

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

Con la legge regionale 29 aprile 2022, n. 13 (Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012, 65/2014, 77/2017 e 55/2021) si è provveduto ad una revisione della legge della Regione Toscana 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), che nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, ha proceduto a dettare una disciplina organica in merito agli interventi finalizzati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica sull'intero territorio toscano.

Con la legge in esame si procede ad un aggiornamento della stessa sia per la necessità di adeguarla alla sopravvenuta normativa nazionale sia per introdurre nuovi elementi ed obiettivi finalizzati a promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile.

Per quanto attiene all'adeguamento alla sopravvenuta disciplina nazionale si è reso necessario tenere conto del nuovo quadro, anche di programmazione, delineato dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) aggiornando i contenuti del piano regionale e della pianificazione degli enti locali, introducendo anche specifici riferimenti alla città metropolitana.

Per quanto attiene, invece, ai contenuti di merito, si è ritenuto opportuno aggiornare alcune previsioni della legge regionale in parola con la finalità, in particolare: 1) di rendere più incisivo il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale; 2) aggiornare ed implementare la definizione di ciclostazione, favorendone la realizzazione; 3) incentivare, in coerenza con le disposizioni nazionali, lo sviluppo del mobility management; 4) promuovere il servizio di condivisione delle biciclette, la realizzazione di aree a priorità ciclabile e di parcheggi nei pressi dei luoghi pubblici di maggiore interesse; 5) favorire ed incentivare una gestione coordinata degli interventi di manutenzione dei percorsi e dei tracciati, con particolare riferimento a quelli di interesse regionale.

Infine, è stata introdotta una modifica alla disciplina regionale sul governo del territorio (l.r. 65/2014), con specifico riferimento alle disposizioni relative al piano strutturale, al fine di disporre che quest'ultimo debba prevedere, tra i propri contenuti, anche gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi

finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile ed in particolare la mobilità ciclistica.

Le modifiche di maggior rilievo sono state introdotte con i seguenti articoli.

Con l'articolo 1 si implementano le finalità della legge regionale 27/2012, modificando l'articolo 1 della stessa, al fine di introdurre in tale sede il principio del perseguimento degli obiettivi di ripartizione modale, nell'ottica complessiva di rafforzare la promozione della mobilità sostenibile. Con il comma 2 dell'articolo 1 si adeguano i conseguenti rinvii normativi, anche in considerazione delle modifiche apportate agli articoli successivi.

Con l'articolo 2 si introducono alcuni aggiornamenti sia in riferimento alla ciclomobilità extraurbana che alla ciclomobilità urbana. Per quanto attiene alla prima si implementa la definizione di "ciclostazioni" ampliandone la portata anche in riferimento ai luoghi nei quali è possibile realizzarle. Le ciclostazioni vengono definite "quali centri, dotati di servizi di informazione all'utenza, per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio, da realizzarsi in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto".

Per quanto attiene alla seconda si introducono tre nuove lettere al comma 2 dell'articolo 2 della legge regionale 27/2012 al fine di:

- 1) promuovere l'uso della bicicletta anche mediante la realizzazione di ciclostazioni e di parcheggi e di box per le biciclette, da realizzarsi, in particolare, in zone limitrofe ai servizi ed ai luoghi pubblici di maggiore interesse;
- 2) promuovere la presenza e l'utilizzo del bike-sharing;
- 3) promuovere la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e di aree a priorità ciclabile tese a connettere ed integrare i percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati con le isole ambientali, le zone 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato.

Con l'articolo 3 si sostituisce l'attuale articolo 3 della legge regionale 27/2012 al fine di adeguare i contenuti della pianificazione regionale a quanto disposto dalla legge nazionale di riferimento (legge n. 2/2018). In particolare, viene introdotto il Piano regionale della mobilità ciclabile, di durata triennale, che continuerà a fare parte del Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di durata quinquennale, e che, oltre ai contenuti previsti dalla disciplina nazionale, continuerà a perseguire gli ulteriori obiettivi previsti dalla normativa regionale.

Con l'articolo 4 si disciplina, sempre in conformità a quanto disposto dalla legge 2/2018, la pianificazione dei comuni, delle province e della città metropolitana. Si prevede, tra gli altri aspetti, che i comuni non facenti parte

della città metropolitana e quest'ultima adottino i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati biciplan, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).

Con l'articolo 5 della proposta di legge si introduce l'articolo 4 bis nella legge regionale 27/2012 al fine di rafforzare le azioni in favore del mobility management. Oltre a prevedere - in attuazione di quanto previsto dal decreto del Ministro della transizione ecologica 12 maggio 2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager) - la figura del mobility manager della Regione e l'adozione da parte della stessa del piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), si prevede che il mobility manager della Regione Toscana, in coordinamento con gli altri mobility manager aziendali e con i mobility manager d'area operanti a livello regionale, effettui annualmente il monitoraggio di quanto attuato nel territorio regionale in riferimento ai relativi piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), anche al fine di promuovere azioni sinergiche finalizzate ad una continua incentivazione della mobilità sostenibile.

Con l'articolo 9 si procede a modificare l'articolo 9 della legge regionale 27/2012 che disciplina gli aspetti relativi alla gestione e manutenzione dei tracciati. Le finalità della modifica sono indirizzate a promuovere un più efficace coordinamento tra i diversi enti competenti nell'esecuzione dei lavori di manutenzione. A tal fine si prevede che la Regione, oltre a poter concedere contributi per la manutenzione straordinaria dei percorsi, possa concedere contributi anche per la manutenzione ordinaria (fino ad un massimo del novanta per cento dei costi complessivi) purché si dia seguito ad accordi (sottoscritti con l'obbligo di individuare un soggetto capofila) che coinvolgano all'interno di una singola provincia, della città metropolitana o di un'unione di comuni, la totalità dei comuni interessati dal tracciato. In tali casi gli accordi prevedono anche la partecipazione della Regione Toscana. Le modalità di concessione, erogazione e rendicontazione dei contributi, nonché, nei casi di mancata o incompleta esecuzione dei lavori, di revoca e restituzione degli stessi sono definite con delibera di Giunta.

Con l'articolo 10 si prevede che la Giunta regionale trasmetta al Consiglio regionale la relazione presentata annualmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 11, comma 2 della legge 2/2018. Poiché la proposta introduce nella normativa regionale alcuni aspetti innovativi sulla mobilità ciclistica sia urbana che extraurbana, nell'ambito del vasto tema della sostenibilità ambientale, è opportuno che il Consiglio regionale sia sistematicamente informato sullo stato di attuazione della legge, al fine di introdurre correttivi che si rendessero necessari per il superamento di eventuali criticità che si presentassero, ed allo stesso tempo dare indirizzi alla Giunta regionale.

Con l'articolo 12 si introduce una modifica alla legge regionale 65/2014 al fine di inserire una specifica lettera nell'articolo 92 che disciplina il contenuto dei piani strutturali. In particolare si dispone che tali piani debbano anche

contenere gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica.

2. IL PIANO REGIONALE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA (PRTE)

La legge regionale n. 35 del 11 ottobre 2022 (Istituzione del Piano regionale per la transizione ecologica (PRTE)) ha lo scopo di aggiornare la programmazione regionale in materia ambientale ed energetica ai nuovi indirizzi internazionali, comunitari, nazionali (PNRR) e statutari.

Coerentemente con il Piano per la transizione ecologica recentemente adottato dal Comitato interministeriale per la transizione ecologica, il Piano regionale per la transizione ecologica intende divenire uno strumento programmatico strategico in cui vengano a concentrarsi le politiche regionali in materia di sviluppo sostenibile e contrasto ai cambiamenti climatici, sia in termini di riduzione delle emissioni che di adattamento.

Viene riconosciuto il ruolo strategico della società, prevedendo strumenti che possano implementare le forme di partecipazione, anche della scienza, attraverso il supporto di un Comitato scientifico.

Si prevede inoltre l'attivazione di un sistema di monitoraggio con il quale, attraverso indicatori ambientali già individuati dall'ONU con Agenda 2030 ed un vero e proprio bilancio delle emissioni climalteranti, istituzioni e cittadini possano osservare e valutare gli impatti delle politiche regionali, così da consentire anche l'attivazione di eventuali elementi correttivi.

In particolare, l'articolo 1, istituisce al comma 1 il Piano regionale per la transizione ecologica, denominato PRTE. Al comma 2 prevede che il PRTE costituisce attuazione del programma regionale di sviluppo di cui all'articolo 7 della legge regionale 7 gennaio 2015, n. 1 (Disposizioni in materia di programmazione economica e finanziaria regionale e relative procedure contabili. Modifiche alla l.r. 20/2008), e persegue le finalità di tutela, valorizzazione e conservazione delle risorse ambientali in una prospettiva di transizione ecologica verso la completa neutralità climatica, la circolarità dell'economia e lo sviluppo ambientale sostenibile; infine al comma 3 stabilisce che il PRTE ha carattere di piano intersettoriale ai sensi dell'articolo 10 della legge regionale 1/2015 ed è coordinato ed integrato con il piano di indirizzo territoriale (PIT) di cui all'articolo 88 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio).

Orbene, ai sensi dell'articolo 10, comma 2, della legge regionale 1/2015 è il Piano regionale di sviluppo che individua i casi in cui l'attuazione delle sue strategie sono attuate anche tramite piani o programmi regionali. Nel caso di specie, invece, è la legge stessa che lo prevede, in quanto al momento della approvazione della legge non è stato adottato il PRS. Poiché sulla base del principio della successione delle leggi nel tempo la legge posteriore può derogare

alla legge precedente, si viene a determinare una assenza di coordinamento con l'ordinamento vigente.

3. LE LEGGI TRASVERSALI

Le leggi così dette “trasversali” contenenti norme e disposizioni in queste materie, legge regionale 28 marzo 2022, n. 9 (Interventi normativi collegati alla prima variazione al bilancio di previsione finanziario 2022 – 2024), legge 7 giugno 2022 n. 16 (Interventi normativi collegati alla seconda variazione al bilancio di previsione finanziario 2022 – 2024), legge 5 agosto 2022 n. 29 (legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2022), legge regionale 28 novembre 2022, n. 40 (Interventi normativi collegati alla terza variazione al bilancio di previsione finanziario 2022 – 2024), legge regionale 29 dicembre 2022, n. 44 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2023), legge regionale 29 dicembre 2022, n. 45 (Legge di stabilità per l'anno 2023), sono (ovviamente, trattandosi di finanziarie, collegati, stabilità) di natura economico finanziaria o manutentivi, nel caso della legge di manutenzione. Si menzionano, in generale per quanto riguarda la mobilità e le infrastrutture sul territorio regionale, interventi per l'estensione del sistema tramviario, per collegamenti e continuità territoriale con le isole, interventi nei porti, manutenzione di strade, interventi per la viabilità locale, manutenzione della rete ciclabile, agevolazioni di pedaggi, interventi per i collegamenti ferroviari.