

Prot. n. 89271/2018

Torino, 25 luglio 2018

Alla Cortese Attenzione del  
Consiglio delle Autonomie Locali

[cal@cert.cr.piemonte.it](mailto:cal@cert.cr.piemonte.it)

**Oggetto: Proposta di deliberazione n. 335 “Documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2019-2021” in previsione della riunione del CAL di giovedì 26 luglio 2018 – Osservazioni.**

In relazione alla proposta di deliberazione in oggetto, con nota del Presidente del Consiglio delle Autonomie Locali prot. n. 1.13.6/42/2018, è stato richiesto ai membri delle Autonomie Locali di inviare eventuali osservazioni, ai fini della riunione del Consiglio medesimo che si terrà il 26/07 p.v.

Come noto, a seguito della più recente riforma in tema di sistemi contabili, l’art. 36, comma 2, del D.Lgs. n. 118 del 2011 prevede che le Regioni ispirino la propria gestione al principio della programmazione, adottando ogni anno il bilancio di previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel “Documento di economia e finanza regionale” (DEFR), predisposto secondo le modalità previste dal principio contabile applicato della programmazione allegato al decreto.

Alla luce del nuovo quadro normativo, le Regioni, a decorrere dal 2016, sono pertanto tenute a predisporre il DEFR in luogo dei documenti di programmazione previsti dal previgente ordinamento contabile, ossia, nel caso della Regione Piemonte, del DPEFR.

I competenti Uffici regionali (e in particolare il Settore competente in sinergia con le Direzioni regionali e con il supporto dell’Ires Piemonte) hanno proceduto a predisporre la proposta di DEFR 2019-2021, che si articola in due Sezioni: la prima Sezione comprende il quadro sintetico del contesto economico e finanziario di riferimento e la descrizione degli obiettivi strategici in campo

economico, sociale e territoriale; la seconda Sezione comprende l'analisi della situazione finanziaria della Regione alla luce del quadro tendenziale di finanza pubblica e delle manovre di risanamento finanziario.

Con la nota citata in oggetto, sono state richieste eventuali osservazioni sulla predetta proposta ai membri del Consiglio delle Autonomie Locali.

Con la presente si rimette alla Vs. Cortese Attenzione il contributo della Città metropolitana di Torino, in relazione alle osservazioni presentate da alcune Direzioni dell'Ente, con particolare riferimento alle Direzioni titolari di competenze affini a quelle della Regione Piemonte (indicate alla tabella 3.1 del File allegato 1 del 06/07/2018 - Articolazione Aree di governo in Missioni di bilancio).

### **Ambiente:**

A pag. 51 tra gli obiettivi individuati nel capitolo "QUALITÀ DELL'ARIA E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO", si propone di aggiungere l'obiettivo "sostegno alla rottamazione dei veicoli commerciali euro 0, 1, 2 e all'acquisto di nuovi veicoli", con il risultato atteso "rinnovo del parco veicoli commerciali con la conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico".

A pag. 54 tra gli obiettivi individuati nel capitolo "SERVIZIO IDRICO INTEGRATO", si propone di aggiungere l'obiettivo "ridurre le acque parassite nelle pubbliche fognature", con il risultato atteso "miglioramento dell'efficacia depurativa degli impianti e pertanto facilitare il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici".

A pag. 56 tra gli obiettivi individuati nel capitolo "TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE", si propone di aggiungere l'obiettivo "prevedere una progressività dei canoni per l'utilizzo delle acque derivate in funzione del principio del ristoro allo spreco delle risorse" e l'obiettivo "diversificazione dei canoni ad uso agricolo in funzione della finalità delle colture con il mantenimento degli attuali canoni per gli usi agroalimentari e l'aumento per gli usi destinati alla produzione di biomasse destinando il maggior gettito al finanziamento di interventi destinati alla diminuzione del prelievo e

azioni di governance che ne facilitino l'attuazione (Contratti di fiume e di lago)", con il risultato atteso "migliore attenzione all'uso della risorsa e utilizzo di buone pratiche in agricoltura".

### **Aree protette:**

Per quanto concerne il tema relativo alle aree protette (pagg. 45-46) sarebbe opportuno l'inserimento della CMTo a fianco degli 11 enti strumentali di gestione, stante la rilevanza del territorio protetto gestito (8% del totale regionale) affinché il coordinamento (tecnico, non amministrativo ovviamente) riguardi anche tale Ente. Analogamente per quanto concerne il tema forestale (pag. 47) e quello relativo agli incendi boschivi

### **Pianificazione territoriale:**

Per quanto riguarda la Pianificazione Territoriale:

1. per l'attuazione del PPR, si dice (a fondo di pag. 41) che l'attività riguarderà la sua attuazione tramite l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali. In realtà, come scritto anche nel PPR, l'attuazione avviene anche attraverso il PTGM e i PTCP. Tra l'altro sono previsti finanziamenti per l'adeguamento da parte dei Comuni, mentre per le Province e la CMTo non vi è tale previsione; sarebbe opportuna la previsione anche per quest'ultime.
2. (a inizio di pag 42). Infrastruttura regionale per l'informazione geografica e dematerializzazione procedimenti amministrativi: non si fa cenno al rapporto / accordi fra Regione e CMTo in corso di stipula per la condivisione dei dati territoriali e la messa a disposizione dei medesimi ai Comuni.

### **Trasporti:**

Per quanto riguarda i Trasporti:

1. rispetto al TPL non si fa cenno alle risorse per gli anni successivi al 2018;
2. non viene citata la necessità di interventi di potenziamento della linea Torino – Pinerolo e Torino – Ivrea da parte di RFI, mentre è condivisibile la necessità di adeguare il segnalamento delle linee esercite da GTT agli standard nazionali;

3. non viene fatto alcun cenno al tema del rinnovo della concessione ATIVA ed a eventuali opere da inserire nel piano finanziario del bando di gara.

## **Lavori pubblici:**

### **3.1 AMBIENTE E TERRITORIO**

*Missione: Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente*

*Programmazione, coordinamento e monitoraggio delle attività e dei servizi connessi alla tutela dell'ambiente, del territorio, delle risorse naturali e delle biodiversità, alla difesa del suolo e dall'inquinamento del suolo, dell'acqua e dell'aria, nonché quelli relativi all'igiene ambientale, allo smaltimento dei rifiuti e alla gestione del servizio idrico. Sono incluse le attività di supporto alla programmazione, al coordinamento e al monitoraggio delle relative politiche.*

**Programma: Difesa del Suolo** Rif.to pag. 48 del Documento

*L'obiettivo generale permane quello di conseguire una sempre maggiore sicurezza del territorio attraverso interventi sia di tipo strutturale, tesi a contrastare e a ridurre il rischio degli elementi esposti (centri abitati, aree produttive, infrastrutture viarie e ferroviarie, beni storico-ambientali), sia di tipo non strutturale, quali ad esempio una corretta pianificazione urbanistica e territoriale.*

*In tal senso sono in fase attuativa le misure contenute nel Piano di gestione rischio alluvione vigente; quelle strutturali sono state inserite nella piattaforma ministeriale Rendis (Repertorio nazionale interventi di difesa del suolo) al fine di ottenere finanziamenti statali.*

#### **In merito si propongono le seguenti osservazioni**

Si ritiene importante, fondamentale ed essenziale ai fini del miglioramento della sicurezza del Territorio la creazione ed il coordinamento da parte della Regione del Sistema Rendis che potrebbe divenire strumento essenziale per ottenere investimenti statali al fine di risolvere le problematiche più urgenti sul territorio metropolitano.

Gli Uffici della CMTO, come già avviene attualmente, partecipano attivamente al Tavolo Tecnico per il coordinamento delle risorse disponibili.

Occorre sottolineare che si ritiene essenziale che possano trovare inserimento in Rendis proposte di interventi anche legati alle infrastrutture stradali, che sono strutture essenziali ai fini di Protezione Civile, ma che sono soggette ai più svariati eventi dannosi dovuti sia ad eventi meteo straordinari, a movimenti di versante, a fenomeni dannosi dovuti a dinamica torrentizia / fluviale, a carattere, natura ed estensione molto più ampi di quelli legati alla singola infrastruttura stessa.

Inoltre, oltre al Sistema Rendis, è essenziale che la Regione Piemonte su questa specifica materia garantisca maggiori fondi finanziari per risolvere le principali problematiche legate agli eventi alluvionali degli ultimi anni sulla rete infrastrutturale della CMTO (vedasi ad esempio ultima Alluvione 2016 nelle zone del Pinerolese), per i quali sussistono ancora criticità non risolte.

### **3.5 ISTRUZIONE, CULTURA E SPORT**

*Quest'Area di governo include tutte le politiche finalizzate in generale a favorire lo sviluppo culturale, a sostenere il patrimonio museale e l'offerta di spettacoli e a supportare il sistema dell'istruzione e quello dello sport*

*Missione: Istruzione e diritto allo studio*

*Amministrazione, funzionamento ed erogazione di istruzione di qualunque ordine e grado per l'obbligo formativo e dei servizi connessi (quali assistenza scolastica, trasporto e refezione), inclusi gli interventi per l'edilizia scolastica*

**Programma: Edilizia Scolastica** Rif.to pag 93 del Documento

*La Regione attua i propri interventi attraverso Piani e Programmi annuali e/o triennali finalizzati a:* ➤ *adeguamento del patrimonio edilizio scolastico esistente alle norme vigenti in materia di sicurezza (adeguamento sismico, eliminazione rischi strutturali e non strutturali), agibilità, igiene, contenimento energetico, rimozione amianto e materiali pericolosi nonché alle normative regionali integrative;*  
*recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio scolastico esistente, con particolare* ➤ *riguardo agli edifici aventi valore storico-monumentale ed ambientale;* ➤ *riconversione funzionale di immobili da adibire ad uso scolastico;* ➤ *realizzazione nuovi edifici scolastici e completamento e/o ampliamento strutture scolastiche esistenti ai fini della razionalizzazione della rete delle strutture o per rispondere a specifiche esigenze didattiche, alla luce anche del trend demografico cui più sopra si è fatto cenno. ©*

#### **In merito si propongono le seguenti osservazioni**

La CMTO è interessata per quanto riguarda la partecipazione a Bandi finanziari (Bando Edilizia Scolastica 2018-2020) oltre a eventuali intese ed Accordi di Programma *ad hoc*.

Occorre sottolineare che il tema dell'Edilizia scolastica è stato inserito tra i più importanti a livello Nazionale e a livello Regionale; occorre che i finanziamenti vengano

- resi disponibili e garantiti con tempi certi;
- siano garantiti per programmazioni pluriennali al fine di dare continuità agli investimenti e consentire pianificazioni a lungo periodo;
- siano semplificate le metodologie per l'accesso agli stessi.

*Programma Sport e Tempo libero - Rif.to pag 98 del Documento*

**In merito si propongono le seguenti osservazioni**

La CMTO da sempre incentiva con proprio Regolamento interno l'utilizzo di proprie strutture, soprattutto all'interno degli edifici scolastici in proprietà, mettendo a disposizione per associazioni sportive e ragazzi gli spazi disponibili (soprattutto palestre ...) a condizioni agevolate, incentivando così la diffusione della cultura sportiva tra i giovani.

Sarebbe auspicabile che la Regione Piemonte partecipasse finanziariamente tramite contributi anche al nostro Ente al fine di consentire il mantenimento di tale attività, aumentando la qualità della stessa.

### **3.6 LOGISTICA E TRASPORTI**

*Missione Trasporti e diritto alla mobilità*

*Amministrazione, funzionamento e regolamentazione delle attività inerenti la pianificazione, la gestione e l'erogazione di servizi relativi alla mobilità sul territorio, incluse le attività di supporto alla programmazione, al coordinamento e al monitoraggio delle relative politiche e gli interventi che rientrano generalmente nell'ambito della politica regionale unitaria in materia di trasporto, diritto alla mobilità e logistica delle merci.*

**Programma: POLITICA REGIONALE UNITARIA PER I TRASPORTI E IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ** Rif.to pag 103 del Documento

*Obiettivi*

contributo alla definizione degli interventi infrastrutturali sul sistema dei trasporti e della logistica di competenza statale (RFI, ANAS, Concessionarie Autostradali, Aeroporti, Infrastrutture strategiche) e regionale (SFM, reti viarie, ferroviarie, ciclabili, navigabili, aeroportuali); programmazione e attuazione di investimenti finalizzati alla messa in sicurezza della rete viaria, per rispondere alle esigenze di migliorare la qualità delle reti infrastrutturali e dei conseguenti impatti sulla circolazione e sull'ambiente; ©

**In merito si propongono le seguenti osservazioni**

La CMTO è coinvolta soprattutto su due grosse tematiche attualmente in *stand by*: la questione relativa alla nazionalizzazione di parte della rete e sul tema relativo al Rinnovo delle Concessioni delle tratte Autostradali. Occorre su tali temi proseguire il confronto già avviato su più tavoli istituzionali

Ai fini della Sicurezza dei Trasporti e di una politica Regionale Unitaria, si sollecita l'attivazione a livello regionale, al fine di un coordinamento unico dei procedimenti in capo alle singole Province, di un tavolo per la creazione di una

piattaforma digitale unica per la gestione delle autorizzazioni amministrative e tecniche dei Mezzi Eccezionali, anche alla luce degli ultimi eventi occorsi di rilevanza pubblica.

*Programma VIABILITÀ E INFRASTRUTTURE STRADALI* Rif.to pag 107 del Documento

*Obiettivi*

- *sviluppo della rete strategica e delle connessioni secondarie e terziarie ai corridoi TEN-T e alla rete ANAS e autostradale;*
- *realizzazione di interventi finalizzati alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria esistente, in raccordo con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti tramite specifici Accordi e Convenzioni, volti ad affrontare in maniera sinergica con i soggetti proprietari delle reti viarie (Province, Comuni e ANAS) la messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente;*
- *fluidificazione del traffico e risoluzione di punti critici della rete di interesse regionale e provinciale, attraverso l'adeguamento delle infrastrutture;*
- *riduzione dell'incidentalità stradale in ambito urbano ed extraurbano, mediante la realizzazione degli interventi e azioni per la sicurezza stradale e gestione del sistema informativo;*
- *avvio di un piano investimenti pluriennale per le manutenzioni straordinarie per la cura e la sicurezza delle strade. Il tema della valorizzazione del patrimonio esistente si traduce nelle priorità assegnata agli obiettivi di sicurezza, qualità ed efficientamento delle infrastrutture;*
- *interventi per la messa in sicurezza della rete ciclabile tramite programmi di intervento concordati con gli EELL;*
- *contributo alla revisione ed al completamento dell'attuale rete autostradale in Piemonte, nel rispetto delle indicazioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, attraverso il confronto con i territori interessati, al fine di garantire adeguate condizioni per le ricadute territoriali degli investimenti e per gli impatti sui sistemi locali;*
- *completamento del Progetto Infomobilità Trasporti, inerente agli aspetti legati alla sensoristica sul campo ed alla diffusione di pannelli a messaggio variabile (VMS) sulla rete stradale di interesse regionale, che consentirà la piena operatività della centrale operativa regionale.*

**In merito si propongono le seguenti osservazioni**

Come indicato al paragrafo precedente in tema di sviluppo delle infrastrutture viarie a livello regionale, la CMTo è coinvolta principalmente sulle due grosse tematiche attualmente in *stand by*: la questione relativa alla nazionalizzazione di



parte della rete stradale regionale e provinciale e sul tema della Concessione delle Autostrade. Occorre su tali temi proseguire il confronto già avviato su più tavoli istituzionali

Ai fini della Sicurezza dei Trasporti e di una politica Regionale Unitaria, si sollecita l'attivazione a livello regionale, al fine di un coordinamento unico dei procedimenti in capo alle singole Province, di un tavolo per la creazione di una piattaforma digitale unica per la gestione delle autorizzazioni amministrative e tecniche dei Mezzi Eccezionali, anche alla luce degli ultimi eventi occorsi di rilevanza pubblica.

Si sollecita e si richiede l'attivazione di Bandi e finanziamenti relativi per Piani specifici relativi al tema della Sicurezza Stradale, come già avvenuto in passato.

Si sollecita a provvedere in tempi certi a giungere alla firma delle Convenzioni per la ripartizione dei 45 Milioni, ripartizione a cui le Province Piemontesi avevano già dato proprio assenso. Su tale tema, si richiede che vengano garantiti finanziamenti di manutenzione straordinaria e di sviluppo della rete avente carattere pluriennale, al fine di poter programmare compiutamente le risorse rese disponibili

Occorre che il sistema relativo alla sensoristica e messaggistica viaria, richiamato nel Programma, sia coordinato a livello regionale per implementare anche quello provinciale già esistente e di prossima estensione.

Al fine di garantire un miglioramento generale della gestione della rete infrastrutturale, sarebbe infine auspicabile che la Regione Piemonte provvedesse a garantire finanziamenti per la realizzazione, ammodernamento e digitalizzazione del Catasto Strade e Ponti delle infrastrutture di carattere Provinciale.

### **Finanze e tributi:**

Si propone di stipulare una convenzione fra la Regione Piemonte, la Città metropolitana di Torino e le Province piemontesi *per l'interscambio fra le banche dati tributarie per la collaborazione nell'attività di controllo della tassa automobilistica regionale, dell'imposta provinciale di trascrizione e di altre entrate.*

Scopo di tale convenzione è rendere più efficace ed efficiente la lotta alla potenziale elusione ed evasione in materia di tributi locali connessi al trasporto su gomma.

Il primo livello di interazione potrebbe essere anche solo quello dello **scambio gratuito delle banche dati/accesso fra l'imposta provinciale di trascrizione (IPT) e la Tassa automobilistica regionale**. In seguito, si potrebbe realizzare un unico cruscotto di governo fiscale che contenga tutte le informazioni



inerenti l'assolvimento dei diversi tributi locali connessi al trasporto su gomma (occorre infatti ricordare tali tributi possiedono almeno due informazioni oggettive in comune: la targa del veicolo e il codice fiscale del proprietario).

Si segnala che nel 2015 la Città metropolitana di Torino ha già stipulato con l'Agenzia delle Entrate - Direzione Regionale del Piemonte, la Guardia di Finanza, il Comando Provinciale Torino e il Comune di Torino un protocollo d'intesa per la collaborazione e lo scambio di informazioni utili alle rispettive attività di competenza e per il contrasto all'evasione fiscale. E' quindi possibile sin d'ora, ad esempio, trasmettere alla Regione Piemonte gli elenchi dei soggetti riconosciuti disabili (quindi in oggettiva esenzione impositiva al momento dell'acquisto del veicolo registrato al PRA) che però hanno poi successivamente rivenduto il veicolo prima dello scadere dei due anni successivi all'acquisto (comma . 37, art. 1 L. 27-12-2006 n. 296).

In materia di tributi propri locali connessi al trasporto su gomma, si riscontrano tre tipologie di tassazione:

- la tassa automobilistica regionale, che ha come soggetto passivo il residente intestatario di un veicolo in Regione Piemonte;
- l'imposta provinciale di trascrizione, che ha come soggetto passivo l'acquirente di un veicolo iscritto o trascritto al PRA territorialmente competente (per CMTO, Torino);
- l'imposta provinciale sul premio assicurativo pagato per la responsabilità civile di un veicolo circolante (RCAuto), che ha come soggetto passivo il proprietario di un veicolo iscritto o trascritto al al PRA territorialmente competente (per CMTO , Torino).

Tutti questi tributi hanno il difetto di avere un base imponibile (il veicolo circolante) che per definizione è "mobile" e può quindi facilmente essere oggetto di facili manovre fiscali elusive (immatricolazione in una provincia/regione con tariffe più agevolate, ma circolazione del veicolo in un'altra provincia/regione dove, magari, ha effettivamente residenza/sede legale l'acquirente); può essere il caso ad esempio delle "flotte aziendali.

A conferma dell'esistenza di tale fenomeno di "turismo fiscale" si riportano due esempi:

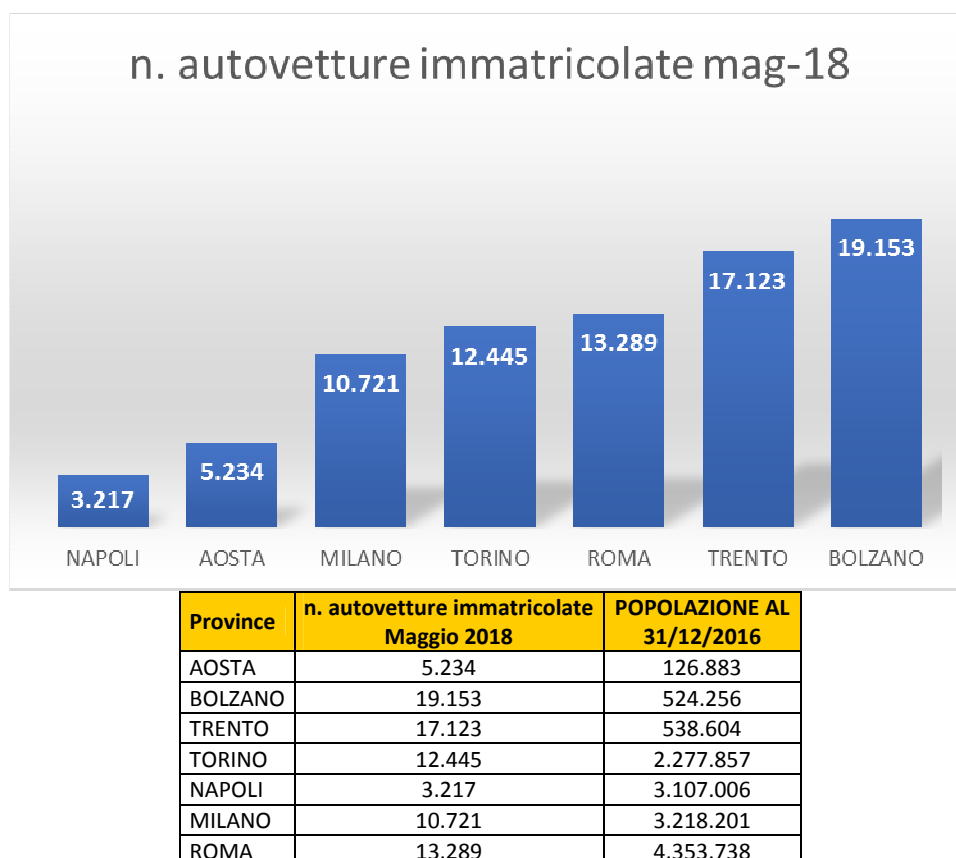
Rapporto fra veicoli e intera popolazione (al 31/12/2016) in alcune Regioni

italiane e nelle province autonome:

REGIONI	POPOLAZIONE AL 31/12/2016	VEICOLI	Rapporto n. veicoli per ogni abitante
Piemonte	4.392.526	3.843.133	0,87
Valle d'Aosta	126.883	238.856	<b>1,88</b>
Lombardia	10.019.167	7.964.952	0,79
Trentino A.A.	1.062.860	1.346.350	<b>1,26</b>
Lazio	5.898.124	4.890.120	0,82
Campania	5.839.084	4.495.724	0,76

Fonte: ISTAT - Bollettino mensile, ACI - Statistiche automobilistiche

Il numero delle sole autovetture immatricolate nel mese di maggio 2018 nelle principali Città metropolitane e quelle immatricolate nelle Province autonome e Regioni a statuto speciale



fonte UNRAE con dati del Ministero delle infrastrutture e trasporti

La proposta è quindi quella di ipotizzare una “cabina di regia” fra Enti territoriali per mirate manovre fiscali agevolative, tali da poter pensare di attrarre contribuenti nel territorio regionale.

**Questione del tributo e contributo in discarica:**

Con propria Deliberazione la Giunta Regionale (6 luglio 2018, n. 31-7186) ha adottato i criteri per la determinazione di misure compensative in favore dei Comuni interessati dall’impatto ambientale determinato dalla presenza di impianti, diversi delle discariche, che effettuano operazioni di smaltimento di rifiuti pericolosi e determinazione dell’entità delle misure ai sensi dell’articolo 49, comma 1, lettere h) ed i) della Legge Regionale 26 aprile 2000, n. 44:

**DALLA LETTURA DEL DOCUMENTO PARE CHE LE PROVINCE/CITTÀ METROPOLITANE NON SIANO RICOMPRESSE.**

La questione riguarda il tributo e contributo in discarica.

Qui di seguito, si propone un prospetto con i conteggi, per quanto concerne la CMT0, ai fini della migliore comprensione della problematica:

Anno	Competenza	Bilancio iniziale LR 1/2018 (*)-A	Bilancio variato ad inizio giugno LR 4/2018 (**)-B	Bilancio assestamento a luglio LR 7/2018 (***)-C	Differenza (C-B) (****)
2018	IV TRIM 2017	550.000,00	550.000,00	Incasso 576.438,61	
2018	I TRIM 2018	550.000,00	550.000,00	Incasso 508.404,97	
2018	II TRIM 2018	0,00	575.000,00	Previsione 495.156,42	
2018	III TRIM 2018	0,00	575.000,00	0,00	
	<b>Totale anno 2018</b>	<b>1.100.000,00</b>	<b>2.250.000,00</b>	<b>1.580.000,00</b>	<b>-670.000,00</b>

Anno	Competenza	Bilancio iniziale LR 1/2018 (*)-A	Bilancio variato ad inizio giugno LR 4/2018 (**)-B	Bilancio assestamento a luglio LR 7/2018 (***)-C	Differenza (C-B) (****)
2019	IV TRIM 2018	0,00	550.000,00	0,00	
2019	I TRIM 2019	0,00	0,00	0,00	
2019	II TRIM 2019	0,00	0,00	0,00	
2019	III TRIM 2019	0,00	0,00	0,00	
	<b>Totale anno 2019</b>	<b>0,00</b>	<b>550.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-550.000,00</b>

(\*) *L.R. 10 gennaio 2018, n. 1 - art. 37, comma 1, lettera d*), abroga la legge regionale 24 ottobre 2002, n. 24 (Norme per la gestione di rifiuti), ad eccezione dell'articolo 16 che resta in vigore fino al 31 marzo 2018.

(\*\*) *L.R. 5 aprile 2018, n. 4 - art. 39, comma 1*, modifica l'art. 37 c, 1 let. d) della LR 1/2018 spostando la data di rimanenza in vigore dell'art. 16 al 31 dicembre 2018.

(\*\*\*) *L.R. 28 giugno 2018, n. 7 - art. 39, comma 1*, Art. 17 - La lettera d) del comma 1 dell'articolo 37 della legge regionale 10 gennaio 2018, n. 1 (Norme in materia di gestione dei rifiuti e servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani e modifiche alle leggi regionali 26 aprile 2000, n. 44 e 24 maggio 2012, n. 7) è sostituita dalla seguente: "d) la legge regionale 24 ottobre 2002, n. 24 (Norme per la gestione dei rifiuti)."; art. 23 - L'articolo 39 della legge regionale 5 aprile 2018, n. 4 è abrogato.

(\*\*\*\*) L'abrogazione decorre dalla data in vigore della legge, come anche confermato via email dal Dirigente Settore Servizi Ambientali Regione Piemonte; essendovi nel secondo trimestre ancora due giorni (29-30) in via prudenziale la stima non viene parametrata a tutto il trimestre, ma tiene

conto dell'effettivo incassato nei due trimestri precedenti (la somma viene poi arrotondata per difetto).

**Incasso CMTO per i successivi anni:**

Per i successivi anni l'importo viene azzerato, con una **conseguente perdita di gettito di 2.200.000,00 euro all'anno.**

Anche in considerazione della significatività del predetto importo per le finanze della CMTO, sarebbe auspicabile che, per ragioni di opportunità nonché per esigenze di parità di trattamento, la Regione Piemonte prevedesse misure compensative, come quelle previste per i Comuni, **anche per la CMTO**, interessata dallo stesso impatto ambientale determinato dalla presenza di impianti, diversi delle discariche, che effettuano operazioni di smaltimento di rifiuti pericolosi e determinazione dell'entità delle misure ai sensi dell'articolo 49, comma 1, lettere h) ed i) della Legge Regionale 26 aprile 2000, n. 44.

Nel rimettere alla Vs. Cortese Attenzione le suesposte osservazioni in merito alla Proposta di deliberazione n. 335 "*Documento di economia e finanza regionale (DEFER) 2019-2021*", si ringrazia per l'attenzione e si rimane a disposizione per ogni ulteriore indicazione.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Vicesindaco Metropolitano

Marco Marocco