



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

184^a Seduta pubblica – Martedì 22 luglio 2025

Deliberazione legislativa n. 12

OGGETTO: DISEGNO DI LEGGE RELATIVO A “ABROGAZIONI E MODIFICHE ALLA LEGGE REGIONALE 3 APRILE 2009, N. 11 “DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI VIAGGIATORI EFFETTUATO MEDIANTE NOLEGGIO DI AUTOBUS CON CONDUCENTE E MODIFICA DELL'ARTICOLO 4 DELLA LEGGE REGIONALE 30 OTTOBRE 1998, N. 25 “DISCIPLINA ED ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE”” E ABROGAZIONE DEI COMMI 4 E 5 DELL'ARTICOLO 36 DELLA LEGGE REGIONALE 5 APRILE 2013, N. 3 “LEGGE FINANZIARIA REGIONALE PER L'ESERCIZIO 2013” E DELL'ARTICOLO 19 DELLA LEGGE REGIONALE 29 DICEMBRE 2020, N. 39 “COLLEGATO ALLA LEGGE DI STABILITÀ REGIONALE 2021” E DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLA ABROGAZIONE DEL DIVIETO DI UTILIZZO DI AUTOBUS CON ETÀ SUPERIORE A QUINDICI ANNI.”.
(Progetto di legge n. 323)

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

VISTO il disegno di legge relativo a “*Abrogazioni e modifiche alla legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 “Disposizioni in materia di attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente e modifica dell'articolo 4 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale”” e abrogazione dei commi 4 e 5 dell'articolo 36 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 “Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2013” e dell'articolo 19 della legge regionale 29 dicembre 2020, n 39 “Collegato alla legge di stabilità regionale 2021” e disposizioni transitorie relative alla abrogazione del divieto di utilizzo di autobus con età superiore a quindici anni.*” (deliberazione della Giunta regionale n. 1/DDL del 24 marzo 2025);

UDITA la relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere *Marco DOLFIN*, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

negli ultimi anni la coscienza rispetto alle tematiche ambientali è molto aumentata, a tutti i livelli della società, divenendo argomento centrale tanto nel dibattito pubblico quanto all'interno delle imprese di trasporto persone. La prescrizione contenuta nella disciplina dei servizi di noleggio autobus con conducente

risulta quindi definitivamente superata dal sentimento comune e dall'evoluzione tecnologica che ha interessato il mercato dei veicoli.

Le associazioni di categoria del settore ritengono che limitare l'età massima degli autobus utilizzati per il noleggio rappresenti oggi un impedimento all'attività stessa di numerose imprese del settore, interferendo con il ciclo degli investimenti aziendali e il rinnovo fisiologico del parco veicoli.

Nella normativa italiana peraltro non esiste un limite temporale oltre il quale un mezzo non può circolare ma la sicurezza nella circolazione è comunque garantita dalle verifiche periodiche in sede di revisione previste dal Codice della strada.

Infine il mercato delle immatricolazioni è sempre più condizionato dalle stringenti limitazioni al traffico previste dalle misure ambientali per il miglioramento della qualità dell'aria che stimolano il rinnovo del parco veicoli.

Sul tema si sono recentemente espresse sia la Corte costituzionale con la sentenza n. 5 dell'11 gennaio 2019 che ha dichiarato l'illegittimità della normativa della Regione Piemonte, la quale disponeva che "al fine di tutelare la sicurezza degli utenti e dei lavoratori è vietato alle imprese autorizzate all'esercizio di tale attività l'utilizzo di veicoli di età superiore a quindici anni qualora essi abbiano raggiunto una percorrenza di un milione di chilometri certificata con gli strumenti previsti dalle normative vigenti", sia l'Autorità garante della concorrenza e del mercato che ha recentemente osservato come la norma in questione anche della Regione del Veneto appaia restrittiva della concorrenza e discriminatoria rispetto agli esercenti l'attività di trasporto operanti nelle Regioni ove non è posto alcun limite di anzianità entro il quale i mezzi possono circolare.

Si ritiene quindi questo il momento particolarmente proficuo, anche alla luce della scadenza dell'estensione del termine a diciannove anni previsto dall'articolo 19 "Disposizioni straordinarie in materia di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente" della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 39, resosi necessario per far fronte al periodo emergenziale dovuto all'epidemia COVID-19, per rivedere questa limitazione posta dalla legge regionale 3 aprile 2009, n. 11.

Nello specifico, l'articolo 1 abroga l'articolo 5, comma 3 e l'articolo 16, comma 3 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11, che prevedono, rispettivamente, il divieto di utilizzo degli autobus per i quali sono decorsi quindici anni dalla prima immatricolazione per l'attività di noleggio nella Regione del Veneto e la relativa sanzione amministrativa pecuniaria, nonché l'articolo 17, comma 3 per la parte in cui è prevista la sanzione accessoria della sospensione dell'autorizzazione all'attività di noleggio.

L'articolo 2 abroga i commi 4 e 5 dell'articolo 36 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3, che prevede la possibilità, in deroga a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11, dell'utilizzo di autobus con più di quindici anni e sino a trent'anni dalla prima immatricolazione, previo il pagamento di un contributo annuo di 250 euro.

L'articolo 3 abroga l'articolo 19 della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 39, che prevede, per un periodo transitorio, la rideterminazione del termine di quindici anni di cui all'articolo 5, comma 3 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11, in diciannove anni. Detto articolo viene inserito per una maggiore chiarezza del quadro normativo vigente, stante che gli effetti del richiamato articolo 19 sarebbero comunque cessati a far data dal 1° gennaio 2025.

L'articolo 4 prevede delle disposizioni transitorie per regolare gli effetti relativi e conseguenti all'abrogazione del divieto di utilizzo di autobus con età superiore ai quindici anni.

L'articolo 5 contiene una norma finanziaria.

L'articolo 6 prevede l'entrata in vigore della Legge regionale il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione del Veneto.

Nel corso dell'istruttoria, si è preso atto del parere di astensione, con proposte, reso dalla CAL (in data 14 aprile 2025), ritenendosi in merito di confermare le valutazioni di legittimità costituzionale dell'intervento sottese alla iniziativa legislativa in esame, atteso che la disciplina in materia già contempera, nell'esercizio dei titoli di competenza legislativa Stato – Regioni, aspetti afferenti alla tutela della concorrenza, superando – anche sulla scorta di quanto rappresentato dalla giurisprudenza della Corte costituzionale come sopra richiamata e della stessa pronuncia, indirizzata anche alla Regione del Veneto, della Autorità garante della concorrenza e del mercato – disposizioni legislative, anche regionali, ritenute preclusive della libertà di iniziativa economica nel settore, ma nel contempo salvaguardando i profili di sicurezza della circolazione e delle persone, per effetto della disciplina statale vigente in materia di caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motori, nonché della disciplina afferente ai requisiti e controlli necessari a garantire l'efficienza.

Quanto alla richiesta dello stesso CAL, di previsione di un contributo della regione per sostenere il rinnovo del parco mezzi da parte degli operatori del settore, è stato curato un apposito ordine del giorno, da sottoporre, come deciso in seduta di Commissione, ai capigruppo, con il quale si invita la Giunta regionale a valutare di prevedere un intervento finanziario per l'ammodernamento del parco mezzi.

In chiusura, va annotato che il provvedimento all'esame dell'Assemblea, d'iniziativa della Giunta regionale, è stato presentato alla Presidenza del Consiglio regionale in data 24 marzo 2025, dove ha assunto il numero 323 tra i progetti di legge dell'undicesima legislatura.

Il 1° aprile è stato assegnato in sede referente alla Seconda Commissione.

Nella seduta del 10 aprile è stato illustrato ai componenti della medesima.

Acquisito, come detto, il parere del Consiglio delle autonomie locali e della Prima Commissione (espresso in data 7 maggio 2025), ed essendosi avvalsa, in sede d'esame, dell'assistenza giuridica garantita dal Servizio Affari Giuridici e Legislativi del Consiglio e dell'assistenza tecnica delle strutture regionali competenti, la Seconda Commissione nella seduta dell'8 maggio 2025 ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge n. 323 e lo ha licenziato a maggioranza.

Hanno votato a favore: il Presidente Rizzotto -con delega del Consigliere Formaggio- (Fratelli d'Italia – Giorgia Meloni) ed i Consiglieri Bet, Bisaglia, Centenaro, Michieletto, Sponda, Vianello e Zecchinato (Zaia Presidente), Puppato -con delega del Consigliere Dolfin- (Liga Veneta per Salvini Premier) e Boron -con delega del Consigliere Valdegamberi- (Misto).

Hanno espresso voto di astensione: i Consiglieri Bigon -con delega del Consigliere Montanariello- (Partito Democratico Veneto), Zanoni -con delega del Consigliere Masolo- (Europa Verde) e Lorenzoni (Misto). ”;

UDITA la relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere Jonatan MONTANARIELLO, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

credo che questo sia un provvedimento sicuramente non di facile dibattito; sia un provvedimento controverso, perché questo, se da una parte ci porta a fronte di questioni ideologiche che tutti condividiamo, ovvero avere un parco mezzi più sano e

una voglia di affrontare, una volta per tutte, delle tematiche di carattere ambientale e di qualità della vita, è ineludibile il fatto che noi oggi ci accingiamo a fare delle valutazioni.

Io sono d'accordo con la norma che noi abbiamo, ovvero quella di avere i mezzi che dopo 15 anni non possono più fare questo tipo di trasporto, questo tipo di trasporto turistico, che non è un trasporto pubblico, ma è un mero trasporto turistico.

Sono d'accordo perché sono uno di quelli che dice che al netto di tutti i sistemi di economia circolare, i nuovi sistemi di motorizzazione inquinano meno e c'è un valore ambientale che non può essere sottovalutato. Quindi non posso dire neanche che voi non siete d'accordo, che su questo non la pensate come me, perché lo abbiamo fatto, è una norma che nella nostra Regione c'era.

È una norma che oggi ci accingiamo a provare a derogare per dei motivi che dopo vedremo.

Oggi, però, la questione è molto più controversa, perché, intanto, vedendo i dati, noi abbiamo in Veneto circa 3.000 autobus che hanno l'età media di 15 anni e che li superano. Leggevo i dati della missiva che ci è arrivata di CNA e di Confartigianato e dice che il 40% del nostro parco mezzi è investito da questa problematica e cuba circa 3.000 mezzi, che non è un dato negativo, come si pensa, perché a livello nazionale cuba il 46%.

Secondo me, questo dato ci deve far riflettere. Ci sono due temi. Il primo è quello dei lavoratori che lavorano sui mezzi. Se da domani decidiamo di fermare circa 3.000 bus, avremo una delle più grandi vertenze sindacali nella storia del Veneto. Dall'altra parte, c'è un tema di azienda e investimento. Se valutiamo che un bus non lo paghi meno di 500.000 euro, dovremmo confrontarci con aziende che devono cambiare centinaia di bus a minimo 500.000-600.000 euro l'uno.

C'è un altro problema ancora, quello della concorrenza, tema che, tutto sommato, non possiamo sottovalutare, specie se questo provvedimento sussistesce solo in Veneto. C'è un problema che non viene detto e che non viene scritto: gran parte di chi ha comprato i bus in Germania o in quelle parti lì, che hanno ancora il cronotachigrafo analogico, a differenza di chi ha il cronotachigrafo digitale, è fuori da ogni forma di controllo e anche se ti passano all'interno della regione tu non riesci a controllare. Siccome noi possiamo vietare alle imprese in Veneto, ma non possiamo vietare alle imprese fuori di fare questo tipo di attività, e domani una scuola mi noleggia da un'azienda a Lignano piuttosto che una a Mesola, che sono a confine, e questi mezzi sono mezzi con il cronotachigrafo analogico, magari presi dalla Germania, visto che ne sono arrivati molti da quei Paesi lì, e ci sono ancora anche lì degli Euro 0 ed Euro 1, quelli non li controlli e non hai una forma per controllarli. Se tu li fermi una volta che stanno rientrando, a meno che non hai una forma di controllo che ti chiede di far vedere la fattura dell'albergo, il piano di viaggio, dove sono andati, tu non riesci a capire se quel mezzo ha transitato per la tua regione o ha esercitato nella tua regione, perché hai una forma di cronotachigrafo che non ti permette questa lettura, e perché, ahimè, sappiamo tutti che tu non ti metti a fermare un bus scolastico andandogli a chiedere documenti che l'autista non è neanche tenuto a tenere, come la prenotazione dell'albergo, come la prenotazione del parcheggio, o come il piano di viaggio o di gita dei soggetti che porta.

Quindi, c'è anche un tema di controlli, perché se noi decidiamo di fare una norma del genere, che è valida sotto molti aspetti, bisogna che decidiamo di fare la prima cosa di buonsenso, fermo restando che non rientra nelle nostre competenze e magari nel codice della strada: attivare sistemi di controllo e monitoraggio che ti

dicano che è una norma severa, che è una norma a maglie strette, ma siccome è una norma giusta, tu fai sì che quella norma la devono rispettare tutti.

Oggi noi in Veneto non abbiamo questi strumenti, quindi ci troviamo a dover fare una norma che vale solo per le nostre aziende, e che ci porta a una concorrenza sleale, una norma che ci porta a vedere molte aziende che rischierebbero di chiudere, perché abbiamo detto quanto costa un bus e facciamo per 3.000, e rischieremmo di trovarci la più grande vertenza della storia dell'occupazione veneta alle porte, perché se facciamo 3.000 bus e li dividiamo semplicemente per 2.000 che viaggiano, con due autisti l'uno, più chi opera nelle agenzie, più chi fa i tour operator, più chi li guida, più chi li lava, più chi li rifornisce, più chi li aggiusta, pensate che potrebbe diventare forse una vertenza priva di precedenti.

Detto questo, abbiamo messo in fila una serie di elementi che ci portano a dire che noi, questo sistema, non abbiamo neanche strumenti per controllarlo, vuoi, come dicevamo prima, per mezzi che vengono dall'estero con cronotachigrafo e impostazione digitale, vuoi perché non abbiamo la possibilità di fermare il bus con la scolaresca, chiedergli il piano di viaggio, la prenotazione dell'albergo e scoprire se l'autista in Romea transita, o se la Romea è una tappa di arrivo e partenza, vuoi perché c'è il tema trasversale a tutti noi molto caro, soprattutto per chi siede da questa parte dell'Aula, che è quello dell'occupazione di lavoratori e dipendenti, vuoi perché c'è tutto un tema di piccola e media impresa che non è sicuramente la grande industria, che si troverebbe compromessa in una regione dove fa da padrona.

Tra l'altro, io penso che le scelte fatte in questi anni in Veneto, assessore De Berti, ci hanno portato a un risultato, al rinnovo del parco mezzi, perché se la media nazionale è del 46 per cento e noi oggi ragioniamo su una media veneta del 40 per cento, vuol dire che probabilmente aver avuto il coraggio di mettere questi paletti ci ha dato un risultato, anche se oggi questo si scontra con alcuni elementi di realtà che investono cittadini e aziende venete in un sistema di poco equilibrio con i nostri confinanti sotto l'aspetto della concorrenza.

C'è anche un altro problema che non viene detto, che è quello che, anche volendo applicare delle formule di controllo, il Codice della strada non rientra all'interno delle nostre competenze come Consiglio regionale. Credo che abbiamo detto una serie di elementi che ci portano a dire che probabilmente su questo provvedimento una riflessione vera e reale vada fatta. Però, permettetemi di dire anche un'altra cosa. Io credo che la sfida del futuro non sia certamente andare avanti con le deroghe. Io credo che la sfida del futuro non sia certamente andare avanti, anche per le stesse imprese venete, con un sistema dove c'è una continua richiesta di rinviare il problema.

Guardate che oggi le forme di motorizzazione ci danno comunque una formula per poter ragionare su un tema green, su un tema di ambiente più pulito, su un tema di qualità delle nostre aree urbane e periurbane, dove la qualità dell'aria e l'inquinamento abbiano un valore politico che ci debba vedere oggi pensare che dobbiamo avere un orizzonte semantico attraverso il quale traghettarci, perché a colpi di deroghe non si va da nessuna parte. D'altronde oggi ci chiedono che la deroga sia dai quindici ai diciannove anni, ma se noi continuiamo ad avere questi numeri di occupazione, questi numeri di piccola e media impresa veneta, questi costi per un bus, fra quattro anni chi avrà il privilegio di sedere in quest'Aula dovrà ragionare probabilmente su una nuova deroga, che sarà quella dai diciannove ai ventiquattro anni, perché è evidente che il problema tu lo protrai. Questo vuol dire che ci giriamo dall'altra parte? No. Io, di fronte ad aziende che chiudono e a lavoratori che restano a casa, non mi girerò mai dall'altra parte, perché siamo consci e coscienti che bisogna fare i conti con la realtà e rispettare il motore della nostra Regione, che è la piccola e

media impresa. Però noi come politici, se da un lato abbiamo la responsabilità di non affossare un mondo economico e non creare una delle più grandi vertenze della storia, che vede dipendenti di aziende che molto spesso non hanno una serie di ammortizzatori sociali anche che li tutelano per la grandezza e la caratterizzazione della loro natura sociale, d'altro canto noi dobbiamo pensare che, da qui al futuro, il problema debba essere risolto.

Noi oggi facciamo un ragionamento sulla fiducia, che non vuole andare contro i lavoratori, contro la nostra impresa, contro l'economia, che vuole andare contro un sistema di concorrenza sleale con i confinanti, tant'è che si è espresso il TAR; cioè non è che arriviamo a questo per futili motivi, arriviamo perché il TAR dice: non potete solo voi in Italia fare questa cosa qui.

Quindi siamo anche di fronte a un tema di visione amministrativa più ampia, in un contesto allarmante, perché mi dicono da Roma che per fortuna pare che arrivi una norma a breve, lo avrà sentito anche lei, che elimina i bus Euro 0 ed Euro 1, che va benissimo, ma noi non sappiamo su quei 3.000 della nostra Regione quanti sono. Quindi è evidente che noi dobbiamo fare uno sforzo che sembra uno sforzo impossibile, ma non lo è, che è quello di mettere a disposizione delle risorse pubbliche, c'è il PNRR, finché ci sarà, ci sono i bandi comunitari, affinché, come abbiamo fatto per i mezzi di TPL, dove siamo riusciti a rinnovare gran parte dei parchi mezzi delle aziende di trasporto pubblico locale – non entro nel merito – chi con l'elettrico, chi con l'idrogeno, chi con il biodiesel non è compito mio valutare qual è il sistema migliore, ma certamente non sono più Euro 0 e ed Euro 1. Allora, come abbiamo fatto quello sforzo, all'interno di una logica di trasporto pubblico locale, io credo che con questi numeri noi dobbiamo prevedere che la Regione Veneto, da qui ai prossimi anni, impegni anche gli uffici, anche i tecnici alla ricerca di formule e finanziamenti affinché, fermo restando che la cosa sia permessa perché non so, dopo, se ci sia qualche arzigogolamento tecnico che non lo permetta, affinché ci siano dei bandi per far sì che anche i bus che fanno un servizio turistico possano avere una contribuzione per cambiare il parco mezzi, perché sono bus che lavorano nei nostri territori alla pari di quelli del TPL. Voi provate a immaginare oggi 3000 bus, con questa concorrenza che hai, di mezzi che vengono dall'estero, di cronotachigrafo digitale, che non capisci se eri di passaggio o stai stazionato in Veneto, di mancanza di strumenti del Codice della strada per controllare, di concorrenza sleale con le Regioni contermini, di contrazione economica dove c'è anche un calo su quel mercato, di occupazione di gente, che non è che smette di fare quel lavoro e domani la ricollochi, perché è tutto un altro tipo di mestiere pur essendo un autista, è evidente che noi non andiamo contro questo sistema, però dobbiamo pensare che questo sistema, prima o poi, debba trovare una soluzione.

Ripeto, se noi da qua ai prossimi cinque anni non usiamo questo tempo per lanciare il cuore oltre l'ostacolo e trovare risorse per fare quello che vent'anni fa era impensabile, ovvero pensare che il parco mezzi di trasporto pubblico potesse essere fatto da mezzi elettrici o da mezzi a idrogeno, se noi non facciamo questo nel trasporto privato, oggi stiamo solo protraendo il problema.

Credo che questo debba essere un dibattito sulla fiducia, sul fatto che noi non ci giriamo dall'altra parte di fronte a esigenze reali e contingenti, della nostra Regione, dei nostri cittadini e della nostra economia, però dobbiamo prenderci un impegno, ed è per questo che avevamo concordato insieme come Ufficio di Presidenza della Commissione, d'accordo anche con l'Assessore, un ordine del giorno dove diciamo: ci impegniamo per la durata di questa deroga a trovare finanziamenti affinché la prossima volta ragioneremo su una deroga che magari riguarderà 1.000 bus e non

3.000 e avremo anche una possibilità di dibattito diversa, visto che avrai anche meno problemi di disoccupazione che si calerà sul territorio?

È, quindi, evidente che questo è un dibattito che se sotto alcuni aspetti non può non essere affrontato, c'è una sentenza del TAR, c'è un tema di concorrenza sleale, c'è un tema, ripeto e sottolineo, non per essere ripetitivo, ma come elemento rafforzativo, di occupazione e di impresa, ma dall'altro c'è tutto un tema di ambiente sano, che non è meno importante, c'è tutto un tema di qualità della vita, che non è meno importante, c'è tutto un tema di inquinare di meno, che non è assolutamente meno importante, ma deve conciliare un equilibrio dove la deroga possa diventare il tempo che noi ci prendiamo per provare a risolvere il problema. Ci vorranno dieci anni? Bene. Non facciamone però passare cinque senza fare nulla. Utilizziamo intanto questi cinque.

Se il dibattito è questo, noi possiamo condividere un pezzo di strada insieme. Se il dibattito è che, nel nome dell'impresa e del lavoro, con un mondo che va avanti nell'intuizione, nella necessità di ammodernamento tecnologico, nell'interesse dei cittadini e della qualità della vita e dell'aria che respiriamo e di quello che mangiamo, ma lo tiriamo avanti facendo finta che questo problema non esista, noi non siamo d'accordo.

È questo il vero elemento di dibattito politico che oggi vorremmo sentire. Questi cinque anni ce li prendiamo per dire che in dieci vogliamo cambiare la storia del trasporto turistico nella nostra regione, come abbiamo fatto per centinaia di migliaia di mezzi per il TPL di linea e non di linea? O questi cinque anni ce li prendiamo per dire che arriviamo a fine legislatura senza aver creato un problema e il prossimo che arriva dovrà affrontare questo problema?

Io credo che se ci prendessimo questi anni per lavorare, per porci un obiettivo, anche per dire che la contribuzione del PNRR possa riguardare anche il trasporto turistico e non solo i mezzi del TPL, in quanto ci sono tanti di quei bandi sui mezzi del TPL che molto spesso i soldi tornano indietro, le aziende non riescono neanche a usarli tutti, non sono proprio nelle fabbriche i numeri di mezzi che tu ordini per poter comprare, io credo che si possa pensare di fare un pezzo di strada insieme. Ma il pezzo di strada insieme si fa nel nome di un tavolino che ha quattro gambe: un futuro migliore sotto l'aspetto ambientale, un futuro migliore sotto la qualità della vita, l'obiettivo di non penalizzare le nostre imprese, piccole e medie, e l'obiettivo di non creare una crisi occupazionale in Veneto.

Se le quattro gambe del tavolino sono queste, noi ci sediamo. Se invece è uno sgabello dove ci si siede per dire che abbiamo fatto un provvedimento per non creare problemi e ci troviamo qui fra altri cinque anni a discutere della stessa cosa, noi non siamo d'accordo, noi ci sediamo a un tavolo, non ad uno sgabello, su un bancone per guardare e aspettare.”;

ESAMINA e VOTA, articolo per articolo, il disegno di legge composto di n. 6 articoli;

PRESO ATTO che la votazione dei singoli articoli ha dato il seguente risultato:

Art. 1

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 45
Voti favorevoli	n. 36
Astenuti	n. 9

Art. 2

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 45
Voti favorevoli	n. 37
Astenuti	n. 8

Art. 3

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 48
Voti favorevoli	n. 38
Astenuti	n. 10

Art. 4

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 48
Voti favorevoli	n. 39
Astenuti	n. 9

Art. 5

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 49
Voti favorevoli	n. 39
Astenuti	n. 10

Art. 6

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 48
Voti favorevoli	n. 38
Astenuti	n. 10

IL CONSIGLIO REGIONALE

APPROVA quindi la legge nel suo complesso nel testo che segue:

ABROGAZIONI E MODIFICHE ALLA LEGGE REGIONALE 3 APRILE 2009, N. 11 “DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI VIAGGIATORI EFFETTUATO MEDIANTE NOLEGGIO DI AUTOBUS CON CONDUCENTE E MODIFICA DELL'ARTICOLO 4 DELLA LEGGE REGIONALE 30 OTTOBRE 1998, N. 25 “DISCIPLINA ED ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE”” E ABROGAZIONE DEI COMMI 4 E 5 DELL'ARTICOLO 36 DELLA LEGGE REGIONALE 5 APRILE 2013, N. 3 “LEGGE FINANZIARIA REGIONALE PER L'ESERCIZIO 2013” E DELL'ARTICOLO 19 DELLA LEGGE REGIONALE 29 DICEMBRE 2020, N. 39 “COLLEGATO ALLA LEGGE DI STABILITÀ REGIONALE 2021” E DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLA ABROGAZIONE DEL DIVIETO DI UTILIZZO DI AUTOBUS CON ETÀ SUPERIORE A QUINDICI ANNI.

Art. 1 - Abrogazioni e modifiche alla legge regionale 3 aprile 2009, n. 11“Disposizioni in materia di attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente e modifica dell'articolo 4 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale””.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il comma 3 dell'articolo 5 e il comma 3 dell'articolo 16 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 sono abrogati.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, al comma 3 dell'articolo 17 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 le parole: “5, comma 3,” sono soppresse.

Art. 2 - Abrogazione dei commi 4 e 5 dell'articolo 36 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 “Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2013”.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, i commi 4 e 5 dell'articolo 36 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 sono abrogati.

Art. 3 - Abrogazione dell'articolo 19 della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 39 “Collegato alla legge di stabilità regionale 2021”.

1. L'articolo 19 della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 39 è abrogato.

Art. 4 - Disposizioni transitorie relative all'abrogazione del divieto di utilizzo di autobus con età superiore a quindici anni.

1. Le disposizioni di cui all'articolo 36, commi 4 e 5 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3, continuano a trovare applicazione limitatamente ai contributi dovuti fino alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I procedimenti sanzionatori avviati ai sensi dell'articolo 16, comma 3 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 e dell'articolo 36, comma 4 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 per i quali è stato notificato il verbale di contestazione prima della data di entrata in vigore della presente legge sono conclusi ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 “Modifiche al sistema penale”.

3. Le sospensioni dell'autorizzazione all'attività di cui all'articolo 17, comma 3 della legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 già adottate i cui effetti permangono dopo la data di entrata in vigore della presente legge, decadono automaticamente.

Art. 5 - Norma finanziaria.

1. Alle minori entrate derivanti dall'applicazione della presente legge, quantificate in euro 8.000,00 per ciascuno degli esercizi 2025, 2026 e 2027 e allocate al Titolo 3 “Entrate extratributarie”, Tipologia 500 “Rimborsi e altre entrate correnti”, si fa fronte con contestuale riduzione di pari importo delle risorse allocate alla Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 2 “Trasporto pubblico locale” Titolo 1 “Spese correnti” del bilancio di previsione 2025-2027”.

Art. 6 - Entrata in vigore.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto.

Assegnati n. 51

Presenti-votanti n. 49

Voti favorevoli n. 39

Astenuti n. 10

IL CONSIGLIERE-SEGRETARIO
f.to Alessandra Sponda

IL PRESIDENTE
f.to Roberto Ciambetti

INDICE

Art. 1 - Abrogazioni e modifiche alla legge regionale 3 aprile 2009, n. 11“Disposizioni in materia di attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente e modifica dell’articolo 4 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale””.....	9
Art. 2 - Abrogazione dei commi 4 e 5 dell’articolo 36 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 “Legge finanziaria regionale per l’esercizio 2013”.....	9
Art. 3 - Abrogazione dell’articolo 19 della legge regionale 29 dicembre 2020, n. 39 “Collegato alla legge di stabilità regionale 2021”.....	9
Art. 4 - Disposizioni transitorie relative all’abrogazione del divieto di utilizzo di autobus con età superiore a quindici anni.....	9
Art. 5 - Norma finanziaria.	10
Art. 6 - Entrata in vigore.....	10