

(Codice interno: 440970)

LEGGE REGIONALE 10 febbraio 2021, n. 4

Razionalizzazione e riordino della governance regionale nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della Giunta regionale

p r o m u l g a

la seguente legge regionale:

Art. 1**Razionalizzazione e riordino della governance regionale
nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.**

1. In attuazione di quanto previsto dal nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2020-2030, approvato dal Consiglio regionale con provvedimento n. 75 del 14 luglio 2020, ed al fine di perseguire la razionalizzazione della governance regionale nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, come specificato dalla Strategia 8 di Piano "Strategie di governo, programmazione e controllo" (Azione 8.1 - Rafforzamento della governance e della gestione dei trasporti regionali, anche con istituzione/revisione del ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale"), la Giunta regionale, entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge, adotta un disegno di legge di riordino organizzativo ed operativo, con le seguenti finalità:

- a) assicurare elevati standard di qualità nella gestione e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, valorizzando il patrimonio esistente;
- b) raggiungere un elevato livello di qualità ed uniformità sul territorio regionale nella erogazione dei servizi integrati di trasporto, definendo i livelli dei servizi essenziali, valutando le specificità territoriali laddove esistenti;
- c) raggiungere più elevati standard di efficienza, efficacia ed economicità nell'azione amministrativa e tecnica nell'ambito del settore.

2. Il disegno di legge di cui al comma 1 dovrà tener conto dei seguenti criteri:

- a) mantenimento in capo alla Regione delle funzioni di pianificazione, programmazione e controllo, anche tramite l'istituzione della Struttura Tecnica di Piano (STP) prevista dal PRT;
- b) semplificazione del quadro complessivo dei soggetti e società, controllati o partecipati dalla Regione, nel settore delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) individuazione di uno o più soggetti per la gestione della rete stradale regionale, nonché delle infrastrutture ferroviarie e per la navigazione interna e lacuale in ambito regionale;
- d) ridefinizione delle competenze nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con individuazione di un soggetto, quale regolatore dei servizi in ambito regionale;
- e) sviluppo in termini di innovazione tecnologica per l'intero settore dei trasporti;
- f) sviluppo di forme di integrazione modale fra gomma, ferro ed acqua;
- g) potenziamento ed ammodernamento del sistema infrastrutturale regionale;
- h) promozione della costituzione di una holding autostradale del nord est per il rafforzamento istituzionale e gestionale nell'ambito della rete autostradale regionale.

Art. 2**Clausola di neutralità finanziaria.**

1. All'attuazione della presente legge si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio della Regione del Veneto.

Art. 3**Entrata in vigore.**

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

La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione veneta.

Venezia, 10 febbraio 2021

Luca Zaia

INDICE

Art. 1 - Razionalizzazione e riordino della governance regionale nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 2 - Clausola di neutralità finanziaria.

Art. 3 - Entrata in vigore.

Dati informativi concernenti la legge regionale 10 febbraio 2021, n. 4.

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Struttura di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La proposta di legge è stata presentata al Consiglio regionale in data 21 ottobre 2020, dove ha acquisito il n. 9 del registro dei progetti di legge su iniziativa dei Consiglieri Zaia, Finco, Rizzotto, Cavinato, Sandonà, Brescacin, Michieletto, Villanova, Dolfin, Zecchinato, Vianello, Bet, Cestari, Ciambetti e Centenaro;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 28 gennaio 2021;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Marco Zecchinato, e su relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere Jonatan Montanariello, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 2 febbraio 2021, n.4.

2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Marco Zecchinato, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

con deliberazione del Consiglio regionale n. 75 del 14 luglio 2020 è stato adottato il nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2020-2030 le cui finalità sono quelle di promuovere una mobilità sostenibile mediante un assetto unitario delle diverse politiche che riguardano il settore trasporti, nel rispetto delle diverse competenze amministrative dello Stato, dei Comuni e della Città Metropolitana.

Trattasi di un settore particolarmente complesso e in continua evoluzione che necessita di una pianificazione dinamica su cui impostare interventi infrastrutturali adeguati ad assolvere ai fabbisogni del territorio e dell'utenza. In quanto piano strategico e dinamico, esso richiede altrettante azioni adeguate e tempestive anche a livello organizzativo.

Per tali motivi, con il presente progetto di legge, in attuazione di quanto specificato dalla Strategia 8 di Piano “Strategie di governo, programmazione e controllo” (Azione 8.1 - Rafforzamento della governance e della gestione dei trasporti regionali, anche con istituzione/revisione del ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale”), si intende intervenire sulla definizione dell'assetto organizzativo ed operativo che sia improntato in un'ottica di semplificazione dei soggetti operanti nel settore allo scopo di assicurare elevati standard di qualità ed efficienza nella gestione e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti e nella erogazione dei servizi, anche attraverso la valorizzazione del patrimonio esistente.

Al fine di realizzare tali obiettivi il progetto di legge incarica la Giunta regionale di adottare, entro 12 mesi dall'entrata in vigore della legge, uno specifico disegno di legge di riordino organizzativo ed operativo, fissando alcuni criteri indispensabili per la creazione di una struttura dinamica e innovativa di governance attraverso la costituzione di diversi soggetti e perimetrandone i loro compiti; in particolare sono previsti uno o più soggetti che si occupino della rete stradale, ferroviaria e della navigazione mentre ci si indirizza verso una holding per l'ambito autostradale. Viene confermato il mantenimento alla Regione di alcune funzioni di particolare rilevanza da gestire mediante un soggetto (STP) previsto nel Piano regionale, nonché una serie di criteri che promuovono lo sviluppo tecnologico. Infine, la previsione di un soggetto regolatore dei servizi che svolga efficacemente tale funzione.

- Relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere Jonatan Montanariello, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

Sotto ogni considerevole aspetto, spiccherebbe anche agli occhi degli osservatori meno attenti che l'approccio da voi oggi utilizzato è del tutto riduttivo e svilenente rispetto ad una riforma che è attesa ormai da anni, considerato che l'ultima legge in materia di trasporto è datata 1998, la legge regionale n. 25.

Siamo alla montagna che partorisce un topolino e lo veste da gatto a Carnevale per renderlo più simpatico: una legge che ha come primo firmatario il Presidente della Giunta che in veste di Consigliere chiede a sé stesso di fare una legge dettandosi perfino le tempistiche. Ne dobbiamo però prendere atto senza porre preconcetti sul metodo. Siamo certi che il percorso sia frutto di attenti studi che mirano, più che a presentare un progetto di legge, a tenere alto il brand politico della maggioranza che potrà dire di aver fatto una legge su questo tema, come promesso in campagna elettorale. Bene, siamo contenti, ma fateci vedere la legge perché a oggi non esiste.

Fatta questa premessa, siamo consapevoli della delicatezza del tema, trattando un argomento che come non mai in questi ultimi mesi è diventato di interesse quotidiano e che ci ricorda come quello che serve sia una vera e propria riforma in materia: per questo motivo, se da una parte criticiamo aspramente il percorso individuato per arrivare in aula, dall'altra proporremo degli emendamenti per dare a questa legge un po' di contenuto e sostanza. Vogliamo far uscire da quest'Aula un testo mirato e preciso, che dia delle linee guida chiare il più possibile, cosa che ci auguriamo sia nell'interesse di tutti.

Sappiamo già che il motivo di questo percorso è che questa legge fa riferimento al Piano regionale dei trasporti, ma è anche vero che molte cose che dovranno essere materia di attuazione di questa legge non sono contenute nel Piano regionale dei trasporti: quale sarà il ruolo dei territori nella nuova governance; come si intende attuare una politica mutualistica di compensazione del sostentamento del trasporto pubblico locale; come intervenire concretamente sulle specificità dei territori dopo aver preso atto più volte nel PRT della loro esistenza; come attuare concretamente l'integrazione tariffaria ed il biglietto unico, manifesto da troppi anni ormai sbandierato; come coinvolgere gli enti locali in maniera attiva e tante altre piccole e grandi cose, come ad esempio la certezza che tutte le risorse ricavate da risparmi economici e dall'efficientamento, efficacia ed economicità ridiventino servizio in più per il cittadino o investimento sull'innovazione del trasporto.

Dite che questo progetto di legge si richiama al PRT, un testo composto da 193 pagine divise in 8 obiettivi, 8 strategie e 37 azioni, che ha avuto un processo partecipativo con un documento preliminare di piano che è stato presentato e discusso durante otto incontri che hanno coinvolto circa 700 persone e successivamente sette incontri territoriali che hanno interessato l'insieme delle Province del Veneto, sono state ricevute 110 osservazioni da parte di 88 soggetti che hanno riguardato 46 contributi sulle infrastrutture di trasporto, 13 sulla logistica, porti e interporti, 13 contributi in ambiente territorio e turismo, 10 contributi in Trasporto pubblico regionale e altri 28 contributi in vari temi: come è possibile quindi proporre oggi una legge fatta di una sola pagina e due articoli?

Ci rendiamo conto che è alquanto riduttivo ed insolito? Detto ciò, l'alto principio e l'importante finalità del provvedimento ci porta comunque a non cadere nella provocazione e a non sbattere la porta, cosa che non renderebbe giustizia alle esigenze del popolo veneto e ragion per cui, pur contestando il metodo e gli scarsi contenuti, tenderemo in maniera costruttiva di apportare contenuti e sostanza in questa legge. Sostanzialmente, tante cose che in qualche modo vengono richiamate in questo progetto di legge sono cose sulle quali facciamo fatica a dire di no, perché come centrosinistra sono almeno 25 anni che chiediamo la tariffazione unica, sono tanti anni che oltre a chiedere l'integrazione chiediamo che ci siano i riconoscimenti di alcune specificità, quindi il problema per noi non sono le finalità. Il difficile è capire che mandato diamo, pur sapendo che successivamente dovrà essere predisposta un'altra legge: pur non dissentendo su quelli che sono i manifesti in epigrafe è questa la nostra preoccupazione oggettiva e per la quale abbiamo proposto i nostri emendamenti.”;

3. Struttura di riferimento

Area infrastrutture, trasporti, lavori pubblici, demanio