



Giunta Regionale

Comunicazione della Giunta al Consiglio Regionale in merito:

“Alle procedure di valutazione ambientale e autorizzative sia sulle grandi opere infrastrutturali, sia sulle dotazioni impiantistiche per lo smaltimento dei rifiuti della piana fiorentina”

Assessori

Federica Fratoni – Vincenzo Ceccarelli
con il contributo dell'Avvocatura Regionale

Consiglio Regionale - Seduta del 10 ottobre 2017 - Firenze

La Giunta Regionale, in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 e la conseguente programmazione di settore in campo infrastrutturale, trasportistico ed energetico ambientale, è impegnata nell'attuazione di una moderna dotazione infrastrutturale sia per rendere sostenibile la gestione del ciclo integrato dei rifiuti secondo le direttive europee, sia per rendere la Toscana sempre più accessibile e connessa ai principali corridoi infrastrutturali della rete europea Ten-T, con la massima attenzione alla sostenibilità ambientale di tali opere e al loro corretto inserimento paesaggistico.

Con riguardo ai procedimenti inerenti le opere infrastrutturali oggetto della richiesta di Comunicazione, si informa che questi sono già stati in larga parte conclusi, che la Regione Toscana si è già espressa in proposito come previsto dalle normative vigenti e che la competenza amministrativa, sia per quanto attiene la VIA, sia per l'approvazione dei progetti, è principalmente statale.

Pertanto, prima di entrare nel dettaglio dei singoli procedimenti sotto elencati e per rispondere così al primo quesito posto dalla richiesta di comunicazione, in merito a quali siano gli intendimenti della Giunta Regionale in merito ai citati procedimenti, non c'è alcun dubbio che la Giunta si sta adoperando in tutte le sedi, istituzionali, politiche e tecniche, affinché tutte le opere infrastrutturali presenti nel PRIIM (Piano Regionale Integrato Infrastrutture Mobilità) arrivino a conclusione nei tempi programmati. E questo la Giunta continuerà a fare per alzare il livello della qualità, della sicurezza, dell'accessibilità, dell'interconnessione e della sostenibilità delle infrastrutture nel territorio regionale.

Di seguito si riporta dunque il dettaglio dei procedimenti richiesti (Aeroporto di Firenze, nuova stazione Foster e gestione terre e rocce da scavo, impianto di Case Passerini, terze corsie autostradali), mentre in conclusione si riportano le valutazioni in relazione alle norme contenute nel Decreto legislativo n. 104/2017.

1. La realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze

Il Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, redatto dal gestore aeroportuale Toscana Aeroporti S.p.A. di concerto con ENAC (che ha approvato in linea tecnica il Masterplan), si trova attualmente in fase di VIA di competenza statale.

In relazione al procedimento di VIA di competenza statale risulta in fase di adozione il provvedimento finale del Ministero dell'Ambiente, a seguito del parere favorevole con prescrizioni rilasciato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS ministeriale n. 2235 del 2/12/2016.

Il Masterplan prevede l'adeguamento delle infrastrutture dello scalo ai volumi di traffico previsti al 2029, nonché il superamento di criticità che portano gli indici di continuità operativa dello scalo nella configurazione attuale. Il nuovo progetto prevede in particolare una nuova pista, che si sviluppa in direzione parallela/convergente rispetto al tracciato dell'A11, nuovi terminal per passeggeri e merci, nuovi piazzali aeromobili, un riassetto del sistema degli accessi e della sosta.

La Regione Toscana si è espressa nell'ambito del procedimento di VIA statale con la DGR n. 1168 del 30/11/2015, che evidenziava un "orientamento favorevole" alla realizzazione degli interventi, condizionando lo stesso al rispetto di alcune prescrizioni, ed alla sottoscrizione, prima della chiusura della Conferenza di Servizi di approvazione del Masterplan, di un Accordo di Programma che preveda la realizzazione di interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari in termini di riduzione delle pressioni ambientali nell'area. Tra tali interventi si ricordano quelli per il miglioramento della mobilità collettiva, anche finalizzati a ridurre l'inquinamento atmosferico, le opere per la realizzazione del Parco agricolo della Piana, gli interventi per il mantenimento dell'attività agricola ed il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica dell'area.

I primi interventi compensativi hanno già preso avvio. In particolare:

a) il 31/05/2016 è stato firmato un Accordo di Programma inerente il "*Programma di interventi di forestazione, imboscamento e promozione attività agricole nell'ambito del parco agricolo della Piana Fiorentina*", che ha portato al censimento di aree per circa 150 ettari e, grazie ad apposita convenzione con l'Università di Firenze, è stato dato avvio alla progettazione e relative verifiche procedurali per la messa a dimora, è stato definito un crono programma per giungere alla progettazione esecutiva afferente la piantumazione e relativa indizione delle gare sia per le aree urbane che extraurbane.

b) sono stati stanziati 7 milioni per potenziare la rete ciclopedonale della Piana, in favore dei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Signa, Calenzano, Prato, Poggio a Caiano e Carmignano e degli altri enti locali interessati per contribuire anche alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica, in linea con quanto previsto dal progetto regionale 'Parco agricolo della Piana'. I percorsi sono co-finanziati grazie a fondi POR FESR 2014-2020 e saranno connessi con la rete di percorsi ciclopedonali già realizzati e in corso di realizzazione nell'area, in particolare con la Ciclopista dell'Arno, la ciclovia Firenze-Verona (inserita nella legge Finanziaria statale 2016) e la direttrice Firenze - Prato.

2. La realizzazione della nuova stazione Foster e opere connesse

3. Gestione delle terre e rocce da scavo

L'insieme delle opere per l'Alta Velocità in Toscana è costituito dalla tratta a doppio binario compresa tra il confine con l'Emilia Romagna e la stazione di Firenze Castello (già ultimata ed in esercizio) e dagli interventi del "Nodo di Firenze", tuttora in corso di realizzazione, per i quali

risulta concluso l'intervento relativo al dispositivo infrastrutturale di scavalco tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi, aperto all'esercizio ferroviario dal 2011.

Le principali opere del Nodo AV ancora da completare sono costituite dal passante sotterraneo tra Rifredi e Campo di Marte e dalla nuova stazione "Foster" di "Belfiore" per le quali risultano realizzati gli "imbocchi" della galleria a Rifredi e Campo Marte, le pareti del camerone di stazione interrato ed il primo solaio della stazione A.V..

I lavori dello scavo meccanizzato del Passante non sono stati ancora avviati in conseguenza dell'indagine della Procura della Repubblica di Firenze, a seguito della quale è intervenuta la sospensione in autotutela dell'autorizzazione sul Piano di Utilizzo delle Terre da scavo (PUT) da parte del MATTM.

Per quanto riguarda le vicende di una possibile *project review* proposta da RFI, le posizioni in merito della Regione Toscana, della Città Metropolitana e degli enti locali interessati, nonché le decisioni assunte in proposito si rimanda a quanto rappresentato dalla Giunta nella Comunicazione al Consiglio Regionale: *"Aggiornamento sulla questione del Nodo ferroviario AV di Firenze"*, svolta nella seduta del 23 maggio 2017.

Per quanto riguarda invece la gestione delle terre e rocce da scavo, già il progetto originario del nodo AV di Firenze prevedeva come destinazione delle terre e rocce il riutilizzo per il ripristino ambientale dell'area mineraria di Cavriglia (AR), denominata Santa Barbara.

La questione della qualificazione delle terre si è posta nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale per la realizzazione a Santa Barbara delle due colline schermo, per le quali sono stati avviati due procedimenti distinti.

Il procedimento di VIA relativo alla collina schermo n. 1, proposto da ENEL S.p.A. (in qualità di proprietaria dell'area mineraria di Santa Barbara), si è concluso con il Decreto n. 938 del 29/07/2009 del Ministero dell'Ambiente di compatibilità ambientale, nel rispetto di alcune prescrizioni e raccomandazioni, attribuendo alla Regione Toscana la verifica di ottemperanza di una serie di prescrizioni, tra cui la n. C21 relativa al piano di caratterizzazione delle terre.

Nell'ambito di tale procedimento di VIA statale, con D.G.R. n. 558 del 30/07/2007, la Regione Toscana ha espresso, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente, parere favorevole sul progetto, subordinatamente alle condizioni riportate nel Parere n. 60 del 11/07/2007 del Nucleo VIA regionale.

Il procedimento di VIA relativo alla collina schermo n. 2, proposto da ENEL S.p.A., si è concluso con il Decreto n. 2 del 11/1/2013 del Ministero dell'Ambiente di compatibilità ambientale con prescrizioni.

Nell'ambito di tale procedimento di VIA statale, con D.G.R. n. 901 del 15/10/2012, la Regione Toscana ha espresso, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente, parere favorevole sul progetto, subordinatamente alle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel Parere n. 87 del Nucleo VIA regionale.

Per quanto riguarda la verifica di ottemperanza della prescrizione C21 relativa alla collina n. 1, la Regione Toscana ha espresso, con D.G.R. n. 39 del 31/01/2011, parere positivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni e delle raccomandazioni, con le specificazioni e le precisazioni per ogni singola raccomandazione riportate nel Parere n. 73 del 18/1/2011 del Nucleo VIA regionale, ritenendo tuttavia la prescrizione C21 ancora non ottemperata e dettando ulteriori integrazioni da effettuare.

Con successiva D.G.R. n. 316 del 23/04/2012, facente proprio il Parere n. 81 del 11/04/2012 del Nucleo VIA regionale, la Regione Toscana dettava ulteriori condizioni ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione C21 e, infine, con D.G.R. n. 900 del 15/10/2012 facente proprio il Parere n. 88 del 9/10/2012 del Nucleo VIA regionale, la Regione esprimeva l'ottemperanza alla prescrizione C21, subordinandola alla presentazione e alla successiva approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente del PUT ai sensi del D.M. n. 161/2012, nel frattempo intervenuto.

Il PUT è stato approvato dal Ministero dell'Ambiente nel gennaio del 2013. Successivamente l'efficacia dell'approvazione è stata sospesa con atto del medesimo Ministero, in esito alla citata inchiesta della Magistratura.

Attualmente, dunque, è in corso di approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente un nuovo PUT presentato dal produttore delle terre (Italferr – Nodavia) a seguito della scelta di utilizzare una nuova e diversa fresa per lo scavo del tunnel ferroviario del nodo di Firenze, la quale produce terre di qualità differente rispetto alla fresa originariamente prevista.

Tuttavia, nei giorni scorsi è pervenuto ad Enel, in quanto soggetto proprietario dell'area mineraria di Santa Barbara nei comuni di Cavriglia e Figline Incisa, il parere n. 2493 del 8 settembre 2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Via e Vas del Ministero dell'Ambiente che, in virtù del DPR n. 120 del 13/06/2017 recante nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo, ritiene che:

“sia necessario approvare [...] in uno al piano di utilizzo delle terre, anche i siti di deposito temporaneo costituiti dai capannoni realizzati prima dell'entrata in vigore del DM 161/2012 in cui è prevista la biodegradazione degli additivi, nonché il sito di destinazione finale costituito dalla collina schermo da realizzare con i materiali inerti idonei generati dal processo di produttivo dei lavori di realizzazione del nodo ferroviario AV di Firenze [...]”.

Mentre per quanto riguarda il Decreto di VIA n. 398 del 29/07/2009 la Commissione Tecnica ritiene:

“pur non rilevando in linea di principio motivi ostativi alla relativa autorizzazione, che ogni determinazione al riguardo possa essere assunta soltanto a valle di formali documentate assicurazioni circa la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali, programmatiche e progettuali di riferimento della valutazione ambientale a suo tempo effettuata [...]”

Ricordato che la Regione Toscana non ha competenze dirette nei procedimenti di valutazione e di approvazione dei Piani di Utilizzo delle Terre nel caso di opere di competenza statale e ribadito l'assoluto rispetto per le normative vigenti, la Giunta si è subito attivata con i competenti uffici, non appena venuta a conoscenza del citato parere, per conoscere gli intendimenti del Ministero dell'Ambiente.

Tali primi contatti hanno dato riscontri positivi in merito ai successivi passaggi da compiere, nel senso auspicato di un non eccessivo aggravio burocratico dell'iter e di una conseguente prospettiva di ripresa dei lavori.

4. La realizzazione dell'inceneritore di Case Passerini

Per quanto riguarda l'inceneritore di Case Passerini si comunica che il nuovo impianto di termovalorizzazione proposto da Q-Thermo è stato sottoposto alla procedura di VIA provinciale ai sensi della LR n. 10/2010, conclusasi con pronuncia positiva di compatibilità ambientale con prescrizioni, espressa con Delibera di Giunta Provinciale n. 62 del 17/04/2014.

Con la Sentenza n. 1602/2016 il TAR della Toscana ha annullato l'autorizzazione unica rilasciata dalla Città Metropolitana di Firenze per la realizzazione dell'inceneritore di "Case Passerini", a seguito del ricorso presentato da alcune Associazioni Ambientaliste.

Va precisato che la citata pronuncia di VIA è stata fatta salva dalla sentenza del TAR e dunque rimane valida.

5. La realizzazione delle terze corsie autostradali

5.1 TERZA CORSIA A1

A1 - Terza Corsia Barberino di Mugello - Firenze Nord (17,5 Km)

I lavori risultano suddivisi in 3 lotti:

Lotto 0 in fase di ultimazione, riguarda i primi 3 km dell'intervento autostradale e comprende l'esecuzione della viabilità locale e della cantierizzazione, oltre all'anticipazione di alcune opere autostradali.

Lotto 1, costituito da tutti i lavori autostradali a partire dalla progressiva di imbocco sud della galleria Santa Lucia fino a fine lotto per complessivi 6,2 km, la principale opera riguarda lo scavo in tradizionale della galleria Boscaccio (1,8 km).

Oltre ai lavori autostradali il Lotto 1 comprende anche il parco delle Carpugnane e il Giardino di Colle di Sotto, i cui depositi vengono realizzati utilizzando solo materiale proveniente dalla galleria Boscaccio e dai lavori di ampliamento nel tratto dell'abitato di Calenzano, nonché i completamenti delle opere della viabilità locali non inseriti nel Lotto 0.

Lotto 2, prevede la realizzazione tramite scavo meccanizzato con fresa EPB della nuova galleria Santa Lucia. Lo scavo è già iniziato e la galleria una volta ultimata è funzionale a garantire un flusso monodirezionale per la tratta autostradale Barberino di Mugello - Firenze Nord, tramite l'alloggiamento di una piattaforma a tre corsie di marcia ciascuna di 3,75 m di larghezza e due banchine da 0,70 m. La galleria è ad unica luce e si estende per 7,9 km.

La conclusione di tutti i lavori è prevista per l'anno 2020.

Per seguire l'avanzamento lavori è attivo il **Comitato di Controllo (CdC)** presieduto dal MATTM, che verifica le prescrizioni VIA con il compito di individuare le diverse problematiche che dovessero verificarsi nel corso della realizzazione dell'opera, distinguere la incoerenza e/o la inadempienza in merito alle prescrizioni impartite, controllare che tutti gli adempimenti siano eseguiti a regola d'arte con l'ausilio fondamentale dei risultati dei monitoraggi e degli esiti delle rilevazioni ed indagini dell'ARPA competente.

A1 - Terza Corsia Firenze Nord - Firenze Sud (22 Km)

Attualmente la terza corsia dell'autostrada A1 tratto Firenze Nord - Firenze Sud è tutta in esercizio.

Di recente è stato aperto il parcheggio scambiatore di Scandicci e il By-pass del Galluzzo, con la riorganizzazione dello svincolo di Certosa Impruneta e il raccordo autostradale di FI - SI.

Inoltre, la società Autostrade per l'Italia è impegnata a definire un programma per la realizzazione del parcheggio di Certosa, condividendo con i Comuni interessati, la soluzione progettuale e le modalità di gestione.

Risulta realizzato circa il 90% dell'opera.

Per il tratto Firenze Nord - Firenze Sud è attivo il **Comitato Tecnico di Garanzia (C.T.G.)**, istituito per tutta la durata dei lavori e sino al termine della fase di monitoraggio, sovrintende all'attuazione dell'Accordo, alle verifiche sulla realizzazione del progetto definitivo approvato nella Conferenza dei Servizi del 1999 e delle ulteriori attività prescritte.

A1 -Terza Corsia Firenze Sud – Incisa Valdarno (19 Km)

Il progetto relativo all'ampliamento dell'A1 nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa Reggello si compone delle seguenti parti, per ognuna delle quali viene indicato lo stato relativo all'iter approvativo e dei lavori:

Tratte "esterne"

Il Progetto definitivo ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA del 2008, ed è stato approvato in sede di Conferenza dei Servizi nella seduta del 31/05/2011, con successivo Provvedimento finale di Intesa Stato-Regione prot. 7316 del 08/08/2011. Si tratta dei seguenti lotti:

Lotto 1 nord, compreso tra i km 300+749 (inizio intervento – svincolo di Firenze Sud) e 306+986 (semiviadotto San Giorgio) e Lotto 1 sud compreso tra i km 313+119 (area di parcheggio Rignano) e 318+511 (fine intervento). Sono in corso i lavori del lotto 1 nord.

Tratta "centrale"

Lotto 2 - Galleria San Donato, ad aprile 2016 la Giunta regionale ha espresso parere favorevole sulla Variante S. Donato, ed a maggio 2016 si è svolta presso il Ministero la Conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo. Questo lotto è il più importante dell'intera tratta Firenze Sud - Incisa Reggello; attualmente sono in corso le procedure per l'aggiudicazione dei lavori. Autostrade sta predisponendo la gara di appalto per il lotto 1 Sud e lotto 2 "galleria San Donato".

La conclusione dei lavori di ampliamento a terza corsia Firenze Sud – Incisa Reggello è prevista per la fine dell'anno 2020.

Per questa tratta è stato nominato il **Comitato di Controllo (CdC)** presieduto dal MATTM e composto anche da rappresentanti della Regione Toscana, per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emanate in sede di approvazione.

A1 - Terza Corsia Incisa Valdarno - Valdarno (18,4 Km)

Con Decreto n. 143 del 1 giugno 2017 il Ministero dell'Ambiente ha rilasciato il parere di VIA. La Regione Toscana con deliberazione di Giunta Regionale n. 627 del 29/07/2013 aveva espresso in merito parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Conclusa la Valutazione di Impatto Ambientale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta di Autostrade per l'Italia, deve attivare il procedimento di Intesa Stato – Regione per l'approvazione del progetto definitivo.

5.2 TERZA CORSIA A11

A11 - Terza Corsia A11 Firenze - Pistoia

Per il tratto Firenze-Pistoia il Ministero dell'Ambiente con Decreto n. 134 del 20/05/2016 ha espresso parere di compatibilità ambientale al progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11, presentato da Autostrade per l'Italia, subordinandolo al rispetto di alcune prescrizioni.

Il MIT, nel gennaio 2017, si è attivato per la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera. La Regione nel febbraio scorso ha richiesto quindi i pareri alle amministrazioni interessate, per quanto di competenza. Attualmente sono in corso confronti con le Amministrazioni citate per apportare alcuni adeguamenti progettuali al progetto definitivo presentato da Autostrade per l'Italia (ASPI). Il 20 settembre 2017 si è svolta presso il Ministero delle Infrastrutture la prima riunione della Conferenza di servizi, nella quale è stato deciso che ASPI dovrà presentare materiale integrativo, sul quale i vari soggetti coinvolti dovranno esprimersi per quanto di rispettiva competenza.

La prossima riunione è stata fissata per il giorno 18 novembre 2017.

Per quanto riguarda infine il **Decreto Legislativo 104/2017**, che modifica la parte II del D.Lgs. n. 152/2006 in materia di VIA, si comunica che la Regione Toscana, a differenza di alcune altre regioni italiane, non ha agito con ricorso alla Corte Costituzionale nei riguardi di alcune norme contenute nel nuovo decreto in quanto, a giudizio dell'Avvocatura regionale, le disposizioni contenute nel decreto, per quanto non sempre condivisibili (come evidenziato dalla Conferenza Stato-Regioni nel proprio parere espresso nell'ambito del procedimento di approvazione del decreto), non appaiono contestabili a livello regionale.

In particolare per le seguenti considerazioni:

1) L'art. 2 prevede che, ai fini del procedimento di VIA, gli elaborati progettuali presentati dal proponente siano predisposti con un livello informativo di dettaglio almeno equivalente a quello del progetto di fattibilità o comunque con un livello tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali.

Considerando che, in base alla nuova disciplina, con la VIA sono rilasciati tutte le autorizzazioni, pareri, nulla osta necessari per la realizzazione dell'opera (nel procedimento unico), è certo che se il livello del progetto è troppo generico, l'istruttoria sugli effetti ambientali e quella necessaria per il rilascio degli atti necessari non può essere effettuata compiutamente.

Tuttavia, sul piano giuridico, tale rilievo viene superato dalla previsione della norma che chiede che il livello di approfondimento del progetto sia tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali.

Ciò è confermato dal fatto che il nuovo art. 27 bis prevede che le Amministrazioni verifichino l'adeguatezza e la completezza della documentazione presentata, assegnando al proponente un termine non superiore a trenta giorni per le integrazioni; la conferenza dei servizi può essere indetta solo una volta ottenute le integrazioni necessarie.

Tali previsioni portano a far concludere che, pur nell'accelerazione impressa dalla nuova normativa, la stessa abbia però salvaguardato la necessità di disporre di documentazione adeguata alle verifiche che devono essere compiute.

2) L'art. 3 attribuisce al Ministero dell'Ambiente la potestà di esentare in tutto o in parte dalla procedura di VIA un progetto specifico e ciò anche per i progetti rimessi alla VIA regionale. La norma potrebbe apparire di dubbia costituzionalità; tuttavia, poiché l'esenzione dal progetto di VIA è una deroga alle regole comunitarie sull'obbligatorietà della valutazione, la medesima implica una diretta responsabilità dello Stato nei confronti dell'Unione Europea.

3) L'art. 27 bis del D.Lgs. n. 152/2006, introdotto dal nuovo art. 16, disciplina il procedimento attraverso cui si perviene al rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale che comprende la VIA e tutte le autorizzazioni, pareri, nulla osta necessari per la realizzazione dell'opera.

Si dettano termini da rispettare, definiti come perentori. Da quando è indetta la Conferenza di servizi, la quale però potrà essere indetta solo una volta ottenute le necessarie integrazioni ed esaurito il contraddittorio, il termine per la conclusione è di 120 giorni; la conferenza è convocata in modalità sincrona.

Ciò risulta conforme all'art. 29, comma 2-bis della legge n. 241/1990, dal quale consegue che i termini di conclusione del procedimento attengono a materia esclusiva statale, in quanto rientranti nei livelli essenziali delle prestazioni che devono essere garantiti in modo omogeneo in tutto il territorio nazionale.

4) Oltre ad alcune modifiche procedurali che attengono esclusivamente alla competenza statale, il decreto legislativo riconduce alla competenza statale la VIA di una serie di opere che sinora rientravano invece nella competenza regionale: questo attiene ad una scelta di merito in un ambito (la tutela ambientale) che la Costituzione affida alla competenza esclusiva dello Stato e quindi non è sindacabile.

Anche un ipotetico vizio di eccesso di delega legislativa non appare configurabile, sia perché la delega era molto ampia (Legge n. 114/2015), sia perché la Corte Costituzionale giudica ammissibile tale vizio se prospettato unitamente ad una concreta lesione di specifiche attribuzioni regionali, che i motivi rilevati dall'Avvocatura non rendono evincibile.