

Dati informativi concernenti la legge regionale 30 gennaio 2024, n. 1

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 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La Giunta regionale, su proposta del Vicepresidente Elisa De Berti, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 7 aprile 2023, n. 9/DDL;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 12 aprile 2023, dove ha acquisito il n. 197 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 14 novembre 2023;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Marco Dolfin, 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 23 gennaio 2024, n. 1.

2. Relazione al Consiglio regionale

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

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

al fine di porre in atto un maggior contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria e di comportamenti scorretti nell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale (TPL) sfocianti, in alcuni casi, anche in episodi di violenza verbale e fisica, la Giunta regionale ha presentato alla Presidenza del Consiglio regionale, in data 12 aprile 2023, il disegno di legge n. 9/DDL, che ha assunto il numero 197 tra i progetti di legge depositati nel corso della legislatura ed assegnato il 17 aprile in sede referente alla Seconda Commissione, con il quale si propone di allargare la platea dei soggetti autorizzabili, ai sensi dell'articolo 41 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale”, a svolgere le attività di accertamento e contestazione delle sanzioni poste a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale. Ai dipendenti delle aziende affidatarie dei servizi di trasporto e alle guardie particolari giurate allo scopo autorizzate, secondo le modalità di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 “Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza” e del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 “Approvazione del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773 delle leggi di pubblica sicurezza” si aggiungono, quindi, anche i dipendenti delle società che partecipano alla proprietà degli stessi affidatari dei servizi di TPL. Ciò al fine di incrementare il numero di agenti accertatori impegnati nelle attività di controllo, aumentando conseguentemente anche il livello di sicurezza per il personale dipendente, per il mantenimento della regolarità nello svolgimento del servizio e a favore di una maggior garanzia per l'utenza presente a bordo dei mezzi. Tale personale sarà adeguatamente formato nel rispetto di quanto già previsto dalla vigente disciplina regionale, ai sensi delle disposizioni contenute negli articoli da 41 a 43 della citata legge regionale n. 25/1998, per la figura degli agenti accertatori.

In sede di esame in Seconda Commissione consiliare permanente è stato inserito l'articolo 2, il quale apporta un coordinamento tecnico a seguito dell'ampliamento, da parte del comma 1 dell'articolo 1 del progetto di legge, della platea dei soggetti dell'articolo 41, comma 1, della LR n. 25/1998 che possono svolgere il servizio di “agente accertatore”, attraverso una modifica al comma 1 dell'articolo 42 della LR n. 25/1998, che tratta dei requisiti che devono possedere gli agenti accertatori, mediante un rinvio ai “soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 41” della LR n. 25/1998 oggetto della citata modifica ampliativa del comma 1 dell'articolo 1 del progetto di legge.

Concludono l'articolato l'articolo 3 “Clausola di neutralità finanziaria” e l'articolo 4 “Entrata in vigore”.

Acquisiti i pareri favorevoli della Prima Commissione (espresso in data 8 novembre 2023) e del Consiglio delle Autonomie Locali (espresso in data 26 giugno 2023), 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 del 14 novembre 2023 ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge n. 197 e lo ha approvato a maggioranza.

Hanno votato a favore: il Presidente Rizzotto ed i Consiglieri Bet, Bisaglia, Centenaro, Michieletto -con delega della Consigliera Vianello-, Sponda e Zecchinato (Zaia Presidente), Dolfin e Puppato (Liga Veneta per Salvini Premier).

Hanno espresso voto contrario: i Consiglieri Bigon, Montanariello e Zanoni (Partito Democratico Veneto).”;

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

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

oggi ci accingiamo a discutere un articolo. In realtà, abbiamo già visto in Commissione che a breve ci sarà una discussione più ampia su tutta la legge regionale n. 25, che potrà trovare, probabilmente, dei punti di intesa come dei punti di non intesa.

Oggi, con un po' di capacità di sintesi e di comprensione della genesi di questo provvedimento, possiamo dire che arriviamo a un risultato che sicuramente può non essere ottimale per quello che sta accadendo fuori. Certamente è difficile dare una risposta quando si parla di controlli, aggressioni o quant'altro. Devo dire, però, che, rispetto alle premesse di questa discussione, oggi sono subentrati elementi positivi. Penso ci sia stata una maturità, anche politica, da parte della Commissione tutta di comprendere la necessità di dare delle risposte alle aziende che fanno trasporto pubblico locale e, allo stesso tempo, di dire che queste risposte vanno sempre date all'interno di un perimetro ben determinato, nella dialettica tra trasporto pubblico e trasporto privato.

Molto spesso, di fatti, ci troviamo innanzi ad aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale, rispettando solo inizialmente gli accordi contrattuali stipulati, pur essendo virtuose nell'adempimento del loro ruolo.

Un altro aspetto che non posso sottacere è che oggi le aziende di trasporto pubblico intercettano con la gara l'affidamento, per poi esternalizzare diverse prestazioni come le pulizie, le manutenzioni, le buste paga, la parte impiegatizia e molto altro.

Ma dopo, cosa succede? È bene che, come Regione, cominciamo ad interessarci degli enti ottimali di bacino, perché potremmo incidere, quando ci sarà la nuova legge, anche sui bandi di affidamento che verranno fatti e che, magari, metteranno qualche paletto in più. Oggi, infatti, un'azienda di trasporto, una volta che diventa azienda di trasporto e fa il trasporto pubblico locale con il 65% dei soldi dei cittadini che lo pagano, fa tutto tranne quello che contrattualmente deve fare un'azienda di trasporto. Infatti, ci troviamo nelle aziende di trasporto tutti i tipi di contratti, parcellizzazioni, esternalizzazioni.

Non è che siamo contro le esternalizzazioni, però la domanda che mi pongo è questa: perché un'azienda, quando vince un bando e si aggiudica un affidamento, ha tutti gli organici in regola, ha tutti i requisiti, ha tutto quello che serve (le manutenzioni, il personale) e dopo un po' di anni vediamo che queste aziende incominciano a far tutto tranne che il trasporto pubblico? L'autoferrotramviere, l'autista, resta con il contratto del trasporto pubblico locale e il resto della galassia molto spesso viene affidato a terzi, con l'aggravante che stiamo parlando di un servizio pubblico e non stiamo parlando di un servizio privato, dove un imprenditore, giustamente, con i suoi soldi gestisce le aziende come vuole.

Tornando a questo specifico articolo, perché ho fatto questa premessa? Devo dire la verità: la forte preoccupazione che ho nutrito dal primo momento era che in qualche modo un segmento di mercato trasportistico andasse su un terreno privato, che oggi non c'è.

Lo scongiuriamo, perché abbiamo visto che abbiamo messo in campo le contromisure necessarie. Su questo, credo, ci sia stato un ottimo lavoro di squadra.

Credo, inoltre, che il comparto dei verificatori oggi sia uno dei più difficili presenti nel mondo del trasporto pubblico locale. Il comparto dei verificatori è quello che, più di autisti o altri, dovendo per natura e per mestiere andare a comminare e fargli le multe di persona e raccogliendo i dati dell'utente, è maggiormente soggetto ad aggressioni. Ricordo che l'ultima volta, finito il Consiglio regionale, mi sono imbattuto, sul Pontile dell'Accademia, in un agente accertatore aggredito addirittura a morsi, con chiazze di sangue sul pontile.

Risulta evidente che, se le persone che svolgono questo tipo di servizio sono dipendenti di aziende grosse e solide, come quelle che abbiamo anche nel trasporto pubblico locale in Veneto, queste ultime danno loro garanzie maggiori. Anche le aziende, se vogliono, di fronte a un'interruzione di pubblico servizio, possono intervenire, come molto spesso vedo che ha fatto la MOM di Treviso, che, di fronte alle aggressioni dei propri autisti, si è costituita parte civile, dal momento che c'era un'interruzione di pubblico servizio. È anche un segnale che viene dato a quel delinquente che decide di aggredire una persona che sta lavorando.

Se noi avessimo deciso di non tutelare questi lavoratori, cosa sarebbe successo? Sarebbe successo che avremmo dato meno tutele. Perché? Perché, se tu non lavori legato a un sistema, a un indotto diretto di trasporto pubblico, magari ti trovi anche di fronte alla situazione che questa azienda ti dice: stai a casa per l'infortunio, finché non rientri. Ma io credo che il tentativo per cui si è arrivati inizialmente, come si voleva arrivare, fosse quello di tentare di fare una gara al ribasso, una speculazione sul costo di questa figura. Perché? Perché come Regione Veneto, avete già fatto un favore alle aziende quando avete deciso di cambiare la legge n. 25/1998, questo nel 2008, dopo dieci anni, andando a cambiare proprio questo articolo e dicendo alle società di trasporto pubblico locale: se non avete il personale per farlo, potete avere le guardie giurate. Quindi, voi avete già fatto una cosa grandissima quella volta, perché l'autoferrotramviere può mancare, mentre la guardia giurata è una figura professionale che puoi reperire più facilmente. Qual è, secondo me, il problema? Che la guardia giurata, che non è quella che vediamo nei pontili dell'ACTV quando veniamo qui, con la divisa da guardia giurata, senza armi e senza niente, che deve fare questo tipo di controllo, una guardia giurata con il tesserino da agente accertatore e con la pistola, sicuramente non costa meno di un verificatore di un'azienda di trasporto. Non è la guardia giurata, quella simbolica, che viene messa avanti. È una figura che costa. Quindi, il fatto che oggi alcune aziende si lamentano di non trovare personale, di non trovare figure, secondo me, Assessore, non sta in piedi perché, se tu vai da una società che fa servizio di guardia giurata basta che paghi e questa le guardie te le manda.

Capisco che ci possono essere delle società che a volte hanno, in alcuni servizi, nelle loro holding, dei pezzi di servizio che vengono dismessi da una parte e c'è bisogno di reimpiegarli dall'altra. Capisco, dobbiamo aiutarli anche lì. Il mondo cambia.

Mi viene in mente Venezia: tutto il personale che una volta era sulla ZTL adesso bisogna riqualificarlo, perché adesso ci sono le telecamere, i pass, la carta ed è possibile adempiere alle mansioni in un tempo molto inferiore. Quindi, capisco anche che ci può essere una visione di vasi comunicanti tra società dello stesso gruppo.

Assessore, all'approdo iniziale di questa legge c'era il tentativo di fare tutto questo senza mettere paletti normativi chiari e riferimenti contrattuali e di tutela delle persone che, in questo caso, espletano questa mansione. Ebbene, io credo, come abbiamo ascoltato anche dalla quasi totalità dei sindacati, tranne la CISL, che leggendo le loro osservazioni, essi ritengono fondamentale che almeno il caposquadra resti all'interno dell'azienda madre. La CISL, nelle sue osservazioni, aveva scritto questo. Probabilmente il problema della CISL era il caposquadra, non tutti i lavoratori. Non lo so cosa abbia interpretato. Però, abbiamo visto anche da uno spaccato plastico che la preoccupazione vera che è emersa era il futuro di questa categoria, non chi fa questa mansione. A parte che, a mio parere, noi dovremmo prenderci un impegno ambizioso, con l'impegno di intavolare un ragionamento vero con le Forze dell'ordine e con le Prefetture e di intavolare un ragionamento vero, largo e diffuso con le aziende per capire, una volta per tutte, come si può fare a mettere in campo gli anticorpi per le aggressioni che avvengono, cosa che non sta in capo ad una legge che dobbiamo fare noi. Ci vuole evidentemente un tavolo più ampio, con Prefetto e Forze dell'ordine. L'altro giorno sulla Linea 80 ne hanno aggredito un altro. Se ci mettiamo a leggere le cronache, forse ce n'è una al giorno, perché ormai la follia che bisogna prendersela con l'ultimo anello della catena funziona negli uffici dell'anagrafe nei Comuni, negli ospedali, nei pronto soccorso. Ormai la gente pensa sempre di prendersela con l'ultimo anello della catena, purtroppo, al quale credo che vada tutta la nostra solidarietà.

La preoccupazione diffusa è questa: noi dobbiamo aiutare le aziende, noi dobbiamo far sì che le aziende abbiano agibilità se vogliono fare i controlli e non abbiano alibi per venirci a dire che non fanno i controlli. Se alcune aziende hanno strutture societarie dove possiamo aiutarle a fare delle mansioni seguendo un modello di vasi comunicanti, va benissimo. Noi non dobbiamo rompere le scatole alle nostre aziende, le nostre aziende vanno tutelate. D'altronde, se distruggiamo le nostre aziende, domani non parliamo più neanche di trasporto pubblico locale, cioè non parliamo proprio più di niente. Però, è giusto, visto che noi non siamo aziende, ma siamo legislatori e siamo quelli che diamo loro anche il 65% dei costi di ore/moto o di chilometri, mettere dei paletti.

In ultima istanza, sono convinto che, per com'è scritto, questo non sia un buon articolo. So che si sta intervenendo in base a un dibattito emerso in Commissione, un dibattito trasversale, per tentare di intervenire, da parte sua, con alcuni emendamenti. Quindi, se questi emendamenti verranno presentati e, in qualche modo, dovessero cambiare l'articolo, così come auspichiamo che avvenga, avremmo tentato di dare una risposta che metta insieme tutte e due le cose, ovvero dare agibilità alle aziende che devono fare il proprio lavoro e non pensare di fare l'ennesimo passo verso la parcellizzazione del mondo del lavoro, verso l'esternalizzazione, e farlo magari non in un regime, come può avvenire adesso, di regole chiare, ovvero che la parcellizzazione, l'esternalizzazione non va fatta per il risparmio, non va fatta per il ribasso, non va fatta perché bisogna pagare di meno, ma va fatta, bensì, perché ci sono delle condizioni societarie che lo richiedono. Quindi, Assessore, seguendo questa logica vediamo come andrà la discussione e quali saranno gli emendamenti che saranno accolti.

Una cosa, però, deve essere chiara: dobbiamo prenderci l'impegno che, quando arriverà la discussione generale sulla legge n. 25/1998, questo articolo non venga ulteriormente modificato. Io sono sicuro che lei non lo farà, però, Assessore, siamo cinquanta in Aula. Infatti, siccome a breve discuteremo tutta la legge regionale n. 25/1998, io spero che questo articolo resti invariato perché, se resta come ci stiamo dando l'impegno che resti, credo sarebbe il miglior risultato che il Consiglio regionale poteva raggiungere tra la risposta che chiedono le aziende e la tutela del mondo del lavoro.”

3. Note agli articoli

Nota all'articolo 1

- Il testo dell'art. 41 della legge regionale n. 25/1998, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 41 - Agenti accertatori.

1. All'accertamento e alla contestazione delle violazioni di cui all'articolo 37 provvede il personale dipendente *degli affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché, e con applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 11 comma 1 e comma 3 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”, delle società che detengono le partecipazioni dei medesimi affidatari* in possesso della relativa autorizzazione. Gli stessi gestori del servizio possono affidare il controllo, l'accertamento e la contestazione delle stesse violazioni anche a guardie particolari giurate allo scopo autorizzate, secondo le modalità di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 “Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza” e del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 “Approvazione del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773 delle leggi di pubblica sicurezza”.

2. Le funzioni amministrative relative al rilascio dell'autorizzazione, di cui al comma 1, sono delegate alla provincia nel cui territorio rientra in parte prevalente l'unità di rete.

3. Per lo svolgimento delle funzioni loro affidate gli agenti accertatori esibiscono apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dal Presidente della provincia competente.

4. Gli agenti accertatori, di cui al comma 1, possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel DPR 11 luglio 1980, n. 753 e per le quali sia prevista la irrogazione di una sanzione amministrativa.

5. Gli agenti accertatori, nell'esercizio delle funzioni di cui alla presente legge, hanno la qualifica di agente di polizia amministrativa.”

Nota all'articolo 2

- Il testo dell'art. 41 della legge regionale n. 25/1998, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 42 - Requisiti degli agenti accertatori.

1. *I soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 41 per poter essere incaricati dell'accertamento delle violazioni di cui alla presente legge, ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all' articolo 41 devono essere in possesso dei seguenti requisiti:*

- a) non aver subito condanna per delitti non colposi per i quali la legge preveda la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni e, nel massimo, a cinque anni, salvo che non sia intervenuta sentenza definitiva di riabilitazione;
- b) non essere stato sottoposto a misure di prevenzione;
- c) aver frequentato con esito favorevole il corso di idoneità di cui all' articolo 43.”.

4. Struttura di riferimento

Direzione infrastrutture e trasporti