

POLITICHE PER LA MOBILITA' E LE INFRASTRUTTURE

Anna Traniello Gradassi

1. LE POLITICHE PER LA MOBILITÀ, IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, LE OPERE IDRAULICHE, LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE, PORTI E AEROPORTI, RETI TELEMATICHE, PROTEZIONE CIVILE.

1.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

In materia di trasporto pubblico locale (TPL), la legge regionale 22 giugno 2020, n. 41 (Emergenza COVID-19. Istituzione del fondo speciale regionale per il comparto TPL “Fondo COVID-19 TPL”. Disposizioni per il versamento dei contributi di estrazione di cui alla l.r. 35/2015), prevede l’istituzione del Fondo speciale regionale definito “Fondo COVID-19 TPL” a supporto del comparto del trasporto pubblico locale, con la finalità di contenere gli effetti negativi dell’emergenza epidemiologica da COVID-19 sia in termini di minori entrate per la diminuzione del numero degli utenti, sia per la necessità di adottare misure di contrasto alla diffusione del virus da parte dei gestori del servizio di TPL.

Le risorse del fondo sono utilizzate per mitigare l’impatto dei prevedibili mancati ricavi complessivi da traffico, sopportati dalle aziende che espletano il servizio di TPL.

All’articolo 3 si prevede che l’erogazione delle risorse che determinano il Fondo COVID-19 TPL avvenga nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

La legge si colloca in un contesto nazionale in cui il servizio di trasporto pubblico costituisce un nodo fondamentale per il funzionamento del sistema economico, e il suo sviluppo concorre a determinare la dinamica economica del territorio.

Il Governo ha riconosciuto, fin dal primo decreto “Cura Italia”, il servizio di trasporto pubblico locale quale ambito particolarmente colpito dall’epidemia di COVID-19.

La legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, all’articolo 92 comma 4-bis, stabilisce che “al fine di contenere gli effetti negativi dell’emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020. Le disposizioni del presente comma non si applicano al trasporto

ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi.”

Le Regioni hanno proposto al Governo la costituzione di un fondo speciale per indennizzare i danni delle imprese di trasporto.

Con il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), all'articolo 200 “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”, viene disciplinato tale aspetto prevedendo che “al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.”

Nei mesi dell'emergenza sanitaria le Aziende del settore TPL, gomma ferro e nave, hanno subito e stanno subendo un impatto forte in termini finanziari ed in particolare in termini di mancati ricavi conseguenti al forte calo dell'utenza, anche pari in alcune fasi all'80%.

In questo contesto, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori del servizio di trasporto pubblico locale, in considerazione dell'eccezionalità e grave emergenza in atto nel territorio regionale, che richiede misure straordinarie ed efficaci, la legge regionale 41/2020 istituisce un Fondo speciale regionale definito “Fondo COVID-19 TPL” a supporto del comparto del trasporto pubblico locale.

L'intervento sui mancati ricavi e l'erogazione delle risorse alle Aziende di trasporto del TPL costituiscono una misura di carattere straordinario ed eccezionale.

È importante evidenziare che la Commissione europea ha definito principi e condizioni fondamentali con il “Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19”, che permette la concessione degli aiuti in esso previsti fino al 31 dicembre 2020 (salvo eventuali proroghe) e previa autorizzazione della Commissione stessa, dove il sistema dei trasporti è contemplato. Tali principi sono stati ribaditi mediante l'approvazione di plurime proposte di notifica avanzate dagli Stati membri, destinate a permettere l'erogazione di aiuti compatibili di entità superiore ai limiti previsti dal Temporary Framework, per combattere gli effetti prodotti dal Covid-19.

Con l'articolo 8 della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 98 (Legge di stabilità per l'anno 2021), è stato modificato l'articolo 102 della legge regionale

65/2010 per dare coerenza al contesto attuale nel quale la Regione Toscana, sulla base delle previsioni del regolamento (CE) 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, e specificamente dell'articolo 5, comma 5, prosegue nella gestione unitaria del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) fino all'avvio del nuovo affidamento del servizio.¹

1.2 IL CIRCUITO AUTOMOBILISTICO DI SCARPERIA E SAN PIERO

La Legge regionale 22 giugno 2020, n. 42 (Disposizioni sul circuito automobilistico e motociclistico situato nel Comune di Scarperia e San Piero. Precisazioni normative. Modifiche alla l.r. 48/1994), detta alcune precisazioni e modifiche alla legge regionale 48/1994 (Norme in materia di circolazione fuori strada dei veicoli a motore), in seguito alle modifiche già introdotte dalla legge regionale 2/2020, intervenuta a disciplinare il circuito automobilistico e motociclistico situato nel Comune di Scarperia e San Piero.

La legge regionale è stata approvata allo scopo di venire incontro alle osservazioni con cui il Governo aveva impugnato la legge regionale 2/2020. Il ricorso proposto dal Governo avverso la legge regionale 2/2020, in sintesi, rilevava l'incostituzionalità:

- a) dell'articolo 8 bis, comma 2 della legge regionale 48/1994 (inserito dalla l.r. 2/2020), in quanto tale disposizione non prevede il coinvolgimento dei comuni interessati nel corso del procedimento di autorizzazione delle attività motoristiche e automobilistiche che si svolgono nell'autodromo;
- b) dell'articolo 8 bis, comma 2 della legge regionale 48/1994 (inserito dalla l.r. 2/2020), in quanto non prevede che sia elaborato dal comune competente un piano di monitoraggio delle emissioni sonore nel corso dello svolgimento delle

¹ Questa, la formulazione dei commi 2 e 2 bis dell'articolo 102 della l.r. 65/2010 a seguito delle modifiche:

“2. Fatti salvi gli atti della gara regionale per l'affidamento del servizio di cui all'articolo 90 e tutte le determinazioni preliminari della gara stessa intercorse con gli enti locali, fino al suddetto affidamento le competenze di gestione del servizio di TPL sono esercitate dalla Regione sull'intero ambito regionale, in applicazione dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, secondo i seguenti criteri:

- a) individuazione della rete dei servizi per ciascun ambito provinciale a partire dalla rete esistente al 1° gennaio 2018;
- b) assegnazione alla Regione della quota di risorse previste dagli enti locali e da questi destinate alla copertura dei servizi di trasporto nella misura stabilita per l'anno 2017, per l'esercizio dei servizi di cui alla lettera a);
- c) applicazione del sistema tariffario approvato dall'intesa della Conferenza regionale dei servizi minimi del 25 maggio 2012 e dai successivi perfezionamenti della stessa, a partire dal 1° luglio 2018.

2 bis. La Regione assicura, per ciascun ambito territoriale provinciale, una quota pari all'80 per cento delle risorse regionali destinate alla copertura dei servizi minimi di cui all'intesa. La restante quota del 20 per cento delle risorse è assegnata a ciascun ambito territoriale solo a seguito dell'adesione ai criteri di cui al comma 2.”

attività motoristiche e automobilistiche che si svolgono nell'autodromo, assicurando il coinvolgimento dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana (ARPAT);

- c) dell'articolo 8 bis, comma 3 della legge regionale 48/1994 (inserito dalla l.r. 2/2020), in quanto fissa una durata delle attività fino a duecentottanta giorni continuativi su base annua, reputando tale durata eccessiva e sproporzionata rispetto alla normativa statale di riferimento;
- d) dell'articolo 8 bis, comma 4 della legge regionale 48/1994 (inserito dalla l.r. 2/2020), in quanto, a parere del Governo, tale disposizione si pone in contrasto con le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 304/2001², che prevede le fasce in cui si devono svolgere le attività motoristiche.

Ebbene, la legge regionale 42/2020 modifica tutte le disposizioni oggetto di impugnativa e, per tale via, si adegua a quanto rilevato dal Governo nel ricorso presentato alla Corte costituzionale.

Ciò anche allo scopo di chiarire che l'intento del legislatore regionale non era quello di disattendere la normativa statale di riferimento, ma era quello di porre limiti e regole per il rilascio delle autorizzazioni comunali allo svolgimento delle attività motoristiche nell'ambito del circuito automobilistico del Mugello.

Con sentenza della Corte costituzionale 3/2021, ampiamente illustrata nel paragrafo relativo all'ambiente, ed a cui si rinvia per una più approfondita lettura della vicenda, è stata dichiarata la cessazione della materia del contendere in ordine alle questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 3 della legge della Regione Toscana 3 gennaio 2020, n. 2 (Disposizioni sul circuito automobilistico e motociclistico situato nel Comune di Scarperia e San Piero. Modifiche alla l.r. 48/1994 e alla l.r. 89/1998), nella parte in cui introduce i commi 2 e 4 dell'articolo 8-bis della legge della Regione Toscana 27 giugno 1994, n. 48 (Norme in materia di circolazione fuori strada dei veicoli a motore), nonché la cessazione della materia del contendere in ordine alle questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 3 della legge regionale Toscana 2 del 2020, nella parte in cui introduce il comma 3 dell'articolo 8-bis della legge regionale Toscana 48 del 1994, limitatamente all'inciso "e non possono essere previste per più di duecentottanta giorni annui di attività continuativa."

Sono dichiarate non fondate le residue questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 3 della legge regionale Toscana n2 del 2020, nella parte in cui introduce il comma 3 dell'articolo 8-bis della legge regionale Toscana 48 del 1994, promosse, in riferimento agli articoli 3, 32 e 117, terzo comma, della Costituzione.

² Decreto del Presidente della Repubblica 3 aprile 2001, n. 304 (Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995, n. 447).

1.3 LA PROTEZIONE CIVILE

La legge regionale 25 giugno 2020, n. 45 (Sistema regionale della protezione civile e disciplina delle relative attività), costituisce il punto di arrivo di un percorso iniziato a gennaio 2018, con l'approvazione a livello statale del codice della Protezione civile.

Il decreto legislativo del 2 gennaio 2018, n. 1 (Codice di protezione civile), emanato in attuazione della legge 6 marzo 2017, n. 30 (Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale della protezione civile), ha posto in essere una attività di ricognizione, riordino, coordinamento, modifica e integrazione delle disposizioni legislative vigenti che disciplinano il servizio nazionale della protezione civile e le relative funzioni.

Il codice interviene in un ambito di legislazione concorrente (articolo 117 della Costituzione) e introduce rilevanti novità.

Nell'ottica del mutato quadro istituzionale, tenuto conto anche della legge regionale 22/2015, relativa al riordino delle funzioni provinciali, in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni), la legge regionale 45/2020 mira ad adeguare anche la normativa regionale al nuovo assetto organizzativo e di funzioni.

La nuova organizzazione del sistema di protezione civile regionale ha un notevole impatto sotto il profilo organizzativo, dove emerge una necessaria rivalutazione del ruolo della Regione, e anche sotto il profilo procedurale, considerata, in quest'ultimo caso, l'indispensabile semplificazione delle procedure medesime, come richiesto dal Codice.

In coerenza con il Codice, l'attività di protezione civile è individuata come funzione di coordinamento espresso ai diversi livelli territoriali, con la distinzione, più marcata rispetto al passato, tra responsabilità di indirizzo politico (Presidente del Consiglio dei ministri, Presidente della Giunta regionale, Sindaco e Sindaco metropolitano) ed azione amministrativa, tecnico e operativa diretta (Dipartimento di Protezione civile, Uffici regionali, dei comuni, etc.).

L'attività di pianificazione, anche regionale, assume un ruolo centrale e comporta il coinvolgimento di tutti gli attori del sistema, sino al singolo cittadino. La pianificazione prevista è una vera pianificazione di protezione civile che racchiude in sé tutte le attività: previsione, prevenzione, gestione e superamento delle emergenze.

Si inserisce la previsione, nel Codice, di una forma operativa e funzionale denominata "ambito territoriale e organizzativo ottimale", che in sostanza prevede l'aggregazione di più comuni sulla base delle valutazioni di pianificazione per l'esercizio della funzione di protezione civile.

L'individuazione di tali ambiti è attribuita dal Codice alle Regioni, previa adozione di apposita direttiva di dettaglio del Dipartimento di Protezione civile.

L'articolato prevede, ove possibile, il rinvio della disciplina di dettaglio di alcune fattispecie all'adozione di successivi atti da parte della Giunta regionale. Tale impostazione è correlata alla circostanza per cui diverse disposizioni del Codice prevedono l'adozione, da parte del Dipartimento competente, di specifiche direttive, in attuazione dell'articolo 15 del medesimo, direttive alle quali, se necessario, occorrerà uniformarsi: pertanto, lo strumento deliberativo è stato ritenuto a tal fine il più idoneo, anche in attuazione del principio di semplificazione sancito all'articolo 6, comma 1, lettera e) del Codice.

In particolare: la Giunta regionale con deliberazione, nell'ambito del piano regionale di protezione civile e nel rispetto delle competenze ordinariamente spettanti a ciascuna amministrazione, definisce le modalità di svolgimento delle seguenti attività: a) attività di previsione e prevenzione dei rischi; b) attività di gestione e superamento dell'emergenza, con particolare riferimento all'attività di segnalazione degli interventi ed a quella di ricognizione dei fabbisogni a seguito di un evento; l'individuazione degli ambiti territoriali e organizzativi ottimali è definita ed approvata, su proposta della Giunta regionale, con deliberazione del Consiglio regionale. La deliberazione del Consiglio regionale costituisce parte del piano regionale di protezione civile; l'articolo 6, comma 3, dispone che la parte tecnico operativa del piano è approvata dalla Giunta regionale con una o più deliberazioni; l'articolo 28 stabilisce i termini per l'adozione di deliberazioni ivi indicate; la Giunta regionale, con deliberazione, disciplina il funzionamento del Comitato del volontariato di protezione civile regionale (articolo 14, comma 3); la Giunta regionale, con deliberazione, disciplina l'erogazione dei contributi regionali per il potenziamento della capacità operativa, il miglioramento della preparazione tecnica, nonché lo sviluppo della resilienza delle comunità, tenuto conto delle risorse regionali disponibili e dei criteri approvati dal Dipartimento di protezione civile, ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del Codice; la Giunta regionale, con deliberazione, individua: a) il logo identificativo della protezione civile della Regione e le relative modalità di utilizzo e integrazione con gli elementi identificativi delle altre componenti del servizio nazionale della protezione civile; b) i segni distintivi della colonna mobile regionale di protezione civile (articolo 20, comma 2); a seguito della dichiarazione dello stato di mobilitazione regionale, la Giunta regionale, con deliberazione da adottarsi entro trenta giorni dal decreto di mobilitazione straordinaria del sistema regionale, al fine di fronteggiare lo stato di mobilitazione regionale, può individuare: a) l'assegnazione di finanziamenti relativamente alle spese sostenute dalle componenti e strutture operative mobilitate, nei limiti delle risorse disponibili sul bilancio regionale, nonché la modalità di rendicontazione delle stesse; b) eventuali ed ulteriori iniziative da assumere (articolo 23, comma 3).

L'iter della legge è stato abbastanza complesso. Un tavolo tecnico, appositamente costituito, ha analizzato oltre ai profili tecnici anche le osservazioni

svolte durante le consultazioni. In questa fase sono state apportate anche una serie di modifiche a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 4/2020³, correttivo del precedente decreto in materia di protezione civile e con un'integrazione relativa agli aiuti di Stato. Il testo risultante dal tavolo tecnico, con tutti i dati in esso esaminati, è stato illustrato più volte in commissione ed è stato oggetto di diverse modifiche, sostanziali e di drafting; infine il testo approvato dalla commissione all'unanimità, è stato profondamente rivisitato rispetto a quello originariamente presentato.

Sotto il profilo della tecnica legislativa è di interesse l'articolo 6⁴ rubricato "Piano regionale di protezione civile". Si era infatti presentato il problema di conciliare la leggibilità e chiarezza della legge con la necessità di determinatezza dei contenuti. Non era possibile infatti evitare un numero eccessivo di rinvii interni, in quanto indispensabili per la determinatezza del contenuto precettivo. La soluzione, rispondente allo spirito delle buone tecniche legislative, è stata trovata elencando i rinvii ed aggiungendo, accanto a ciascuno di essi, alcune parole che potessero "descrivere" l'oggetto o il contenuto del rinvio allo scopo di evitare il cosiddetto "titolo muto", la determinatezza del contenuto è assicurata dal richiamo al numero dell'articolo e, in alcuni casi, dei commi.

³ Decreto legislativo 6 febbraio 2020, n. 4 (Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1 recante "Codice della protezione civile").

⁴ Articolo 6 "Piano regionale di protezione civile".

"1. Il piano regionale di protezione civile, di seguito denominato "piano", rappresenta lo strumento tecnico-operativo principale mediante il quale si esplica l'attività di cui all'articolo 2 del Codice e si individuano gli elementi strategici minimi ed indispensabili per consentire l'azione di soccorso, secondo le modalità specificate dagli indirizzi nazionali sulla pianificazione, con particolare riguardo alla struttura del livello territoriale di riferimento, all'inquadramento del territorio, all'individuazione di rischi e scenari ed al modello di intervento.

2. Il piano è composto dalla deliberazione del Consiglio regionale di cui all'articolo 5, contenente le scelte strategiche relative all'individuazione degli ambiti territoriali ottimali e da una parte tecnico-operativa.

3. La parte tecnico-operativa del piano è approvata dalla Giunta regionale con una o più deliberazioni disciplinate nei seguenti articoli:

- a) articolo 4, comma 2, relativo alla disciplina delle attività di protezione civile;
- b) articolo 7, comma 3, relativo agli indirizzi per i piani provinciali di ambito e comunali di protezione civile;
- c) articolo 11, comma 1, relativo alla formazione e sensibilizzazione;
- d) articolo 12, comma 4, relativo al volontariato regionale della protezione civile;
- e) articolo 18, comma 3, relativo alla struttura regionale della protezione civile;
- f) articolo 19, comma 3, relativo alla colonna mobile regionale;
- g) articolo 23, comma 5, relativo allo stato di mobilitazione regionale;
- h) articolo 24, comma 8, relativo allo stato di emergenza regionale;
- i) articolo 25, comma 2, relativo allo stato di emergenza locale;
- j) articolo 27, comma 3, relativo agli interventi per la ripresa delle normali condizioni di vita nelle aree colpite da eventi calamitosi.

4. È garantito un processo partecipato dei cittadini, in attuazione dell'articolo 18, comma 2, del Codice, secondo le modalità individuate dalla direttiva di cui al medesimo articolo

1.4 GLI SBARRAMENTI DI RITENUTA

La legge regionale 4 giugno 2020, n. 33 (Gestione della sicurezza da rischio nivologico e dichiarazione di immunità dal pericolo di valanga. Modifiche alla l.r. 93/1993 e alla l.r. 39/2009. Invasi ed opere esistenti. Sanzioni. Modifiche alla l.r. 64/2009), contiene alcune modifiche alla legge regionale 93/1993, sugli impianti da sci, alla legge regionale 39 /2009, contenente la nuova disciplina del consorzio Lamma, e alla legge regionale 64/2009 sugli sbarramenti di ritenuta.

In particolare, nel capo I, sono contenute alcune disposizioni (articoli 1, 2 e 3) volte a recepire nell'ordinamento regionale le funzioni attribuite alla Regione dall'articolo 7, comma 6, lettera b), del decreto ministeriale 4 agosto 1998, n. 400 (Regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di persone), chiarendo, sul punto, l'assetto delle competenze successivamente al riordino delle funzioni attuato con la legge regionale 22/2015.

La suddetta norma statale, infatti, come novellata dal decreto ministeriale 5 dicembre 2003, n. 392 (Regolamento concernente modifica dell'articolo 7 del D.M. 4 agosto 1998, n. 400 del Ministero dei trasporti e della navigazione, recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinati al trasporto di persone), attribuisce alla Regione l'approvazione di un piano della gestione della sicurezza da rischio nivologico, nonché la verifica e l'approvazione della dichiarazione di immunità dal pericolo di valanga, ovvero dell'efficacia degli interventi proposti.

Si procede pertanto alla modifica dell'articolo 5 della legge regionale 13 dicembre 1993, n. 93 (Norme in materia di piste e impianti a fune ad esse collegati), mediante l'aggiunta di un comma con il quale si recepisce, nella normativa regionale, la competenza della Regione circa le funzioni ad essa attribuite dal decreto, con facoltà di avvalersi del supporto del Consorzio Lamma. Conseguentemente si procede alla corrispondente modifica della legge regionale 39/2009 integrando le funzioni del Lamma e, in particolare, inserendo "rilevazione, studio ed elaborazione dati in materia nivologica e relativo supporto alle strutture regionali anche con specifico riferimento alla dichiarazione di immunità di pericolo valanghe".

Il capo II attiene alla modifica della legge regionale 64/2009, sui bacini di ritenuta. Tale capo ha l'obiettivo di modificare gli importi minimo e massimo della sanzione amministrativa ai casi di cui al comma 1 bis dell'articolo 13 della legge regionale 64/2009, prevedendo un caso di particolare tenuità, per gli impianti di altezza inferiore o uguale a 10 metri e con volume d'invaso inferiore o uguale a 100.000 metri cubi.

1.5 PREVISIONI PER EVENTI METEO ECCEZIONALI

La legge regionale 20 aprile 2020, n. 25 (Intervento finanziario straordinario per il superamento dell'emergenza conseguente agli eventi meteorologici eccezionali relativi ai mesi di novembre e dicembre 2019. Modifiche alla l.r. 79/2019), interviene, senza maggiori oneri a carico del bilancio regionale, ad estendere gli effetti dell'articolo 2 della legge regionale 79/2019, con cui la Regione è già intervenuta, mediante uno stanziamento straordinario, per far fronte alle emergenze verificatesi nel mese di novembre 2019, oggetto di dichiarazione di emergenza regionale, anche agli eventi atmosferici eccezionali di dicembre 2019. Si tratta di interventi che rivestono caratteristiche straordinarie ed eccezionali in quanto conseguenti ad eventi di natura emergenziale.

Si segnala l'entrata in vigore il giorno stesso della pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana.

1.6 PORTI E VIE NAVIGABILI: FUNZIONI DI ISPETTORATO DI PORTO

In materia di porti e vie navigabili, la legge regionale 21 aprile 2020, n. 27 (Funzioni della Regione sulle vie navigabili. Modifiche alla l.r. 23/2012), modifica la legge regionale 23/2012 e, in sostanza, estende la competenza dell'Autorità portuale regionale allo svolgimento delle funzioni di ispettorato di porto, già svolte dall'autorità portuale regionale per il canale Burlamacca, all'intero ambito di competenza regionale di cui all'articolo 26, comma 1, lettera a quater), della legge regionale 88/1998, ovvero per le vie navigabili di interesse regionale e locale.

La potestà legislativa esercitata è di carattere concorrente per la materia porti e aeroporti, e residuale per quanto non elencato nelle competenze esclusive statali.

Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), attribuiva (art. 105, comma 2, lettera d) disciplina della navigazione interna) tali competenze alla Regione, che a sua volta le aveva attribuite alle province con la legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 recante, fra le altre, disposizioni attributive agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. Le competenze erano poi tornate alla Regione con la legge regionale 3 marzo 2015, n. 22, recante disposizioni sul riordino delle funzioni provinciali.

I nuovi procedimenti saranno gestiti dall'autorità portuale regionale assieme a quelli di cui è già titolare, pertanto tali funzioni non sono suscettibili di determinare oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale.

2. LE POLITICHE PER LA MOBILITÀ, LE OPERE IDRAULICHE, LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE, PORTI E AEROPORTI, RETI TELEMATICHE, PROTEZIONE CIVILE NELLA DECIMA LEGISLATURA

In materia di mobilità, si segnala fra gli interventi di maggior rilievo, nella legislatura, quello operato con l'articolo 3 della legge regionale 6 dicembre 2017, n. 68 (Interventi normativi relativi alla terza variazione al bilancio di previsione 2017-2019). La norma (modificativa dell'articolo 102 della l.r. 65/2010) contiene disposizioni per regolare in via transitoria il servizio di trasporto pubblico locale su gomma, nelle more della definizione del contenzioso pendente sulla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) nell'ambito territoriale ottimale (ATO) regionale. Si è previsto che la Regione stipuli un contratto di concessione con un unico soggetto composto da tutti gli attuali gestori del trasporto pubblico.

Il contratto transitorio (contratto ponte) ha ricondotto ad unicità la gestione del servizio, per cui le competenze di gestione del servizio di TPL sono esercitate dalla Regione, sull'intero ambito regionale, mediante la stipula di un contratto di concessione in applicazione dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

In materia di opere idrauliche, dal 2015 al 2020, merita di essere ricordata la riforma dei consorzi di bonifica, avvenuta ad inizio e nel corso del 2016.

Nello specifico, la legge regionale 27 dicembre 2012, n. 79 (Nuova disciplina in materia di consorzi di bonifica - Modifiche alla l.r. n. 69/2008 e alla l.r. n. 91/1998. Abrogazione della l.r. 34/1994), è stata modificata con le leggi regionali 25 febbraio 2016, n. 16, e 28 giugno 2016, n.40.

La più importante modifica della legge regionale 79/2012 si è resa necessaria in conseguenza del trasferimento alla Regione delle funzioni provinciali in materia di difesa del suolo di cui al punto 2) della lettera d) del comma 1 dell'articolo 2 della legge regionale 22/2015.

Sempre in materia di opere idrauliche, con la legge regionale 11 marzo 2016, n. 24 (Disposizioni in materia di progettazione, costruzione ed esercizio degli sbarramenti di ritenuta e dei relativi bacini di accumulo. Modifiche alla l.r. 64/2009 in attuazione della l.r. 22/2015), si è modificata la legge regionale 5 novembre 2009, n. 64 (Disciplina delle funzioni amministrative in materia di progettazione, costruzione ed esercizio degli sbarramenti di ritenuta e dei relativi bacini di accumulo), a seguito del trasferimento alla Regione delle funzioni provinciali in materia di sbarramenti di ritenuta e relativi bacini di accumulo fino a 15 metri di altezza e capacità fino ad un milione di metri cubi, come stabilito dalla legge regionale 22/2015 (Riordino delle funzioni provinciali e attuazione della legge 7 aprile 2014 n. 56).

In particolare, il trasferimento delle funzioni provinciali alla Regione ha fatto venir meno la necessità di mantenere il Nucleo tecnico provinciale per gli

impianti esistenti. Per il trasferimento delle funzioni provinciali, è stato necessario sostituire la Provincia con la struttura regionale competente. La Regione, dunque, è divenuta il soggetto legittimato al ricevimento della denuncia di esistenza e alla verifica dello stato di rischio degli impianti esistenti.

3. LE POLITICHE PER LA CASA. EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA (ERP)

3.1. L'EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA NEL 2020

Nell'ambito delle politiche per la casa, la legge regionale 5 agosto 2020, n. 78 (Disposizioni per la realizzazione di interventi edilizi di tipo sperimentale in materia di alloggi sociali a seguito dell'emergenza da COVID-19), trova fondamento nella previsione di cui all'articolo 48 della legge regionale n. 77/2013 (Legge finanziaria per l'anno 2014). Tale norma ha disposto l'individuazione di un fondo immobiliare chiuso, costituito per la realizzazione di alloggi sociali, così come definiti dal decreto del Ministero delle Infrastrutture 22 aprile 2008 (Definizione di alloggio sociale ai fini dell'esenzione dell'obbligo di notifica degli aiuti di Stato, ai sensi degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità Europea), al fine di porre in essere un intervento specifico finalizzato a ridurre il disagio abitativo di persone e nuclei familiari svantaggiati, attraverso la realizzazione di alloggi da concedere in locazione a condizioni più favorevoli rispetto a quelle del mercato.

A tal fine è stata autorizzata, per l'anno 2014, una spesa massima di euro 5.000.000,00 per la sottoscrizione di quote del Fondo Housing Toscano Investire SGR s.p.a., aventi la finalità di realizzare alloggi sociali a seguito di procedura ad evidenza pubblica.

Ora si intende destinare la somma di euro 2.000.000,00 per la sottoscrizione di ulteriori quote del Fondo Housing Toscano Investire SGR s.p.a., per promuovere la realizzazione di alloggi sociali, come definiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, con interventi di tipo innovativo e sperimentale conseguenti agli effetti dell'emergenza sanitaria derivante dal Covid-19.

La copertura finanziaria dell'importo di euro 2.000.000,00 risulta garantita nell'ambito di risorse statali relative ad avanzo vincolato, già stanziato in bilancio regionale relativamente a fondi comunque destinati al recupero e alla razionalizzazione di immobili ed alloggi ERP di cui alla legge 179/1992.

3.2 L'EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA NELLA DECIMA LEGISLATURA

Nel corso della decima legislatura, le innovazioni di maggior rilievo, in materia di edilizia residenziale pubblica, sono state introdotte con la legge regionale 2 gennaio 2019, n. 2⁵.

In particolare, tra le novità più significative:

- per partecipare ai bandi per l'assegnazione di alloggi ERP, non sono ammesse persone con condanne penali passate in giudicato per delitti non colposi per i quali è prevista la pena detentiva non inferiore a cinque anni, ovvero l'avvenuta esecuzione della relativa pena. Il procedimento di decadenza sarà avviato obbligatoriamente dal Comune nei confronti dell'assegnatario che abbia riportato condanna definitiva per violenza o maltrattamenti verso il coniuge, i minori o altri componenti del nucleo familiare e per i delitti non colposi suddetti. Il Comune procederà all'assegnazione dell'alloggio ad altro componente del nucleo familiare;
- all'articolo 15, che regola il rapporto di locazione, è prevista una significativa novità sul contenuto del regolamento di utenza, si prevede che tale regolamento è parte integrante del contratto e deve essere esplicitamente accettato e controfirmato dall'assegnatario all'atto della sottoscrizione del contratto di locazione: esso deve contenere, fra l'altro, l'impegno al reperimento, ovviamente da parte del soggetto gestore o del comune, di un alloggio adeguato in caso di sopravvenuta situazione di sovraffollamento dell'alloggio originariamente assegnato, così come l'impegno, da parte dell'assegnatario, ad aderire alla procedura di mobilità in caso di sopravvenute condizioni di sottoutilizzo;
- vengono rivisti in aumento i punteggi attribuiti alle condizioni di storicità di residenza nell'ambito territoriale di riferimento;
- nel caso di utilizzo autorizzato degli alloggi, fra i requisiti previsti per l'accesso ad alloggi ERP in possesso dei nuclei familiari che necessitino di risolvere in via emergenziale il proprio disagio abitativo, viene aggiunto quello derivante dalla presenza nel nucleo familiare di un soggetto portatore di handicap o affetto da disagio psichico riconosciuto in situazione di gravità tale da rendere necessario un intervento assistenziale permanente;
- viene introdotta la possibilità per i comuni e i soggetti gestori di promuovere, anche collaborando con enti, associazioni e organizzazioni sindacali dell'inquilinato, appositi percorsi di informazione, formazione ed educazione civica destinati agli assegnatari per favorire la civile convivenza e coesione sociale negli edifici ERP.

Fra le principali novità della legge, pur confermando sostanzialmente l'impianto della normativa previgente di determinazione e utilizzazione del

⁵ Legge regionale 2 gennaio 2019, n. 2 (Disposizioni in materia di edilizia residenziale pubblica (ERP)).

canone di locazione degli alloggi ERP, viene fissato (articolo 22) un valore locativo convenzionale che opera come limite oggettivo del canone di locazione nelle sue varie tipologie. Il valore locativo convenzionale risulta dal prodotto del valore base al metro quadrato per la superficie convenzionale dell'alloggio: tale valore ha la duplice funzione di costituire la base su cui viene calcolata la maggiorazione del canone per sottoutilizzo e di rappresentare (previa applicazione dei coefficienti correttivi indicati dall'Allegato C) il limite oggettivo del canone ordinario protetto e del canone massimo di solidarietà, limite correlato appunto alle caratteristiche dell'alloggio.

Si prevede che i comuni assegnino gli alloggi perseguendo la più efficace integrazione culturale, funzionale a garantire una sostenibile convivenza nei contesti abitativi in cui sono ubicati alloggi ERP.

I requisiti per la partecipazione al bando di assegnazione degli alloggi sono ridefiniti per i beni immobili e per i beni mobili registrati, e sono individuati i parametri per determinarne il valore in modo oggettivo, rendendo così l'applicazione delle norme meno onerosa in termini gestionali.

Per l'accertamento della sussistenza e permanenza dei requisiti di accesso di cui all'allegato A, paragrafo 2, dichiarati nella domanda, il comune può accedere direttamente alle banche dati disponibili presso le amministrazioni interessate, previa intesa con le stesse, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali. Per la verifica del requisito di cui all'allegato A, paragrafo 2, lettera d2), relativo alla assenza di titolarità di diritti reali su beni immobili ubicati all'estero, il comune, acquisito il dato relativo all'IVIE (Imposta sul valore degli immobili all'estero) contenuto nella dichiarazione ISEE, può procedere ad effettuare ulteriori verifiche presso le amministrazioni interessate.

Sono disciplinate le fattispecie di annullamento e decadenza dall'assegnazione e di risoluzione del contratto di locazione, introducendo modifiche circoscritte: all'articolo 36 viene riscritta più accuratamente la disposizione relativa alla fattispecie dell'allontanamento dell'assegnatario dalla casa domestica per fatti riconducibili alla violenza domestica, prevedendo la sospensione della qualifica di soggetto titolare del diritto all'assegnazione e la permanenza nell'alloggio dei restanti componenti del nucleo familiare, durante tale periodo di sospensione.

Fanno parte integrante dell'articolato anche i tre allegati finali, contenenti prescrizioni che, per il loro carattere eminentemente tecnico, trovano più idonea collocazione in una sede distinta dall'articolato, anche per non rendere disagevole la lettura di una normativa già molto complessa.

L'allegato A reca requisiti per la partecipazione al bando di concorso per l'assegnazione degli alloggi di ERP ai sensi dell'articolo 8.

L'allegato B è relativo alle condizioni per l'attribuzione dei punteggi ai sensi dell'articolo 10.

L'allegato C è relativo agli elementi per la determinazione della superficie convenzionale e del valore locativo oggettivo degli alloggi di ERP ai sensi dell'articolo 22, nonché relativo agli elementi per la determinazione della situazione di sottoutilizzo degli alloggi di ERP ai sensi dell'articolo 12.