

*Unione Province d'Italia*



**UPI**

Audizione Commissione Finanze e Tesoro Senato della Repubblica

**Schema di D.Lgs recante “Disposizioni in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale”**

**A.G.276**

*NOTA UPI*

Roma 10 luglio 2025

## **PREMESSA**

L'ordinamento locale italiano è ancora molto distante da quello prefigurato negli articoli 5, 114, 117, 118 e 119 della Costituzione, dal punto di vista normativo, dal punto di vista finanziario e nell'esperienza concreta delle istituzioni locali, in particolar modo per quanto riguarda le Province.

Il processo legislativo che ha investito l'assetto istituzionale delle Province, con l'approvazione della legge di riordino n. 56/14 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni” - a valle di una scelta politica che mirava ad abolire le Province con una riforma costituzionale – ha ampliato l'incompiutezza e la disorganicità dell'attuale assetto della finanza provinciale. Una condizione aggravata dal caos che si è verificato a seguito del processo di attuazione della legge e dopo l'approvazione della legge di bilancio 2015 n. 190/2014, che ha previsto a carico delle Province pesanti riduzioni di risorse finanziarie con un taglio pari all'ammontare complessivo dei due principali gettiti tributari (Rcauto ed IPT), e la manifesta volontà di giungere ad un sostanziale azzeramento della capacità finanziaria degli enti.

Sebbene la previsione del completo annullamento della capacità programmatica e finanziaria degli enti sia stata successivamente rivista con l'assegnazione di contributi a riduzione dei tagli, occorre rimarcare come il calcolo delle riduzioni e delle contribuzioni per singoli enti siano avvenuti in base a criteri, parametri e meccanismi diversi, mai coerenti con i principi sia del federalismo fiscale e della correlazione tra risorse e funzioni fondamentali, sia con un oggettivo riferimento alla effettiva sostenibilità dei tagli posti a carico di ogni singola Provincia. Pertanto, **questi interventi, sporadici e non strutturali, non si sono rivelati mai decisivi**, tanto che ancora oggi la situazione finanziaria delle Province risulta gravemente compromessa, con uno **squilibrio di comparto di circa 1 miliardo** di euro rispetto ai fabbisogni previsti per l'esercizio delle funzioni fondamentali.

Il superamento della legge n.56/14 e il ripristino di un quadro di certezza istituzionale per le Province, attraverso la revisione del TUEL, costituiscono la premessa necessaria per la definizione di un contesto normativo stabile a cui si possa ricollegare la ripresa di una strategia coerente di attuazione del federalismo fiscale e dei principi previsti nell'articolo 119 della Costituzione.

C'è infatti un **indissolubile legame tra le questioni istituzionali e l'ordinamento finanziario**. Non a caso l'articolo 119, comma 4, della Costituzione prevede che le risorse derivanti da tributi propri, compartecipazioni e fondi perequativi debbano consentire a tutti gli enti territoriali - Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni – di “finanziarie integralmente le funzioni pubbliche loro attribuite”.

Dopo 11 anni dalla legge n. 56/14 è **essenziale** che il Parlamento affronti le questioni aperte e approvi **una legge di riordino della disciplina delle Province** che sia coerente con l'attuale quadro costituzionale e **una legge delega di revisione del TUEL** che innovi e aggiorni l'ordinamento locale alle mutate esigenze che in questi anni sono intervenute.

## 1. LO SCENARIO FINANZIARIO E TRIBUTARIO DELLE PROVINCE

Quanto alla situazione finanziaria del comparto, alla luce dei recenti provvedimenti di finanza pubblica, lo squilibrio delle Province, che nel 2022 era stato attestato a 842 milioni, **risulta incrementato a – 928 milioni di euro.**

Fabbisogni standard CTFS (A)	1.884.613.246
Capacità fiscali (B)	1.891.957.024
Concorso netto alla finanza pubblica 2021 (C)	- 936.221.702
<b>Squilibrio Province</b>	<b>- 928.877.924</b>

Peraltro, come ogni anno, anche per il 2025 è previsto il **contributo netto alla finanza pubblica chiesto alle Province** e previsto pari a **795 milioni**, che viene prelevato dai due tributi IPT e imposta Rcauto; a questi si sommano anche 100 milioni di spending review e l'avvio, nella legge di bilancio 2025, della **nuova governance europea sulla base** del Piano Strutturale di Bilancio di Medio termine. L' **accantonamento** obbligatorio richiesto dal nuovo vincolo di finanza pubblica, determina di fatto una **contrazione delle risorse correnti disponibili** per un importo complessivo di **150 milioni di euro dal 2025 al 2029.**

Sul versante delle **entrate**, invece, si segnala che tutte le Province hanno da anni utilizzato totalmente gli spazi di autonomia tributaria, ovvero hanno elevato al massimo possibile l'aliquota dell'imposta Rcauto (+3,5%) e dell'IPT (+30%), proprio per far fronte ai ripetuti e ponderosi tagli alla spesa corrente.

**Dunque, attualmente per le Province non esistono spazi ulteriori di autonomia tributaria.**

## 2. I PRINCIPI DELLA DELEGA

Al fine di approfondire e valutare i contenuti dello schema di decreto legislativo attuativo del federalismo fiscale, ai sensi della legge delega n. 111 del 2023, si ritiene necessario qui richiamare i principi di delega contenuti nella legge medesima.

Nello specifico:

- Art. 14, comma 1
  - b) consolidare il sistema **dell'autonomia finanziaria** nell'ambito della potestà regolamentare degli enti locali in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione;
  - c) assicurare la piena attuazione del federalismo fiscale, attraverso **il potenziamento dell'autonomia tributaria, garantendo tributi propri,**

**compartecipazioni a tributi erariali e meccanismi di perequazione, in grado di assicurare l'integrale finanziamento delle funzioni fondamentali attribuite, nonché di superare le differenze territoriali per gli enti locali con minore capacità fiscale, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica;**

**d) modernizzare, al fine di ridurre i fenomeni di evasione ed elusione fiscale e aumentare la capacità fiscale degli enti locali,** il sistema di rilevazione dei dati prevedendo strumenti idonei a facilitare la circolazione delle informazioni per accelerare l'aggiornamento sistematico degli elementi informativi mancanti;

- Art. 14, comma 2
  - a) ...., i decreti legislativi di cui all'articolo 1, in attuazione dei principi del federalismo fiscale, prevedono: per le Province, un tributo proprio destinato ad assicurare l'esercizio delle funzioni fondamentali, con **adeguata manovrabilità e una compartecipazione a un tributo erariale di carattere generale**, anche in sostituzione di tributi attualmente esistenti, nonché la previsione di un fondo perequativo ai sensi dell'articolo 119 della Costituzione.

### 3. LE RICHIESTE DI UPI

Queste le richieste che UPI ha avanzato a livello tecnico:

- ✓ interventi per **eliminare il fenomeno del dumping fiscale**, al fine di evitare, una volta per tutte, il verificarsi di fenomeni elusivi del gettito che modificano l'ente di naturale destinazione dell'imposta;
- ✓ un incremento della **maggiorazione IPT** applicabile alla tariffa prevista per legge (dal 30% al 50% max);
- ✓ la realizzazione, attraverso la **compartecipazione dinamica al gettito IRPEF**, della sostituzione dell'imposta Rcauto, in questo modo assecondando il dettato del legislatore, utilizzando la leva fiscale sulla parte eccedente il 12,5% dell'imposta (che tornerebbe ad essere statale) attualmente fissata ad un massimo del 16% e che invece si propone di innalzare al **17,5%**;
- ✓ assicurare alle Province **anche un tributo**, individuato nei diritti di imbarco per porti ed aeroporti, con il quale prevedere un concorso al progressivo allineamento dei fabbisogni standard e della capacità fiscale dell'intero comparto.

## **4. LO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO E LE PROPOSTE DI MODIFICA**

### **4.1. Imposta provinciale di trascrizione come tributo proprio**

La nuova disciplina, come rappresentata nel testo proposto risponde all'esigenza di superare i fenomeni di dumping fiscale sopportati dalle Province a favore dei territori delle Province Autonome negli ultimi 12 anni.

Occorre però fare in modo che la disciplina che viene qui introdotta per i soggetti – persone giuridiche - che operano professionalmente nel settore del noleggio di veicoli, **interpreti in maniera autentica l'individuazione del soggetto passivo (art. 1, comma 2, dlgs 212/2000)**; ciò anche per porre maggiore e definitiva chiarezza circa i comportamenti pregressi degli operatori di settore.

Si apprezza dunque la volontà del legislatore nel ripristinare il criterio di territorialità tra imposta e società di noleggio, attraverso l'obbligo, per i soggetti professionali nell'ambito del noleggio, di certificare, tramite dichiarazione sostitutiva di atto notorio, entro 90 gg dall'entrata in vigore del dlgs, alla camera di commercio qual è la loro sede di gestione ordinaria; analogamente si accoglie con favore la garanzia di pieno accesso al Pra, senza oneri per le Province, con le stesse finalità dell'articolo 22 relativo alle tasse automobilistiche di spettanza regionale.

Parimenti positiva è la **estensione dell'imposta Provinciale di Trascrizione anche per i veicoli stranieri** che circolano sul territorio italiano per oltre 30 gg. Fino ad oggi è stata prevista solo una registrazione al PRA (senza oneri) e tale fatti-specie, in taluni casi, rappresenta una forma di elusione dell'imposta; con la disposizione in esame, invece, i veicoli stranieri sono soggetti al pagamento dell'imposta. L'importo stimato è di circa 10 milioni di euro annui.

Resta senza risposta la richiesta di modifica della **l'aliquota massima potenzialmente applicabile, che per UPI deve poter essere prevista fino al 50%** (in luogo dell'attuale 30%).

### **4.2. La compartecipazione Irpef in luogo della imposta RCAuto a gettito standard**

Lo schema di decreto legislativo prevede la sostituzione del gettito Imposta RCAuto (ad aliquota standard 12,5%) a partire da febbraio 2026 con **la compartecipazione IRPEF** (a decorrere dall'anno 2026 fondo con una dotazione iniziale di 1.607,8 milioni di euro (pari allo 0,85%), 1.766,6 milioni di euro per l'anno 2027 (pari allo 0,91%), 1.817,9 milioni di euro per l'anno 2028 e 1.872,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2029). Il fondo è ulteriormente incrementato di 15 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2029). Alle Province e Cm (anche di Sicilia e Sardegna) **resta la possibilità di aumentare l'aliquota dell'imposta sulla RCA in misura non superiore a 3,5 punti** percentuali ed incassare il relativo gettito secondo modalità da disciplinare con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate.

Dalla lettura della relazione tecnica, si evince che la compartecipazione Irpef assegnata alle Province è determinata entro il limite finanziario previsto dalla copertura individuata, espressamente in riferimento al gap tra il gettito RCAuto “standard” previsto per gli anni dal 2026 in poi e la compartecipazione IRPEF prevista per il medesimo periodo.

Ciò lascia intendere che un eventuale incremento ancor più favorevole delle stime per l'IRPEF non avrebbe effetti reali sul gettito assegnato alle Province.

#### Per questo motivo si chiede:

- ✓ che la compartecipazione Irpef (in luogo dell'imposta Rcauto al 12,5%) sia una **compartecipazione effettivamente dinamica**. Tale compartecipazione, essendo destinata a finanziare funzioni fondamentali è necessario sia garantita, a decorrere dal primo anno, in misura mai inferiore al gettito dell'Imposta Rcauto che va a sostituire;
- ✓ una aliquota di compartecipazione che **tenga conto dell'andamento del gettito Rcauto nel 2025**, e dunque una verifica delle stime e dei dati a supporto delle previsioni;
- ✓ la garanzia di un **flusso finanziario di cassa con cadenza non superiore al trimestre**, poiché l'imposta Rcauto attualmente garantisce la liquidità delle Province e l'istituzione di una compartecipazione ad un gettito erariale non dovrà mai determinare ritardi sui flussi di cassa, pena sofferenza sugli equilibri di cassa, maggiori **oneri di anticipazione di tesoreria o ritardo nei pagamenti** delle fatture per servizi o investimenti;
- ✓ **l'ampliamento dell'aliquota disponibile** per l'esercizio dell'autonomia tributaria delle Province fino al +5% (in luogo dell'attuale +3,5%).

#### 4.3. Tributo sui diritti di imbarco

Da ultimo si segnala che il testo dello schema del decreto legislativo non prevede, come richiesto, un tributo che possa rappresentare uno strumento a garanzia della progressiva riduzione dello squilibrio di comparto.

La proposta avanzata è quella di **incrementare di 1 euro l'imposta di sbarco per porti e aeroporti**, da destinare al fondo per le funzioni fondamentali di Province e Città metropolitane, nonché agli enti interessati dal sedime portuale o aeroportuale.

**Questa imposta potrebbe rappresentare un elemento a garanzia di copertura progressiva delle funzioni fondamentali**, in ossequio ad un espresso principio di delega.

#### 4.4 Canone Unico Patrimoniale

Lo schema di decreto legislativo, pur non riportando alcun correttivo alla disciplina del Canone unico patrimoniale, introdotto nell'ordinamento da cinque anni ormai, rappresenta invece per UPI una occasione importante per superare alcune criticità contenute nella disciplina di dettaglio che lo riguarda (art. 1, commi 817 e ss legge n. 160/2019).

Innanzitutto, occorre superare il limite, non ragionevole, che impone la parità di gettito tra il nuovo canone unico patrimoniale e i gettiti che questo è andato a sostituire (tosap/cosap, imposta pubblicitaria, ecc), e consentire invece **un adeguamento correlato agli indici Istat**.

In secondo luogo, occorre garantire che gli operatori economici, in qualità di titolari di concessione per occupazione del suolo pubblico, paghino in ragione della sostanziale redditività della concessione stessa. Tipico esempio è quello degli **operatori di telefonia che negli ultimi anni tendono a pagare il canone in misura fissa**, anziché in misura correlata alle utenze servite.

Per contro, va sottolineato come ogni ulteriore eventuale modifica della disciplina del canone unico (ad esempio ai commi 820 o 837), legato alla diffusione di messaggi pubblicitari, che vada nella direzione di concentrare il gettito verso un unico soggetto istituzionale, indipendentemente dal soggetto proprietario delle strade dove il messaggio pubblicitario viene installato, determinerà una perdita di gettito che le Province e Città metropolitane dovranno vedersi ristorata dal legislatore.



**UPI**

## **EMENDAMENTI**

## EMENDAMENTO ART. 25

### ***ART.25 Modifiche alla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione***

Al comma 1, lettera b):

dopo il primo capoverso è aggiunto il seguente:

“Ai sensi dell’articolo 1, comma 2 della legge 27 luglio 2000, n. 212, per sede legale si intende la sede di gestione ordinaria in via principale, intesa come luogo in cui vengono compiuti, in modo continuo e coordinato gli atti di gestione corrente riguardanti il soggetto nel suo complesso.”

### **MOTIVAZIONE**

*L’emendamento è finalizzato a indicare, in via interpretativa (disponendo dunque anche per il passato) che per sede legale si deve intendere quella dove per una azienda/operatore/ente si compie la gestione ordinaria in via principale della propria attività.*

*In coerenza, infatti con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo, per i soggetti passivi, con particolare riferimento agli operatori professionali del settore noleggio veicoli, è fondamentale determinare, ora per allora, la sede di destinazione del gettito dell’Ipt.*

## EMENDAMENTO ART. 25

### ***ART.25 Modifiche alla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione***

Al comma 1, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente:

“c-bis) al comma 2, sostituire le parole “trenta per cento” con le parole “cinquanta per cento”

### **MOTIVAZIONE**

*In coerenza con le posizioni UPI espresse in più occasioni, è necessario che lo schema di decreto legislativo venga a realizzare uno dei principi della delega, ovvero il potenziamento dell'autonomia tributaria.*

*Come è noto le Province già da anni hanno esaurito ogni possibile spazio di incremento tributario, per sopperire alla carenza di risorse correnti per coprire i tagli alla spesa corrente.*

*Per questo si chiede, in ossequio alla posizione UPI, di ad estendere il possibile incremento della tariffa IPT dal 30% al 50%.*

*Si ricorda che l'attuale aliquota massima, come prevista dal legislatore (**dal 20 al 30%**) risale al 2007.*

## EMENDAMENTO ART. 28

### ***ART. 28 Modifiche in materia di tariffa sui rifiuti***

Al comma 1, lett. d) comma 649-bis, le parole “sono escluse della corresponsione della componente tariffaria rapportata alla quantità dei rifiuti conferiti”, sono sostituite dalle parole “sono escluse da pagamento della componente tariffaria variabile in proporzione alla quantità dei rifiuti conferiti al di fuori del servizio pubblico”

### **MOTIVAZIONE**

*La proposta mira a chiarire che la riduzione della parte variabile della tariffa è concessa in proporzione alla quantità di rifiuti che sono conferiti fuori dal servizio pubblico. La formulazione attuale potrebbe portare all'erronea conclusione che tutta la parte variabile non sia dovuta, anche se il conferimento al di fuori del servizio pubblico riguarda solo una piccola parte di rifiuti.*

*Si sottolinea come ogni intervento di politica tariffaria sulla Tari, produce effetti sulla Tefa provinciale.*

## EMENDAMENTO ART. 31

### ***ART. 31 Istituzione della compartecipazione al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per le province e per le città metropolitane.***

E' premesso il seguente comma:

“01.La compartecipazione al gettito Irpef per Province e Città metropolitana viene definita in base al gettito dell'imposta Rcauto accertata nell'anno 2025. In ogni caso ai singoli enti non può essere assegnato un gettito di compartecipazione Irpef di importo inferiore al gettito dell'imposta Rcauto 2025 incassata nella medesima Provincia o Città Metropolitana.”

### **MOTIVAZIONE**

*L'emendamento proposto rappresenta il principale binario su cui tracciare la definizione dei meccanismi e delle aliquote di compartecipazione Irpef da assegnare alle Province e Città Metropolitane a decorrere dall'anno 2026.*

*L'emendamento va a tutela del gettito di compartecipazione Irpef da assegnare ad ogni ente, che non potrà mai essere inferiore al corrispondente gettito della imposta Rcauto 2025.*

*Inoltre, la programmazione del fondo, e la relativa copertura, dovrà essere costruita in base ai tendenziali proiettati sulla scorta dei dati di incasso effettivi registrati nei primi mesi dell'anno 2025 per quanto riguarda l'Rcauto.*

*I dati periodici IVASS segnano un costante e progressivo aumento del prezzo medio del premio assicurativo a partire dalla fine del 2022; è dunque quanto mai opportuno costruire la compartecipazione IRPEF tenendo conto dell'andamento del gettito dell'Imposta Rcauto che va a sostituire.*

## EMENDAMENTO ART. 31

### ***ART. 31 Istituzione della compartecipazione al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per le province e per le città metropolitane.***

Al comma 3 è sono aggiunti i seguenti capoversi:

“A decorrere dall’entrata in vigore del decreto di cui al periodo precedente, all’articolo 1, comma 419 della legge 29 dicembre 2014, n. 190, le parole “a valere sui versamenti dell’imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori, di cui all’articolo 60 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni, riscossa tramite modello F24, all’atto del riversamento del relativo gettito alle medesime province e città metropolitane.” sono sostituite dalle parole “a valere sul gettito della compartecipazione Irpef”, e all’articolo 1 comma 419bis della legge 29 dicembre 2014, n. 190, le parole “esclusivamente a valere sul versamento dell’imposta sulle assicurazioni di cui all’articolo 60 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446.” sono sostituite dalle parole “esclusivamente a valere sul gettito della compartecipazione Irpef”.

## MOTIVAZIONE

*L’emendamento è finalizzato a dare compiutezza e sistematicità al quadro normativo che definisce le modalità di recupero, da parte dello Stato, dei contributi alla finanza pubblica eventualmente non versati all’erario da Province e Città Metropolitane.*

## EMENDAMENTO ART. 31

### ***ART. 31 Istituzione della compartecipazione al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per le province e per le città metropolitane.***

Al comma 2, al termine del primo capoverso è aggiunto il seguente:

“le somme spettanti ai singoli enti sono erogate trimestralmente dal Ministero dell’Interno”.

## MOTIVAZIONE

*L’emendamento è finalizzato a garantire un flusso di cassa analogo a quello attualmente garantito dall’imposta Rcauto provinciale. Se la compartecipazione non garantisse la medesima cassa, ciò comporterebbe enormi rischi di carenza di liquidità degli enti con conseguenze immediate sia sulla tempestività dei pagamenti che sulla effettiva capacità di pagamento delle spese correnti incomprimibili.*

## EMENDAMENTO ART. 31

### ***ART. 31 Istituzione della compartecipazione al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per le province e per le città metropolitane.***

Al comma 4 sostituire le parole “superiore a 3,5 punti percentuali” con le parole “superiore a 5 punti percentuali”

#### **MOTIVAZIONE**

*In coerenza con le posizioni UPI espresse in più occasioni, è necessario che lo schema di decreto legislativo venga a realizzare uno dei principi della delega, ovvero il potenziamento dell'autonomia e tributaria.*

*Come è noto le Province già da anni hanno esaurito ogni possibile spazio di incremento tributario, per sopperire ai tagli alla spesa corrente.*

*Per questo si chiede, in ossequio alla posizione UPI, di incrementare la possibile misura di imposta sul premio dal 3,5% al 5%*

*Si ricorda che l'attuale “forchetta” di aliquota, come prevista dal legislatore (**dal 0% al 3,5%**) risale al 2011.*

## EMENDAMENTO ART. 31

### ***ART. 31 Istituzione della compartecipazione al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per le province e per le città metropolitane.***

Il comma 5 è modificato come segue:

- a) al primo periodo le parole “31 ottobre 2028” sono sostituite dalle parole “31 ottobre 2026” e le parole “31 luglio 2028” sono sostituite dalle parole “31 luglio 2026”;
- b) il secondo periodo è sostituito dai seguenti:

“Con successivi provvedimenti legislativi, in considerazione degli esiti del predetto monitoraggio e al fine di tenere conto della dinamicità del gettito dell’IRPEF, potrà procedersi alla revisione delle aliquote di compartecipazione di cui al comma 1, assicurando in ogni caso che, a decorrere dal 2028, gli enti beneficiari della compartecipazione acquisiscano gli incrementi di gettito della compartecipazione medesima derivanti dalla dinamica dell’Irpef in misura non inferiore al 75 per cento del loro ammontare calcolato con riferimento alla quota di compartecipazione vigente al 31 ottobre 2027. Le previsioni degli andamenti della finanza pubblica con particolare riferimento al gettito dell’Irpef tengono conto della disposizione di cui al periodo precedente.”

## MOTIVAZIONE

*L’emendamento, in correlazione con l’emendamento che introduce il comma 01, mira a garantire un monitoraggio più ravvicinato nel tempo dell’andamento del gettito Irpef, al fine di poter considerare e valutare la necessaria aliquota di compartecipazione da assegnare a Province e Città Metropolitane a decorrere dal 2028; garantendo al tempo stesso che il gettito sia effettivamente dinamico e non rapportato ad un fondo predeterminato.*

Dopo l'articolo 31 è aggiunto il seguente:

### **31 BIS (tributo sui diritti di imbarco)**

1. A decorrere dall'anno 2026, le città metropolitane e le province possono istituire, con regolamento, da adottare ai sensi dell'articolo 52 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, un tributo:
  - a) sui diritti di imbarco di passeggeri, pari a euro 1 per passeggero imbarcato sugli aeromobili in partenza dagli aeroporti il cui sedime è situato all'interno del territorio delle città metropolitane e delle province;
  - b) sui diritti di imbarco, pari a euro 1 per passeggero imbarcato presso le banchine dei porti situati nel territorio delle città metropolitane e delle province.
2. Le delibere regolamentari e di variazione delle tariffe del tributo sono adottate in deroga all'articolo 1, comma 169, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e hanno effetto dal primo giorno del secondo mese successivo a quello della loro pubblicazione effettuata ai sensi dell'articolo 13, comma 15, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
3. Il tributo è riscosso, unitamente al prezzo del biglietto, dalle compagnie aeree e di navigazione che sono responsabili del pagamento del tributo, con diritto di rivalsa sui soggetti passivi, e della presentazione della dichiarazione.
4. I responsabili del pagamento del tributo di cui al **comma 1**, riversano il 60 per cento degli importi incassati alle città metropolitane e alle province nel cui territorio è situato l'aeroporto o il porto. Il restante 40 per cento del tributo incassato è versato al bilancio dello Stato, ai fini della riassegnazione prevista dal **comma 6**.
5. Il riversamento del tributo è effettuato esclusivamente secondo le disposizioni di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, con le modalità stabilite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Il riversamento avviene bimestralmente, entro il decimo giorno del mese successivo a ciascun bimestre.
6. Il gettito riversato allo Stato, ai sensi del **secondo periodo del comma 4**, è ripartito annualmente sulla base di un decreto del Ministero dell'interno emanato, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previo parere della Commissione tecnica per i fabbisogni standard di cui all'articolo 1, comma 29, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali, che tiene conto delle esigenze di riequilibrio relative alla distribuzione della base imponibile di ciascuna città metropolitana e provincia e di rafforzamento della perequazione delle risorse tra i medesimi enti. Non partecipano al riparto, di cui al primo periodo, gli enti che non istituiscono il tributo di cui al **comma 1**, pur in presenza dei relativi presupposti.
7. Almeno il 30 per cento del gettito comunque acquisito da ciascuna città metropolitana e provincia, ai sensi dei **commi 4 e 6**, è impiegato da ciascun ente beneficiario per la realizzazione o la manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture che insistono nei territori dei comuni diversi dal comune capoluogo.

8. La dichiarazione di cui al **comma 3**, è presentata cumulativamente ed esclusivamente in via telematica entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello in cui si è verificato il presupposto impositivo, secondo le modalità approvate con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città e autonomie locali, da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e costituisce l'unica modalità per l'assolvimento dell'adempimento dichiarativo.
9. Per l'omessa presentazione della dichiarazione si applica la sanzione amministrativa del cento per cento del tributo non versato e comunque non inferiore a 50 euro; per l'infedele dichiarazione si applica la sanzione amministrativa del quaranta per cento del tributo non versato e comunque non inferiore a 50 euro. Per l'omesso o parziale riversamento del tributo si applicano le disposizioni dell'articolo 38 del testo unico sanzioni tributarie amministrative e penali di cui al decreto legislativo 5 novembre 2024, n. 173.
10. Le attività di accertamento e riscossione sono svolte dalle città metropolitane e dalle province che hanno istituito il tributo, alle quali spettano le maggiori somme derivanti dallo svolgimento delle suddette attività a titolo di tributo, interessi e sanzioni.
11. Le città metropolitane e le province possono prevedere, nel regolamento, esclusivamente eventuali esenzioni e riduzioni con particolare riferimento a lavoratori e studenti pendolari o per determinati periodi di tempo, nonché un aumento del tributo fino ad un massimo di 1 euro.
12. Le disposizioni di cui ai **commi da 1 a 11** si applicano anche alle città metropolitane e alle province delle regioni a statuto speciale, istituite o da istituire con apposita legge regionale, a decorrere dall'insediamento degli organi di governo di ciascuna città metropolitana o provincia.
13. Le città metropolitane e le province, nel cui territorio sono stati stipulati gli accordi di cui all'articolo 1, comma 572, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e all'articolo 43, commi 2 e 8, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91 ed è stata istituita l'addizionale sui diritti di imbarco portuale e aeroportuale per passeggero, possono applicare il tributo di cui al **comma 1** solo a decorrere dall'anno successivo allo scadere del termine di applicazione dell'addizionale.
14. Le norme del presente articolo costituiscono la disciplina di riferimento per i comuni che, sulla base degli accordi di cui all'articolo 1, comma 572, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e all'articolo 43, commi 2 e 8, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, hanno istituito l'addizionale sui diritti di imbarco portuale e aeroportuale per passeggero.
15. L'articolo 24, comma 4, del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è abrogato.

## MOTIVAZIONE

*Alla stregua di quanto prefigurato nel dlgs 68/11 per le città metropolitane, si chiede che anche per le Province venga istituito un tributo per i diritti di imbarco per passeggero imbarcato in porti e aeroporti, con importo e modalità di ripartizione del relativo gettito secondo meccanismi da definire, ma che siano orientati a garantire una correlazione di tale tributo con la*

*qualificazione e messa in sicurezza delle infrastrutture a servizio dei porti e aeroporti, anche dei comuni limitrofi.*

*Secondo i dati Istat, considerato il flusso di passeggeri degli aeroporti e porti italiani, l'addizionale può consentire a Province e città metropolitane di poter incassare circa 250 milioni di euro annui.*

*L'emendamento qui prevede che parte del gettito (40%) venga destinato a processi di riequilibrio e perequazioni tra tutti gli enti, Province e le Città metropolitane, mentre la restante parte (60%) venga destinata agli enti direttamente interessati dal porto e/o aeroporto, con un vincolo di destinazione del 30% per infrastrutture e messa in sicurezza delle stesse.*

## **EMENDAMENTO AGGIUNTIVO**

### **ART. XXX (MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DEL CANONE UNICO PATRIMONIALE)**

1. All'articolo 1, comma 817, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 è aggiunto il seguente periodo: “Gli enti possono altresì rivalutare annualmente le tariffe in base all’indice Istat dei prezzi al consumo rilevati, considerando le variazioni intervenute a partire dal 31 dicembre 2019”
  
2. All’articolo 5, comma 14 quinque, lettera a) del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo le parole “regolamentari o contrattuali” sono inserite le parole “ivi compreso il settore delle telecomunicazioni”

### **MOTIVAZIONI**

*L’emendamento al comma 1 ha come obiettivo un adeguamento delle tariffe dei canoni a partire dal 2019. Risulta infatti inadeguato l’attuale dispositivo che prevede la parità di gettito rispetto ai precedenti prelievi, senza considerare la costante e naturale modifica della base imponibile che vari in base alle esigenze del territorio e delle attività produttive, senza contare gli interventi del legislatore statale (di mancato assoggettamento al canone di alcune attività produttive) cui non corrispondono i necessari indennizzi per le Province*

*L’emendamento al dl 146/2021 è invece necessario per prevedere che le società di telecomunicazioni, attraverso una autonoma autodichiarazione di estraneità rispetto alla soggettività passiva in via mediata, non determinino un progressivo crollo del gettito dei canoni di occupazione di suolo pubblico, che deve sempre essere commisurato alle utenze rivolte alla clientela finale.*