre 1982

<sup>5</sup> Con una popolazione totale al primo gennaio 2012 di 1.302.232 abitanti la CU di Lione era la prima delle 15 comunità urbane francesi e comprende 58 comuni, che sommano una popolazione pari all'80% della popolazione ed il 16% della superficie del dipartimento del Rhone.

<sup>6</sup> Rispetto a quelli della CU, i confini sono modificati a seguito delle deliberazioni dei rispettivi consigli comunali e provinciali ed i consiglieri metropolitani sono eletti direttamente, a suffragio universale

Dal 1 gennaio 2015 esercita le competenze della Comunità urbana e del Dipartimento in materia di sviluppo economico, mobilità, politiche sociali (reddito di assistenza), disabili, infanzia e famiglia, politiche culturali, culturali, attrattività e poli di competitività, acqua e depurazione, qualità dell'aria, raccolta rifiuti e gestione discariche, pulizia strade, grandi progetti e governo del territorio e gestione spazi pubblici, energia e ambiente, alloggi sociali. Il dipartimento continua ad esercitare le proprie competenze sui restanti 228 comuni.

La Regione Rhone Alpes e lo Stato possono delegare alla métropole ulteriori competenze e funzioni. La métropole potrà delegare ai comuni del proprio territorio ed alle loro istituzioni per la cooperazione intercomunale la creazione o la gestione di infrastrutture o servizi (Ferri e Sterpa 2014).

### *2.1.3 Il finanziamento della métropole di Lione*

Il bilancio 2015 è composto da 65% da entrate fiscali, 25% da trasferimenti dello stato, 10% da risorse di gestione.

I Dipartimenti percepiscono:

- una quota della tassa fondiaria sulle proprietà costruite (art. 1380 e 1381 del codice delle imposte),
- una quota dell'imposta forfettaria sulle imprese a rete (art. 1519 lettera D del codice delle imposte), non destinate a comuni ed a istituzioni intercomunali a fiscalità propria.
- la metà del gettito dell'imposta forfettaria sulle imprese a rete relative alla produzione di energia elettrica (art. 1519 lettere e) e f) del codice delle imposte.
- una quota pari a un terzo del gettito dell'imposizione forfettaria relativa alle stazioni radioelettriche (art. 1519 lettera H del codice delle imposte) e sulle imprese a rete che utilizzano depositi sotterranei di gas naturale e gestiscono reti di trasporto del gas e degli idrocarburi (lettera HA) non destinate a comuni ed a istituzioni intercomunali a fiscalità propria.
- una quota pari al 48,5% della tassa sul valore aggiunto a carico delle imprese.

Oltre alle risorse finanziarie e fiscali proprie dei Dipartimenti, la legge 27 gennaio 2014 assegna alla métropole di Lione le risorse fiscali proprie delle istituzioni per la cooperazione intercomunale:

- le tasse fondiarie sulle proprietà costruite e non costruite (compresa l'addizionale), d'abitazione e la "cotisation" fondiaria delle imprese. Le aliquote votate dalla metropole non possono eccedere due volte e mezzo quelle medie a livello nazionale deliberate dalle istituzioni intercomunali a fiscalità proprie.
- le tariffe della tassa speciale sui contratti di assicurazione (art. 1001 codice delle imposte); già attribuita ai Dipartimenti

- la quota del gettito della sovratassa sulle fonti di acque minerali superiore in eccesso rispetto a quella spettante ai comuni, già attribuita al Dipartimento
- il gettito derivante dai diritti di registrazione e dalla tassa sulla pubblicità fondiaria esigibili a seguito dei trasferimenti di proprietà degli immobili o di diritti immobiliari realizzati sul proprio territorio (art. 1594 del codice delle imposte), già attribuiti ai Dipartimenti. Su questi tributi la metropoli dispone del potere regolamentare.
- sostituisce i comuni nell'applicazione della tassazione sui rifiuti, per la pulizia delle strade e per la gestione dei *milieux* acquatici e la prevenzione delle inondazioni.

## 2.2. Il caso di Barcellona

L'Àrea metropolitana de Barcelona (AMB) è un ente locale sovracomunale di carattere territoriale, istituito nel 2010 a seguito di pre-esistenti forme di collaborazione tra i comuni.

Oltre alla città di Barcellona interessa altri 35 comuni dell'area metropolitana, si estende su una superficie di 639,52 kmq e presenta una popolazione di 3.214.211 abitanti al primo gennaio 2014, pari al 43% circa dell'intera Comunità Autonoma della Catalogna.

Le competenze dell'AMB sono disciplinate da uno specifico titolo della legge istitutiva<sup>7</sup> riguardano il territorio, ovvero urbanistica, trasporti e mobilità, acqua, rifiuti, ambiente, infrastrutture di interesse metropolitano, sviluppo economico e sociale, coesione sociale e territoriale.

Oltre alla città di Barcellona, l'AMB comprende altri 35 comuni dell'area metropolitana che fanno riferimento alla città capoluogo della Comunità Autonoma della Catalogna, ripartiti pressoché equamente tra la città di Barcellona (49,85%) ed i comuni di cintura (50,15%) (Ferri e Pavesi 2015).

Le competenze dell'AMB sono l'eredità delle competenze esercitate dalle forme associative preesistenti e sono elencate dettagliatamente dall'art. 14 della legge istitutiva: urbanistica; trasporti e mobilità (comprendente il piano strategico e la promozione della mobilità sostenibile ma anche l'ordinamento del servizio taxi e la gestione del trasporto municipale); il servizio idrico e il sistema di depurazione acqua (in concorrenza con l'*Administración hidráulica de Cataluña*); il servizio rifiuti; altre competenze in materia di ambiente, (piano strategico per la protezione dell'ambiente, la salute e la biodiversità) la promozione ed eventualmente la gestione di installazioni che producono energia rinnovabile; infrastrutture di interesse metropolitano; sviluppo economico e sociale; coesione sociale e territoriale («al fine di migliorare le condizioni di vita dei cittadini e l'equilibrio territoriale dei Comuni» ed elaborare politiche pubbliche in materia di sicurezza) (Carrer e Rossi 2015).

---

<sup>7</sup> Il titolo II (Competències i serveis metropolitans) della legge 31/2010, approvata il 27 luglio del 2010.

L'AMB esercita la potestà tributaria e finanziaria (articolo 3, della legge n. 31/2010 che , in conformità con le leggi della Comunità Autonoma e dello Stato regolano il governo locale). In pratica l'istituzione di tributi, tariffe e oneri è collegata alla concessione di licenze, autorizzazioni ed alla gestione dei servizi (acqua e rifiuti) e trasporto pubblico (concessioni dei taxi). Particolare rilievo assume il tributo metropolitano TM che si configura come un contributo aggiuntivo sulla tassa di proprietà (e altri diritti) degli immobili destinato al finanziamento del trasporto pubblico, riscosso annualmente solo nei comuni di prima corona<sup>8</sup>.

L'azione dell'AMB si caratterizza inoltre per il finanziamento di numerosi programmi di investimento.

### *2.3 Il caso di Madrid*

La Comunidad de Madrid (CM) è una comunità autonoma, uno dei diciassette enti territoriali dotati di ampia autonomia che caratterizzano i governi territoriali, ma caratterizzata da poteri aggiuntivi connessi al ruolo di capitale. E' costituita da 179 comuni, estesa su 8.251 kmq, con una popolazione di 6,4 milioni di abitanti, di cui circa la metà, 3,16 milioni, appartengono al comune di Madrid e 3,28 milioni agli altri comuni. In totale vale il 13,8% della popolazione della Spagna.

La CM dispone del potere legislativo ed esecutivo (appartenenti ad un livello di governo secondo solo alle autorità centrali dello Stato), elementi che possono qualificarla come città stato.

Le principali competenze riguardano la pianificazione del territorio e dello sviluppo urbano, l'*housing* sociale, le politiche sociali, le infrastrutture, l'energia, la sanità, il commercio, la promozione dello sviluppo economico, nonché alcuni aspetti dei settori turismo, cultura, sostegno sociale, industria, agricoltura.

Il sistema di finanziamento modificato di recente dalla legge n. 3 del 18 dicembre 2009 ha aumentato le entrate riguardanti quote di gettito delle tassazioni delle successioni e delle donazioni, i trasferimenti patrimoniali, le imposte sul gioco, sul reddito delle persone fisiche, dell'Iva, nonché delle accise sul tabacco, sugli idrocarburi e l'alcol, della nuova imposta sulle vendite al dettaglio di alcuni idrocarburi.

I poteri e le risorse della CM di Madrid presentano significative differenze rispetto a quelli dell'AMB e dunque segnano le distanze tra il governo della capitale e quello metropolitano di Barcellona.

---

<sup>8</sup> Il tributo metropolitano viene riscosso nei seguenti diciotto comuni: Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, El Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Viladecans)

## *2.4 Il caso di Lisbona*

L'Área Metropolitana de Lisboa (AML) è una delle due aree metropolitane portoghesi, definite e riconosciute dalla legge 2 agosto 1991 n. 44 che ha istituito le aree metropolitane come nuova forma di organizzazione del governo locale. Oltre al comune di Lisbona comprende altri 17 comuni dell'area metropolitana che fanno riferimento alla città capitale, per una superficie totale di 3.002 kmq, ed una popolazione di 2.821.876 abitanti (nel 2001) di cui 547.733 del comune di Lisbona. Nell'AML risiede il 26,72% della popolazione dell'intero Portogallo, concentrata su un'area pari al 3,25% della nazione.

Le principali funzioni assegnate riguardano (legge 12 settembre 2013, n. 75, articolo 67):

- la preparazione dei piani e dei programmi di investimenti pubblici incentrati sulla area metropolitana;
- la pianificazione e la gestione della strategia di sviluppo economico, sociale e ambientale del territorio coperto;
- il coordinamento degli investimenti comunali di carattere metropolitano;
- la gestione del sostegno ai programmi di sviluppo regionale, in particolare nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale;
- la definizione di reti di servizi ed attrezzature di livello metropolitano;
- la partecipazione a enti pubblici di livello metropolitano, in particolare nel settore dei trasporti, l'acqua, l'energia e il trattamento dei rifiuti solidi;
- pianificare le attività degli enti pubblici di carattere metropolitano.
- assicurare il coordinamento delle azioni tra i comuni e le altre amministrazioni <sup>9</sup>Esercitare le competenze trasferite dal governo centrale e l'esercizio in comune di poteri delegati da parte dei comuni che li compongono.

L'AML è finanziata essenzialmente da trasferimenti dal bilancio dello Stato, dai contributi dei comuni che ne fanno parte e da quote di cofinanziamento UE.

---

<sup>9</sup> Nelle seguenti aree: reti di distribuzione pubbliche, infrastrutture fognarie, trattamento delle acque reflue e dei rifiuti urbani; rete delle attrezzature sanitarie; la rete scolastica e di formazione professionale; La pianificazione del territorio, la conservazione della natura e delle risorse naturali; Sicurezza e protezione civile; Mobilità e trasporti; Reti di strutture pubbliche; Promozione dello sviluppo economico e sociale; Rete di strutture culturali, sportive e del tempo libero.



Il bilancio 2015 evidenzia come le altre entrate maggiormente significative derivino dal mantenimento di cofinanziamenti comunitari, ma si pongono le basi per studiare forme alternative di finanziamento, come la tassa sui fornitori dalle centrali di acquisto elettroniche.

## 2.5 Il caso di Londra

La Greater London Authority (GLA) è un ambito di cooperazione territoriale creato per la gestione strategica dell'area metropolitana di Londra che comprende la *City of London*, e le 32 municipalità di cintura. Storicamente, per ragioni statistiche si distinguono 14 municipalità interne e 19 esterne. La superficie totale è pari a 1.572 kmq (di cui 1.254 all'esterno e 319 all'interno) la popolazione di 8,6 milioni di abitanti, di cui 5,2 all'esterno e 3,4 all'interno.

Nella GLA risiede il 15,85% della popolazione inglese (il 13,33% rispetto all'interno Regno Unito) concentrata su un'area pari all'1,18% della superficie dell'Inghilterra.

L'Autorità ha poteri di promozione in materia di sviluppo economico, creazione di benessere, sviluppo sociale e tutela dell'ambiente .

I compiti della GLA sono riferibili all'elaborazione di strategie e politiche, mentre la gestione dei servizi è erogata da altri e diversi apparati, i quali, seppur sottoposti all'Autorità, costituiscono enti distinti. Tra questi compiti strategici, si annoverano:

- la pianificazione strategica relativa all'urbanistica, alla raccolta dei rifiuti, all'economia e all'ambiente (cd. London Plan),
- la politica del trasporto, che comprende sia il trasporto pubblico locale sia le reti infrastrutturali
- la pianificazione antincendio e di protezione civile
- la politica di sicurezza e di polizia

Le competenze della GLA sono esercitate attraverso specifici enti funzionali che lavorano sotto la direzione del sindaco e dell'assemblea. La GLA redige ogni anno il bilancio per se stessa e per i suoi quattro enti funzionali, ovvero:

- *Transport for London* (TfL) – responsabile della gestione della maggior parte degli aspetti del sistema di trasporto londinese, inclusi: trasporto pubblico; strade principali; gestione del traffico e amministrazione della *congestion charge*.
- *Mayor's Office for Policing and Crime* (MOPAC) – responsabile della supervisione del servizio metropolitano di polizia.
- *The London Fire and Emergency Planning Authority* (LFEPA) – amministra i pompieri e coordina la pianificazione delle emergenze.

- *The London Legacy Development Corporation (LLDC)* – responsabile per la pianificazione di lungo termine, lo sviluppo, la gestione e il mantenimento dell'Olympic Park e delle relative attrezzature a seguito delle Olimpiadi del 2012.

Il sindaco è tenuto, a preparare, per ciascun esercizio finanziario, un piano di spesa per gli organi che compongono la GLA..

## 2.6 Il caso di Amsterdam

La Stadsregio Amsterdam (SA) è un ambito di cooperazione territoriale, basato su un partenariato formale con obblighi di legge e risorse finanziarie, che coinvolge sedici municipi della regione di Amsterdam. Si estende su una superficie di circa 1.000 km<sup>2</sup> che, escludendo le acque interne, si riduce a circa 800 km<sup>2</sup> di terra sulla quale si risiede una popolazione complessiva di 1.465.478 abitanti. Nella SA area risiede l'8,7% della popolazione dei Paesi Bassi, concentrata su un'area pari al 2,38% della superficie di terra della nazione.

Le materie sulle quali lavora la (SA) sono le seguenti:

- il programma di sviluppo economico;
- il piano dei trasporti, per il miglioramento dell'accessibilità e la distribuzione del traffico regionale;
- le politiche per la casa;
- il mantenimento della qualità paesaggistica e il rafforzamento della "rete verde" urbana;
- un'agenda sociale, tra cui l'assistenza destinata alla gioventù.

La SA a sua volta è parte di un'altra e più ampia forma di cooperazione territoriale, la Metropoolregio Amsterdam (MRA). La partnership, di natura informale, oltre alla SA coinvolge trentasei comuni e due province (Noord-Holland e Flevoland) su temi collegati alle politiche economiche e territoriali e dei trasporti.

Le risorse finanziarie utilizzate sono trasferimenti finanziari statali (ministeriali) e contributi comunali

## 3. Problemi e prospettive del finanziamento delle città metropolitane

### 3.1 Alcune criticità collegate al nuovo quadro legislativo

Già nei primi mesi dopo la sua adozione, la legge n. 56 è stata oggetto di numerose modifiche (Sterpa 2014 p.357-59) che hanno riguardato la disciplina degli statuti, gli eletti, il personale, il

funzionamento degli organi ed il de-finanziamento, nonché di accordi tra Stato, Regioni, Province e Comuni in sede di Conferenza unificata con riferimento all'individuazione delle funzioni, dei beni e delle risorse finanziarie. Inoltre, rispetto al riordino del governo di area vasta perseguito dalla legge n. 56 la complessità del quadro legislativo risulta ulteriormente aumentata dalle iniziative legislative di numerose regioni

Il quadro che emerge a un anno dall'approvazione della legge n. 56 presenta numerose criticità. Di seguito ne ricordiamo alcune (Bordignon e Ferri 2015):

- la mancata individuazione dei confini delle aree metropolitane e la sottovalutazione dei meccanismi di entrata e di uscita dei comuni, dei tempi del processo di adesione e del ruolo del governo centrale e delle regioni nel processo decisionale e la non prevista consultazione dei comuni membri rispetto alle nuove adesioni<sup>10</sup>.
- la mancata considerazione dei problemi irrisolti dopo la legge n.142 del 1990: l'estensione territoriale, il *trade-off* tra estensione territoriale e funzioni trasferite, le deleghe regionali e comunali, i rapporti con il comune centrale (Giarda 1992) e dei contributi recenti che hanno evidenziato come i governi metropolitani non sono configurabili come un governo locale, (che pone al centro della propria azione la popolazione residente) perché, in quanto territori di circolazione, sono caratterizzati dalla presenza di popolazioni non residenti che modificano la domanda dei servizi indivisibili e determinano oneri per i comuni (Bernareggi 2004).
- la mancata attenzione al ruolo dei comuni aeroportuali nelle aree metropolitane, dal punto di vista delle relazioni economiche e funzionali, del governo delle esternalità determinate dalle infrastrutture aeroportuali e alla mancata applicazione di "tributi aeroportuali", dei quali si dirà in seguito.
- la mancata differenziazione tra le Città metropolitane – si pensi alle disparità tra Roma Capitale e Reggio Calabria - che di fatto è sostanzialmente delegata alle scelte dei singoli statuti. L'analisi di questi ultimi<sup>11</sup> evidenzia una generale attenzione alle nuove funzioni fondamentali assegnate ed ai rapporti con i comuni (compresi quelli esterni) e le loro unioni, una scarsa considerazione dei rapporti con le regioni<sup>12</sup> e una insufficiente attenzione alle fonti di entrata ed ai meccanismi di controllo della spesa. Le sole eccezioni sono fornite da Genova che presenta opportuni riferimenti

---

<sup>10</sup> L'art. 1 comma 6, fa riferimento all'"adesione alla città metropolitana" e alla "modifica delle circoscrizioni provinciali limitrofe". Nella Cm di Milano va ricordato che i comuni di Vigevano, Saronno, Limbiate e Caronno Pertusella hanno intrapreso il processo di adesione e che la Regione Lombardia nel 2015 ha disciplinato la materia..

<sup>11</sup> Al momento non risultano consultabili quelli di Napoli e di Reggio Calabria.

<sup>12</sup> Fa eccezione la Lombardia: l'art. 32 dedicato ai rapporti con la regione, al comma 3 precisa che "La Città metropolitana, anche su proposta di uno o più comuni, promuove altresì accordi di programma e altre forme di collaborazione con la Regione Lombardia, aventi per oggetto interventi nel suo territorio, compresa la realizzazione di opere pubbliche.

all'autonomia finanziaria e alla potestà impositiva<sup>13</sup> e da Milano che, pur in assenza di articoli dedicati al finanziamento, presenta alcuni riferimenti alle tariffe dei servizi pubblici e al trasporto pubblico<sup>14</sup> mentre nel caso di Roma l'articolo 6 comma 1 fa riferimento al collegamento tra funzioni esercitate (nuove e delle ex provincia) e le risorse necessarie per assolverle, previste dalla normativa vigente.

- la mancata elezione diretta obbligatoria del sindaco e degli organi metropolitani, decisiva in termini di efficienza delle regole e di responsabilizzazione dei politici, la sottovalutazione dei processi decisionali multilivello e dei problemi di rappresentanza politica tra le diverse classi di comuni, di distribuzione dei consiglieri tra i comuni nell'area metropolitana e dei rapporti tra la maggioranza politica e la funzione di controllo dell'opposizione, nonché la mancata rappresentanza nel futuro Senato rispetto alle regioni di piccola dimensione demografica (Ferri 2008 e 2009).

In sostanza dalla legge n. 56 le città metropolitane risultano un effetto inatteso dell'abolizione delle province intese come governo eletto dai cittadini e soprattutto della riduzione della spesa pubblica in periferia, piuttosto che l'esito di un progetto strategico di riordino dei governi territoriali, con particolare attenzione alle aree urbane e metropolitane in relazione al contributo fornito allo sviluppo economico.

### *3.2 Il mancato finanziamento delle funzioni aggiuntive e la situazione finanziaria delle città metropolitane*

Dopo aver ricordato che le principali funzioni fondamentali delle Città metropolitane attribuite dal comma n.44 lettere a-e) presentano caratteristiche di pianificazione e di programmazione che devono essere oggetto di raccordo con l'azione legislativa e di programmazione delle singole regioni, ma anche di spesa, con particolare riferimento a quelle di sviluppo economico e sociale e mobilità e viabilità<sup>15</sup>, va sottolineato che la legge 56 n. non assegna nuove risorse aggiuntive a quelle delle Province per finanziare le nuove funzioni fondamentali (Ferri e Hinna 2014).

---

<sup>13</sup> La Cm di Genova "ha autonomia finanziaria assicurata da risorse proprie, da trasferimenti erariali e regionali" (art. 38, comma 1) , la potestà impositiva della Città metropolitana è esercitata nell'ambito e nei limiti indicati dalle leggi (comma 2), la Città metropolitana si dota di un regolamento di contabilità finalizzato a disciplinare le procedure e le modalità per una corretta ed efficace azione di programmazione, gestione e controllo (comma 3).

<sup>14</sup> La Cm di Milano: persegue obiettivi di quantificazione delle risorse disponibili per la gestione del sistema (del trasporto pubblico) e per gli investimenti necessari per attuare la programmazione, (art. 40 comma 4, lettera g)), determina le tariffe dell'utenza dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano (art.42, comma 2), coordina le società operative territoriali partecipate dai comuni e dalle unioni di comuni (art.43, comma 3).

<sup>15</sup> In relazione alle prime due funzioni fondamentali assegnate alle Città metropolitane, adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale e pianificazione territoriale generale, vale la pena di ricordare che il disegno di legge costituzionale n. 1429 all'articolo 26, comma 2 lettera u) attribuisce le norme generali sul governo del territorio tra le materie di legislazione esclusiva dello Stato.

Le entrate tributarie ed extratributarie delle città metropolitane sono quelle assegnate alle province che sostituiscono dalla normativa precedente alla legge n. 56, che al comma 97 lettera b) delega il Governo ad adottare decreti legislativi relativi alle risorse finanziarie già spettanti alle province ai sensi dell'art. 119 della Costituzione<sup>16</sup>, che potranno essere ridotte in relazione alla quota delle spese relative alle funzioni non fondamentali non attribuite nel processo di riordino.

Prima di entrare nel merito delle entrate a disposizione delle città metropolitane è necessario ricordare che l'art. 15 della legge delega n. 42 del 2009 prevedeva l'attribuzione di specifici tributi per garantire un'ampia autonomia di entrata e di spesa, in misura corrispondente alla complessità delle funzioni. Successivamente, l'art. 24 del D.lgs n. 68 del 2011, si limitava ad attribuire alle città metropolitane “ il sistema finanziario e il patrimonio delle province soppresse”. Pertanto le entrate comprendevano le compartecipazioni al gettito Irpef e alla tassa automobilistica regionale (mai diventata operativa), l'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile sulla circolazione dei veicoli a motore (RCA), l'imposta provinciale di trascrizione (IPT), altri tributi provinciali (per i servizi di tutela, protezione e igiene ambientale) e l'imposta di scopo. Inoltre doveva essere assegnata la facoltà di istituire alle Città metropolitane un'addizionale sui diritti d'imbarco portuali e aeroportuali e l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA).

Se trascuriamo le compartecipazioni, la finanza delle città metropolitane risulta composta da un tributo proprio connesso alla circolazione dei veicoli, l'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile (RCA, che rappresenta l'entrata principale, ma sulla quale non possono manovrare l'aliquota) e dall'imposta provinciale di trascrizione (IPT di cui dopo il 2007 possono variare la tariffa base) sottoposta a concorrenza fiscale per l'attrazione delle immatricolazioni delle flotte aziendali e all'andamento del mercato delle auto nuove). Questi tributi, seppur coerenti con le competenze assegnate alle città metropolitane, non assumono l'obiettivo di ridurre l'inquinamento e non sono riconducibili al principio chi inquina paga (Buratti 2010).

Rispetto al totale delle entrate, tributarie, derivanti da contributi e trasferimenti, ed extratributarie, la quota di RCA e IPT rappresenta quasi l'intero gettito derivante dall'applicazione pressoché generalizzata delle aliquote massime. Ne consegue che non esistono margini di manovra per finanziare le funzioni fondamentali di spesa delle città metropolitane, ad esempio, mobilità e viabilità e sviluppo economico e sociale.

La previsione dei due “tributi aeroportuali” citati, potrebbe costituire una opportunità per il finanziamento delle Città metropolitane, ma presenta alcune criticità che meritano un approfondimento.

---

<sup>16</sup> Ulteriori riferimenti alle risorse finanziarie e agli obiettivi del patto di stabilità sono contenuti nel comma 94.

L'IRESA è stata istituita dalla legge n. 342 del 2000 come tributo proprio regionale<sup>17</sup> e risulta istituita da 6 regioni: Lazio, Lombardia<sup>18</sup>, Emilia Romagna, Campania, Calabria e Marche, ma la sua applicazione secondo le norme attuali presenta controindicazioni evidenziate dall'Antitrust<sup>19</sup> in ordine alla distorsione della concorrenza tra aeroporti e compagnie aeree, che ha imposto una limitazione a 0,50 euro dei parametri di calcolo. Un'ulteriore ragione che fa considerare poco adatta l'attribuzione dell'IRESA alle città metropolitane riguarda la disparità dei gettiti riconducibile alla disparità del traffico aereo tra gli aeroporti. Tuttavia, senza entrare nel merito dell'appartenenza del sedime aeroportuale alle città metropolitane, vista la necessità di internalizzare i costi sociali e territoriali della mobilità e dei flussi turistici (si pensi ai grandi eventi) l'IRESA potrebbe essere modificata uniformando l'applicazione negli aeroporti metropolitani ed assegnando il gettito alle città metropolitane con una quota utilizzata per indennizzare i cittadini residenti ed i comuni aeroportuali delle esternalità negative (inquinamento dell'aria e acustico) che subiscono (Petretto 2003).

Per quanto riguarda il secondo tributo aeroportuale, l'addizionale sui diritti di imbarco<sup>20</sup> portuali e aeroportuali era assegnata dal d.lgs. n. 68 alle città metropolitane. Di recente l'ANCI ha avanzato una proposta<sup>21</sup> per assegnare alle città metropolitane il gettito dell'addizionale fino ad un massimo di due euro da istituire con legge regionale, che prevede anche l'estensione al traffico passeggeri di porti e aeroporti nel territorio regionale, con prelievo in misura ridotta.

Come per il primo tributo aeroportuale, la distribuzione del gettito risulta estremamente squilibrata e pertanto non rappresenta un buon tributo locale, tuttavia, l'estensione del prelievo ai porti e a dimensione regionale suggerita dall'ANCI favorisce una distribuzione più equilibrata, anche se Roma capitale (e il Lazio) mantengono una posizione di assoluto vantaggio rispetto alle città metropolitane. Inoltre, il gettito rappresenterebbe una frazione molto bassa rispetto sia al totale delle entrate e delle spese delle città metropolitane interessate calcolate sui bilanci delle province (Bruzzo e Ferri 2015). Dunque, a partire dalla proposta ANCI si renderebbero necessarie modifiche (natura del tributo, estensione al traffico commerciale, finalità e vincoli di destinazione) che dovrebbero riguardare anche la prima definizione dell'addizionale risalente al 2005, che assegnava il gettito allo Stato e una quota residua ai comuni aeroportuali (Bruzzo e Ferri 2004 e 2005). Dal punto di vista economico, la rilevanza delle funzioni aeroportuali per le città metropolitane e la necessità di

---

<sup>17</sup> L'art. 24 del d.lgs. n.68 del 20011 prevedeva che la regione potesse attribuire alle città metropolitane la facoltà di istituire l'IRESA

<sup>18</sup> A seguito della sospensione della Regione in Lombardia l'imposta non è mai entrata in vigore.

<sup>19</sup> Segnalazione n. 1071 del 27 agosto 2013. La Corte costituzionale con sentenza n. 13 del 2015 ha respinto il ricorso sollevato dalla Regione Lazio contro le decisioni dell'Antitrust.

<sup>20</sup> E' stata introdotta per il solo 2004 dalla legge finanziaria di tale anno e resa permanente dalla legge 28 maggio 2004 n.140.

<sup>21</sup> Proposte di emendamenti per la conversione in legge del decreto 24 gennaio 2015, n. 4.

forme di tassazione dei flussi turistici e degli utilizzatori delle città, rendono desiderabili modifiche e miglioramenti all'attuale disciplina dei tributi aeroportuali per finanziare le Città metropolitane. Un ipotesi da verificare riguarderebbe l'assegnazione dell'intero gettito delle due addizionali riformate alle città metropolitane e una quota dell'IRESA ai comuni aeroportuali.

La costruzione del sistema di finanziamento delle Città metropolitane risulta condizionata negativamente dai numerosi provvedimenti recenti in materia di finanza pubblica, dai quali emerge la volontà del legislatore di razionalizzare, ridurre ed eliminare le province e di modificare il quadro delle entrate e delle spese a loro disposizione.

Nel periodo 2008-2015 (dal DL 112/2008 al DL 192/2014) sono state effettuate 45 manovre (comprendi 758 azioni, con un massimo di 15 provvedimenti nel 2013) che hanno cercato di ridurre l'indebitamento dello Stato<sup>22</sup> (Corte dei Conti 2015). Dopo aver ricordato che la legge n. 243 del 2012 stabilisce l'obbligo di tutti i livelli di governo locale di contribuire alla sostenibilità del debito pubblico la Tabella 1, ripresa da Agnoletti *et alt.*, (2015) riassume gli interventi effettuati nel periodo 2012-2014<sup>23</sup> per quello che riguarda le province e poi città metropolitane.

**Tabella n. 1 Quadro dei tagli recenti a carico delle città metropolitane.**  
**Valori in milioni di euro.**

	Riduzioni risorse D.L. n. 95/2012	Riduzioni risorse D.L. n. 66/2014	Riduzioni risorse L. 190/2014	Totale riduzioni	Totale entrate storiche	Differenza entrate riduzioni
Torino	39,7	19,1	27,9	86,7	182,6	95,8
Milano	54,3	25,3	27,7	107,3	257,2	149,9
Venezia	16,0	7,0	10,5	33,5	58,9	25,3
Genova	20,4	8,1	8,4	36,9	64,5	27,7
Bologna	20,1	8,9	8,7	37,7	89,2	51,5
Firenze	24,2	11,4	21,8	57,4	95,7	38,4
Roma	79,7	31,3	79,1	190,1	363,3	173,2
Napoli	66,8	28,0	46,4	141,2	193,0	51,8
Bari	30,4	13,3	14,4	58,1	81,8	23,6
Reggio Calabria	12,9	4,5	9,1	26,5	31,2	4,7

Fonte: elaborazioni Bordignon e Ferri 2015 sulla base di Agnoletti, Ferretti Lattarulo 2015

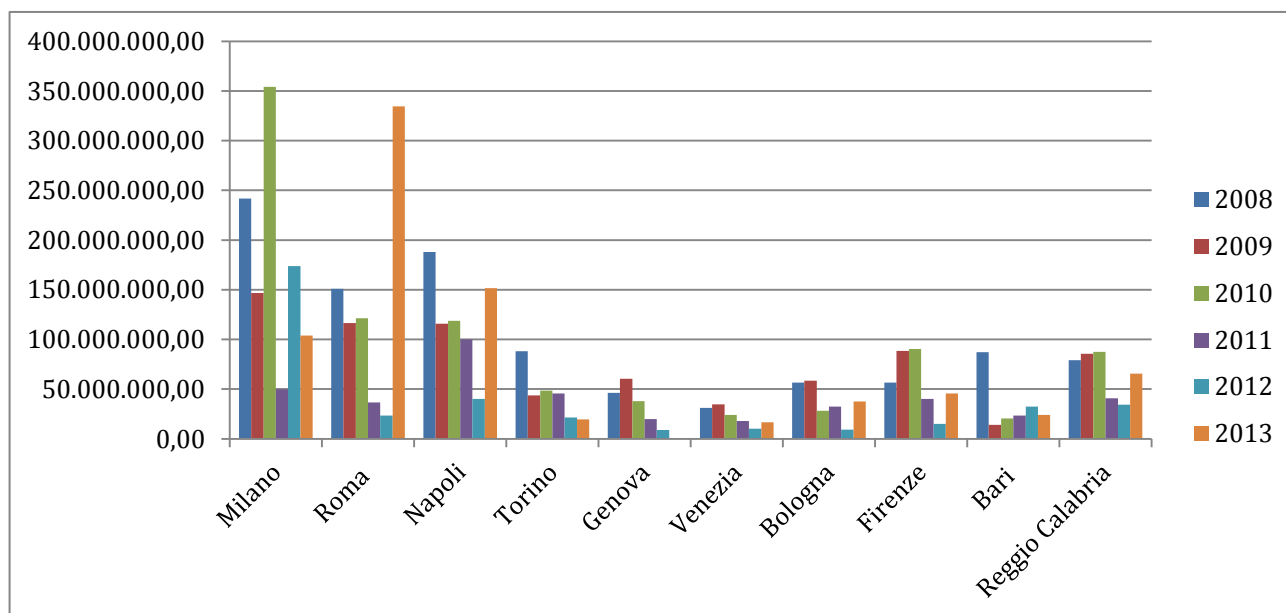
Gli interventi più recenti sono ancora più incisivi. La legge di stabilità per il 2015 (legge n.190) stabilisce che le province e le città metropolitane concorrono alla contenimento della spesa pubblica con la riduzione della spesa corrente di 1 miliardo di euro per l'anno 2015, 2 miliardi di euro per l'anno 2016, 3 miliardi di euro a decorre dal 2017. La dimensione complessiva dei tagli appare

<sup>22</sup> Secondo l'art. 12 della legge 24 dicembre 2012 n. 243, le "regioni, province comuni e città metropolitane concorrono ad assicurare la sostenibilità del debito pubblico".

<sup>23</sup> Nel periodo 2010-11 le province hanno subito una riduzione delle risorse di 500 mln di euro (dl.n. 78/2010, art. 14) e di 415 mln di euro (d.l. n. 201 art. 28).

insostenibile e tale da rendere impossibile per province e nuove Città svolgere le proprie funzioni. A titolo di esempio, il Grafico 1 riporta la spesa per gli investimenti negli anni 2008-13.

**Grafico 1 Spesa in conto capitale delle ex province-città metropolitane. Anni 2008-13**



Fonte: elaborazioni Bordinon e Ferri 2015 su certificati di conto consuntivo impegni

Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dall'eterogeneità dei criteri utilizzati nei provvedimenti degli ultimi anni per ripartire i tagli imposti alle province. Anche la nuova procedura seguita da SOSE (si veda la nota metodologica diffusa il 30 marzo 2015) per attuare il riparto dei tagli previsto dalla legge di stabilità 2015 non è esente da critiche, per quanto vi sia uno sforzo di maggior "oggettivazione" rispetto al passato. Per esempio per le città metropolitane sono state aggiunte le funzioni di programmazione, pianificazione e coordinamento, senza tener conto delle nuove funzioni fondamentali assegnate dalla legge n. 56, tra esse alcune propriamente di spesa, che implicano dei costi rilevanti per il loro esercizio<sup>24</sup>.

Riassumendo, il sistema di finanziamento attuale delle Città metropolitane (più precisamente, delle ex province) risulta essere (Bordinon e Ferri 2015):

- 1) inadeguato e uniforme rispetto alle diverse caratteristiche economiche, territoriali e di popolazioni presenti (ad es. tra Milano, Napoli e Roma rispetto a Reggio Calabria e Venezia);

<sup>24</sup> Per un approfondimento di questi temi e problemi si rinvia a Bordinon 2015, Sembra facile tagliare la spesa pubblica, in La voce.info del 05.05 2015



- 2) debole per capacità impositiva (auto, ambiente, eventuali tributi aeroportuali) (Ferri 2008)
- 3) privo di margini di manovra nei bilanci attuali per finanziare le funzioni fondamentali assegnate in maniera uniforme dal comma 44 della legge n. 56, e non finanziate, come viabilità e trasporti, sviluppo economico e sociale, gestione di servizi pubblici, il cui esercizio implica dei costi aggiuntivi.

Emergono di conseguenza due prospettive per le Città metropolitane:

- una “centralista”, tesa a costruire una finanza sostanzialmente derivata ed uniforme, con il finanziamento dello stato delle funzioni fondamentali sulla base di fabbisogni standard;
- una “autonomista”, tesa a costruire una nuova e differenziata finanza delle Città metropolitane, giustificata dal loro ruolo per lo sviluppo economico all'interno delle regioni di appartenenza, da realizzare con il concorso delle regioni e dei comuni.

#### **4. Osservazioni conclusive**

Le Città metropolitane rappresentano un'opportunità importante di sviluppo, oltretutto colta con grande ritardo rispetto agli altri paesi europei. Tuttavia, esse sono state attivate senza affrontare nodi fondamentali e soprattutto senza prevedere un sistema di finanziamento di base adeguato, con il rischio di renderle inefficaci.

A queste criticità va aggiunta la tradizionale uniformità dell'ordinamento relativo alle funzioni e alla finanza degli enti locali, mentre le Città metropolitane sono molto diverse tra loro.

La soluzione adottata in Europa, dove da tempo esistono governi metropolitani, è in genere quella “centralistica”, basta cioè su trasferimenti dall'alto, sebbene esistano eccezioni importanti, come quella di Barcellona, basata anche su un tributo immobiliare. Esse riconoscono le specificità delle singole aree metropolitane: anche il “centralismo” francese presenta per esempio soluzioni adattate per Parigi, Lione e Marsiglia rispetto alle altre métropoles.

Un anno dopo l'approvazione della legge n. 56, la costruzione del finanziamento delle città metropolitane, delle loro nuove funzioni fondamentali e la necessità di incrementare la spesa per investimento, implica la scelta da parte dei decisori politici di come ripartire il carico fiscale. Vale a dire di chi deve pagare per la città pubblica, tra i proprietari, i costruttori, i contribuenti residenti, gli utilizzatori, di istituire meccanismi di controllo e di rendicontazione della spesa e di valutare i rischi connessi all'aumento del livello di tassazione complessiva, del numero dei tributi e di alimentare la crisi fiscale delle città.

## Riferimenti bibliografici

- Agnoletti C., Ferretti C., Lattarulo P., *Le città metropolitane: al centro le risorse*, in pubblicazione su Lavoce.info
- Bernareggi G.M., (2004), *La popolazione non residente, l'economia della città e il bilancio del governo locale*, in *Amministrare* XXXIV, n. 1, pp. 51-102
- Bordignon M., (2015), *Sembra facile tagliare la spesa pubblica*, in *La voce.info* del 05.05 2015
- Buratti, C., (2010), *La tassazione ambientale a livello locale: le prospettive aperte dalla legge delega sul federalismo fiscale*, in Antonini A., a cura di, *L'imposizione ambientale nel quadro del federalismo fiscale*, Jovene, Napoli, pp. 113-140.
- Bordignon M., Ferri V., (2015), *Per una nuova finanza delle Città metropolitane*, in corso di pubblicazione sul Rapporto Politiche urbane Urban.it, Milano.
- Bruzzo A., Ferri V., (2015) *L'addizionale passeggeri aeroporti e porti per il finanziamento delle Città metropolitane*, in corso di pubblicazione.
- Carrer M., Rossi S., (2015) *Le Città metropolitane in Europa*, IFEL ANCI, Roma
- Corte dei Conti (2015) *Rapporto sulla finanza pubblica*, Corte dei Conti, Roma
- De Donno (2014) *Riordino delle competenze e nuovo regime delle métropoles: prime prove per l'Acte III de la décentralisation*, in *Federalismi.it* 17/02/2014
- Ferri V., (2008), *Governare le Città metropolitane. Un istituzione del federalismo*. Introduzione di M. Bordignon, Carocci, Roma, pp.334
- Ferri V., (2009), *Le città metropolitane in Italia. Un istituzione del federalismo*, in *Economica italiana*, n. 2, pp. 389-425.
- Ferri V., Pavesi F., (2015) *Il finanziamento dei governi metropolitani in Europa: una prospettiva comparata per le Città metropolitane*, IFEL ANCI Roma (in corso di pubblicazione).
- Ferri V., Pola G., (2015) *Il "riordino metropolitano" su scala europea, con focus sul caso francese*, in *Tributi Toscana*,
- Ferri V., Hinna A., (2014), *Commento all'art. 1 commi 150, 150-bis e 150-ter della legge n. 56 del 7 aprile 2014*, in Sterpa A., a cura di, *Il nuovo governo dell'area vasta*, Jovene, Napoli, pp.327-335
- Ferri V., Sterpa A. (2014) *Il ruolo delle regioni Lazio, Ile de France, Lombardia e Rhone Alpe nel governo delle capitali e delle metropoli*, Relazione presentata alla Conferenza Internazionale, Métropoles et régions, entre concurrences et complémentarités. Regards croisés France/Italie, Université Paris-Diderot, 10 e 11 aprile, nel quadro del programma de l'Ecole française de Rome, Programme L'Italie. Recompositions territoriales du local à l'Europe.

Giarda P., (1992), Riflessioni sulla città metropolitana, in *Economia pubblica*, anno 22, n. 11, pp. 519-522.

Sterpa A., (2014) a cura di, *Il nuovo governo dell'area vasta. Commento alla legge 7 aprile 2014 n. 56*, Jovene Napoli