

## **POLITICHE SULLA MOBILITA' E INFRASTRUTTURE**

REDATTRICE: Anna Traniello Gradassi

### **1. LE POLITICHE PER LE INFRASTRUTTURE, PORTI E AEROPORTI**

Per realizzare una gestione più efficiente dei porti di rilievo commerciale di interesse regionale, individuati nel Masterplan dei Porti, documento allegato al Piano di indirizzo territoriale (PIT), ed al fine di rendere i finanziamenti regionali maggiormente efficaci attraverso una visione unica delle esigenze per la loro funzionalità, è stata approvata la legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 che prevede l'istituzione dell'Autorità portuale regionale.

Attraverso questa legge la Regione intende aumentare l'efficienza e l'efficacia nella gestione delle funzioni concernenti i porti di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo, attualmente attribuite alla competenza comunale, tramite la riallocazione delle stesse in base ai principi di adeguatezza, sussidiarietà e differenziazione.

Il livello più adeguato per l'esercizio delle funzioni di cui si tratta è quello regionale, in quanto consente la programmazione e la progettazione degli interventi portuali in una visione strategica d'insieme necessaria per consentire il potenziamento e lo sviluppo della portualità toscana, nonché la razionalizzazione delle risorse in funzione dell'efficienza e della competitività del sistema.

La Regione esercita queste competenze attraverso l'istituzione di un ente dipendente, denominato Autorità portuale regionale, al quale riconosce il ruolo di gestore globale della vita istituzionale, amministrativa ed economica del porto, un ente pertanto fortemente specializzato che assicura l'ottimizzazione delle professionalità esistenti avvalendosi degli uffici della Regione e degli enti locali.

Dato il forte interesse delle comunità locali allo sviluppo delle aree portuali gli enti locali partecipano alla vita dell'organo di indirizzo dell'ente, denominato comitato portuale.

All'interno di ciascun comitato portuale è garantita la compresenza di diversi livelli di governo, pertanto accanto ad una componente stabile di livello regionale è prevista la partecipazione degli enti locali di volta in volta interessati a seconda dell'ambito territoriale coinvolto, anche al fine di rendere possibile il coordinamento delle esigenze regionali con quelle locali, garantendo altresì impulso e speditezza delle procedure.

All'interno del medesimo comitato è garantita altresì la presenza di un rappresentante delle camere di commercio territorialmente interessate al fine di assicurare uno stretto collegamento con le esigenze economiche ed imprenditoriali del territorio.

Le funzioni di ciascun comitato portuale sono di adottare il piano regolatore portuale, approvare indirizzi e direttive in ordine alle concessioni demaniali e alle autorizzazioni, deliberare, su proposta del segretario generale, il rilascio delle autorizzazioni e, previo esperimento di procedure di evidenza pubblica, il rilascio delle concessioni, approvare la relazione annuale sull'attività svolta e sulla gestione del porto.

Al fine di garantire un'adeguata e condivisa programmazione delle opere, è prevista l'introduzione di uno strumento di programmazione elaborato dal segretario generale e adottato da ciascun comitato portuale per ambito di competenza che, sulla base degli indirizzi annuali della Giunta regionale, individua le attività e le opere che l'Autorità portuale regionale intende realizzare nel corso dell'anno di riferimento.

In relazione alla necessità di definire in modo congruo i confini del demanio marittimo relativo ai porti nei quali è istituita l'Autorità portuale regionale, è affidato al piano regolatore portuale il compito di individuare le aree non più funzionali alle attività portuali. L'applicazione di tale nuova disposizione risulta di particolare importanza per il porto di Viareggio, in considerazione della particolare conformazione ed estensione del demanio marittimo ad esso afferente, il quale attualmente include aree significative della città non specificamente funzionali all'ambito portuale.

Per l'esercizio della funzione di gestione delle concessioni demaniali, attesa la sua specificità, si prevede con riferimento ai porti minori (Giglio, Porto Santo Stefano, Marina di Campo) che l'Autorità portuale regionale possa avvalersi degli uffici degli enti locali interessati.

Allo scopo di garantire e promuovere il coinvolgimento degli operatori economici interessati, dei rappresentanti dei lavoratori e degli imprenditori, delle camere di commercio, alla vita della realtà portuale, si prevede l'istituzione di un organismo consultivo denominato "Commissione consultiva" che si esprime sui principali atti relativi alle strategie di sviluppo.

La commissione consultiva esprime parere obbligatorio sugli atti di programmazione dell'Autorità portuale regionale: piano regolatore portuale, piano annuale delle attività, indirizzi e direttive per il rilascio delle concessioni demaniali e di ogni altra concessione e autorizzazione nell'area portuale.

Gli indirizzi sono dati dalla Regione, in quanto si prevede che la Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente, approva, nel rispetto degli atti di programmazione regionale, le direttive per l'Autorità portuale, individuando in particolare gli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività, nonché i criteri per l'individuazione delle priorità degli interventi per ciascun ambito portuale.

In relazione al nuovo assetto delle competenze si è reso necessario procedere ai conseguenti adeguamenti della legge regionale n. 1/2005 e della

legge regionale 88/1988 al fine di renderle coerenti con la disciplina in questione.

## **2. LE POLITICHE PER VIABILITÀ E TRASPORTI**

Per realizzare obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, ed a garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano realizzando una rete ciclabile regionale e le relative infrastrutture è stata approvata la legge regionale 6 giugno 2012, n. 27, di iniziativa consiliare.

La legge è volta a favorire la creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva e di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili, attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, anche con la creazione di una rete di punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle strade aventi caratteristiche storico-culturali. Pertanto sono individuati quali obiettivi strategici: per quanto attiene la ciclomotilità urbana, l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete, la sua messa in sicurezza e la connessione con il sistema della mobilità collettiva; per quanto attiene la ciclomotilità extraurbana, la creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva e la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alla via Francigena e alle altre vie (quali la Via Romea dell'Alpe di Serra) aventi caratteristiche storico-culturali, la creazione in ambiente rurale e montano di percorsi dedicati e strutture di supporto e la creazione di una rete di ciclostazioni.

Si prevede che nell'ambito del Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) sia individuato il sistema ciclabile di scala regionale quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali. Il PRIIM definisce l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali, favorendone il recupero conservativo, di manufatti stradali o ferroviari dismessi, strade in disuso ed aree inutilizzate quali gli argini dei corsi d'acqua. Nel PRIIM sono indicati i criteri, gli strumenti e i finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, individuando proprio nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.

E' disciplinata la pianificazione provinciale e comunale per la mobilità ciclistica, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica con particolare

riferimento ai poli di interscambio modale, ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

In particolare è previsto che i piani provinciali per la mobilità ciclistica siano redatti, in coerenza col PRIIM, nell'ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento (PTC). Nei piani provinciali sono individuati e definiti indirizzi, criteri, parametri e interventi necessari per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

I piani comunali per la mobilità ciclistica possono essere redatti anche in forma associata dai comuni, ovviamente in coerenza con il PIIM e con il PTC ove vigente.

Si prevede che la Regione promuova accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale.

Di rilevante interesse per l'effettiva diffusione e promozione di questa modalità di trasporto è la previsione di un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, dei punti di scambio intermodale e dei punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato dalla Regione in collaborazione con province e comuni.

### **3. LE POLITICHE PER LA CASA E L'EDILIZIA RESIDENZIALE E PUBBLICA**

Nel presupposto che la questione abitativa debba tornare ad essere un elemento fondante del sistema di protezione sociale e delle garanzie di cittadinanza, per favorire l'intervento pubblico in tema di protezione sociale verso le famiglie sotto sfratto è stata approvata la legge regionale 12 dicembre 2012, n. 75 (Misure urgenti per la riduzione del disagio abitativo. Istituzione delle commissioni territoriali per il contrasto del disagio abitativo). La legge, di iniziativa consiliare, è finalizzata a realizzare la gradualità delle esecuzioni di rilascio degli alloggi, ed è stata elaborata con l'apporto di consiglieri di maggioranza e minoranza, che hanno tenuto conto anche di osservazioni emerse in fase di consultazione, giungendo così ad un testo ampiamente condiviso che poi è stato approvato dal Consiglio regionale all'unanimità.

La legge prevede che, al fine di contenere il disagio abitativo dei nuclei familiari soggetti a procedure esecutive di sfratto, i comuni, nell'ambito del livello ottimale di esercizio (LODE) di cui alla legge regionale 3 novembre 1998, n. 77 (Riordino delle competenze in materia di edilizia residenziale pubblica), possono istituire commissioni territoriali per il contrasto del disagio abitativo per promuovere azioni coordinate, al fine di garantire la sostenibilità sociale dello sfratto e favorire il percorso di passaggio da casa a casa dei soggetti che non sono in possesso di altra abitazione adeguata al proprio nucleo familiare. Dette

commissioni possono essere più di una in caso di LODE nei quali siano compresi comuni con una dimensione demografica superiore a 50.000 abitanti e ne fanno parte rappresentanti delle organizzazioni sindacali degli inquilini e delle associazioni di proprietà edilizia, un rappresentante del soggetto gestore del patrimonio destinato all'edilizia residenziale pubblica competente per territorio. Potranno essere integrate da rappresentanti delle prefetture e delle questure, nonché da rappresentanti dei comuni interessati. La partecipazione alle commissioni è a titolo gratuito.

Si prevede una relazione annuale dell'osservatorio sociale sul disagio abitativo e una conferenza annuale, indetta dall'assessore regionale. L'istituzione delle commissioni territoriali è riconosciuta tra i criteri di priorità ai fini della ripartizione tra i LODE di finanziamenti per il sostegno a programmi di costruzione, acquisizione e recupero di alloggi di edilizia sovvenzionata o di alloggi destinati alla locazione per famiglie in situazione di disagio abitativo.

L'articolo 4 della legge introduce una clausola valutativa per cui la Giunta regionale rende conto al Consiglio regionale sull'attuazione della legge e sui risultati ottenuti in merito alla riduzione del disagio abitativo.

La proposta di legge non comporta oneri finanziari aggiuntivi a carico della Regione.