

PROGETTO DI LEGGE RECANTE “REVISIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 APRILE 2012, N. 6 (DISCIPLINA DEI SETTORE DEI TRASPORTI)”

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A distanza di oltre 10 anni dall’approvazione della l.r. n. 6/2012, l’esperienza maturata nell’applicazione della medesima legge ha condotto alla necessità di rivederne alcuni aspetti.

La finalità è quella di ridefinire alcuni temi oggetto della disciplina per il migliore conseguimento degli obiettivi in materia di trasporto pubblico regionale e locale.

Il percorso di condivisione della revisione della l.r. n. 6/2012 è stato avviato con gli *stakeholders* del sistema (presidenti e direttori delle Agenzie del TPL, rappresentanti dei viaggiatori e dei consumatori ed utenti e Conferenza del tpl).

La V Commissione consiliare ha costituito in data 4 aprile 2024 un gruppo di lavoro composto da consiglieri di maggioranza e minoranza che ha avviato un ciclo di audizioni con gli stakeholders interessati. Hanno partecipato a tali audizioni i Presidenti e Direttori delle Agenzie di Tpl; Trenord e rappresentanti delle Associazioni di categoria delle imprese (ANAV, ASSTRA, AGENS); i rappresentanti di ANCI, UPL e Sindaci dei Comuni capoluogo e della Città Metropolitana e Presidenti delle Province; i rappresentanti del servizio di navigazione, Comunità del Garda e Gestione governativa laghi; i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali; rappresentanti di E-vai (per la mobilità dolce) e Conduent (per la bigliettazione elettronica); i rappresentanti delle Associazioni dei consumatori e dei viaggiatori.

Il Gruppo di lavoro ha trasmesso il 25 ottobre 2024 una relazione di sintesi delle attività svolte, che riporta anche l’analisi delle tematiche oggetto di discussione e spunti di riflessione per la stesura del PDL di revisione.

La Direzione ha avviato un percorso a seguito del quale è stata predisposta la presente proposta di revisione della l.r. 6/2012 che reca, all’articolo 1, le seguenti disposizioni in modifica agli articoli della l.r. 6/2012:

FINALITA’ (art.1)

Le finalità della l.r. 6/2012 sono state ampliate tenendo conto dell’evoluzione tecnologica, della necessità di offrire agli utenti nuovi strumenti innovativi sull’offerta dei servizi per l’informazione e la comunicazione, anche in tempo reale, dell’offerta complessiva del sistema, nonché della necessità di garantire anche la sostenibilità ambientale (c. 2, lett. a), b), c), d), f), g) i bis). Tra le ulteriori finalità è previsto, non solo il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico ma anche al mezzo di trasporto utilizzato per lo svolgimento di servizi di mobilità condivisa, nonché lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica innovativi anche digitali, anche con l’obiettivo di promuovere accordi di integrazione tariffaria coinvolgendo operatori che offrono servizi di mobilità condivisa.

Si propone di attivare, altresì, misure e forme di sovvenzioni, contributi, sussidi, agevolazioni o attribuzione di vantaggi economici per l’utilizzo di servizi complementari al trasporto pubblico regionale e locale, a persone fisiche che utilizzano titoli di viaggio integrati regionali e locali, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali, nonché promuovere misure di

riduzione della domanda di mobilità e incentivare i cambiamenti comportamentali di persone e aziende anche attraverso il coinvolgimento delle figure dei Mobility Manager aziendali e d'area.

La legge si propone inoltre l'obiettivo di favorire la ricerca di soluzioni innovative, anche tecnologiche, in grado di rispondere alle sfide sociali e ambientali, producendo valore economico, coinvolgendo e favorendo il dialogo tra i settori della ricerca, dell'industria, della pubblica amministrazione e della società civile.

CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE (art. 2)

Si è reso necessario specificare che i servizi ferroviari si classificano nei servizi svolti in modalità ferroviaria ordinaria (cfr. art. 2, comma 2 bis, lett. a), nei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari svolti in modalità automobilistica a carattere temporaneo, ai sensi di quanto previsto dall'art. 34 octies, comma 3 lettere a) e b) del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni dalla legge 17/12/2012 n.221, (cfr. art. 2, comma 2 bis, lett. b) e nei servizi svolti in modalità automobilistica in maniera stabile e continuativa (cfr. art. 2, comma 2 bis, lett. c), il cui affidamento avverrà nel rispetto della normativa statale vigente, così come raccomandato nel parere dell'Antitrust AS 1629 dell'11/12/2019 e nel parere dell'AGCM S4809 del 01/02/2024 e successiva comunicazione dell'11/04/2024.

E' inoltre data evidenza ad una particolare fattispecie di servizi interurbani automobilistici di rango primario (cd. RLink) (art. 2, comma 3, lett. c bis).

Il principio della gerarchizzazione dei servizi di TPL è contenuto nella DGR n. 2486 del 10/10/2014 con cui sono state approvate le linee guida per la redazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale, in attuazione dell'art. 13, c.4 che prevede che i programmi di bacino sono redatti, dalle Agenzie per il TPL, in conformità alle linee guida elaborate dalla Regione.

Nel paragrafo 2.2 dell'Allegato A alla medesima DGR, relativo alla ridefinizione del modello di offerta del servizio, tra le attività in capo alle Agenzie per il TPL vi è la progettazione della rete e dei servizi in modo gerarchico.

In particolare, nell'ambito di tale progettazione, è stata data indicazione di delineare differenti ranghi di linee, tra le quali vi sono le linee a rango primario, c. d. RLink, caratterizzate da:

- frequenza il più possibile costante nell'arco della giornata (al netto di rinforzi negli orari di punta) e comunque mai inferiore a 30 minuti, senza fasce orarie scoperte (all'interno dell'arco di servizio);
- percorsi su direttrici stradali principali chiari, indifferenziati, il più possibile identificabili dalla cittadinanza, senza presenza di corse deviate, con l'obiettivo di garantire l'immediata comprensione del sistema a disposizione dei viaggiatori potenziali appartenenti a tutte le categorie di utenti, sistematici e occasionali. Questa tipologia di linee potrebbe garantire i livelli di frequenza ottimale di 3-6' in ambito urbano, 10-15' in ambito suburbano e 15-20' in ambito interurbano, svolgendosi su percorsi insistenti sulle principali direttrici viarie.

Regione, con nota prot. Reg. n. S1.2018.0016044 del 08/05/2018, al fine del perfezionamento dei contenuti dei Programmi del trasporto pubblico locale ha trasmesso, alle Agenzie per il TPL, le caratteristiche tecniche del prodotto di trasporto RLink specificando che è fondamentale che il Programma di Bacino recepisca in modo esplicito tali caratteristiche, come specifiche tecniche di qualità potenziata del prodotto di trasporto RLink.

In attuazione delle linee guida e della comunicazione regionale, le Agenzie per il TPL hanno iniziato a inserire la programmazione di alcune linee RLink all'interno dei propri programmi di bacino e ad oggi l'unica linea RLink in servizio e pienamente rispondente ai requisiti definiti da Regione Lombardia è la linea RL 204 Desenzano-Salò nel bacino di Brescia.

La quasi totale mancata attuazione delle linee guida e della comunicazione regionale non ha garantito l'efficientamento del sistema del trasporto pubblico nel suo complesso mediante la redistribuzione e ricomposizione dell'offerta dei servizi in forma gerarchica e sinergica.

Per tale motivo, al fine di evidenziare l'importanza delle linee RLink innanzitutto se ne introduce una definizione specifica all'art. 2, comma 3, lett. c bis) quali servizi interurbani automobilistici, di rango regionale primario, che si caratterizzano per le caratteristiche di esercizio sopraelencate, che li rendono, pertanto, assimilabili ai servizi ferroviari e possono così concorrere a disegnare una rete integrata di offerta di servizi pubblici.

Inoltre, per consentire l'attivazione delle linee R-Link è previsto che Regione individui, nell'ambito del programma regionale della mobilità e dei trasporti, la struttura principale dei servizi automobilistici di rango regionale primario e disciplini mediante direttive vincolanti le caratteristiche per la progettazione dei servizi automobilistici (art. 11, comma 2, lett. a-bis) e comma 2-bis).

Le predette direttive vincolanti disciplinano le caratteristiche per la progettazione delle linee RLink almeno relativamente ai seguenti aspetti:

- a) integrazione dei percorsi con gli assi portanti del sistema integrato della mobilità regionale, ossia la rete ferroviaria, metropolitana e tranviaria;
- b) unicità dei percorsi, struttura dell'orario e frequenza della struttura di base;
- c) periodicità e stagionalità del servizio e arco di servizio;
- d) identificazione della linea e informazione al pubblico;
- e) modalità di verifica da parte di Regione del rispetto dei requisiti di cui ai punti a), b), c) e d) per i servizi eserciti.

Infine, al comma 4 è previsto che tra i servizi di linea siano inclusi anche quelli sulle idrovie collegate al sistema dei navigli (art. 2, comma 4, lett. c bis), ed è precisato alla lett. c ter) che tra i servizi di linea rientrino anche i servizi di cui alle lettere b) e c) del comma 2 bis).

FUNZIONI DELLA REGIONE (art. 3)

Si propone un rafforzamento del ruolo di governance della Regione, principalmente nei confronti delle Agenzie TPL. In particolare, al comma 1, lett. a) si precisa che la Regione ha compiti di regolamentazione e che il coordinamento regionale dell'attuazione della l.r. 6/2012 sia effettuato mediante direttive vincolanti e linee guida, adottate con delibere della Giunta Regionale, per una migliore organizzazione dei servizi nel rispetto del principio di leale collaborazione e non eccedendo i limiti costituiti dalle funzioni fondamentali degli enti locali. A garanzia del rispetto delle funzioni fondamentali degli enti locali la Giunta Regionale adotta le direttive vincolanti sentito preventivamente il Comitato Regionale del Trasporto Pubblico, di cui all'art. 7, c. 14bis, composto dall'Assessore regionale competente per materia e dai Presidenti delle Agenzie. Alla lett. b) è specificato che Regione adotti direttive vincolanti e linee guida per raggiungere gli obiettivi di coordinamento, l'integrazione e l'intermodalità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, considerando il servizio ferroviario quale asse portante di tutto il trasporto pubblico regionale e locale e per assicurare agli utenti pari condizioni di qualità, fruibilità, accessibilità dei servizi e politiche tariffarie congrue con i servizi erogati nei diversi bacini. L'integrazione e l'intermodalità dei servizi

sarà completata attraverso l'adozione di titoli di viaggio tariffari integrati che consentono l'uso di diversi mezzi e modalità di trasporto con un unico titolo di viaggio (i cui principi di attuazione trovano specifica disciplina nel regolamento regionale n.4/2014).

La Regione approva, con delibere della Giunta Regionale, direttive vincolanti, linee guida e indirizzi programmatici per la redazione dei programmi di bacino, lo svolgimento dell'attività di monitoraggio, e controllo e informazione all'utenza, sviluppata mediante l'adozione di un sistema coordinato e standard minimi uniformi a livello regionale (c. 1, lett. c)). In relazione alla specifica attività Regione deciderà quale strumento regolatorio utilizzare.

Alla lett. f) è previsto che Regione promuova lo sviluppo coordinato e qualitativo dell'intermodalità.

La successiva lett. g) prevede in capo a Regione la definizione delle politiche tariffarie, ed è specificato che tale funzione riguarda anche i titoli tariffari integrati di livello regionale, ivi compreso lo sviluppo e i requisiti dei relativi supporti tecnologici, anche mediante lo svolgimento di rilevazioni e indagini a fini statistici tra gli utenti del trasporto pubblico regionale e locale sui titoli di viaggio integrati regionali, nel rispetto della normativa in materia di trattamento di dati personali.

La Regione promuove lo sviluppo della navigazione sui navigli e sulle idrovie collegate, ponendosi come obiettivo qualificante la valorizzazione delle vie navigabili (da intendersi tra Locarno, Milano e Pavia, che comprende l'utilizzo dei Navigli Grande e Pavese, e il ripristino della navigabilità lungo l'idrovia Lario – Adda – Milano – Po, che comprende l'utilizzo dei Navigli Paderno e Martesana). Tale valorizzazione è contenuta nel Piano Territoriale Regionale d'Area (**PTRA**) Navigli, che è uno strumento di pianificazione approvato nel 2010 - prescrittivo per le modalità di uso del territorio e per la tutela dei valori paesaggistico-ambientali – nel quale è richiamato il tema della navigabilità a supporto del turismo e, a tale fine, è così sostituita la lett. h) del comma 1 dell'art. 3.

Tale nuova lett. h), inserita in sostituzione della precedente (che prevedeva in capo a Regione l'elaborazione dello schema della Carta della qualità dei servizi in cui sono previsti i diritti degli utenti e le modalità per proporre reclamo, compito non più attuale in quanto disciplinato direttamente dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244, all'art. 2, comma 461, nonché dalle delibere ART) propone quale specifica competenza regionale l'obiettivo qualificante della valorizzazione dei Navigli, richiamando le idrovie ove sono collocati i diversi rami dei Navigli la cui programmazione degli interventi è di competenza della D.G. Trasporti (si veda successivo art. 12).

E' abrogata la lett. m) relativa alla disciplina del procedimento di formazione e approvazione dei piani urbani della mobilità ed all'individuazione dei comuni tenuti all'approvazione di tali piani in quanto la normativa statale sopravvenuta costituita dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" prevede una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS e stabilisce, altresì, quali siano gli enti tenuti ad adottarli.

E' abrogata, altresì, la lett. n) relativa alla determinazione degli indirizzi ed individuazione dei comuni tenuti alla redazione dei piani urbani del traffico in quanto funzione mai esercitata da Regione. E' in ogni caso stabilito, all'art. 6, c. 3 lett. a) che i comuni approvano i piani urbani del traffico da redigersi in raccordo e coordinamento con la programmazione regionale e previo parere favorevole, da parte delle agenzie territorialmente interessate, sui profili di competenza.

La lett. o) è integrata in quanto i sistemi informativi sulla mobilità possono essere sviluppati anche mediante sistemi integrati e innovativi, per migliorare l'accessibilità e l'integrazione fra i diversi sistemi di mobilità, con particolare riferimento ai principali centri e nodi di interscambio.

Alla lett. q) la parola programma è sostituita dalla parola programmazione, in quanto nel corso degli anni possono essere assunti plurimi atti non essendovi un unico programma annuale o pluriennale degli interventi sul demanio e sul sistema idroviario padano-veneto.

Sono inoltre specificate ulteriori competenze in capo alla Regione relativamente: alla promozione e sostegno di azioni per aumentare la competitività del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, finalizzate a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo di trasporti più sostenibili e al ricorso alla mobilità attiva, a beneficio dell'ambiente e della salute (lett. r); alla definizione di standard minimi qualitativi per le infrastrutture per i servizi di trasporto pubblico locale con particolare riguardo agli aspetti di accessibilità, qualità e informazione all'utenza (lett. r bis); alla programmazione, regolamentazione e coordinamento per gli interventi riguardanti nodi e centri di interscambio del trasporto pubblico regionale e locale (r ter); alla definizione dei criteri di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale (r quater).

Al comma 2 lett. a) è inserito il riferimento alla Città metropolitana di Milano, costituita successivamente all'entrata in vigore della l.r. 6/2012.

Al comma 2 lett. b) si precisa che la regolamentazione riguarda la navigazione del sistema idroviario padano veneto e dei servizi pubblici di linea.

Alla lett. d bis) sono aggiunte le idrovie collegate quale parte del sistema dei navigli lombardi.

Oltre alla disciplina di competenza regionale dei servizi aerei ed elicotteristici, è aggiunta anche la disciplina relativa a forme di mobilità aerea innovativa, quali ad es. il trasporto di persone con i droni (c.2, lett. e)).

Si propone l'abrogazione, al comma 2:

- della lett. f) relativa all'individuazione, in accordo con gli enti locali, delle localizzazioni ottimali per la costruzione di una rete di eliporti ed elisuperfici, in quanto funzione mai esercitata dalla Regione;
- della lett. g) relativa all'individuazione, su proposta delle autorità di bacino lacuale di cui all'articolo 48, delle localizzazioni ottimali per la costruzione di idroscali e idrosuperfici permanenti e alla disciplina dell'utilizzo di idrosuperfici occasionali, in quanto viene inserita nel successivo art. 48, attribuendo le funzioni in capo alle Autorità di Bacino e non più in capo a Regione.

Alla lett. i), in merito ai servizi di cui all'art. 2, c.5 (che riguarda i servizi non di linea) è aggiunto il riferimento alla normativa nazionale ed europea vigente in materia.

Infine, alla lett. j) è previsto che le agevolazioni tariffarie siano disciplinate con delibera anziché mediante regolamento, al fine di rendere maggiormente costante l'aggiornamento delle categorie di soggetti beneficiari anche in relazione all'omogeneità con le categorie previste dagli enti certificatori come l'INPS, aspetti necessari per i controlli di competenza regionale.

FUNZIONI DELLE PROVINCE E DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO (art.4)

Preliminarmente si precisa che tutto l'articolo è implementato, inclusa la rubrica, aggiungendo alle Province la Città Metropolitana di Milano, costituita successivamente all'entrata in vigore della l.r. 6/2012, cui sono attribuite le medesime competenze.

Le funzioni di programmazione già previste in capo alle Province/Città Metropolitana di Milano ed esercitate in forma associata nelle Agenzie di TPL, restano invariate ad eccezione della programmazione dei servizi interurbani già esistenti e qualificati di rango regionale (R Link), che deve tenere conto delle direttive regionali. È, altresì, specificato che, qualora i servizi siano svolti nel territorio di più province la competenza spetta alla Città Metropolitana di Milano o alla provincia sul cui territorio sono svolte le maggiori percorrenze in termini di bus*km (c.2, lett. a bis).

Alla lett. d) è specificato che, qualora l'affidamento riguardi impianti (es. servizi su funivie di tpl) che hanno estensione interprovinciale, la competenza spetta alla Provincia/Città Metropolitana di Milano sul cui territorio l'impianto insiste maggiormente. È, inoltre, previsto che l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi riguarda anche quelli automobilistici interurbani di rango regionale.

E', altresì, previsto, che le Province/Città Metropolitana di Milano definiscano, in forma associata nelle Agenzie del tpl, i criteri per il posizionamento sul territorio, nonché i requisiti qualitativi delle paline e pensiline delle fermate del trasporto pubblico locale in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione e individuino i criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, nel rispetto degli standard minimi qualitativi definiti dalla Regione (c. 2, lett. j).

Infine, al comma 5, è stabilito che sono o restano conferite alle province/Città Metropolitana di Milano le funzioni e i compiti concernenti:

- la determinazione del contingente delle autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente nel rispetto di quanto previsto dall'art. 24- quater (lett. a bis);
- il monitoraggio delle licenze del servizio taxi e delle autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente nel rispetto di quanto previsto dall'art. 24-quinquies (lett. a ter);
- la ricezione delle segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" per l'esercizio dell'attività di trasporto non di linea mediante noleggio di autobus con conducente, di cui all'articolo 5 della l. 218/2003 e il conseguente esercizio dei poteri di verifica, di controllo e di eventuale inibizione di tale attività (lett. a quater);
- la gestione e l'aggiornamento delle sezioni provinciali del registro regionale telematico delle imprese esercenti l'attività di trasporto non di linea mediante noleggio di autobus con conducente, istituito ai sensi dell'art. 4 della l. 218/2003 (lett. a quinquies).

FUNZIONI DEI COMUNI (art. 6)

E' previsto che i Comuni definiscano, in forma associata nelle Agenzie del tpl, i criteri per il posizionamento sul territorio, nonché i requisiti qualitativi delle paline e pensiline delle fermate del trasporto pubblico locale in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione e individuino i criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, nel rispetto degli standard minimi qualitativi definiti dalla Regione (c. 2, lett. i). Tale disposizione è equivalente a quella prevista in capo alle Province/Città Metropolitana di Milano.

Tra le funzioni che i comuni esercitano in forma associata nelle Agenzie del tpl è stata introdotta la promozione di forme di mobilità sostenibile ed innovative da integrare con i servizi di trasporto pubblico, anche attraverso la sensibilizzazione della popolazione al tema della mobilità sostenibile, attiva e integrata (riformulazione della lett. j al comma 2).

È stata, inoltre, riformulata la lett. a) del comma 3 prevedendo l'approvazione dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei piani urbani del traffico da redigersi in raccordo e coordinamento con la programmazione regionale, e con i programmi di bacino limitatamente ai piani urbani della mobilità sostenibile, e previo parere favorevole, da parte delle agenzie territorialmente interessate, sui profili di competenza.

ISTITUZIONE E FUNZIONI DELLE AGENZIE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (art. 7)

Innanzitutto, si conferma la composizione dei bacini come già previsti nell'originale versione della l.r. 6/2012. È proposta una modifica formale circa la possibilità di aggregazione tra diversi bacini: le Agenzie, di cui al comma 3, possono adottare una deliberazione dell'organo competente (Assemblea) che propone l'aggregazione motivata tra diversi bacini; la Giunta regionale valuta le motivazioni e approva o respinge motivatamente la proposta entro il termine di 120 giorni dal ricevimento della deliberazione delle Agenzie (c. 2). Non è più previsto che siano i singoli enti locali (province e comuni capoluogo) a proporre l'aggregazione tra bacini in quanto sono le Agenzie che, analizzando la programmazione dei servizi sui propri territori, possono proporre le forme di aggregazione più adeguate a realizzare economie di scala idonee a massimizzare l'efficienza del servizio nei propri territori.

Per rafforzare la necessaria partecipazione degli enti locali alle Agenzie (in termini di risorse umane, strumentali e finanziarie), è dato atto che tutte le Agenzie da anni lamentano uno scarso organico di persone per svolgere appieno le funzioni loro assegnate, dal momento che gli Enti Locali (che restano titolari delle funzioni in materia ai sensi del T.U. EE.LL.) non hanno provveduto sino ad oggi a dare esecuzione alle disposizioni vigenti per il trasferimento del personale o delle risorse, seppur sollecitati in molteplici occasioni anche dagli Assessori regionali, è prevista una diffida ed una sanzione a carico degli enti Locali inadempienti che prevede che gli stessi non possano accedere alle assegnazioni di finanziamenti regionali per ulteriori servizi complementari di cui all'art. 2, comma 6 e per gli interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui all'art 19 fino ad avvenuto adempimento (comma 3 ter).

Al comma 4 è aggiunta la previsione che i confini dei bacini possono essere modificati anche su richiesta delle Agenzie interessate in quanto queste ultime, analizzando la programmazione dei servizi sui propri territori, possono proporre le modifiche dei confini più adeguate a realizzare economie di scala idonee a massimizzare l'efficienza del servizio nei propri territori. È stato, altresì, introdotto il riferimento alla Città metropolitana di Milano, costituita successivamente all'entrata in vigore della l.r. 6/2012.

Il comma 7 è stato interamente sostituito in quanto ha esaurito i suoi effetti essendo riferito alla fase iniziale di predisposizione e approvazione degli Statuti. Pertanto, dal momento che attualmente ogni Agenzia è dotata di un proprio statuto è stato precisato che le modifiche al medesimo statuto sono deliberate dall'assemblea, secondo le maggioranze nello stesso stabilite e sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

Sono state abrogate le disposizioni, che hanno esaurito i loro effetti, relative alla fase di istituzione delle Agenzie per il tpl, essendo oggi pienamente operative (tra le quali ad es. il comma 8 bis, 11).

Riguardo alla organizzazione delle Agenzie TPL, è stata ripensata la partecipazione della Regione e dei comuni non capoluogo nelle Agenzie. Essendo state potenziate le funzioni di regolamentazione di Regione Lombardia, la partecipazione di quest'ultima alle Agenzie per il TPL non ha più ragion d'essere, in quanto può esplicare in maniera più efficace le proprie funzioni di indirizzo mediante il rafforzato potere di regolazione, con l'emanazione di direttive vincolanti, linee guida e linee di indirizzo. In particolare, la quota prevista del 10% di Regione viene ripartita tra gli Enti di cui ai commi 10.1, lett. b), c) e d), 10.2 e 10.3, attualizzando i criteri di riparto in base alla popolazione residente all'anno 2024 e mantenendo il principio che la somma delle quote degli enti insistenti nella medesima provincia o Città metropolitana non può essere superiore al 50 per cento delle quote complessive (commi 7 bis, 10, lett. a) e c. 10.4).

Per i Comuni non capoluogo (c. 10, lett. d) e d bis) è stata formulata una proposta che ha considerato la formulazione originaria della l.r. n. 6/2012, che prevedeva la sola adesione facoltativa dei comuni non capoluogo, ma anche la modifica introdotta dall'art. 5, comma 1, lett. a) della l.r. 10 dicembre 2019, n. 21 che ha previsto la partecipazione obbligatoria dei medesimi comuni.

Si prevede che aderiscano i comuni non capoluogo, sul cui territorio esiste un servizio di trasporto pubblico comunale, i cui oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico sono parzialmente o totalmente a carico dello Stato e della Regione (c. 10 lett. d)); mentre possono presentare istanza (c. 0.10.1) di partecipazione alle Agenzie, con le modalità previste dallo Statuto, i comuni non capoluogo di provincia, per i quali sussista almeno una delle seguenti condizioni, fermi restando gli oneri a carico del solo bilancio comunale:

1. necessità di realizzazione o di potenziamento di un servizio pubblico interurbano che attraversa il territorio comunale;
2. necessità di affidamento all'Agenzia della gestione di un servizio di trasporto pubblico comunale già esistente sul territorio comunale.

I comuni non capoluogo già facenti parte delle Agenzie alla data di entrata in vigore della legge recante "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)", entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della medesima legge, devono comunicare alla competente Agenzia la volontà di continuare a farne parte. Decorso tale termine senza alcuna comunicazione i comuni di cui al precedente periodo non fanno più parte dell'Agenzia e lo statuto è conseguentemente adeguato. L'uscita dei comuni dall'Agenzia decorre dalla data di pubblicazione sul BURL delle modifiche allo statuto (c. 0.10.2).

Qualora all'Agenzia non partecipi alcun comune non capoluogo, il corrispondente valore della quota pari al 10% è ripartito in parti uguali tra i comuni capoluogo e le province e la Città Metropolitana di Milano (c.10.1, lett. d), 10.2 lett. c), 10.3 lett. b). Le quote di partecipazione degli enti di cui ai commi 10.1. lett. b), c) e d), 10.2 e 10.3 sono rideterminate ripartendo la quota derivante dall'uscita di Regione dalle Agenzie.

Lo statuto dell'agenzia deve essere adeguato e pubblicato sul B.U.R.L. entro novanta giorni dalla pubblicazione della deliberazione che stabilisce le quote di partecipazione. Il mancato adeguamento dello statuto entro il termine indicato comporta che l'Agenzia non potrà accedere, fino ad avvenuto adempimento, ad eventuali assegnazioni di finanziamenti regionali per servizi complementari di cui all'art. 2, comma 6 nonché per gli interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e

locale di cui all'art 19 (c. 10.4). A seguito della pubblicazione sul B.U.R.L. del nuovo statuto da parte delle Agenzie per il tpl, la Regione cessa la partecipazione alle Agenzie per il tpl (c.10.4).

Conseguentemente alla revisione del c. 10.4 è abrogato il comma 10.6 che disciplinava una diversa sanzione.

Al comma 13 (che disciplina i compiti e le funzioni delle Agenzie), alla lett. a) è aggiunta la previsione che la programmazione dei servizi di competenza delle Agenzie deve essere coordinata e integrata con i servizi ferroviari nel rispetto delle direttive regionali e con il programma del trasporto pubblico regionale; alla lett. k) è previsto che il recepimento delle politiche uniformi per la promozione del sistema del trasporto pubblico locale, incluso il coordinamento dell'immagine e della diffusione dell'informazione presso l'utenza, come definite dalle direttive regionali, avvenga attraverso l'inserimento di specifici obblighi nel contratto di servizio con il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale.

Qualora le Agenzie per il trasporto pubblico locale non rispettino le direttive vincolanti adottate dalla Regione Lombardia, l'Assessore competente per materia convoca il Presidente dell'Agenzia per individuare le specifiche criticità e concordare un percorso per giungere al rispetto delle direttive adottate, assegnando un congruo termine per provvedere. Decorso inutilmente il termine assegnato, la Giunta regionale procede alla diffida e fissazione di un congruo termine ad adempiere nei confronti dell'Agenzia inadempiente. Scaduto il termine assegnato e fino ad avvenuto adempimento da parte dell'Agenzia, la medesima Agenzia non può accedere alle assegnazioni di finanziamenti regionali per servizi complementari di cui all'art. 2, comma 6, nonché per gli interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui all'art 19 (comma13 bis).

La previsione di tale meccanismo consente alla Regione di essere maggiormente incisiva nei confronti delle Agenzie al fine di far rispettare le prescrizioni regionali vincolanti in materia di pianificazione e programmazione. Ad oggi, difatti, la quota di partecipazione del 10% non consente a Regione di poter realisticamente influire nelle decisioni delle Assemblee delle Agenzie, qualora queste ultime siano contrarie alle linee guida regionali. Inoltre, l'esperienza maturata ha evidenziato che spesso Regione non può esprimere un proprio voto in Assemblea quando i temi all'ordine del giorno riguardano le decisioni degli enti locali in merito alla gestione associata del TPL, in quanto non può ingerirsi in funzioni che non le sono proprie. Per questo motivo la scelta è stata quella di ricondurre il confronto con le Agenzie all'esterno delle medesime Agenzie, con un rafforzamento degli atti regionali che non sono più solo linee guida, ma direttive vincolanti e con un confronto preventivo sugli atti di competenza delle Agenzie per valutarne la rispondenza alle prescrizioni regionali.

La sanzione di cui al comma 13 bis dell'art. 7 non colpisce i trasferimenti regionali erogati a titolo di contributo a valere sui corrispettivi di ciascun contratto di servizio o dell'atto di affidamento in corso, quindi, non pregiudica l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, da parte delle Agenzie.

Altra novità (mediante l'introduzione del nuovo comma 14 bis) è l'istituzione del Comitato Regionale del Trasporto Pubblico composto dall'Assessore regionale e dai Presidenti delle Agenzie con funzioni specifiche anche consultive e senza oneri per la finanza pubblica. La Regione, che attualmente fa parte delle Agenzie per il TPL con una quota minima del 10%, esce dalle medesime Agenzie, ma potenzia la propria funzione di regolazione del sistema del trasporto pubblico locale mediante l'emanazione delle direttive vincolanti e mediante l'istituzione di un comitato avente le seguenti finalità:

1. effettuare la consultazione preventiva di cui all'art. 3, c.1 lett. a) con particolare riferimento al rispetto dei limiti costituiti dalle funzioni fondamentali degli enti locali nelle direttive vincolanti da adottarsi da parte della Giunta Regionale;
2. effettuare una consultazione preventiva rispetto all'adozione degli atti di competenza delle Agenzie anche in relazione alle direttive e agli atti regionali su richiesta della Regione o altra Agenzia interessata;
3. favorire l'effettivo perseguimento delle finalità della legge mediante confronto sull'esercizio delle funzioni di competenza dei soggetti partecipanti;
4. fornire aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle attività qualora coperti da finanziamenti regionali;
5. raccogliere suggerimenti per migliorare il livello di qualità, efficienza ed efficacia dei servizi svolti di rispettiva competenza.

Con delibera della Giunta, da adottare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge recante "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)" si provvede alla costituzione e alla definizione delle modalità di funzionamento del Comitato.

Negli articoli di seguito elencati sono state inserite alcune modifiche con riferimento agli atti di programmazione regionale.

PROGRAMMAZIONE E CONFERENZA REGIONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE (art. 9)

Con la XII Legislatura, a seguito della riorganizzazione delle Direzioni Generali, la suddivisione delle funzioni - prima in capo ad un'unica Direzione Generale Trasporti e Infrastrutture - tra D.G. Trasporti e D.G. Infrastrutture ha comportato la necessità di prevedere la possibilità di delegare la convocazione e la gestione della stessa Conferenza - istituita senza oneri a carico della finanza pubblica (c.2) - ad altro Assessore regionale competente nelle materie in relazione alle quali sono adottati gli strumenti di programmazione previsti dal comma 1 del medesimo art. 9 (ad es. per PRMT) (c.3, lett. l).

È stato, altresì, precisato che la programmazione dei servizi di trasporto pubblico deve essere riferita sia all'ambito regionale (servizio ferroviario) che locale (servizi automobilistici ecc.) (modifiche alla rubrica ed ai commi 1 e 2).

Tra i componenti della Conferenza è stata valorizzata la partecipazione del consigliere delegato competente della Città Metropolitana di Milano.

PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (art. 10)

È stata modificata la lett. g) del comma 2 eliminando l'obiettivo previsto con riferimento alla mobilità sostenibile per omogeneizzare il testo rispetto alla formulazione delle altre lettere del comma, per le quali non è stata prevista una specifica finalità.

Il PRMT viene implementato con altre sezioni riguardanti i centri e nodi di interscambio e il trasporto su impianti a fune soggetti a obblighi di servizio pubblico (nuove lett. g bis e g ter).

PROGRAMMA DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE (art. 11)

L'attuale programma dei servizi ferroviari di cui all'art. 11 - ad oggi mai redatto - diventa di fatto il fulcro per la governance della programmazione del trasporto pubblico «di livello regionale», si amplia nei contenuti e viene denominato «programma del trasporto pubblico regionale» in quanto riguarda non solo la pianificazione e la programmazione dei servizi ferroviari regionali ma definisce anche i

criteri per la programmazione dei servizi automobilistici interurbani di rango regionale, dei servizi regionali di navigazione nonché degli impianti fissi

Il programma è elaborato da Regione sulla base dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale e regionale risultanti dal sistema di monitoraggio (previsto dal successivo art. 15) ed è approvato dalla Giunta Regionale previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di massimizzare l'integrazione tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto (c.1).

In particolare, le innovazioni riguardano (c.2, lett a), a bis, b), d), f), h bis) e h ter)):

- l'offerta ferroviaria, articolata in servizi regioexpress (collegamenti veloci delle principali centralità urbane tra loro e con Milano), regionali (collegamenti locali a media frequenza) e suburbani (collegamenti ad elevata capillarità e frequenza in ambiti ad elevata conurbazione);
- la struttura principale dei servizi automobilistici di rango regionale (R Link), dei servizi regionali di navigazione, nonché degli impianti fissi e gli interventi infrastrutturali prioritari necessari per elevare la qualità, l'accessibilità, la fruibilità e la velocità commerciale dei servizi, da recepire quali elementi vincolanti da parte delle Agenzie per il TPL, nei propri programmi di bacino (disciplinati al successivo art. 13);
- l'individuazione delle principali direttrici dei servizi automobilistici di rango regionale (R Link);
- l'individuazione delle strategie per il miglioramento della qualità, della accessibilità e della fruibilità del solo servizio ferroviario;
- l'individuazione dei fabbisogni necessari a realizzare l'offerta ferroviaria programmata e il miglioramento e rinnovamento del materiale rotabile;
- la definizione delle strategie di coordinamento dei servizi ferroviari di competenza di Regione Lombardia con i servizi ferroviari sottoposti a obblighi di servizio pubblico delle altre regioni o dello Stato; nonché delle strategie di coordinamento dei servizi ferroviari di competenza di Regione Lombardia con i servizi ferroviari commerciali di imprese di mercato.

Con l'introduzione del comma 2-bis si prevede che la Giunta Regionale disciplini mediante direttive vincolanti le caratteristiche per la progettazione dei servizi automobilistici di cui all'art. 2, c.3, lett. c bis) (R Link), almeno relativamente ai seguenti aspetti:

- a) integrazione dei percorsi con gli assi portanti del sistema integrato della mobilità regionale, ossia la rete ferroviaria, metropolitana e tranviaria;
- b) unicità dei percorsi, struttura dell'orario e frequenza della struttura di base;
- c) periodicità e stagionalità del servizio e arco di servizio;
- d) identificazione della linea e informazione al pubblico;
- e) modalità di verifica da parte di Regione del rispetto dei requisiti di cui ai punti a), b), c) e d) per i servizi eserciti.

Il comma 3 è riformulato prevedendo che il programma è aggiornato di norma con cadenza non inferiore ai cinque anni e non superiore ai dieci, anche su proposta delle agenzie per il trasporto pubblico locale, in funzione dell'evoluzione dei propri servizi. È eliminata la previsione della consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale in quanto già prevista al comma 1.

Si propone l'abrogazione del comma 4 relativo alla partecipazione dei rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti e i rappresentanti dei viaggiatori da coinvolgere prima di procedere alle modifiche della programmazione degli orari dei servizi ferroviari, in quanto già facenti parte della Conferenza Regionale del tpl, che viene consultata per gli atti di programmazione, ivi inclusi i cambi orari dei servizi ferroviari.

PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI REGIONALI SUL DEMANIO DELLE ACQUE INTERNE (art. 12)

È proposta la sostituzione del termine programma con programmazione in quanto, in coerenza con la realtà, risultano stipulate plurime convenzioni con i soggetti preposti alla realizzazione di interventi per valorizzare il demanio lacuale, fluviale e dei Navigli, in considerazione anche degli eventi climatici che possono causare danni non prevedibili e quindi non programmabili in anticipo.

È inserito un nuovo comma 2- bis che prevede che i finanziamenti regionali per il demanio lacuale sono assegnati prioritariamente agli interventi cofinanziati con risorse pubbliche o private, con preferenza per gli interventi con maggior percentuale di cofinanziamento.

PROGRAMMI DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (art. 13)

I programmi di bacino del trasporto pubblico locale (c. 1, 2, 3 e 4) devono:

- essere redatti in conformità alle direttive vincolanti e alle linee guida elaborate dalla Giunta Regionale;
- essere raccordati anche con il programma del trasporto pubblico regionale;
- garantire il coordinamento degli orari e delle frequenze tra i diversi servizi;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi, includendo i centri e nodi di interscambio in conformità con il programma di cui all'art.11;
- definire l'offerta dei servizi ivi inclusi i servizi automobilistici interurbani di rango regionale da individuare nel rispetto delle direttive regionali, che definiscono le caratteristiche per la progettazione di tali servizi con riferimento all'integrazione con la rete ferroviaria, alla struttura dell'orario, all'arco di servizio, all'identificazione della linea;
- definire i criteri, sulla base di standard uniformi definiti con delibera della Giunta regionale, per migliorare l'accessibilità agli interscambi del trasporto pubblico locale e per incrementare la velocità commerciale dei servizi, anche mediante l'attuazione di interventi concordati con gli enti locali e le aziende concessionarie; con riferimento agli interventi citati la stima dei costi di realizzazione, nonché i benefici in termini economici derivanti dall'incremento della velocità commerciale
- definire i criteri, anche sulla base di standard uniformi definiti con delibera della Giunta regionale, per migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei servizi di trasporto da parte delle persone con disabilità;
- definire le strategie di comunicazione e informazione all'utenza in coerenza con gli standard regionali quali il Manuale approvato dalla Giunta Regionale.

CONTROLLO E VIGILANZA (art. 14)

La modifica consiste nell'affidare la disciplina delle modalità e dei termini per il controllo e la vigilanza sulle aziende esercenti i servizi di trasporto (in particolare sui dati di traffico ed economici) non più solo a Regione Lombardia, ma a ciascun Ente competente (ovvero ente affidante).

SISTEMA DI MONITORAGGIO (art. 15)

Ai commi 1 e 2 è inserita la parola condivisione, oltre alla raccolta, elaborazione e archiviazione dei dati nella realizzazione del sistema informativo di monitoraggio, anche in coerenza con le disposizioni in materia di trattamento dei dati personali.

Con riferimento alle modalità e termini per l'applicazione di sanzioni alle aziende che non forniscono i dati richiesti dal rispettivo ente affidante, si prevede che sia lo stesso ente – e non più Regione – a disciplinarle.

INFORMAZIONE ALL'UTENZA (art. 16)

È previsto che Regione e gli altri soggetti assicurino nel rispetto degli standard uniformi definiti dalla Giunta una serie di informazioni sul trasporto pubblico attenendosi a quanto previsto da atti regionali ed in particolare dal Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia (c.1). Inoltre, è previsto che si possa ricorrere a idonei strumenti di comunicazione, che prevedono la condivisione di dati all'interno di Ecosistemi Digitali e il loro utilizzo per l'informazione all'utenza (c.2).

È altresì disciplinato che le aziende, oltre ad essere tenute a fornire i dati e le informazioni sui servizi di trasporto pubblico locale, siano tenute a conformarsi agli standard uniformi di cui al primo comma (al momento quelli contenuti nel manuale regionale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia).

Al comma 3 è introdotta una nuova sanzione, in quanto invece della sospensione del corrispettivo, nel caso in cui le aziende non ottemperino alle previsioni di cui al medesimo comma (cioè oltre a non fornire i dati e le informazioni sui servizi di TPL, non si conformano alle indicazioni del Manuale) si applicano le sanzioni di cui all'art. 46, comma 1 septies, ovvero una sanzione amministrativa pecuniaria che tenga conto del volume complessivo di traffico, in termini di bus*km percorsi, treni*km percorsi e vetture*km percorsi, realizzato nell'anno solare, così determinata:

- a) euro 10.000,00 se l'azienda effettua un volume di traffico inferiore a 1 milione;
- b) euro 50.000,00 se l'azienda effettua un volume di traffico tra 1 milione e 5 milioni;
- c) euro 100.000,00 se l'azienda effettua un volume di traffico maggiore di 5 milioni.

RISORSE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (art. 17)

L'articolo è stato revisionato a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 7124/2024 del 13 agosto 2024 sui costi standard che, nell'accogliere l'appello proposto da una delle Agenzie TPL ha ritenuto che:

- a) i costi standard debbano di regola essere definiti dallo Stato di intesa con regioni ed enti locali (Conferenza Unificata);
- b) allorché i criteri statali tardino ad intervenire la Regione (ove a tanto autorizzata con propria legge) potrebbe supplire in via eccezionale e temporanea, ossia fino a quando lo Stato

eserciterà effettivamente tale competenza sui costi standard – (esercitata con il DM MIT 28.03.2018);

- c) nel momento in cui tale normativa statale entri poi effettivamente in vigore, la normativa regionale cedevole cede il passo a quella statale.

Al comma 2, è previsto che la Giunta regionale, sentite le Agenzie per il trasporto pubblico locale, definisce i criteri di distribuzione delle risorse di cui al primo periodo del medesimo comma 2 fra i diversi bacini in conformità alla disciplina di cui ai costi standard che, come precisato al comma 4, sono determinati ai sensi della normativa statale vigente.

Al comma 5 è altresì previsto che la Giunta Regionale, nella definizione della disciplina per il riparto delle risorse regionali non consulti più la Conferenza regionale del TPL e proceda gradualmente alla definizione dei costi standard e dei fabbisogni di mobilità superando il modello basato sul riparto storico.

È previsto, al nuovo comma 5 bis), che Regione può concedere contributi alle Agenzie del trasporto pubblico locale per lo sviluppo di servizi nelle aree geografiche svantaggiate con particolare riguardo alle aree montane, nonché agli ambiti a domanda debole, in considerazione di particolari esigenze derivanti dalla bassa densità abitativa. I criteri, le modalità e i tempi per l'attribuzione delle suddette risorse sono definiti con deliberazione della Giunta Regionale, sulla base delle risorse finanziarie effettivamente disponibili a carico del bilancio regionale.

CONTRATTI DI SERVIZIO (art.18)

L'articolo originale viene completamente abrogato, ad eccezione di alcune disposizioni (comma 1 e comma 4), in quanto i contratti di servizio sono disciplinati dal codice degli appalti, dalle delibere ART (Autorità per la regolazione dei trasporti), quindi con disposizioni di livello statale (d.lgs. 201/2022).

INTERVENTI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE (art. 19)

L'obiettivo della modifica normativa al comma 1 è promuovere il miglioramento e la riqualificazione del tpl anche attraverso l'emanazione di direttive vincolanti e linee guida specifiche per la materia. Si intende (c.2), altresì, promuovere la realizzazione di sistemi di bigliettazione innovativi anche digitali. È quindi inserita la possibilità di vincolare l'utilizzo di risorse per la realizzazione di sistemi innovativi anche digitali utili agli spostamenti degli utenti, nonché per il monitoraggio dei servizi da parte delle aziende. Si propone anche l'innalzamento della quota di cofinanziamento (soprattutto se fondi statali) del parco mezzi circolante dal 70% alla misura massima del 100% (peraltro il Ministero con i piani di finanziamento adottati negli ultimi anni ha finanziato il rinnovo del parco rotabile vincolato all'uso del trasporto pubblico locale nella misura del 100%).

La Giunta Regione stabilisce, anche mediante direttive vincolanti, criteri, modalità e tempistiche di progettazione e realizzazione per interventi di manutenzione straordinaria per gli impianti utilizzati per i servizi su funivie con obblighi di servizio pubblico, nonché per gli interventi di riqualificazione delle fermate, prevedendo una modulazione del cofinanziamento fino ad un massimo del 100% delle spese ammissibili in relazione ad elevati standard di qualità, confort, livelli di accessibilità ed efficienza, quali aree attrezzate in sede protetta, anche per l'accessibilità e la fruibilità da parte delle persone a ridotta mobilità, pensiline, paline elettroniche, parcheggi per le biciclette (c.5).

Inoltre, ai commi 2 e 3 sono eliminati i riferimenti agli enti locali in quanto attualmente le Agenzie sono tutte costituite e pienamente operative. Il comma 8 è adeguato rispetto alla modifica dell'art. 11 che prevede il programma del trasporto pubblico regionale.

STAZIONI E CENTRI DI INTERSCAMBIO (art. 21)

Al comma 1 è introdotta la facoltà, per la Giunta regionale di promuovere specifici accordi di programma qualora gli interventi di cui al medesimo comma comportino varianti agli strumenti urbanistici comunali.

Rileva la proposta di abrogazione del c.3, in quanto la realizzazione di fermate e pensiline è inserita nel precedente art. 19, valido per tutti i comuni anche per quelli non sede di autostazione, laddove sono previsti anche finanziamenti ad hoc.

È altresì innalzata la quota di cofinanziamento a carico della Regione nel limite massimo del 100 per cento della spesa ritenuta ammissibile negli accordi con i quali sono definiti i tempi e le modalità di intervento, di utilizzo e gestione delle aree, le competenze e gli oneri a carico di ciascun soggetto sottoscrittore (c.4).

PROCEDURE PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI (ART. 22)

In particolare per gli affidamenti dei servizi da parte delle Agenzie per il tpl, si rinvia alle procedure previste dalla normativa vigente, anche con riferimento a quelle riguardanti la finanza di progetto, abrogando quasi totalmente le disposizioni originarie ed è proposto un intervento sulla dimensione dei lotti "contendibili" per adeguarlo alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e al D.M. «Costi standard» mediante l'abrogazione delle attuali previsioni legate al dimensionamento e al numero dei lotti (10 milioni di vetture*km e massimo 6 lotti per bacino interprovinciale). (commi 2 e 4).

È inserita la disposizione sanzionatoria quale nuovo comma 4 bis, già introdotta con la l.r. 5/2024 all'art. 60, c. 6 bis, che prevede penalità nel caso in cui gli enti competenti non rispettino le disposizioni vigenti in materia di affidamento dei servizi di tpl.

BENI E DOTAZIONI PATRIMONIALI (art.23)

Anche la disciplina dei beni essenziali e indispensabili e delle dotazioni patrimoniali per l'affidamento dei servizi è rivista rinviando alla normativa europea e statale vigente, con particolare riguardo alle disposizioni di cui alla delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019.

Per quanto riguarda i servizi non di linea è proposta una revisione e uno snellimento della procedura (artt. 24 e segg.)

SANZIONI RELATIVE AI SERVIZI NON DI LINEA ESERCITI MEDIANTE TAXI E NOLEGGIO CON CONDUCENTE (art. 24)

È abrogato il comma 1 che tratta dell'adozione di un regolamento per la programmazione e l'esercizio del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, in quanto:

- la regolamentazione dei servizi non di linea mediante taxi è stata disciplinata con riferimento al bacino aeroportuale lombardo con il regolamento regionale n. 2/2014;
- al di fuori di questo ambito, la regolamentazione è stabilita dalla l. 21/1992 in capo al comune che rilascia le licenze per il servizio taxi (e in caso di incremento delle stesse ciascun comune è obbligato a chiedere parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti) e le autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente con autovettura, natante, o altra modalità.

Inoltre, essendo la legge 21/1992 una legge quadro, ma che in sostanza detta previsioni anche di dettaglio, non risultano effettivamente margini di intervento da parte di Regione Lombardia per disciplinare l'esercizio dei servizi pubblici non di linea.

Regione mantiene un compito di programmazione che risulta disciplinato nel successivo art. 24 quater.

Sono inoltre modificate le sanzioni applicabili, stabilendo (c.2 e 3) che la sospensione della licenza e dell'autorizzazione abbia la medesima durata della sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione del veicolo stabilita ai sensi degli artt. 85 e 86 del Codice della Strada. È altresì adeguato l'obbligo della disponibilità di una o più rimesse, nel rispetto di quanto stabilito dalla legge 21/1992 più volte novellata (c. 4, lett. a).

SANZIONI RELATIVE AL SERVIZIO DI NOLEGGIO DI AUTOBUS CON CONDUCENTE (art. 24 bis)

Il sistema sanzionatorio relativo alle fattispecie di cui al regolamento n. 6/2014 è stato graduato diversamente con riferimento ai periodi di divieto di prosecuzione dell'attività in relazione alla fattispecie di violazione, inserendo un tempo medio di anni due tra le sanzioni già previste dalle lettere a) e b), che prevedono un anno o cinque anni quale periodo di divieto di prosecuzione dell'attività (c. 14, lett. a bis).

CRITERI GENERALI PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO TAXI (art. 24 ter)

Sono inserite disposizioni già previste negli artt. 46 e 50 della l.r. 11/2009, eliminando disposizioni già contenute nella legge quadro statale n.21/1992, inserendo al comma 1 la disposizione di cui alla lett. a) che prevede che i veicoli devono essere dotati di tassametro omologato e che la nuova tariffa è portata a conoscenza dell'utenza mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto dell'autovettura per il periodo, individuato dai comuni, strettamente necessario all'adeguamento tecnico degli apparecchi tassametrici alla nuova struttura tariffaria; la disposizione di cui alla lett. b) prevede il diritto di sosta e ricarica nelle località di arrivo comprese nelle aree sovracomunali e nelle zone di cui all'articolo 28, senza ulteriori oneri aggiuntivi per l'utente, subordinatamente all'approvazione di una struttura tariffaria unitaria avente validità nelle aree e nelle zone medesime.

PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI NON DI LINEA MEDIANTE NOLEGGIO CON CONDUCENTE (art. 24 quater)

E' proposta una riformulazione di quanto previsto all'art. 51 della l.r. n.11/2009 con particolare riferimento alla programmazione dei servizi non di linea mediante noleggio con conducente: revisione del ruolo di Regione che stabilisce i criteri per determinare e aggiornare i contingenti delle autorizzazioni rilasciate dai Comuni e verificati dalle Province e dalla Città Metropolitana di Milano: in particolare è previsto che il contingente NCC venga proposto dai Comuni e determinato o aggiornato, sulla base di una valutazione qualitativa e quantitativa, in coerenza con i criteri regionali, dalla Provincia/Città Metropolitana di Milano e non più definito dalla Regione, ritenendo le

Province/Città Metropolitana i soggetti territorialmente più idonei in quanto già svolgono le attività di monitoraggio dei medesimi servizi di cui al successivo articolo 24 quinquies, nonché presiedono le commissioni per l'iscrizione al ruolo conducenti da parte degli aspiranti esercenti le attività di trasporto pubblico non di linea, quindi sostanzialmente risultano strutturate e a conoscenza della materia per poter svolgere le attività di valutazione e di determinazione o aggiornamento dei contingenti indicate (c.2, 3 e 4). La richiesta di incremento del fabbisogno comunale è subordinata al completo esaurimento delle autorizzazioni non assegnate da parte del medesimo comune.

E' previsto al comma 5, che disciplina la fase transitoria, che sino alla definizione dei criteri, laddove non già esistenti, da parte della Giunta Regionale, le Province e la Città Metropolitana di Milano svolgono una valutazione qualitativa e quantitativa sulla base degli indicatori di cui al comma 2, determinando il contingente delle autorizzazioni da rilasciare. Tale previsione si rende necessaria per non bloccare le procedure di aumento del contingente che, si rammenta, sono state paralizzate per circa 6 anni come conseguenza del blocco imposto dalla norma statale di cui all'art. 10-bis, c. 6 del D.L. n. 135/18 - dichiarata incostituzionale con sentenza della Corte costituzionale n. 137/2024 - che prevedeva il divieto di rilasciare - da parte dei comuni - nuove autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente (NCC) sino alla piena operatività del registro informatico nazionale delle imprese titolari di licenza taxi e di autorizzazione NCC.

Al comma 6 è previsto che le province e la Città Metropolitana di Milano possono trasferire ad altro comune le autorizzazioni non assegnate dal singolo comune che abbia comunicato la volontà di rinunciarvi.

È previsto al comma 7 che le disposizioni del presente articolo si applicano ai procedimenti di determinazione del contingente non ancora conclusi alla data di entrata in vigore della legge recante "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)".

MONITORAGGIO DEI SERVIZI NON DI LINEA (art. 24 quinquies)

Si ripropone quanto già indicato in materia di monitoraggio dall'art. 51 della l.r. 11/2009, circa il ruolo delle Province e della Città Metropolitana di Milano che sono tenute entro il 28 febbraio di ogni anno ad aggiornare il sistema informativo di monitoraggio regionale con i dati comunicati dai Comuni, con riferimento ai contingenti delle licenze e delle autorizzazioni assegnate e non assegnate alla data del 31 dicembre dell'anno precedente, specificando altresì che in assenza delle comunicazioni relative alle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente da parte dei comuni, le Province e la Città Metropolitana non possono procedere all'istruttoria dell'eventuale richiesta di autorizzazioni aggiuntive da parte dei comuni inadempienti, sino ad avvenuto adempimento.

Il sistema informativo di monitoraggio è entrato in funzione successivamente alla l.r. 11/2009 e precisamente nel 2021 per facilitare la raccolta dei dati con modalità univoche sul territorio regionale (c.1, 2 e 3).

RUOLO DEI CONDUCENTI (art. 25)

Si propone la conferma e l'aggiunta di una ulteriore disposizione dettata dall'art. 57 della l.r. 11/2009, relativamente alla necessità di presentare domanda per l'iscrizione al ruolo dei conducenti (c. 7 bis), mentre vengono abrogati alcuni commi degli artt. 58 e 59 della legge regionale sopra richiamata in quanto troppo specifiche rispetto al rango legislativo di una disposizione. Sono invece riprese le disposizioni riguardanti le materie di esame (c. 7 ter e 7 quater). Il comma 7 quinquies introduce la

previsione della cadenza almeno mensile dell'esame, conformemente a quanto previsto dalla norma nazionale (art. 6, c. 3 della L. n. 21/1992).

Tutto l'articolo è adeguato aggiungendo alle Province la Città Metropolitana di Milano.

COMMISSIONI TECNICHE PROVINCIALI E DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO PER LA FORMAZIONE DEI RUOLI DEI CONDUCENTI DEI VEICOLI O NATANTI ADIBITI A SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA (art.26)

Tutto l'articolo è adeguato aggiungendo alle Province la Città Metropolitana di Milano.

INTERVENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE ED A FAVORE DELLA SICUREZZA (art.27)

Alla possibilità, in capo alla Regione, di promuovere il miglioramento della mobilità, con particolare riferimento alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico da traffico veicolare, e sostenere la ricerca e lo sviluppo di tecnologie, si aggiunge la necessità che entrambi gli interventi siano coerenti con gli obiettivi strategici regionali, nazionali ed europei (c.1).

Inoltre, in merito ai contributi che possono essere concessi ai titolari di licenza taxi si introduce la facoltà di erogazione in relazione alle risorse disponibili nel bilancio regionale (c.3), abrogandone contestualmente l'obbligo come da sempre interpretato dalle Associazioni di categoria dei tassisti.

SERVIZI DI COLLEGAMENTO CON GLI AEROPORTI (art. 28)

Regione ha già disciplinato con regolamento regionale n.8/2015 i servizi di collegamento con gli aeroporti eserciti a mezzo autobus di linea e ha attribuito tale funzione alle Agenzie per il tpl.

Con regolamento n.2/2014 Regione ha disciplinato l'esercizio dei servizi a mezzo taxi nel bacino aeroportuale lombardo. A tal proposito è conseguentemente proposta l'abrogazione del comma 4, che prevedeva il raggiungimento di un'Intesa tra i Comuni integrati, sentite le Associazioni di categoria, Intesa che negli anni i Comuni non hanno mai espresso la volontà di sottoscrivere, ma i cui contenuti corrispondono alla disciplina del regolamento regionale del 2014.

Rispetto a quest'ultima disciplina, è introdotta la specifica relativa alla costituzione di una commissione disciplinare unica per tutti i comuni del bacino aeroportuale lombardo, quale strumento per l'esercizio associato della funzione riguardante l'applicazione della disciplina relativa alle conseguenze della mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio da parte dei titolari delle licenze, per consentire omogeneità di trattamento degli operatori in tutto il bacino aeroportuale nell'ambito dei procedimenti disciplinari. La commissione è nominata con provvedimento del Comune capoluogo di Regione che ne disciplina con regolamento il funzionamento. Tale funzione risulta svolta da anni dal Comune capoluogo di Regione, dapprima solo per i tassisti le cui licenze sono state rilasciate dal medesimo comune di Milano (circa 4.850) e, dall'entrata in vigore del regolamento regionale, nei confronti di tutti gli operatori del bacino (circa 5.300). Ciò per evitare un trattamento discriminatorio laddove venissero costituite tante commissioni disciplinari quanti sono i comuni appartenenti al bacino aeroportuale lombardo (attualmente i comuni sono 47) (c.5, lett. b). Conseguentemente dovrà essere aggiornato il regolamento regionale.

È altresì introdotto il rispetto del principio di accessibilità alle persone a ridotta mobilità e con disabilità (c.5 lett. b bis), secondo criteri omogenei in caso di rilascio di nuove licenze ed è specificato che l'adeguamento delle tariffe è periodico e non più annuale, in quanto deve attenersi alle linee guida emanate dall'ART con la delibera n.46/2022 (c. 5 lett. d).

MONITORAGGIO E SANZIONI DEI SERVIZI DI AUTONOLEGGIO CON CONDUCENTE DI COLLEGAMENTO CON GLI AEROPORTI (art. 29)

Si propone l'abrogazione dell'articolo contenuto nella l.r. 6/2012 in quanto non risulta possibile effettuare il monitoraggio dei servizi di noleggio con conducente, laddove le disposizioni della legge statale n.21/1992 prevedono che il vettore deve procurarsi l'utenza presso la propria rimessa situata presso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione, cui deve fare ritorno alla fine del servizio. In particolare, le modifiche introdotte alla l. 21/1992 prevedono che il vettore possa avere altre rimesse nell'ambito del territorio provinciale di riferimento. Quindi diventa impossibile, anche in considerazione dell'art. 11 della stessa legge statale – secondo il quale il noleggiatore può farsi autorizzare dal proprio comune una rimessa presso un aeroporto- monitorare il servizio espletato, quando le condizioni di esercizio sono così diverse da soggetto a soggetto.

Anche sul servizio di trasporto ferroviario è proposto un adeguamento della normativa regionale alla disciplina statale vigente. In particolare:

AFFIDAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI DI COMPETENZA REGIONALE (art.33)

È introdotto l'affidamento dei servizi ferroviari eserciti con modalità automobilistica in forma continuativa, il cui bacino territoriale ottimale coincide con il perimetro di affidamento del servizio ferroviario regionale (c. 1 bis e 1 ter). In merito all'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980, relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto di cui all'art.2, comma 2 bis. lett. b) e c), con eccezione dei percorsi e delle fermate delle reti coincidenti con quelli attualmente esistenti, per i quali non sono necessari ulteriori accertamenti, Regione Lombardia può avvalersi, previo convenzionamento, delle Agenzie per il trasporto pubblico locale (c. 1 quater).

Al comma 2 è inserito il riferimento alle misure di regolazione vigenti in conformità alle quali le imprese ferroviarie hanno accesso alla rete nazionale ed è abrogato il riferimento al regolamento di cui all'art. 38 per coordinamento con quanto previsto da quest'ultimo articolo.

È altresì introdotta la possibilità, invece dell'obbligo, di svolgere analisi di mercato (c.3), in relazione alle risorse finanziarie disponibili a bilancio.

Al comma 4 è specificato che la successione nell'esercizio del servizio ferroviario regionale può essere anche parziale ed è conseguentemente adeguato il secondo periodo del comma 4 nel quale si precisa che nel caso di proroga del servizio, totale o parziale, per i primi dodici mesi di proroga le condizioni contrattuali inerenti le parti del servizio prorogate restano immutate.

È eliminata la disposizione che prevede l'autorizzazione ai servizi di carattere commerciale, in quanto si applica la normativa prevista a livello nazionale (D. Lgs. 112/2015) (c.5).

BENI E DOTAZIONI PATRIMONIALI (art. 34)

Si specifica che, nel rispetto della normativa e della disciplina regolatoria vigente (incluse le delibere ART) la Regione individua i beni e le dotazioni patrimoniali essenziali e indispensabili allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento e specifica quelli che devono essere messi a

disposizione dell'impresa ferroviaria affidataria del servizio, anche parziale (c.1). Regione conferma, come nella versione originale della l.r. 6/2012, la volontà di individuare quali sono le dotazioni patrimoniali essenziali e indispensabili, tra le quali risultano i sistemi di bigliettazione elettronica e digitale. I contratti del servizio del trasporto ferroviario contengono apposite clausole che impongono all'impresa ferroviaria la messa a disposizione dei predetti beni e dotazioni, in coerenza con la disciplina regolatoria.

Inoltre, si specifica che l'impresa ferroviaria uscente è tenuta a mettere a disposizione i beni e le dotazioni patrimoniali individuati dalla Regione come essenziali o indispensabili o comunque a cederli all'impresa affidataria del servizio, anche parziale (c.2).

Nel caso non si raggiunga l'accordo rispetto alla messa a disposizione dei beni e dotazioni patrimoniali la Giunta regionale, con proprio atto di diffida, individua i criteri, le modalità e i termini di trasferimento dei beni essenziali o indispensabili, nonché l'eventuale indennità provvisoria nelle more della definizione delle predette condizioni in via consensuale o giudiziale, ferma la necessaria e immediata destinazione dei beni al servizio pubblico (c.4).

In assenza di accordo, la Regione dà esecuzione al provvedimento adottato (c.5).

L'eventuale indennità provvisoria è determinata con riferimento alle delibere emanate dalla competente Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) (c.6).

Infine, si specifica che il materiale rotabile acquistato con risorse pubbliche, è soggetto a vincolo di destinazione d'uso e reversibilità a favore di Regione ed assegnato in comodato d'uso all'impresa ferroviaria affidataria del servizio (c.8).

PROCEDURE E GARANZIE PER IL TRASFERIMENTO DEL PERSONALE (art. 35)

L'articolo, costituito da un solo comma, è rivisto stabilendo che Regione preveda nella documentazione per l'affidamento dei servizi un'apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del gestore uscente impiegato nello svolgimento del servizio da affidare, nel rispetto delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DI COMPETENZA REGIONALE (art.37)

E' aggiornata (c.3) la denominazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, Agenzia, che secondo le nuove competenze, non è più tenuta al rilascio del certificato di sicurezza per la circolazione dei treni (articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze).

Il comma 6 è abrogato e prevedeva che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria rilasciasse a ciascuna impresa ferroviaria il certificato di sicurezza necessario per la circolazione dei treni, in quanto lo stesso è rilasciato dall'Agenzia nazionale (ANSFISA) identificata al comma 2 (secondo le disposizioni di cui all'art. 9 del D.Lgs. n. 50/2019) e da quella europea (ERA).

E', inoltre, aggiunta una previsione relativa alla possibilità per Regione, attraverso le modalità disciplinate dal contratto di servizio, di compensare i costi per gli studi di fattibilità o prefattibilità relativi allo sviluppo, potenziamento e valorizzazione della rete ferroviaria, dell'infrastruttura del trasporto pubblico regionale e del patrimonio in concessione, per le attività di valorizzazione del patrimonio storico del settore ferroviario, sostenuti dal gestore su mandato di Regione (c.9).

È altresì previsto un adeguamento periodico del corrispettivo in conformità alle prescrizioni emanate dall'ART (c.10).

Al comma 11 è abrogato il riferimento al regolamento sui canoni di cui all'articolo 38, comma 2, per coordinamento con quanto previsto al medesimo art. 38, c.2.

Il comma 12 è abrogato in quanto ha esplicato i suoi effetti, in quanto la nuova concessione è stata adottata dalla Giunta Regionale ai sensi del comma 1 con dgr n. 4823 del 15 febbraio 2016.

ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DI COMPETENZA REGIONALE (art. 38)

Al comma 1 sono apportate modifiche al fine di individuare in accordo con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, invece che tramite regolamento, i criteri di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di livello regionale, da parte della Regione, con priorità per i servizi di trasporto pubblico regionale oggetto dei contratti di servizio, nel rispetto della disciplina di settore (delibere ART relative ad un accesso non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie).

È inserito un nuovo comma (c.1 bis) che dispone che la capacità dell'infrastruttura ferroviaria regionale è strutturata secondo un catalogo di capacità, ossia secondo una struttura ordinata di tracce studiate in modo da ottimizzare l'utilizzo della rete e l'assegnazione della capacità alle imprese ferroviarie richiedenti. Il catalogo di capacità viene redatto dal Gestore dell'infrastruttura ed approvato da Regione sulla base di criteri stabiliti in accordo con il Gestore (cadenzamento e asse di simmetria, categorie di servizio, coincidenze nei nodi oraristici e corridoi di frequenza), ed è utilizzato ai fini della redazione del progetto orario secondo quanto previsto dal prospetto informativo della rete (PIR).

Anche i canoni e i corrispettivi per l'utilizzo della capacità di infrastruttura e per la fruizione dei servizi erogati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria sono definiti nel rispetto delle prescrizioni emanate dall'ART (c.2).

È abrogato il comma 3 che prevedeva in capo a Regione l'istituzione di un organismo tecnico competente sulle vertenze relative all'assegnazione della capacità, in quanto l'organo competente è attualmente l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (art. 37 d.lgs. 112/2011).

INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DI COMPETENZA REGIONALE (art. 39)

Al comma 3 è eliminata la parola “definitivi”, in linea con le disposizioni del nuovo codice degli appalti (D.Lgs. 36/2023).

È inserito un nuovo comma (c. 4bis) che prevede che la programmazione delle opere finanziate dal contratto di programma tiene conto degli esiti degli studi di fattibilità e prefattibilità effettuati dal gestore di cui all'art.37.

NAVIGAZIONE PUBBLICA SUI LAGHI (art. 40)

Al comma 4 è modificato il soggetto competente al rilascio delle concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione pubblica e la loro durata, ovvero sino alla regionalizzazione, le concessioni sono rilasciate non più annualmente ma con una durata fino a cinque anni dalle Autorità di Bacino e dai Comuni rivieraschi di cui all'art. 48 c.2 secondo periodo, competenti per bacino che introitano i relativi canoni ai sensi dell'art 52 e non più dagli uffici regionali, in quanto sono le stesse Autorità di bacino a conoscere quali beni demaniali sono strumentali alla navigazione pubblica,

seguendone la loro evoluzione nel tempo (es. dismissione, creazione di nuovi pontili, opere di manutenzione a carico della Gestione Governativa Laghi Maggiore, Como e Garda, ecc.)

Al comma 8 la parola merci è stata sostituita dalla parola “cose” in quanto termine maggiormente ampio che può includere diverse categorie di oggetti.

In merito al sistema tariffario e alla bigliettazione elettronica si propone di confermare l’obiettivo dell’integrazione modale e tariffaria, con adeguamenti puntuali che sono illustrati negli articoli seguenti.

PRINCIPI GENERALI (art. 43).

Al comma 1 è aggiunta la parola “integrato” al sistema tariffario, per valorizzare i sistemi tariffari integrati di bacino, nonché i titoli integrati regionali.

In particolare, si specifica che la definizione dei livelli tariffari avviene da parte di ciascun Ente competente, nel rispetto della disciplina vigente, con particolare riguardo alla delibera ART n.154/2019 (c.1, lett.a).

E' eliminata l’attività relativa all’omogeneizzazione delle condizioni di trasporto tra i diversi vettori (c.1 lett. f), che aveva l’obiettivo di fornire all’utente un’unica regolamentazione per i suoi spostamenti, in quanto le specifiche condizioni di viaggio di ciascun vettore, sia ferro, che gomma, prevedono una gamma tale di condizioni diverse per le medesime fattispecie, che risulta impossibile trovare una forma di mediazione adeguata per tutti gli operatori (ad es. per il trasporto biciclette, alcuni operatori stabiliscono delle misure massime, altre che le bici debbano essere inserite in un porta biciclette, sussistono numeri massimi di trasporto di biciclette diversi a seconda delle modalità di trasporto e soprattutto tariffe diverse da operatore a operatore).

Alla lett. g) del medesimo comma è specificato che i sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi devono essere realizzati in conformità agli standard tecnologici disciplinati a livello europeo. Contestualmente è abrogata la compatibilità con la Carta Regionale dei Servizi, in quanto la stessa è stata sostituita dalla Carta Nazionale dei Servizi utilizzabile solo ai fini sanitari.

SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE E BIGLIETTAZIONE INTEROPERABILE (art. 44). La rubrica è stata modificata per meglio specificare i contenuti dell’articolo.

Innanzitutto, si ricorda che la Regione ha già disciplinato con regolamento regionale n. 4/2014 il sistema tariffario regionale, pertanto sono eliminate al comma 1 le parole “politiche tariffarie” sostituite con i principi previsti dall’art.43, è eliminata la consultazione della Conferenza regionale di cui all’art. 9, nonché il parere della Commissione consiliare competente.

Al comma 1, lett. a) sono state apportate modifiche al fine di definire che i sistemi tariffari di bacino devono avere caratteristiche uniformi sul territorio regionale con integrazioni tariffarie obbligatorie. Sono eliminati i riferimenti per l’integrazione tariffaria a ciascuna categoria di titolo di viaggio e tra tutti i diversi tipi di servizi comunali, di area urbana, interurbani e ferroviari.

Tale modifica ha lo scopo di correggere gli elementi di rigidità che per anni hanno reso impraticabile la realizzazione del sistema tariffario integrato regionale. In particolare, la proposta di modifica ha l’obiettivo di semplificare le integrazioni tariffarie nei bacini lasciando alle Agenzie la valutazione rispetto a quali servizi di trasporto integrare sul proprio territorio. Pertanto, è eliminato l’obbligo di

integrazione per tutti i titoli di viaggio e per tutte le modalità di trasporto in quanto genera un aumento notevole dei costi per gli utenti del servizio, soprattutto per gli utenti che utilizzano solo il servizio ferroviario e le cui tariffe sono inferiori di circa il 30% rispetto alle tariffe dei servizi automobilistici.

Al comma 1, lett. b) è eliminata la parola “unica”. Tale modifica consiste in una semplificazione lessicale in quanto resta invariata, in capo a Regione, la competenza di definire la tariffa regionale da applicare per gli spostamenti tra diversi bacini e con diverse modalità di trasporto (ad es. da Milano a Bergamo, il viaggio di andata con il treno ha la stessa tariffa del viaggio di ritorno utilizzando un servizio effettuato con autobus).

Si propongono nuovi commi 3 bis, 3 ter e 3 quater:

- la Giunta Regionale disciplina anche mediante direttive vincolanti e nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali, il funzionamento del sistema centrale di raccolta dei dati di bigliettazione e dei dati dei servizi di trasporto effettuata mediante supporti tecnologicamente innovativi relativi ai servizi soggetti ad obbligo di servizio espletati sul territorio regionale, definendone l'architettura e le modalità di gestione, ivi inclusi eventuali modelli di governance e le modalità di finanziamento della gestione e dell'implementazione del sistema. Le regole di gestione e utilizzo del sistema centrale devono essere applicate oltre che dal gestore del servizio ferroviario regionale, anche dalle agenzie di trasporto pubblico locale, nonché dagli operatori dei servizi di trasporto pubblico locale di tutti i bacini di mobilità di Regione Lombardia.
- Regione Lombardia, anche per il tramite delle Agenzie per il trasporto pubblico, coordina lo sviluppo di sistemi di bigliettazione innovativi di cui all'articolo 1, comma 2, lett. c).
- La Giunta Regionale può effettuare indagini relative alle modalità di utilizzo da parte degli utenti dei titoli di viaggio integrati regionali e locali per acquisire elementi inerenti al riparto degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio integrati regionali e locali.

Al comma 4 risulta eliminata la consultazione della Conferenza regionale del tpl, in quanto le modifiche apportate all'art.44 riguardano solo aggiornamenti relativi ai sistemi tecnologici, mentre la Conferenza regionale è già stata consultata per l'emanazione del regolamento regionale 4/2014.

Conseguentemente risulta superata la disposizione di cui al c. 4 lett. d) che prevedeva di disciplinare i criteri per lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi e la loro compatibilità con l'utilizzo della Carta regionale dei servizi, anche in considerazione del venir meno della CRS con funzionalità connessa ai trasporti, sostituita dalla Carta Nazionale dei Servizi, valida solo per il sistema sanitario.

Al c. 4 lett. e) sono apportate modifiche volte a prevedere, in caso di mancata adesione alle forme obbligatorie di governo e gestione del sistema tariffario regionale, la sanzione relativa alla sospensione delle risorse per l'evoluzione dei sistemi di bigliettazione e per i servizi complementari a favore delle Agenzie (lasciando anche la possibilità di sospendere i corrispettivi a favore degli operatori).

Il regolamento regionale (c. 4 lett. h) dovrà essere adeguato per recepire che l'adeguamento delle tariffe riguarderà solo i titoli di viaggio di competenza regionale, mentre l'adeguamento dei titoli di viaggio integrati di bacino si basa sul metodo previsto dalla disciplina vigente (c. 5 bis, lett. b) di cui alla delibera ART n. 154/2019, misura 27.

Sono espunte le categorie di soggetti beneficiari delle agevolazioni tariffarie, in quanto, nell'art. 45, si rimanda ad appositi provvedimenti della Giunta Regionale che potrà rivedere tali categorie in

funzione delle tipologie di soggetti beneficiari definite dall'INPS per poter agevolare i controlli di competenza regionale (c. 4 lett. m).

Il comma 5 è abrogato in quanto ha esaurito i suoi effetti essendo stato approvato il regolamento regionale n.4/2014.

E' modificato il comma 5 bis (lett. a) e b) e sostituito il comma 5 ter in quanto l'adeguamento delle tariffe di competenza delle Agenzie e degli altri Enti regolatori (comuni non capoluogo di cui all'art. 6, comma 3, lettera f) affidanti i servizi di tpl eserciti nel territorio comunale e con oneri esclusivamente a carico del proprio bilancio e l'Autorità di Bacino del lago d'Iseo) segue la disciplina vigente dettata dalla delibera ART n.154/2019, misura 27, che prevede che ciascun ente autodetermina la frequenza per l'adeguamento delle tariffe dei servizi di rispettiva competenza. La Regione determina la periodicità degli aggiornamenti tariffari per i soli titoli regionali; non determina più la frequenza dell'adeguamento tariffario dei titoli di viaggio di competenza di altri Enti regolatori.

Pertanto, sino alla completa attuazione di quanto disposto dal comma 5 bis ossia le previsioni della disciplina ART, continua ad applicarsi la disciplina prevista nell'art. 26 del regolamento regionale n.4/2014, cui viene aggiunta la disposizione relativa al caso in cui un ente partecipante all'Agenzia o un altro Ente competente non proceda all'adeguamento annuale delle tariffe di propria competenza secondo le modalità indicate all'art. 26, lo stesso ente regolatore applica la percentuale di adeguamento definita dalla Giunta regionale riferita alle tariffe di collegamento tra bacini (norma transitoria inserita all'art. 65, comma 2 bis).

In sostituzione del comma 5 ter, sono inserite le disposizioni ancora valide per il servizio ferroviario regionale di cui all'art. 30 della l.r. 11/2009, fino alla completa attuazione del modello di integrazione tariffaria, tra le quali: il principio relativo all'adozione delle condizioni di trasporto definite secondo i criteri stabiliti dalla Giunta regionale; l'utilizzo della tavola unificata delle polimetriche delle distanze tra stazioni per il computo delle tariffe, approvata con decreto dirigenziale; la tavola unificata delle polimetriche delle distanze che individua tutte le relazioni a cui è applicata la tariffa ferroviaria regionale e determina le percorrenze alle quali applicare i livelli tariffari previsti; i gestori vendono titoli di viaggio per tutte le origini e destinazioni comprese tra le stazioni delle relazioni individuate ai sensi del precedente punto e consentono l'uso dei propri treni da parte di viaggiatori in possesso di titoli di viaggio emessi da altri gestori di servizi ferroviari di trasporto pubblico locale in Lombardia; sulla base di tali polimetriche sono ripartiti gli introiti in proporzione ai chilometri percorsi con ogni gestore ferroviario; il sistema tariffario unico regionale è altresì integrato con i sistemi tariffari applicati ai servizi ferroviari interregionali, nazionali e internazionali. La Giunta regionale intraprende le azioni necessarie per il mantenimento e lo sviluppo dell'unitarietà del sistema ferroviario nazionale all'interno del territorio lombardo e dell'integrazione tra i servizi dei diversi gestori, anche prevedendo obblighi di integrazione a carico delle imprese ferroviarie che erogano servizi nazionali ed internazionali sul territorio lombardo.

AGEVOLAZIONI PER L'UTILIZZO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE (art. 45)

Come già anticipato al precedente articolo, al comma 1 si riserva alla Giunta Regionale l'individuazione e la disciplina, con provvedimenti, delle agevolazioni differenziandole in relazione alle categorie e alle tipologie di utenti, individuati quali soggetti beneficiari, togliendo il riferimento al regolamento regionale al fine di ricorrere ad uno strumento più flessibile per adattarsi alle esigenze del territorio e del bilancio regionale.

Anche gli accordi per garantire l'incremento della tutela del bene della sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori e del personale di bordo si estendono ai corpi delle Forze Armate e sono, quindi, stipulabili tra Regione Lombardia ed i Comuni sottoscrittori di contratti di servizio in gross cost, i soggetti esercenti i servizi, gli appartenenti ai corpi delle forze dell'ordine aventi la qualifica di polizia giudiziaria e funzioni di pubblica sicurezza e gli appartenenti ai corpi delle Forze Armate con funzioni di Pubblica Sicurezza. I rappresentanti dei corpi delle Forze Armate e Forze dell'Ordine possono circolare sui mezzi di trasporto a condizioni agevolate e fornire la necessaria assistenza in caso di episodi di violenza e aggressioni a bordo dei mezzi pubblici che ad oggi si registrano ancora numerosi (c. 3).

CONTROLLO E SANZIONI A CARICO DEGLI UTENTI E DELLE AZIENDE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE (art. 46)

Oltre alla regolamentazione vigente relativa alle sanzioni in caso di mancato possesso di idoneo e valido titolo di viaggio, si aggiunge una misura di “regolarizzazione” a carico degli utenti che non hanno convalidato il biglietto ordinario a data fissa, caricato su supporto elettronico ricaricabile impersonale oggi denominato Chip On Paper (COP) (comma 1.1). Tale forma di regolarizzazione si applica anche nel caso in cui l'utente in possesso di un biglietto ordinario a data fissa emesso in formato digitale, che lo utilizza nel giorno di validità, per la medesima tratta e per la stessa classe, ma in fascia oraria o orario diverso da quello prescelto in fase di acquisto, senza aver effettuato il cambio dell'orario mediante le apposite procedure digitale (comma 1.2). La regolarizzazione pari a 5 euro viene applicata in modo univoco su tutti gli utenti indipendentemente dalla lunghezza della tratta percorsa e quindi del costo del biglietto acquistato, in quanto riguarda modalità per il corretto utilizzo dei biglietti a data fissa, mediante convalida, e del cambio orario del biglietto a data fissa in formato digitale. Il valore economico della regolarizzazione può essere adeguato nel suo importo nell'ambito dei provvedimenti di adeguamento tariffario adottati dagli enti competenti.

Al comma 1 quater la sanzione della diffida e sospensione del corrispettivo verso le aziende è estesa a quelle che non rispettano la disciplina del comma 3 bis dell'art. 44, relativamente all'architettura, alla gestione dei sistemi di bigliettazione elettronica a livello centrale e periferico.

Viene inoltre specificato che le aziende che svolgono servizi di trasporto con obbligo di servizio pubblico in ambito regionale e locale oltre ad adottare un layout delle tessere di riconoscimento conforme agli standard regionali devono adottare, altresì, un layout del supporto dei titoli di viaggio personali ed impersonali, come individuati dal r.r. 4/2014, conforme agli standard regionali entro il termine stabilito dalla Giunta Regionale (comma 1 septies).

La sanzione amministrativa pecuniaria già prevista in caso di mancato adeguamento al layout conforme agli standard regionali viene estesa anche alle aziende che non ottemperano a quanto disposto dall'art. 16, c. 3 (ossia le aziende che forniscono i dati e le informazioni sui servizi di tpl nei termini e con le modalità stabilite con atto della Giunta Regionale).

Al comma 1 octies sono apportate modifiche che prevedono che in caso di reiterazione della violazione degli obblighi di cui al comma 1 septies primo e secondo periodo nei successivi dodici mesi dall'irrogazione della sanzione, l'importo della sanzione è raddoppiato e resta confermato per i periodi successivi di dodici mesi ciascuno sino ad avvenuto adempimento.

L'agevolazione riconosciuta a seguito della domanda e i successivi rinnovi annuali sono rilasciati secondo le modalità stabilite con atti della Giunta. È abrogato l'obbligo a carico degli utenti sanzionati di restituire il titolo di viaggio in quanto essendo elettronico, viene inibito il successivo utilizzo

attraverso i sistemi digitali di emissione e controllo. Pertanto, il c.2 risulta semplificato nell'applicazione del sistema sanzionatorio.

Conseguentemente è adeguato il comma 5 in relazione alla Carta della qualità dei servizi che deve essere adottata dai gestori, sulla base delle disposizioni nazionali vigenti.

Segue una revisione della disciplina della navigazione (in coordinamento con la D.G. Infrastrutture e Opere Pubbliche)

GESTIONI ASSOCIATE DI BACINO LACUALE (art. 48)

Preso atto che non tutti i comuni rivieraschi sono associati nelle Autorità di Bacino (es. Comune di Como), si propone l'obbligo per i comuni rivieraschi di esercitare in forma associata le funzioni relative al demanio lacuale conferite dalla legge nell'ambito delle Autorità di Bacino, creando così un unico soggetto di riferimento anche per gli organi di vigilanza. È prevista un'eccezione all'obbligo di adesione all'Autorità di bacino, in quanto tale obbligo non si applica ai comuni rivieraschi che dimostrino, con attestazione da trasmettere alla Autorità di Bacino lacuale entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la quale si esprime con provvedimento espresso, di poter conseguire risultati migliori, secondo i principi di efficacia, efficienza e di economicità, esercitando le funzioni singolarmente (c. 2).

Al pari delle Agenzie per il trasporto pubblico locale, è aggiunta l'autonomia anche patrimoniale per le Autorità di bacino lacuale (c.3).

Sono abrogate le disposizioni relative ai Consorzi in quanto risultano costituite e pienamente operative tutte le Autorità di bacino lacuale (c. 5). Ovviamente sono introdotte le disposizioni necessarie per adeguare lo Statuto all'ingresso di tutti i comuni rivieraschi entro il termine di 180 giorni dall'entrata in vigore del presente progetto di legge.

È abrogato il comma 6 in quanto risulta avvenuta la trasformazione dei Consorzi in Autorità di Bacino.

Al c. 7 è previsto che i comuni che non adempiono all'obbligo di associarsi di cui al comma 2 sono tenuti a versare all'autorità di bacino lacuale di riferimento l'intero importo delle quote riscosse dei canoni demaniali che l'autorità provvede a versare alla Regione. E' stata inserita una modifica in quanto tale disposizione non si applica ai comuni che dimostrino di esercitare singolarmente le funzioni in modo più efficiente, efficace ed economico, ai sensi del comma 2, secondo periodo.

Le autorità e i Comuni di cui al comma 2, secondo periodo, hanno la competenza a realizzare, anche in qualità di stazione appaltante, gli interventi regionali di propria competenza programmati ai sensi dell'articolo 12 (c.8).

È aggiunto un nuovo comma 8 bis secondo il quale le autorità di bacino e i Comuni di cui al comma 2, secondo periodo, individuano le localizzazioni ottimali per la costruzione di idroscali e idrosuperfici permanenti.

PORTI LACUALI (art. 49)

Al comma 1, in coerenza con quanto disposto dal precedente articolo, è modificato il riferimento ai Comuni corrispondenti a quelli indicati al precedente articolo 48, per la gestione dei porti lacuali. È

eliminato il riferimento alle norme relative alle zone portuali del Naviglio Grande e Pavese, in quanto disciplinate dal successivo articolo 49 bis. È aggiunta la salvaguardia per le convenzioni in corso tra Regione e singoli Comuni fino alla loro scadenza.

ZONE PORTUALI DEI NAVIGLI GRANDE E PAVESE (art. 49 bis)

E' inserito un nuovo articolo per distinguere l'area portuale del Naviglio Grande e Pavese, da quelle lacuali, in quanto sono rispettivamente gestiti dai Comuni di Milano e Pavia che possono affidare tali aree portuali ad aziende da essi dipendenti nel rispetto della normativa vigente, salvo che, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, non sia identificabile, nell'ambito dell'iniziativa privata, la capacità di perseguire egualmente gli obiettivi di interesse generale sotto il profilo del miglioramento dei livelli occupazionali e dello sviluppo turistico o ambientale o paesaggistico o culturale dell'area, relativi all'esercizio dell'attività portuale (c.1).

Nel caso in cui decidano di gestire direttamente tali aree portuali, non riversano a Regione i canoni riscossi, purché si impegnino, con oneri integralmente a loro carico, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti stessi e al rispetto delle direttive regionali vigenti (c.2)

Con convenzioni tra Regione Lombardia e i Comuni di Milano e Pavia sono regolati tutti i canoni concessori. Gli introiti dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali (c.3).

REGOLAMENTO DEL DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA (art.50)

All'art. 50 è già stata data attuazione mediante il Regolamento regionale 27 ottobre 2015 - n. 9 "Disciplina della gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione (articoli 50 e 52, l.r. 6/2012)". Pertanto, è abrogata la norma transitoria, di cui all'ultimo periodo del c. 1.

DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE E DELLA CIRCOLAZIONE NAUTICA (art.51)

È lasciata alla Giunta Regionale la disciplina, mediante regolamenti, di regole generali e specifiche della navigazione e della circolazione nautica sulle vie navigabili, oltre a tutti gli altri aspetti oggetto di regolamentazione già presenti nell'articolo al comma 1, ai quali viene altresì aggiunto il piano degli ormeggi.

È modificato il comma 2, eliminando il riferimento al tema della vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde in quanto spostato all'art. 57. Pertanto, è lasciata la facoltà alla Giunta Regionale di promuovere e sottoscrivere convenzioni con lo Stato, le regioni, gli enti gestori del demanio della navigazione interna e altri organismi pubblici e privati di assicurare lo sviluppo e la promozione della navigazione interna, disciplinando anche le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario.

Pertanto, con successivi provvedimenti saranno disciplinati altri aspetti inerenti la circolazione nautica, la segnaletica e la classificazione, a seguito di un tavolo di lavoro avviato con il MIT.

CANONI DI CONCESSIONE DEI BENI DEMANIALI LACUALI (art. 52)

Richiamando quanto disciplinato nell'art. 48, l'articolo prevede che il 20% dei canoni (e non più il 40%) sia lasciato ai comuni che sono in grado di esercitare autonomamente la materia e si conferma che il 70% dei proventi delle concessioni è assegnato alle Autorità di Bacino (c.1). La restante parte è versata a Regione. Inoltre, i comuni non saranno beneficiari delle risorse della programmazione

degli interventi in capo a Regione, fino all'adempimento con delibera di consiglio comunale, dell'obbligo di adesione alle autorità di bacino, fatti salvi i Comuni citati al comma 1 (c. 1bis).

IDROSUPERFICI OCCASIONALI (art. 52 bis)

La modifica di cui al comma 1 dell'articolo 52 bis si rende necessaria al fine di ribadire che la competenza a disciplinare l'utilizzo delle idrosuperfici occasionali è contenuta nella normativa statale (D.M. 1 febbraio 2006 (art. 8), nonché all'art. 9 del Regolamento ENAC relativo alla liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici) - del 05/05/2023).

E' necessario prevedere, nella legge regionale, un rinvio alla predetta normativa di cui al comma 1 per meglio specificare che l'utilizzo delle idrosuperfici occasionali è disciplinato dalla già citata normativa statale, mentre per le idrosuperfici autorizzate vale quanto già previsto dall'OPGR 3 luglio 1997 n. 58600 "Disciplina della navigazione nelle acque interne lombarde" al titolo I, c.7 che dispone che l'ammarraggio e il decollo di aeromobili condotti da piloti muniti di licenza di volo è ammesso tutto l'anno nelle idrosuperfici autorizzate.

Inoltre, è previsto un comma 2 secondo il quale le autorità di bacino, sentiti i gestori dei servizi di navigazione, individuano eventuali limitazioni all'utilizzo di idrosuperfici occasionali in relazione alla sicurezza della navigazione e della balneazione, nel rispetto della normativa di cui al comma 1.

VIGILANZA SUL DEMANIO E IN MATERIA DI NAVIGAZIONE INTERNA (art.57)

Al comma 1 è specificato che la vigilanza sul demanio e sulla navigazione interna diretta al rispetto della normativa vigente è effettuata dagli enti preposti alla gestione del demanio della navigazione interna, ivi incluse le Autorità di Bacino di cui all'art. 48, anche avvalendosi di soggetti competenti in materia di sicurezza della navigazione nelle acque interne.

Al nuovo comma 1 bis si prevede che la Giunta regionale può promuovere e sottoscrivere convenzioni con gli enti gestori del demanio della navigazione interna, ivi incluse le Autorità di Bacino di cui all'art. 48, per sostenere (non si tratta dell'esercizio della funzione statale di cui all'art. 104, lett. t) del d.lgs. 112/1998) lo svolgimento di un adeguato servizio di vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde al fine di concorrere a garantire la sicurezza della navigazione, disciplinando anche le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario. A tal fine le Autorità di Bacino si avvalgono dei soggetti competenti all'espletamento delle funzioni di intervento e soccorso, nonché di soggetti che possono garantire mezzi adeguati e supporto logistico allo svolgimento del servizio di vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde.

Nel nuovo comma 1 ter si prevede che la Giunta Regionale può altresì promuovere e sottoscrivere convenzioni anche con lo Stato, altre Regioni e altri organismi pubblici e privati per concorrere al raggiungimento delle finalità di cui al comma 1 bis.

AUTORITÀ COMPETENTE IN MATERIA DI DEMANIO LACUALE SUL LAGO DI GARDA (art. 58).

Sono stati sostituiti sia la rubrica che il comma 1 in quanto la disposizione conteneva il riferimento all'adozione del regolamento, da parte di Regione, per la disciplina del demanio lacuale e la navigazione sul lago di Garda, previa intesa con la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento, in quanto la materia non è delegificabile, ma deve essere regolata da una legge approvata con identico contenuto dagli altri enti interessati.

La nuova disposizione prevede che le funzioni di cui agli articoli da 96 a 121 della l.r. 11/2009 (legge speciale del Garda) sono svolte dalla competente Autorità di bacino del Garda.

Conseguentemente è stata modificata anche la rubrica il cui oggetto era così previsto: “Disciplina del demanio lacuale e della navigazione del lago di Garda”.

GESTIONE DEL DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE SUL SISTEMA DEI NAVIGLI LOMBARDI (art. 59 bis)

L'articolo è aggiornato rispetto al corretto richiamo dell'art. 49 b is relativo alle zone portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese, per le quali l'ente preposto alla gestione del demanio della navigazione sul sistema dei navigli lombardi è l'autorità che esercita le funzioni di polizia idraulica nel medesimo reticolo di competenza.

ADEMPIMENTI DELLE AGENZIE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (art.60)

La rubrica è adeguata agli adempimenti che ancora vigono in capo alle Agenzie prima di procedere ai nuovi affidamenti. Infatti, sono abrogati i commi che prevedono la costituzione delle Agenzie, in quanto le stesse risultano costituite e pienamente operative. E' rimasto l'adempimento relativo all'approvazione dei sistemi tariffari integrati e le relative sanzioni in caso di inadempimento (commi 5 e 6).

Il comma 6 bis, inerente le sanzioni riguardanti le violazioni delle disposizioni vigenti in materia di affidamento dei servizi da parte degli Enti competenti, è stato abrogato in quanto è stata valutata una miglior collocazione dello stesso nell'art. 22 relativo alle modalità di affidamento dei servizi di tpl.

Sono invece abrogati il terzo, quarto e quinto periodo del comma 7 in merito al trasferimento delle risorse in quanto già disciplinato dall'art. 17. Occorre mantenere vigenti il primo e il secondo periodo in quanto riguardanti il trasferimento dei contratti dagli enti locali partecipanti all'Agenzia di tpl di riferimento che prevede un'eccezione per i contratti gross cost che non hanno un limite temporale per il loro trasferimento all'Agenzia, contenendo anche beni e impianti che devono essere oggetto di valutazione.

RISORSE STATALI PER INTERVENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI (art.63)

È abrogato in quanto le norme finanziarie citate risultano ormai aver esaurito i loro effetti.

ABROGAZIONI (art. 64)

È aggiornato l'elenco dei provvedimenti oggetto di abrogazione. In particolare, al comma 1, resta in vigore la l.r. 11/2009 per quanto riguarda la legge speciale del lago di Garda (oggetto del precedente art. 58).

Sono abrogati i commi da 2 a 7.

NORME TRANSITORIE (art. 65)

È adeguato l'articolo relativo alle norme transitorie in relazione a quanto disciplinato nella presente proposta di legge, mediante l'abrogazione dei commi 1, 3 (la cui disposizione è stata sostituita) e 4.

Il comma 3 è stato sostituito dalla disposizione che prevede che fino all'attuazione delle previsioni contenute nelle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, relative alla determinazione delle tariffe di cui all'articolo 44, comma 5 bis, lett. a), trova applicazione l'art. 26 del regolamento

regionale 10 giugno 2014, n. 4 (Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico (art. 44, l.r. 6/2012)) e gli Enti regolatori, in caso di mancata definizione degli indicatori di qualità dei servizi di trasporto di cui al medesimo articolo 26 per gli affidamenti in corso di validità, applicano la percentuale di adeguamento definita dalla Giunta regionale riferita alle tariffe di collegamento tra bacini.

È aggiunto il comma 6 ter che prevede che sino all'entrata in vigore della disciplina della circolazione nautica nelle acque interne di cui al comma 1, lett. a) dell'art. 51 resta in vigore l'O.p.g.r. n.58600 del 3 luglio 1997, così come modificata dall'O.p.g.r. 7 agosto 2009, n. 1.

Il comma 6 quater prevede che fino alla data di efficacia dei provvedimenti di cui all'art. 45 comma 1, per la disciplina delle agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e per l'individuazione delle categorie e delle tipologie degli utenti beneficiari, si applicano le disposizioni adottate ai sensi della normativa vigente alla data di entrata in vigore della legge recante "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)".

È, infine, aggiunto il comma 6 quinquies che prevede che nelle more del completamento del trasferimento alle Autorità di bacino e ai Comuni rivieraschi di cui all'art. 48, comma 2, secondo periodo, delle funzioni relative al rilascio delle concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione di cui all'art. 40, comma 4, e comunque non oltre il 31 dicembre 2025, gli uffici regionali continuano a provvedere all'esercizio delle relative funzioni".

NORME TRANSITORIE PER L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA NELL'AREA MILANESE (art.66)

È abrogato tutto l'art. 66 in quanto la parte relativa all'integrazione tariffaria nell'area milanese è stata realizzata nell'ambito dei territori di Milano e Monza e Brianza.

NORMA FINANZIARIA (art. 2)

Le disposizioni inerenti gli aspetti finanziari della presente proposta di legge sono descritte nell'apposita relazione tecnico finanziaria.

ALLEGATO A

Rimane vigente l'allegato A relativo alla classificazione delle sanzioni di cui all'art. 24 bis.