



OSSERVAZIONI AL DISEGNO DI LEGGE REGIONALE N. 344 DEL 27 GIUGNO 2013.

"DISPOSIZIONI COLLEGATE ALLA MANOVRA FINANZIARIA PER L'ANNO 2013"

Capo I.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTI

Le seguenti osservazioni si riferiscono agli articoli 1 e 2 del d.d.l.r. in commento, contenenti disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

1) Finanziamento del trasporto pubblico locale: mancata integrazione del Fondo statale.

Non è accettabile il comma 3 dell'art. 1, laddove, modificando l'art. 4, comma 5 della legge regionale 1/2000 dispone che il Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale definisca l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi e le risorse da destinare ad essi "Nell'ambito delle risorse previste dal Fondo Nazionale" di cui all'art. 16 bis del d.l. 95/2012, come modificato dalla legge 228/2012.

In sostanza, la norma vieta di integrare con risorse regionali le risorse del Fondo statale, a prescindere dal livello di servizio necessario per i cittadini.

Alla Regione è ben nota la genesi del Fondo nazionale e la sua inadeguatezza nei confronti del Piemonte, sia perché non tiene conto della Metropolitana automatica di Torino, sia perché non tiene conto delle risorse a titolo di fondo perequativo che le Regioni ricevono grazie all'esistenza del trasporto pubblico locale, risorse a loro volta ormai palesemente insufficienti per il Piemonte.

La disposizione non risulta coerente con gli atti convenzionali appena sottoscritti dalla Regione con le Associazioni delle aziende di trasporto in sede di piano di rientro dei debiti pregressi della Regione, atti che proprio a causa dell'insufficienza del Fondo ne prevedono un'integrazione; tale integrazione sarebbe vietata dalla norma in commento.

Si segnala infine che la norma sarebbe affetta da illegittimità costituzionale, posto che in una materia di competenza della Regione essa declinerebbe ogni tipo di valutazione della congruità delle risorse predisposte da altro soggetto (lo Stato), con ciò sacrificando a priori il diritto alla mobilità dei suoi cittadini.

Per una chiara descrizione dei doveri delle Regioni in materia di predisposizione degli atti di bilancio connessi alla definizione dei servizi minimi si richiama la sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, n. 1799/2013. Dalla mera lettura della sentenza apparirà chiaramente l'illegittimità, che coinvolge anche la disposizione di cui al nuovo comma 4 ter, lettera b), dell'art 4 della l.r. 1/2000, laddove subordina le azioni da compiere in materia di TPL alle "disponibilità di bilancio" anziché alle esigenze di mobilità dei cittadini piemontesi.

2) Annullamento delle prerogative degli Enti Locali e del Consiglio Regionale nella programmazione dei servizi

Molte modifiche previste nell'art 1 del d.d.l. in commento sono essenzialmente rivolte ad annullare il ruolo degli Enti Locali e del Consiglio Regionale nella programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Mentre nella legge vigente è richiesta alla Regione l'intesa con gli Enti Locali, in sede di Conferenza Regione-Autonomie locali, per l'approvazione del programma triennale (che oggi è l'atto fondamentale per la definizione delle risorse da dedicare ai servizi minimi di trasporto pubblico locale), nel nuovo assetto della programmazione (vi sono almeno 4 livelli!) previsto dall'art 1 del d.d.l. in commento:

- a) per l'approvazione del programma triennale è sufficiente acquisire il parere della Conferenza Regione-Autonomie locali, quand'anche fosse del tutto contrario all'approvazione;
- b) peraltro, il programma triennale diventa un accessorio del Programma di attuazione pluriennale, deputato a stabilire i "fabbisogni di spesa" e a costituire "strumento di indirizzo per la programmazione pluriennale del bilancio"; tale Programma attua a sua volta il Piano regionale del trasporto pubblico. Sia il primo sia il secondo sono approvati unicamente dalla Giunta, senza che né gli Enti Locali né il Consiglio Regionale abbiano alcuna voce in capitolo;
- c) Gli Enti Locali hanno un ruolo inconsistente anche nell'atto di programmazione più generale (e generico) e posto al vertice, e cioè il Piano regionale della mobilità e dei trasporti, la cui approvazione è di competenza del Consiglio Regionale: anche qui basta il previo parere della Conferenza Regione-Autonomie locali, quand'anche fosse del tutto contrario.

In sostanza: gli Enti Locali non hanno ruolo; il ruolo del Consiglio Regionale viene confinato al primo livello di programmazione, distante dalle scelte concrete su fabbisogni e risorse da destinare al trasporto pubblico (anche perché il Piano della Mobilità e dei trasporti ha un campo ben più ampio, occupandosi anche di infrastrutture e logistica).

E' evidente come questo impianto contrasti col d.lgs. 422/1997, così come evidente appare la sua illegittimità costituzionale: oltre ai rapporti con le norme statali, va infatti considerato che la Regione esautora gli enti locali in una materia che è stata loro pienamente conferita ai sensi della legge "Bassanini".

3) Agevolazioni tariffarie e mancate compensazioni

Si segnala infine che l'art. 2 del d.d.l. in commento, nel rivedere la disciplina sulle agevolazioni tariffarie per invalidi e forze dell'ordine, dimentica di citare l'obbligo della Regione di compensare integralmente ai gestori gli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie concesse, obbligo da sempre previsto dalla normativa europea.

4) Le seguenti osservazioni si riferiscono agli articoli 3 e 4 del d.d.l.r. in commento, contenenti disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In riferimento all'articolo 3 del presente DDL.R n. 344 non si ha evidenza dell'esistenza di un "Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto e del "Programma Triennale di Investimenti e di Interventi".

Chiediamo di conseguenza di esserne messi a conoscenza e di poterne valutare i contenuti.

In merito all'articolo 4 Si condividono i criteri e i principi generali esplicitati.

È indispensabile definire dunque nel nuovo Piano Regionale della Logistica, nuovi strumenti di pianificazione che individuino in modo chiaro una strategia di intervento (in infrastrutture, tecnologie e servizi), articolata in fasi temporali coerenti con le risorse e con gli obiettivi di modernizzazione del sistema regionale, che tenda ad un sistema logistico allargato ed integrato territorialmente ovvero alla Piattaforma Logistica del Nord Ovest.

Quanto sopra per distinguersi in modo strutturale dal passato e mostrare da un lato, chiarezza di obiettivi e di percorsi realizzativi e dall'altro la volontà di reale coinvolgimento del settore privato (imprese e sistema bancario), alla luce soprattutto dell'esigenza di conseguire un processo di partenariato pubblico/privato in grado di rispondere in modo efficiente alle proposte di programmazione ed alla conseguente esigenza di investire le risorse finanziarie in modo selettivo, mirato e produttivo per il sistema economico e territoriale del paese.

Il primo passo, è quello di contestualizzare il nostro territorio in uno spazio non più solo regionale ma europeo. Uno degli aspetti più rilevanti che deriva dalla programmazione delle Reti Transeuropee di Trasporto ("TEN-T") è che il loro disegno rappresenta per l'Italia uno strumento imprescindibile per selezionare e dare priorità agli interventi in programma.

Infatti, se con le TEN-T è stato definito l'assetto infrastrutturale dell'Europa per i prossimi decenni, allora per l'Italia e per il Piemonte tale mappa è il riferimento per individuare sia le opere che maggiormente contribuiscono alla realizzazione di tale architettura, sia gli interventi sui nodi e sulle connessioni che meglio contribuiscono alla loro funzionalità.

Si chiede in riferimento al comma 1-b l'applicazione di tale principio attraverso la proposta di Confindustria Piemonte già alle mani dell'Assessorato ai trasporti per l'incentivazione del trasporto merci su rotaia.

Capo II. ***DISPOSIZIONI IN MATERIA URBANISTICA***

Le disposizioni in materia urbanistica proposte nel Disegno di Legge regionale n. 344, intervengono su una serie di articoli, precisamente gli articoli 4, 16, 18, 21, 27, 31, 33, 34, 35 e 61, che erano stati oggetto di impugnativa del Governo con Delibera D.d.M. del 24 maggio 2013 in quanto contenenti aspetti di illegittimità costituzionale. È importante precisare che le impugnative di leggi regionali, da parte del Governo nazionale, rientrano nella normale dialettica tra livelli di governo, e che la Legge regionale n. 3 del 25 marzo 2013 è integralmente in vigore, anche nelle parti impugnate dal Governo, seppur in attesa della pubblicazione dell'eventuale sentenza della Corte Costituzionale.

A tal riguardo abbiamo significativamente apprezzato la scelta regionale di attivare immediatamente gli uffici preposti alla materia, per lavorare ad un tavolo tecnico con il Ministero dell'Ambiente e dei Beni Artistici e culturali, proprio al fine di concordare le modifiche da apportare agli articoli in merito ai rilievi tecnici mossi dal Governo, e di aver voluto rendere celermente attuativi i provvedimenti concordati proponendoli in questo Disegno di Legge. Ci auguriamo che questa scelta, nonché questo impegno speso su più fronti amministrativi, di coordinarsi immediatamente non solo con il MIBAC ma anche con il Ministero dei lavori Pubblici, agevoli la difesa davanti alla Corte Costituzionale e contribuisca ad abbreviare i termini di espressione governativa in merito.

Il Disegno di Legge propone inoltre alcune altre modifiche a disposizioni contenute nella LR 3/2013, rappresentative di istante emerse durante gli incontri tra la Regione e gli enti locali nel ciclo di incontri di presentazione della Legge.

Pertanto, la scelta di voler inserire disposizioni in materia urbanistica nel testo del Disegno di Legge n. 344 che sono rivolte a soddisfare rilievi mossi dal Governo e istanze pubblicamente concordate, è sicuramente apprezzata dalla Categoria che qui rivolge un augurio di buon accoglimento delle proposte stesse.

La scelta di voler inserire disposizioni in materia urbanistica nel testo del Disegno di legge n. 344 che sono rivolte a soddisfare rilievi mossi dal Governo e istanze pubblicamente concordate è apprezzata, seppur dovendo rilevare che l'adeguamento agli articoli impugnati conduce ad un appesantimento degli iter amministrativi che, invece, nella Legge regionale n. 3 erano stati veramente risolti per il raggiungimento di una efficace semplificazione.

Capo III. ***DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TURISMO ED ISTRUZIONE***

In considerazione dell'importanza che l'Expo avrà per il territorio regionale, riconosciuto dalla Regione Piemonte attraverso l'Istruzione di un'apposita cabina di regia (Deliberazione della Giunta Regionale 28 giugno 2013, n. 4-6016) ed in considerazione del fatto che tale struttura si occuperà di definire un piano dettagliato di interventi di proposte e di attività congiunte e condivise, garantendo il coinvolgimento attivo delle istituzioni e dei

soggetti interessati, si richiede che l'art. 36, comma 2, venga modificato come segue:

“2. Il complesso degli interventi regionali per la realizzazione delle iniziative di cui al comma 1, è coordinato dal Gabinetto della Presidenza della Giunta regionale con il coinvolgimento delle Associazioni imprenditoriali piemontesi”.

**Capo VII.
DISPOSIZIONI VARIE**

Con l'art. 31 (Modifiche all' articolo 6 della l.r. 23/2002) si supera il limite triennale del Piano Energetico Ambientale Regionale, e lo si rende collegato, nella durata, al Piano Nazionale ed alla programmazione europea. L'estensione è ritenuta positiva, anche considerando che il Piano Regionale precedente, una volta scaduto il periodo triennale, non era stato rivisto.