



# Regione Lombardia

## IL CONSIGLIO

**Il Presidente**

Protocollo CRL.2025.0007232 del 09/05/2025

Al Signor Presidente  
della Commissione consiliare **V**

Al Signor Presidente  
della Commissione consiliare **II**

Al Signor Presidente  
della commissione consiliare **I**

Al Signor Presidente  
del **Consiglio delle Autonomie Locali**

e, p.c. Ai Signori Presidenti  
delle altre Commissioni consiliari

Ai Signori Componenti  
l'Ufficio di Presidenza

Ai Signori Consiglieri regionali

Al Signor Presidente  
della Giunta regionale

Ai Signori Assessori regionali

Ai Signori Sottosegretari regionali

LORO INDIRIZZI

**Oggetto: PDL n. 113 - DI INIZIATIVA DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA**  
**“Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del Settore dei Trasporti)”**

Trasmetto, per l'istruttoria di competenza, il progetto di legge in oggetto.

Copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.lgs. 39/1993 e  
Invito le Commissioni consiliari **II, I** e il **Consiglio delle Autonomie Locali** a esprimere il parere di propria  
competenza e a trasmetterlo direttamente alla Commissione competente, inviandolo per conoscenza a questa Presidenza.  
Il documento originale è firmato digitalmente e consegnato presso l'Ufficio di Presidenza.

FEDERICO ROMANI

Documento informatico sottoscritto con firma digitale, ai sensi dell'art.24, del D.lgs. 7  
marzo 2005 n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale)

20124 Milano - Via Fabio Filzi, 22 - tel. 02.67482.1 - PEC: protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it

**PROGETTO DI LEGGE N. 113**

di iniziativa del Presidente della Giunta regionale

—————  
**“Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del Settore dei Trasporti)”**  
—————

PRESENTATO IL 30/04/2025

ASSEGNATO IN DATA    09/05/2025

ALLE COMMISSIONI:

REFERENTE                **V**

CONSULTIVE              **II – I**

ALTRI PARERI             **CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE LOCALI**

---



**Regione Lombardia**  
LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N. XII/ 4247

SEDUTA DEL 30/04/2025

Presidente **ATTILIO FONTANA**

Assessori regionali MARCO ALPARONE *Vicepresidente*  
ALESSANDRO BEDUSCHI  
GUIDO BERTOLASO  
FRANCESCA CARUSO  
GIANLUCA COMAZZI  
ALESSANDRO FERMI  
PAOLO FRANCO  
GUIDO GUIDESI

ROMANO MARIA LA RUSSA  
ELENA LUCCHINI  
FRANCO LUCENTE  
GIORGIO MAIONE  
BARBARA MAZZALI  
MASSIMO SERTORI  
CLAUDIA MARIA TERZI  
SIMONA TIRONI

Con l'assistenza del Segretario Riccardo Perini

Su proposta del Presidente Attilio Fontana di concerto con gli Assessori Franco Lucente e Claudia Maria Terzi

Oggetto

PROPOSTA DI PROGETTO DI LEGGE "REVISIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 APRILE 2012, N. 6 (DISCIPLINA DEL SETTORE DEI TRASPORTI)" - (DI CONCERTO CON GLI ASSESSORI LUCENTE E TERZI)

Il Segretario Generale Antonello Turturiello

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Direttore Centrale Fabrizio De Vecchi

Il Direttore Di Funzione Specialistica Riccardo Perini

I Direttori Generali Silvio Landonio Carmine D'Angelo



**Regione Lombardia**  
LA GIUNTA

**VISTO** l'art. 34 dello Statuto d'autonomia della Lombardia, secondo il quale l'iniziativa legislativa dell'Esecutivo appartiene al Presidente della Giunta Regionale;

**VISTO** l'art. 28 della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34 "Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della regione", così come modificato dalla legge regionale 24 dicembre 2013, n. 19 "Disposizioni per l'attuazione della programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'art. 9-ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34 (Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione) – Collegato 2014", ed i relativi provvedimenti attuativi;

**VISTA** la proposta di progetto di legge "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)";

**DATO ATTO** che in fase istruttoria sono state acquisite le osservazioni del Comitato tecnico-scientifico Legislativo;

**PRESO ATTO** che il Presidente della Giunta regionale valuta opportuno, prima di esercitare formalmente l'iniziativa legislativa, sottoporre alla Giunta regionale la citata proposta a garanzia dello svolgimento collegiale dell'azione di governo;

**Ad unanimità** dei voti espressi nelle forme di legge;

**DELIBERA**

1. di approvare l'allegata proposta di progetto di legge "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)";
2. di disporre la trasmissione al Consiglio regionale per la prosecuzione dell'iter.

IL SEGRETARIO  
RICCARDO PERINI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

# **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, nonchè 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), e 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 BIGLIETTAMENTO 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.

**Progetto di Legge recante**  
**“Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)”**

**Relazione tecnico finanziaria ex art. 28, l.r. 34/1978**

La l.r. n. 6 “Disciplina del settore dei trasporti” è stata approvata nel 2012 e, nell’ambito della successiva fase di attuazione, è emersa la necessità e l’opportunità di revisione di alcuni aspetti della disciplina regionale.

La finalità del presente Progetto di Legge è pertanto quella di ridefinirne alcune previsioni per il migliore conseguimento degli obiettivi in materia di trasporto pubblico locale.

Il Progetto di Legge dispone, pertanto, all’articolo 1, in merito alla revisione di alcune disposizioni della l.r. 6/2012, alla luce del mutato contesto di riferimento, nonché in attuazione degli indirizzi relativi alle politiche per il trasporto pubblico e la mobilità declinati nel PRSS della XII Legislatura, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. XII/42 del 20 giugno 2023.

Gli articoli per i quali le modifiche introdotte comportano impatti finanziari sono i seguenti:

- Art. 16 (Informazione all'utenza)
- Art. 17 (Risorse per il trasporto pubblico locale)
- Art. 19 (Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale)
- Art. 33 (Affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale)
- Art. 40 (Navigazione pubblica sui laghi)
- Art. 44 (Sistema tariffario integrato regionale e bigliettazione interoperabile)
- Art. 45 (Agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)
- Art. 48 (Gestioni associate di bacino lacuale)
- Art. 52 (Canoni di concessione dei beni demaniali lacuali)
- Art. 57 (Vigilanza sul demanio e in materia di navigazione interna)

mentre le revisioni apportate ai restanti articoli risultano neutrali dal punto di vista finanziario in quanto aventi carattere ordinamentale e/o procedurale.

Nel dettaglio:

**Art. 1 (Finalità)**

Le modifiche introdotte al comma 2 sono finalizzate ad integrare e rimodulare alcuni degli ambiti oggetto della disciplina del trasporto pubblico in ragione del mutato contesto conseguente alle dinamiche di evoluzione del settore dal punto di vista tecnologico e digitale, anche a favore degli utenti e per quanto attiene al riferimento ai temi della sostenibilità ambientale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Le revisioni introdotte aggiornano l’oggetto della norma regionale, non comportando oneri a carico del bilancio regionale.

**Art. 2 (Classificazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)**

Le modifiche introdotte riguardano alcune specifiche relative alla classificazione dei servizi di trasporto pubblico svolti in modalità ferroviaria, ampliando le fattispecie previste in relazione ai servizi interurbani automobilistici di rango primario (c.d. RLink) e le tipologie rientranti nei servizi di linea.

Le revisioni introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto finalizzate ad aggiornare la vigente classificazione dei servizi di trasporto pubblico.

### **Art. 3 (Funzioni della Regione)**

Le modifiche introdotte al comma 1 riguardano, complessivamente:

- la definizione degli strumenti attuativi per l'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione, indirizzo, regolamentazione e controllo, quali linee guida, direttive vincolanti, indirizzi programmatici, standard minimi qualitativi per le infrastrutture per i servizi di trasporto pubblico locale
- la previsione di specifiche competenze, quali quelle relative alle funzioni in materia di titoli tariffari integrati di livello regionale, allo sviluppo della navigazione sui Navigli e sulle idrovie collegate, alla sensibilizzazione dei cittadini sui temi della sostenibilità legate alle scelte di trasporto, alla programmazione, regolamentazione e coordinamento degli interventi riguardanti nodi e centri di interscambio e dei criteri di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale
- l'integrazione delle funzioni in materia di sistema informativo dei trasporti e della mobilità con il riferimento anche ai sistemi integrati e innovativi, per migliorare l'accessibilità e l'integrazione fra i diversi sistemi di mobilità e nodi di interscambio

Le modifiche introdotte al comma 2 riguardano, complessivamente, l'abrogazione dei commi f) e g), relativi all'individuazione delle localizzazioni ottimali per la costruzione di idroscali e idrosuperfici permanenti e alla disciplina dell'utilizzo di idrosuperfici occasionali.

Le revisioni introdotte, pertanto, non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto finalizzate a meglio definire il ruolo di *governance* di Regione Lombardia nell'ambito del sistema del trasporto pubblico regionale e a precisarne le modalità attuative.

### **Art. 4 (Funzioni delle Province e della Città metropolitana di Milano)**

Le modifiche introdotte al comma 2 sono finalizzate ad aggiornare le funzioni attribuite alle Province e alla Città Metropolitana di Milano.

Le modifiche introdotte al comma 5 sono relative alle funzioni e compiti che sono o restano conferite alle Province e alla Città Metropolitana di Milano.

Le revisioni introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto integrano i compiti assegnati alle Province senza prevedere il trasferimento di risorse regionali per lo svolgimento delle stesse, trattandosi, i nuovi compiti, infatti, di attività di programmazione/definizione di criteri che completano/integrano/sono svolte nell'ambito delle attività programmatiche già svolte dalle Province e, in quanto tali, agite con le attuali risorse umane.

### **Art. 6 (Funzioni dei Comuni)**

Le modifiche introdotte sono finalizzate ad aggiornare le funzioni attribuite ai Comuni.

Le revisioni introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto integrano i compiti assegnati ai Comuni e specificano alcuni aspetti relativi agli atti di programmazione di competenza, senza prevedere il trasferimento di risorse regionali per tali attività, trattandosi, i nuovi compiti, di attività di programmazione / definizione di criteri che completano/integrano/sono svolte nell'ambito delle attività programmatiche già svolte dai Comuni e, in quanto tali, agite con le attuali risorse umane.

### **Art. 7 (Istituzione e funzioni delle agenzie per il trasporto pubblico locale)**

Le modifiche introdotte sono finalizzate:

- da un lato, ad aggiornare, dal punto di vista procedurale, la disciplina per l'istituzione delle Agenzie per il trasporto pubblico locale e gli adempimenti connessi, senza oneri a carico del bilancio regionale. Per quanto riguarda l'abrogazione della previsione della partecipazione di Regione Lombardia alle Agenzie per il trasporto pubblico locale, la stessa è neutrale dal punto di vista finanziario. La percentuale che esprime la quota di partecipazione dei soci alle

Agenzie, infatti, non è in alcun modo correlata a valori di riparto delle spese di funzionamento o delle spese per i servizi affidati, ma indica solo la componente di “peso” nell’assunzione delle decisioni in Assemblea, funzionale all’approvazione di provvedimenti o atti a maggioranza: ogni rappresentante degli enti, in sede deliberante, esprime un voto pari alla rispettiva quota di partecipazione.

- dall’altro riguardano l’abrogazione di disposizioni che hanno esaurito i propri effetti o che sono relative alla fase di istituzione delle Agenzie per il TPL, essendo ad oggi pienamente operative.

Con l’introduzione del comma 13bis si prevede che, qualora le Agenzie per il trasporto pubblico locale non rispettino le direttive vincolanti regionali, venga definito un congruo termine per provvedere che, se decorso inutilmente, comporta l’impossibilità per le Agenzie di accedere alle assegnazioni di ulteriori finanziamenti regionali per servizi complementari, sistemi e infrastrutture per la mobilità e ai finanziamenti di cui all’art. 19.

Si precisa che tali previsioni non coinvolgono 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 pregiudicano l’erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale da parte delle Agenzie.

L’introduzione di tali meccanismi non comporta quindi oneri a carico del bilancio regionale, in quanto si tratta di strumenti per favorire l’attuazione degli atti regionali vincolanti, in caso di mancato adempimento da parte degli Enti Locale e delle Agenzie per il trasporto pubblico locale.

Al comma 14 bis, infine, viene introdotta l’istituzione del Comitato Regionale del Trasporto Pubblico, composto dall’Assessore regionale competente in materia di trasporti e dai Presidenti di ciascuna Agenzia per il trasporto pubblico locale, prevenendo espressamente l’assenza di oneri a carico della finanza pubblica per il relativo funzionamento.

#### **Art. 9 (Programmazione e Conferenza regionale del trasporto pubblico regionale e locale)**

Le modifiche apportate al comma 2 e al comma 3 sono funzionali a precisare che la Conferenza regionale del trasporto pubblico regionale e locale non comporta oneri a carico della finanza pubblica e dispongono in merito ad alcuni aggiornamenti, di carattere organizzativo, relativi alle relative modalità di funzionamento, con l’introduzione del meccanismo della delega delle funzioni di convocazione e gestione della stessa.

#### **Art. 10 (Programma regionale della mobilità e dei trasporti)**

Le modifiche apportate al comma 2 sono finalizzate ad ampliare il numero e la tipologia delle sezioni funzionali in cui articolare il Programma, risultando neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 11 (Programma del trasporto pubblico regionale)**

Le modifiche introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto sono complessivamente finalizzate ad aggiornare i contenuti dell’attuale Programma dei servizi ferroviari - al fine di configurarlo quale strumento programmatico complessivo delle politiche del trasporto pubblico, sia per la componente ferroviaria che per i servizi su gomma – e a precisarne le modalità e tempistiche di aggiornamento.

#### **Art. 12 (Programmazione degli interventi regionali sul demanio delle acque interne)**

La modifica introdotta ai commi 1 e 1bis è finalizzata ad estendere il concetto di programma (originariamente previsto) degli interventi regionali sul demanio delle acque interne a quello di programmazione, in una prospettiva di maggiore flessibilità rispetto al contesto di riferimento.

Viene altresì introdotto il comma 2bis 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, al fine di incentivare il concorso di altri soggetti alla relativa realizzazione.

Le modifiche sopra indicate, pertanto, risultano neutrali dal punto di vista finanziario in quanto afferiscono agli aspetti programmatori inerenti alla valorizzazione del demanio lacuale.

#### **Art. 13 (Programmi di bacino del trasporto pubblico locale)**

Le modifiche introdotte sono finalizzate a precisare, anche in combinato disposto con le revisioni di cui agli articoli precedenti, i contenuti dei Programmi di bacino del trasporto pubblico locale, confermandoli quali strumenti per la programmazione generale del trasporto pubblico locale in ciascuno dei bacini territoriali di cui all'articolo 7 e precisandone l'obbligo di conformità alle direttive vincolanti e alle linee guida elaborate dalla Giunta Regionale.

Le revisioni introdotte risultano pertanto neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 14 (Controllo e vigilanza)**

Le modifiche apportate riguardano la disciplina delle modalità e dei termini per il controllo e la vigilanza sulle aziende esercenti i servizi di trasporto e, pertanto, risultano neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 15 (Sistema di monitoraggio)**

La modifica introdotta al comma 1 e al comma 2 è finalizzata a prevedere che il sistema informativo di monitoraggio regionale dei dati relativi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale sia finalizzato anche alla condivisione degli stessi, oltre che alla raccolta, elaborazione e archiviazione, senza comportare, pertanto, oneri a carico del bilancio regionale.

Si precisa, infatti, che il sistema informativo di monitoraggio regionale, in uso dagli scorsi anni, è l'applicativo "TPLombardia" (<https://www.tplombardia.servizirl.it/tplombardia/>), che offre, già ad oggi, la possibilità ad Enti e Gestori di condividere le informazioni relative ai Servizi di Trasporto Pubblico in Lombardia.

Le restanti modifiche hanno natura ordinamentale e, pertanto, sono neutrali dal punto di vista finanziario in quanto riguardano le modalità e i termini per l'applicazione di sanzioni alle aziende che non forniscono i dati richiesti dal rispettivo ente affidante, disciplinate dallo stesso ente.

#### **Art. 16 (Informazione all'utenza)**

La modifica al comma 1 è finalizzata a precisare che le Agenzie del trasporto pubblico locale, i Comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), l'ente di cui all'articolo 40 e le aziende di trasporto assicurano l'attività di divulgazione all'utenza delle informazioni sui servizi di trasporto pubblico, nel rispetto degli standard uniformi definiti dalla Giunta Regionale, tra i quali il "Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia".

La disposizione non comporta oneri a carico del bilancio regionale in quanto il Manuale è già stato approvato dalla Giunta Regionale con la D.G.R. n. XII/518 del 26 giugno 2023 (in sostituzione del precedente, approvato con D.G.R. n. XI/5701 del 15 dicembre 2021) ed è stato reso disponibile alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale soggetti ad obbligo di servizio in Lombardia e agli enti titolari di compiti e funzioni relativi a tali servizi.

Al comma 2 è introdotta la previsione della condivisione di dati, tra Regione Lombardia e le Agenzie per il trasporto pubblico locale, all'interno di Ecosistemi Digitali e il loro utilizzo per l'informazione all'utente finale.

Si precisa che, da un lato, tale disposizione non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale in quanto è coerente con l'operatività già garantita dall'Ecosistema Digitale E015 (promosso negli scorsi anni da Regione Lombardia con Confindustria, CCIAA di Milano, Confcommercio, Assolombarda e Unione del Commercio e finalizzato a favorire la creazione di relazioni digitali fra soggetti diversi, sia pubblici che privati, interessati a valorizzare il proprio patrimonio digitale condividendolo o ad arricchire le soluzioni software per i propri utenti con le funzionalità e le informazioni condivise dagli altri partecipanti): per quanto riguarda l'ambito dei trasporti, si segnala, infatti, la disponibilità dell'applicazione "Muoversi in Lombardia", che integra i flussi dati che riportano lo stato del servizio e le condizioni di operatività di alcuni dei maggiori operatori di trasporto pubblico sul territorio, nonché consente di accedere ai dati geolocalizzati e aggiornati in tempo reale relativi alla disponibilità delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici dalla sezione "Mobilità sostenibile".

Dall'altro, la modifica introdotta è altresì finalizzata a rafforzare la condivisione di dati e informazioni a favore dell'utenza.

Coerentemente con gli obiettivi del PR FESR 2021-2027 - Azione 2.8.2. "Sostegno allo sviluppo di sistemi di informazione e accessibilità integrati e innovativi", approvato con DGR n. XI/6884 del 5 settembre 2022 e s.m. i. - che prevede lo sviluppo di una piattaforma digitale per la gestione integrata e la condivisione delle informazioni statiche e dinamiche anche in tempo reale sui servizi di trasporto pubblico di linea (treni, metropolitana, bus, servizi aeroportuali...) e non di linea (es. taxi) e privati (car sharing, bike sharing, ...) e sperimentazione presso uno o più nodi di interscambio lombardi – l'ammontare delle risorse a copertura è stato quantificato in 8.000.000,00€ sul triennio 2025/2027.

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche finalizzate a sviluppare i servizi di informazione all'utenza del trasporto pubblico locale in una logica *data-driven*, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

Tali risorse sono disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale". La disponibilità residua sui capitoli 10.02.203.15589, 10.02.203.15590 e 10.02.203.16614 è pari a zero (lo stanziamento è destinato interamente alla copertura dell'intervento di cui sopra). A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2027 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

Le modifiche introdotte al comma 3 sono finalizzate a normare il caso in cui le Agenzie del Trasporto pubblico locale non ottemperino alle previsioni di cui al comma 1 in materia di adozione degli standard minimi regionali, mediante il richiamo alle 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.

Ad oggi, a Regione risulta, sulla base di apposita attività di monitoraggio, che le Agenzie del trasporto pubblico stanno adottando le misure necessarie funzionali ad assicurare il rispetto di quanto indicato al comma 1, fatto salvo il caso di ATM S.p.A. per la quale, nel 2024, è già stata applicata una sanzione amministrativa pecuniaria (in forma ridotta) per violazione degli standard regionali dei layout delle tessere di riconoscimento per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, di importo pari a 33.333,33€ (accertata con decreto dirigenziale n. 15645 del 18 ottobre 2024, ai sensi dell'art. 46, nella formulazione originaria).

Pertanto, per quanto sopra, ad oggi è possibile ipotizzare che la sanzione in argomento non verrà comminata, con un introito nullo per quanto riguarda l'adeguamento agli standard uniformi previsti dal "Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia".

### **Art. 17 (Risorse per il trasporto pubblico locale)**

L'articolo è stato complessivamente 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 quanto 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 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.

Le modifiche sopra illustrate riguardano, pertanto, le modalità di riparto delle risorse da assegnare alle Agenzie del Trasporto pubblico locale, risultando neutrali dal punto di vista finanziario in quanto incidenti sulla relativa disciplina di assegnazione.

Si precisa, peraltro, che il procedimento amministrativo per l'aggiornamento della D.G.R. n. 7644/2017 (che ha approvato, tra l'altro, le percentuali di riparto delle risorse finanziarie regionali sulla base delle risorse dell'anno 2016 con applicazione a partire dall'esercizio 2020) è stato avviato con la D.G.R. n. 962 del 18 settembre 2023 e confermato, in attuazione della sentenza n. 7124/2024 del Consiglio di Stato, con la D.G.R. n. 3132 del 30 settembre 2024, in considerazione della necessaria analisi del nuovo contesto normativo conseguente alle pronunce del Giudice amministrativo oltretutto delle ricadute economico trasportistiche. Con D.G.R. XII/4109 del 24 marzo 2025, infine, è stato approvato lo schema di Accordo tra Regione Lombardia e le Agenzie del TPL concernente la modifica dei criteri di riparto delle risorse per il trasporto pubblico locale, con decorrenza dall'assegnazione delle risorse per l'annualità 2025.

L'introduzione del comma 5)bis dispone la possibilità di assegnare un contributo regionale 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, demandando ad apposita deliberazione di Giunta la determinazione dei criteri, modalità e tempi per l'attribuzione delle suddette risorse.

L'ammontare delle risorse è quantificato in 5.000.000€ annui, sulla base del criterio dell'assegnazione storica annuale (pari a 5.000.000,00€) da destinare a tale finalità, nella prospettiva di assicurare la continuità del livello dei servizi di trasporto pubblico locale e disposta, a partire dall'esercizio 2020, con la l.r. 30 dicembre 2019, n. 24 "Legge di stabilità 2020 – 2022", come modificata dall'art. 3, comma 1 della l.r. 28 dicembre 2020, n. 26, dall'art. 2, comma 6 della l.r. 27 dicembre 2021, n. 25 e, da ultimo, dall'art. 2, comma 8 a) della l.r. 30 dicembre 2024, n. 22 "Legge di stabilità 2025-2027". Per l'annualità 2025 e 2026 si provvede, pertanto, con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale", stanziato con il "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024) e in attuazione di quanto già disposto con le norme sopra richiamate.

Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda. La disponibilità residua sul capitolo 10.02.203.14560 per le annualità 2025 e 2026 è pari a zero (lo stanziamento di € 5.000.000,00 è destinato interamente alla copertura degli interventi finalizzati alla copertura dei servizi di TPL nelle aree montane e nelle aree meno densamente popolate, di cui al presente articolo).

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2026 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

#### **Art. 18 (Contratti di servizio)**

Le modifiche apportate consistono nell'abrogazione dell'articolo, ad eccezione di alcune disposizioni (commi 1 e 4) che, pertanto, non comportano oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 19 (Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale)**

La modifica introdotta al comma 1 integra, mediante direttive vincolanti e linee guida specifiche in materia, gli strumenti regionali finalizzati a promuovere il miglioramento e la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale e risulta pertanto neutrale dal punto di vista finanziario.

Le seguenti modifiche al comma 2 non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto riguardano:

- lo stralcio del riferimento al termine transitorio relativo alla costituzione delle Agenzie del TPL, in quanto ad oggi pienamente operative
- l'innalzamento del cofinanziamento regionale dal previgente importo del 70% sino alla misura massima del 100% della spesa ritenuta ammissibile, in base a meccanismi di premialità finalizzati alla tutela ambientale, alla promozione della mobilità sostenibile ed all'attuazione di progetti innovativi coerenti con le politiche regionali, da declinare nei singoli provvedimenti regionali attuativi del presente articolo.
- l'integrazione del riferimento alla realizzazione di sistemi di bigliettazione innovativi, anche digitali, tra le tipologie di interventi per i quali Regione può assegnare risorse alle Agenzie del trasporto pubblico locale.

Al comma 5 si introduce, tra gli interventi oggetto del presente articolo, la manutenzione straordinaria degli impianti a fune con obblighi di servizio pubblico, in continuità con le politiche di contribuzione attuate negli scorsi anni, come previste con la legge regionale 30 dicembre 2019, n. 24 (Legge di stabilità 2020 – 2022). Le risorse saranno riconosciute a enti e società pubbliche proprietarie degli impianti a fune con obblighi di servizio pubblico.

L'ammontare delle risorse è quantificato in euro 1.958.952,07€ sull'annualità 2025, 3.149.248,27€ sull'annualità 2026 e euro 4.400.000,00 per l'annualità 2027, a cui si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale", stanziato con il "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024).

L'importo è stato determinato in base a una ricognizione delle esigenze manutentive condotta da Regione con il coinvolgimento dei soggetti proprietari, incentrata sugli interventi non ulteriormente rimandabili a pena di chiusura dell'esercizio.

La spesa è stata autorizzata con la l.r. 30 dicembre 2024, n. 22 "Legge di stabilità 2025-2027".

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche a sostegno del trasporto pubblico locale, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

La disponibilità residua sul capitolo 10.02.203.10391 per le annualità 2025, 2026 e 2027 è pari a zero (gli stanziamenti sono destinati interamente alla copertura degli interventi manutentivi, di cui alla presente norma). A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2027 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

Al comma 5 si introduce, altresì, una maggiore specificazione in merito agli interventi di riqualificazione alle stazioni e fermate esistenti, in quanto si dispone che la Giunta Regione stabilisce criteri, anche mediante direttive vincolanti, modalità e tempistiche di progettazione e realizzazione 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.

L'ammontare della spesa a copertura di tali interventi è quantificato in 106.100.000,00 euro per il periodo 2025-2029 (di cui 6.000.000,00€ sull'annualità 2025, 12.800.000,00€ sull'annualità 2026, 10.000.000,00€ sull'annualità 2027, 38.300.000,00€ sull'annualità 2028, 39.000.000,00€ sull'annualità 2029) a cui si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale", stanziato con il "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024).

La spesa è stata autorizzata con la l.r. 30 dicembre 2024, n. 22 "Legge di stabilità 2025-2027" e consiste in un programma di finanziamento di interventi di riqualificazione e ammodernamento delle fermate di trasporto pubblico, finalizzati a garantire condizioni di sicurezza e di comfort per l'accessibilità e la fruibilità dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché per la riqualificazione delle fermate necessarie per l'esercizio dei servizi integrativi automobilistici del servizio ferroviario regionale e locale, correlata all'attuazione delle DGR n. 2100 del 25/03/2024 n. 2620 del 24/06/2024. Sulla base dei costi parametrici stimati, si prevede che, rispetto all'importo complessivo di 106.100.000,00 euro:

- la quota di 97.000.000,00 euro, è destinata a copertura del programma di finanziamento di interventi di riqualificazione e ammodernamento delle fermate di trasporto pubblico, possa consentire indicativamente la realizzazione di circa 1.800 interventi di adeguamento delle fermate esistenti dal punto di vista viabilistico e della sicurezza stradale, nonché di miglioramento delle attrezzature esistenti, di circa 3.000 interventi di sostituzione della dotazione di fermata con posizionamento di palina conforme alle disposizioni regionali, garantendo un'uniformità di dotazione nelle fermate del trasporto pubblico locale e di circa 36 progetti di riqualificazione dei nodi di interscambio o di infrastrutture funzionali ai servizi di trasporto pubblico locale (es. corsie riservate).
- la quota di 9.100.000,00 è destinata al finanziamento della riqualificazione delle fermate sull'intero territorio regionale, necessarie per l'esercizio dei servizi integrativi oggetto delle DGR n. XII/2100 del 25/03/2024 e n. XII/2620 del 24/06/2024, in base alle quali Regione deve procedere al nuovo affidamento dei servizi integrativi automobilistici del servizio ferroviario regionale.

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche a sostegno del trasporto pubblico locale, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

La disponibilità residua sul capitolo 10.02.203.7209 per le annualità 2025-2029 è pari a zero (gli stanziamenti sono destinati interamente alla copertura degli interventi in argomento).

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2029 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

#### **Art. 21 (Stazioni e centri di interscambio)**

La modifica al comma 1 risulta neutrale dal punto di vista finanziario in quanto consistente nell'introduzione della possibilità per la Giunta regionale di promuovere specifici accordi di programma qualora gli interventi oggetto del presente articolo comportino varianti agli strumenti urbanistici comunali.

La modifica introdotta al comma 4 è finalizzata ad innalzare la quota di cofinanziamento regionale, fino al limite massimo del 100% della spesa ritenuta ammissibile, rispetto alla previsione originaria del 50%. La stessa risulta pertanto neutrale dal punto di vista finanziario in quanto trattasi della rimodulazione di uno dei criteri già previsti e caratterizzanti detti accordi, unitamente ai tempi, modalità di intervento, di utilizzo e gestione delle aree, competenze e oneri a carico di ciascun soggetto sottoscrittore.

#### **Art. 22 (Procedure per l'affidamento dei servizi)**

Le modifiche introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto riguardano aspetti di carattere programmatico delle relative procedure, con una ridefinizione delle disposizioni originarie che vengono quasi interamente abrogate, nonché il richiamo alla normativa vigente.

Inoltre, non comporta oneri a carico del bilancio regionale l'introduzione del comma 4)bis (già prevista dall'articolo 60 della l.r. 5/2024), che disciplina il caso in cui gli enti competenti non rispettino le disposizioni vigenti in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale e conseguentemente sia applicata a Regione la penalità disposta dall'articolo 27, comma 2, lettera c), del D. L. 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo) o altra penalità: la quota di riparto annuale effettuato da Regione e destinata all'ente inadempiente è ridotta di un importo pari alla penalità derivante dall'inadempimento.

#### **Art. 23 (Beni e dotazioni patrimoniali)**

Le modifiche introdotte sono motivate dal rinvio alla disciplina nazionale vigente, con particolare riguardo alle disposizioni di cui alla delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019 e non comportano, pertanto, oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 24 (Sanzioni relative ai servizi non di linea eserciti mediante taxi e noleggio con conducente)**

Le modifiche introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto aventi carattere ordinamentale e relative a sanzioni di carattere amministrativo.

#### **Art. 24 bis (Sanzioni relative al servizio di noleggio di autobus con conducente)**

La modifica introdotta è finalizzata a graduare diversamente il sistema sanzionatorio, con riferimento ai periodi di divieto di prosecuzione dell'attività in relazione alla fattispecie di violazione e non comporta riflessi di carattere contabile sul bilancio regionale in quanto trattasi di sanzione amministrativa.

#### **Art. 24 ter (Criteri generali per lo svolgimento del servizio taxi)**

Sono inserite disposizioni già previste negli artt. 46 e 50 della l.r. 11/2009 “Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti”, aventi natura ordinamentale e, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 24 quater (Programmazione dei servizi non di linea mediante noleggio con conducente)**

E' proposta una riformulazione di quanto previsto all'art. 51 della l.r. n.11/2009 “Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti”. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale e programmatico e, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 24 quinquies (Monitoraggio dei servizi non di linea)**

Si ripropone quanto già previsto dalla l.r. 11/2009 “Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti” in materia di monitoraggio e dispone gli adempimenti in materia di monitoraggio in capo

ai Comuni, Province e Città Metropolitana di Milano, senza comportare oneri a carico del bilancio regionale.

Con riferimento al sistema informativo di monitoraggio regionale al quale devono confluire i dati forniti dai Comuni, province e Città Metropolitana di Milano, si precisa che ci si riferisce all'applicativo "TPLombardia" (<https://www.tplombardia.servizirl.it/tplombardia/>), in funzione dal 2021.

#### **Art. 25 (Ruolo dei conducenti)**

Le modifiche introdotte hanno natura ordinamentale e, pertanto, sono neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 26 (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)**

Le modifiche introdotte hanno natura ordinamentale e, pertanto, sono neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 27 (Interventi per la mobilità sostenibile ed a favore della sicurezza)**

Le modifiche introdotte al comma 1 risultano neutrali dal punto di vista finanziario in quanto sono finalizzate a:

- contestualizzare, mediante un richiamo a principi programmatici, le iniziative promosse ai sensi del presente articolo nell'ambito degli obiettivi strategici regionali, nazionali ed europei in materia di sostenibilità, anche considerato che il Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS) della XII Legislatura, ha individuato, fra i principi ispiratori, la sostenibilità economica, sociale e ambientale, integrando gli obiettivi della Strategia regionale per lo Sviluppo sostenibile in tutti i "Pilastri" del PRSS, sui quali basare la progettazione delle politiche regionali.
- inserire, tra gli interventi regionali, anche l'attività di ricerca di tecnologie volte alla diffusione di autoveicoli ad emissioni zero, intesa in termini di scouting delle soluzioni tecnologiche esistenti, mediante il confronto con gli operatori di settore.

La modifica introdotta al comma 3 è finalizzata a esplicitare la facoltà (e non l'obbligo, come originariamente previsto) per Regione Lombardia di assegnare contributi ai titolari di licenze di taxi per la realizzazione di investimenti. Trattandosi di una possibilità, da valutare in relazione alle risorse disponibili sul bilancio regionale, la modifica non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 28 (Servizi di collegamento con gli aeroporti)**

Le modifiche introdotte non comportano oneri a carico del bilancio regionale come di seguito precisato:

- l'abrogazione del comma 4 consegue all'avvenuta adozione del Regolamento Regionale n. 2/2014.
- la previsione della competenza in capo al Comune Capoluogo di Regione relativamente alla Commissione disciplinare unica per tutti i Comuni del bacino aeroportuale lombardo
- l'integrazione del principio di accessibilità alle persone a ridotta mobilità e con disabilità, che si configura quale criterio per il rilascio di nuove licenze
- la specifica dell'adeguamento periodico delle tariffe (in luogo dell'aggiornamento annuale), motivato dall'adeguamento alle Linee Guida previste dalla delibera n. 46/2022 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

#### **Art. 29 (Monitoraggio e sanzioni dei servizi di autonoleggio con conducente di collegamento con gli aeroporti)**

La modifica introdotta è finalizzata all'integrale abrogazione dell'articolo e non comporta riflessi di carattere contabile sul bilancio regionale in quanto le sanzioni non sono introitate da Regione Lombardia.

### **Art. 33 (Affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale)**

In combinato disposto con quanto introdotto all'art. 2 l'integrazione del presente articolo con i commi 1bis, 1 ter è finalizzata a disciplinare l'affidamento dei servizi ferroviari eserciti con modalità automobilistica in forma continuativa, da affidare nel rispetto della disciplina nazionale ed europea relativa ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada.

Tali modifiche sono coerenti con il percorso avviato con la D.G.R. XII/2100 del 25 marzo 2024, con la quale si è disposto che servizi integrativi effettuati continuativamente con modalità automobilistica siano affidati mediante una procedura competitiva ad evidenza pubblica, mediante scorporo dal P.E.F. del Contratto di servizio Trenord, nei modi previsti dal Contratto stesso, relativamente ai costi e agli introiti da traffico. Dal punto di vista attuativo, con D.G.R. XII/3326 del 31 ottobre 2024 e s.m.i. tale procedura è stata inserita nella programmazione dell'attività contrattuale della Giunta regionale per l'acquisizione di beni e servizi per il triennio 2025-2026-2027.

L'ammontare delle risorse a copertura è stato quantificato in complessivi 67.802.669,61€ nel periodo 2027-2033 (IVA inclusa), per un quantitativo di produzione progressivamente variabile in riduzione da un massimo di 2.600.000 buskm/anno a partire dal primo anno fino a un minimo di 1.650.000 buskm/anno, secondo quanto riportato nell'avviso di preinformazione approvato con D.G.R. XII/2620 del 24 giugno 2024.

Alla spesa di cui sopra si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 01 "Trasporto pubblico locale", stanziato con il "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024).

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche inerenti all'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

La disponibilità residua sul capitolo 10.01.103.16902 per le annualità 2025-2033 è zero (gli stanziamenti sono destinati interamente alla copertura della procedura ad evidenza pubblica), mentre la disponibilità residua sul capitolo 10.01.103.16901 per le annualità 2025-2023 è pari a 51.192,90€ nel 2025, zero nel 2026 e nel 2027, 1.243.390,41€ nel 2028, 1.243.390,41€ nel 2029, 440.376,67€ nel 2030, 440.376,67€ nel 2031, 440.376,67€ nel 2032 e 440.376,67€ nel 2033.

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2033 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

L'introduzione del comma 1 quater dispone la facoltà per Regione di avvalersi di convenzionamenti con le Agenzie per il trasporto pubblico locale per l'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. La modifica, pertanto, non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

Le modifiche al comma 3 sono finalizzate a sostituire la previsione originaria dell'obbligo con la possibilità di svolgere analisi di mercato, attraverso la richiesta pubblica di manifestazioni di interesse alle imprese ferroviarie disposte a gestire una o più direttrici ferroviarie e, pertanto, non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

Le modifiche al comma 4 sono funzionali a meglio precisare la casistica della successione nell'esercizio, anche parziale, del servizio ferroviario regionale e non comportano oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 34 (Beni e dotazioni patrimoniali)**

Le modifiche introdotte riguardano complessivamente il rinvio alla disciplina vigente e alle prescrizioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e/o hanno natura ordinamentale e risultano, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 35 (Procedure e garanzie per il trasferimento del personale)**

La revisione introdotta è relativa alla previsione, nella documentazione per l'affidamento dei servizi ferroviari, di 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 (ART). Ha natura ordinamentale ed è pertanto neutrale dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 37 (Gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)**

Le modifiche introdotte non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale in quanto di carattere ordinamentale.

Per quanto riguarda, in particolare, il comma 9, la modifica è esclusivamente volta ad integrare le voci di costo del Contratto di Servizio ferroviario, oggetto di compensazione, ampliandola anche agli 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, nonché della possibilità per le attività di valorizzazione del patrimonio storico del settore ferroviario, sostenuti dal gestore su mandato di Regione.

La previsione di cui al comma 10 si limita a prevedere l'adeguamento periodico del corrispettivo secondo la disciplina regolatoria vigente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

#### **Art. 38 (Accesso all'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)**

Le modifiche introdotte hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

In particolare, al comma 1 si dispone l'individuazione, in accordo tra Regione e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria dei criteri di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di livello regionale, nel rispetto della disciplina di settore (delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)), mentre al comma 1 bis si introduce la previsione di strutturazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria secondo un catalogo di capacità, redatto dal Gestore dell'infrastruttura ed approvato da Regione

#### **Art. 39 (Interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)**

Le modifiche introdotte hanno carattere ordinamentale e pertanto non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale. In particolare, l'introduzione del c. 4bis si limita a disporre che la programmazione delle opere finanziate dal contratto di programma consideri gli esiti degli studi di fattibilità e prefattibilità effettuati dal gestore di cui all'art.37.

#### **Art. 40 (Navigazione pubblica sui laghi)**

La modifica al comma 4 dispone che le concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione pubblica sono rilasciate per una durata fino a cinque anni dalle Autorità di Bacino e dai Comuni rivieraschi di cui all'art. 48, comma 2 secondo periodo, competenti per bacino, che introitano i relativi canoni ai sensi dell'art. 52, anziché dagli uffici regionali, come nella previgente formulazione della norma.

La modifica normativa comporta, pertanto, una minore entrata sul bilancio regionale.

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)”, all’art. 44 dispone che “sino alla regionalizzazione del servizio di navigazione pubblica di linea sui laghi di Como, Maggiore e di Garda di cui all’articolo 40, comma 3, della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, la Direzione Generale competente rilascia annualmente la concessione per l’uso esclusivo delle strutture di ormeggio per il servizio di navigazione pubblica di linea, entro sessanta giorni dalla richiesta del gestore del servizio”.

L’allegato II del Regolamento Regionale n. 9/2015 indica gli importi dei canoni annui di concessione da applicare alle strutture adibite al servizio di navigazione pubblica di linea, pari a 1.500 euro per ogni cantiere navale, 250 euro per ogni pontile idroviario con aree a terra per uso navi traghetto, 100 euro per ogni pontile idroviario semplice o altra struttura similare, con una quantificazione annua conseguente, determinata sulla base dei parametri di cui sopra, pari a 15.300,00 euro.

Per l’anno 2025, si segnala che è stato assunto l’accertamento della quota annua con decreto dirigenziale n. 20012 del 18/12/2024 a favore del capitolo di entrata 3.0100.03.5981 per l’importo di 15.300,00 euro.

Alla minore entrata connessa al presente articolo (quantificata in 10.710,00 euro, pari al 70% dell’importo annuo di cui sopra che, ai sensi dell’articolo 52, viene trattenuta dalle Autorità di Bacino) si fa fronte mediante un minore finanziamento alle Autorità di bacino per l’attuazione della programmazione degli interventi regionali sul demanio delle acque interne di cui all’articolo 12.

#### **Art. 43 (Principi generali)**

Le modifiche introdotte hanno carattere ordinamentale e pertanto non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

In particolare, la modifica al c. 1), lettera g) fa espresso riferimento agli standard tecnologici disciplinati dall’Unione Europea per i sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi.

#### **Art. 44 (Sistema tariffario integrato regionale e bigliettazione interoperabile)**

Le modifiche introdotte al comma 1 hanno carattere ordinamentale e pertanto risultano neutrali dal punto di vista finanziario.

L’introduzione del comma 3 bis non comporta oneri a carico del bilancio regionale in quanto dispone l’adozione, da parte della Giunta regionale, di direttive vincolanti relative al funzionamento del sistema centrale di raccolta dei dati di bigliettazione e dei dati dei servizi di trasporto, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

Con l’introduzione del comma 3 ter si dispone che Regione Lombardia, anche per il tramite delle Agenzie per il trasporto pubblico, coordina lo sviluppo di sistemi di bigliettazione innovativi di cui al comma 3 bis, mediante l’utilizzo delle nuove tecnologie, al fine di sviluppare modalità integrate e condivise da tutti gli affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale.

L’ammontare delle risorse a copertura è quantificato in complessivi 29.150.000,00€ nel periodo 2025-2030, di cui:

- risorse correnti: 1.300.000,00€ sull’annualità 2026, 1.950.000,00€ sull’annualità 2027, 3.300.000,00€ per ciascuna annualità dal 2028 al 2030
- risorse in c/capitale: 3.000.000,00€ sull’annualità 2025, 1.500.000,00€ sull’annualità 2026, 5.000.000,00€ sull’annualità 2027, 4.000.000,00€ sull’annualità 2028, 1.500.000,00€ sull’annualità 2029 e 1.000.000,00€ sull’annualità 2030

a cui si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità”, Programma 02 “Trasporto pubblico locale”, stanziato con il “Bilancio di previsione 2025-2027” (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024).

La quantificazione della spesa è stata definita sulla base delle risultanze dello studio di fattibilità “Bigliettazione Digitale” predisposto da ARIA s.p.a a novembre 2024, a seguito dell’integrazione di

tale attività nel Prospetto di raccordo 2024-2026 della società (approvato con D.G.R. XII/2907 del 05/08/2024), nell'ambito del percorso di attuazione del PRSS XII Legislatura (ro 1 "Lombardia connessa" – Obiettivo strategico 1.1.3 "Programmare un sistema di trasporto pubblico integrato").

Lo studio è stato redatto a partire dall'analisi di contesto, con particolare riferimento agli operatori TPL e relative Agenzie TPL di Bacino ad essi associati e i principali Provider Tecnologici che, nel tempo, hanno contribuito alla fornitura di soluzioni volte a supportare gli Operatori TPL nella gestione dei servizi di trasporto pubblico, dall'analisi di assessment tecnologico, nonché dalla disamina di Best Practices a livello nazionale, al fine di delineare gli scenari, anche in termini di costi e tempistiche, per la realizzazione di un Centro Servizi Regionale (CSR), con riferimento ad una fase sperimentale (2025-2027) e una fase di messa a regime (2028-2030).

La spesa di investimento (16.000.000,00€) è stata autorizzata con la l.r. 30 dicembre 2024, n. 22 "Legge di stabilità 2025-2027".

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche in materia di bigliettazione digitale, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

La disponibilità residua sui capitoli 10.02.103.16903 e 10.02.202.16904 per le annualità 2025-2030 è pari a zero (gli stanziamenti sono destinati interamente alla copertura degli interventi relativi alla fase di sperimentazione e di messa a regime del sistema di bigliettazione digitale di cui al presente comma).

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2030 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

Con il comma 3) quater si introduce la possibilità per Regione Lombardia di effettuare indagini relative alle modalità di utilizzo dei titoli di viaggio integrati regionali e locali, anche per acquisire elementi di supporto per la definizione del riparto degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio integrati regionali e locali.

Per le annualità 2025 e 2026 gli oneri a carico del bilancio regionale sono stati già previsti con la D.G.R. XII/3718 del 30 dicembre 2024 "Approvazione del documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione 2025-2027– piano di studi e ricerche 2025-2027 - prospetti di raccordo bilancio regionale e piani attività di enti e società - programmi pluriennali delle attività degli enti e delle società in house - prospetti per il consolidamento dei conti del bilancio regionale e degli enti". Nello specifico, si fa riferimento all'attività "Indagine su utilizzo titoli di viaggio IVOL agevolata" inserita nel Prospetto di raccordo di Polis Lombardia, per un importo complessivo di 207.400,00€ (di cui 122.000,00€ sull'esercizio 2025 e 85.400,00€ sull'esercizio 2026).

Per l'annualità 2025 e 2026 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale" stanziato con il "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024).

Per l'annualità 2025 e 2026 la disponibilità residua sul capitolo 10.02.104.8020 è rispettivamente pari a 465.000,00€ e 221.720,00€.

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2026 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

Le modifiche introdotte al comma 4, al comma 5 e al comma 5bis hanno carattere ordinamentale e pertanto non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Le modifiche introdotte al comma 5ter non comportano oneri a carico del bilancio regionale in quanto finalizzate a disporre in materia di sistema tariffario ferroviario regionale fino alla completa attuazione del modello regionale di integrazione tariffaria.

#### **Art. 45 (Agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)**

Le modifiche al comma. 1 risultano neutrali dal punto di vista finanziari in quanto dispongono in merito alle funzioni di Regione Lombardia relative all'individuazione e disciplina in materia di agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico.

La modifica al comma 3 è finalizzata ad estendere anche agli appartenenti ai corpi delle Forze armate con funzioni di pubblica sicurezza gli accordi stipulabili tra Regione Lombardia e i diversi corpi delle Forze dell'Ordine e delle aziende o loro associazioni.

Per il 2025, con D.G.R. XII/3736 del 30 dicembre 2024 e con D.G.R. XII/4147 del 31 marzo 2025 si è provveduto a prorogare, fino al 30 giugno 2025, il “Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia, i rappresentanti dei corpi delle Forze Armate e dell'azienda Trenord S.R.L. per l'anno 2024” e il “Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia, i comuni affidanti i servizi di trasporto pubblico locale con modello gross cost, i rappresentanti dei corpi delle Forze dell'Ordine, delle associazioni di trasporto pubblico regionale e locale della Lombardia A.N.A.V., A.S.S.T.R.A e A.G.E.N.S. nonché delle aziende Trenord S.r.l. e navigazione lago d'Iseo S.r.l. per l'anno 2024” 8di cui alle DGR XII/1887 e XII/1888 del 12/02/2024).

L'ammontare delle risorse, con riferimento alle deliberazioni sopra richiamate, è stato quantificato per l'esercizio 2025 in 3.050.000,00€, sulla base del criterio di proporzionalità dei mesi di vigenza dei protocolli (n. 6 mesi) rispetto all'assegnazione storica annuale destinata alla copertura di analoghi protocolli (pari a 6.100.000,00€).

Per l'annualità 2025 si è provveduto, pertanto, con le risorse disponibili alla Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità”, Programma 02 “Trasporto pubblico locale”.

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche in materia di agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

Come disposto con la D.G.R. XII/4147 del 31 marzo 2025, al fine di addivenire ad uno schema di protocollo condiviso tra Regione Lombardia e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine e delle Forze Armate, è stata attivata una procedura di “prenotazione” dell'agevolazione - a partire dal 01/04/2025 sino al 31/05/2025, accedendo al sito [www.ioviaggioagevolata.servizirl.it](http://www.ioviaggioagevolata.servizirl.it) – affinché gli appartenenti a ciascun corpo delle FF.OO. e delle FF.AA., con funzioni di Pubblica sicurezza sull'intero territorio regionale e con comando sito in Regione Lombardia, opzionino gratuitamente l'agevolazione il cui costo sarà quantificato in sede di definizione del nuovo protocollo, a fronte dell'impegno a rendere un servizio di sicurezza, in caso di necessità, a bordo dei mezzi di trasporto.

Per l'annualità 2025 la disponibilità residua sui capitoli 10.02.104.8021 e 10.02.103.8672 è rispettivamente pari a 15.548.050,71€ e 3.294.913,15€ ed è destinata alla copertura delle agevolazioni da riconoscere ai soggetti individuati secondo le modalità indicate al c. 1, nonché del nuovo protocollo di intesa di cui sopra, finalizzato ad assicurare la sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori e del personale di bordo tramite la maggiore presenza sui mezzi di trasporto pubblico regionale dei rappresentanti delle Forze dell'Ordine e delle Forze Armate cui specifiche leggi o regolamenti attribuiscono le funzioni di pubblica sicurezza (per quest'ultimo la quota destinabile è per un importo di 3.050.000,00 euro, a concorrenza della quota storicamente riconosciuta).

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2025 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

#### **Art. 46 (Controllo e sanzioni a carico degli utenti e delle aziende dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)**

Le modifiche introdotte hanno natura ordinamentale e risultano, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario.

In particolare, si introduce la casistica della regolarizzazione a carico degli utenti che non hanno convalidato il biglietto ordinario a data fissa, le cui sanzioni sono introitate dalle Aziende del trasporto pubblico regionale.

Si prevede altresì una sanzione amministrativa pecuniaria anche nel caso in cui le Aziende non si attengano a quanto disposto dall'art. 16, c. 3.

#### **Art. 48 (Gestioni associate di bacino lacuale)**

Le modifiche e integrazioni introdotte ai commi 2, 3, 5, 6, 8 e 8bis hanno natura ordinamentale e risultano, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario.

In particolare, si introduce la previsione di obbligatorietà dell'associazione alle Autorità di Bacino, creando così un unico soggetto di riferimento anche per gli organi di vigilanza, fatte salve alcune eccezioni.

Al comma 7 è previsto che i comuni rivieraschi che non si associano alle Autorità di Bacino e non dimostrano di esercitare singolarmente le funzioni in modo più efficiente, efficace ed economico, devono versare l'intero importo alle Autorità di Bacino che poi provvedono a versarlo a Regione Lombardia.

Ad oggi non risultano associati alle Autorità di Bacino Lacuale i seguenti comuni rivieraschi: Bellagio, Briennio, Carate Urio, Como, Dubino, Laglio, Moltrasio, Sala Comacina e Campione d'Italia.

Attualmente in base alla formulazione vigente dell'art. 52, in relazione ai canoni di concessione dei beni del demanio lacuale, i comuni rivieraschi non associati alle Autorità di Bacino trattengono una percentuale del 40% dell'introito degli stessi e versano a Regione, per il tramite delle Autorità di Bacino, la restante quota del 60%. Le Autorità di Bacino, invece, per le concessioni da loro stesse rilasciate, trattengono una percentuale del 70% dell'introito e versano a Regione la restante quota del 30%.

A titolo esemplificativo, pertanto, si riportano i dati dei canoni di concessione dei beni del demanio lacuale relativi all'anno 2023 versati dalle Autorità di Bacino a Regione Lombardia:

- ✓ l'importo complessivo è risultato pari a € 5.517.127,37 inclusi i canoni dei Comuni non associati, escluso il Comune di Como che, in virtù di una convenzione in essere per la gestione del demanio lacuale, portuale ed extraportuale, trattiene il 100% dei canoni;
- ✓ l'importo della quota di canoni dei Comuni non associati è risultato pari a € 745.055,05 (ossia il 60% dell'importo incassato dai Comuni non associati pari a € 1.241.758,42 escluso il Comune di Como per quanto sopra);

Pertanto, ad esempio, nel caso in cui nessuno dei 8 Comuni rivieraschi non dovesse associarsi all'Autorità di Bacino si può stimare potenzialmente un incremento di € 496.703,37 dell'importo versato dai Comuni alle Autorità di Bacino e da queste ultime a Regione Lombardia.

#### **Art. 49 (Porti lacuali)**

Le modifiche introdotte hanno natura ordinamentale e, pertanto, sono neutrali dal punto di vista finanziario.

In particolare, è inserita la clausola di salvaguardia per le convenzioni in essere tra Regione e singoli Comuni, fino alla loro relativa scadenza.

#### **Art. 49 bis (Zone portuali dei Navigli Grande e Pavese)**

L'introduzione dell'articolo reca disposizioni di natura ordinamentale e, pertanto, neutrali dal punto di vista finanziario in merito all'area portuale del Naviglio Grande e all'area portuale del Naviglio Pavese, in gestione ai Comuni di Milano e Pavia, al fine di distinguere l'area portuale del Naviglio Grande e Pavese da quelle lacuali.

Con specifico riferimento alle previsioni di cui al comma 2 e comma 3, si richiama quanto disposto dalla Convenzione trentennale sottoscritta tra Regione Lombardia e il Comune di Milano il 27 maggio 2003 (ai sensi della D.G.R. VII/11666 del 20 dicembre 2022) relativa delega al Comune di Milano delle competenze sulla zona portuale della Darsena, fatta salva la titolarità dell'area in capo a Regione Lombardia, nella quale si prevede (all'art. 2, comma 1) che Regione Lombardia rinuncia

espressamente ad ogni canone per le strutture e le aree della Darsena per la durata della Convenzione che, come indicato nelle premesse, viene riconosciuto al Comune gestore purché tutti gli introiti siano reinvestiti nella gestione della zona portuale oggetto della Convenzione.

#### **Art. 50 (Regolamento del demanio della navigazione interna)**

La modifica introdotta è finalizzata ad abrogare la norma transitoria originariamente prevista e pertanto risulta neutrale dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 51 (Disciplina della navigazione e della circolazione nautica)**

Le modifiche introdotte hanno carattere ordinamentale e pertanto risultano neutrali dal punto di vista finanziario.

In particolare, si riformula, in termini di facoltà, la sottoscrizione di convenzioni con lo Stato, le Regioni, gli enti gestori del demanio della navigazione interna e altri organismi pubblici e privata, per assicurare lo sviluppo e la promozione della navigazione interna.

#### **Art. 52 (Canoni di concessione dei beni demaniali lacuali)**

Le modifiche introdotte conseguono all'aggiornamento dell'art. 48 (relativo all'obbligo di associazione da parte dei Comuni rivieraschi) e consistono, al comma 1, nella rimodulazione della quota dei proventi delle concessioni, mediante la destinazione della quota del 20% (in luogo del 40% originariamente previsto) ai Comuni che sono in grado di esercitare autonomamente la materia, il mantenimento dell'assegnazione del 70% a favore delle Autorità di Bacino 70% e l'imputazione della restante parte al bilancio di Regione Lombardia (rispettivamente pari al 30% e all'80%), a copertura della programmazione degli interventi regionali sul demanio.

Si evidenzia che l'incremento del numero di Comuni rivieraschi associati alle Autorità di Bacino comporterà un rafforzamento della gestione del demanio lacuale con conseguenti vantaggi anche per la sua tutela e una maggiore efficienza nella realizzazione degli interventi volti alla valorizzazione del demanio stesso a fronte di una minore entrata per Regione.

A titolo esemplificativo, nel caso in cui tutti e gli otto i Comuni rivieraschi dovessero associarsi alle Autorità di Bacino si stima una riduzione di circa € 372.527,00 dell'importo versato annualmente dalle Autorità di Bacino a Regione Lombardia, che potrà comportare una eventuale riduzione della somma destinata al finanziamento della programmazione degli interventi sul demanio delle acque interne di cui all'articolo 12.

Le modifiche di cui al comma 1 bis e al comma 2 hanno carattere ordinamentale e pertanto risultano neutrali dal punto di vista finanziario. In particolare, al comma 1bis si dispone che i Comuni non saranno beneficiari delle risorse del programma di interventi in capo a Regione, fino all'adempimento con delibera di consiglio comunale, dell'obbligo di adesione alle Autorità di bacino.

#### **Art. 52 bis (Idrosuperfici occasionali)**

L'introduzione dell'art. 52 bis è neutrale dal punto di vista finanziario in quanto è complessivamente finalizzata ad esplicitare, nella legge regionale, i riferimenti alla disciplina nazionale per l'utilizzo delle idrosuperfici occasionali.

#### **Art. 57 (Vigilanza sul demanio e in materia di navigazione interna)**

La modifica al comma 1 è neutrale dal punto di vista finanziario in quanto dispone che la vigilanza sul demanio e sulla navigazione interna 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.

Il comma 1bis introduce la possibilità per la Giunta regionale di 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 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 altresì le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario.

L'ammontare delle risorse per il 2025 è quantificato in 700.000 euro, sulla base della spesa storica destinata a tale finalità, in relazione ai fabbisogni comunicati dalle singole Autorità di Bacino lacuali a Regione Lombardia e delle conseguenti somme stanziare sul bilancio regionale alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 03 "Trasporto per vie d'acqua", da riconoscere a ciascuna Autorità di Bacino lacuale (Autorità di Bacino Lacuale dei Laghi d'Iseo, Endine e Moro, Autorità di Bacino Laghi Garda e Idro, Autorità di Bacino del Lario e dei Laghi Minori, Autorità di Bacino Lacuale dei Laghi Maggiore, Comabbio, Monate e Varese e Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Ghirla).

Per l'esercizio 2026 e 2027 le risorse stanziare sul "Bilancio di previsione 2025-2027" (approvato con l.r. n. 23 del 30 dicembre 2024) sono rispettivamente pari a 157.011,09 euro e 227.500,00 euro, disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale".

Si tratta di risorse già a bilancio in quanto programmate per le politiche di navigazione interna, coerenti con il presente Progetto di Legge di revisione di una legge regionale esistente. Tuttavia, ai fini di evidenziare meglio l'effetto finanziario dell'innovazione normativa rispetto alle risorse finanziarie disponibili, si fornisce di seguito la disponibilità residua dei capitoli di bilancio sia in relazione che in scheda.

La disponibilità residua sul capitolo 10.03.104.533 per le annualità 2025, 2026 e 2027 è pari a zero (gli attuali stanziamenti sono destinati interamente alla copertura degli interventi di cui al presente articolo).

A partire dagli esercizi finanziari successivi al 2027 per la copertura della suddetta tipologia di spesa si provvederà con la legge di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

Il comma 1ter risulta neutrale dal punto di vista finanziario in quanto introduce la possibilità per la Giunta regionale di 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.

#### **Art. 58 (Autorità competente in materia di demanio lacuale sul lago di Garda)**

Le modifiche introdotte hanno carattere ordinamentale e, pertanto, risultano neutrali dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 59 bis (Gestione del demanio della navigazione sul sistema dei navigli lombardi)**

L'articolo è aggiornato con il richiamo, in combinato disposto, all'art. 49 bis e, pertanto, la modifica risulta neutrale dal punto di vista finanziario.

#### **Art. 60 (Competenze delle Agenzie per il trasporto pubblico locale)**

Le modifiche introdotte risultano neutrali dal punto di vista finanziario in quanto riguardano complessivamente l'abrogazione degli adempimenti, in capo agli Enti Locali e alla Agenzie per il trasporto pubblico locale, riferiti alla costituzione e all'avvio dell'operatività delle Agenzie per il trasporto pubblico locale, in quanto, ad oggi, le Agenzie risultano costituite e pienamente operative.

#### **Art. 63 (Risorse statali per interventi nel settore dei trasporti)**

L'articolo viene abrogato in quanto le disposizioni relative a risorse a valere su leggi statali (L.194/1998, L. 472/1999 e L. 388/2000) hanno esaurito i propri effetti.

#### **Art. 64 (Abrogazioni), 65 (Norme transitorie), 66 (Norme transitorie per l'integrazione tariffaria nell'area milanese)**

I contenuti delle norme in oggetto hanno natura ordinamentale e sono pertanto finanziariamente neutrali.

## PDL

### “Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)”.

#### Art. 1

(Modifiche alla l.r. 6/2012)

1. Alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti) sono apportate le seguenti modifiche:
  - a) alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“o al mezzo di trasporto utilizzato per lo svolgimento di servizi di mobilità condivisa”*;
  - b) alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 1 dopo le parole: *“tecnologie innovative”* sono inserite le seguenti: *“e integrate”*;
  - c) alla lettera c) del comma 2 dell'articolo 1 dopo le parole: *“bigliettazione elettronica,”* sono inserite le seguenti: *“e sistemi innovativi anche digitali,”* e dopo le parole: *“l'evasione tariffaria”* sono aggiunte le seguenti: *“e promuovere accordi di integrazione tariffaria coinvolgendo operatori che offrono servizi di mobilità condivisa”*;
  - d) alla lettera d) del comma 2 dell'articolo 1 le parole: *“la lettura”* sono sostituite dalle seguenti: *“la conoscenza da parte dell'utenza”*, dopo le parole: *“opportuni strumenti”* è inserita la seguente: *“innovativi”* e dopo le parole: *“consultazione integrata”* sono inserite le seguenti: *“e in tempo reale”*;
  - e) alla lettera f) del comma 2 dell'articolo 1 dopo le parole: *“e l'economicità”* sono inserite le seguenti: *“e la sostenibilità ambientale”*;
  - f) alla lettera g) del comma 2 dell'articolo 1 le parole: *“e la promozione del mobility manager aziendale e d'area”* sono sostituite dalle seguenti: *“attivando 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”*;
  - g) dopo la lettera i) del comma 2 dell'articolo 1 è inserita la seguente:  
*“i bis) 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;”*
  - h) dopo il comma 2 dell'articolo 2 è inserito il seguente:  
*“2 bis. I servizi di cui al comma 1, lettera a) si classificano in:*
    - a) *servizi svolti in modalità ferroviaria ordinaria;*
    - b) *servizi sostitutivi o integrativi dei servizi di cui alla lettera a) svolti in modalità automobilistica a carattere temporaneo resi necessari dal verificarsi dei casi di cui alle lettere a) e b) del comma 3 dell'articolo 34-octies del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese” come convertito dalla legge n. 221/2012;*
    - c) *servizi integrativi dei servizi di cui alla lettera a) svolti in modalità automobilistica in maniera stabile e continuativa.”*;
  - i) dopo la lettera c) del comma 3 dell'articolo 2 è aggiunta la seguente:

- “c bis) servizi automobilistici interurbani di rango regionale, intesi come servizi interurbani primari che completano in modo integrato la rete fondamentale dell’offerta di trasporto pubblico di livello regionale, caratterizzati da frequenza costante, svolti su percorsi insistenti sulle principali direttrici viarie.”;*
- j) alla lettera c bis) del comma 4 dell’articolo 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:  
*“e delle idrovie collegate”;*
- k) dopo la lettera c bis) del comma 4 dell’articolo 2 è aggiunta la seguente:  
*“c ter) i servizi di cui alle lettere b) e c) del comma 2 bis.”;*
- l) al comma 1 dell’articolo 3 la parola: “gestione” è sostituita dalla parola:  
*“regolamentazione”;*
- m) la lettera a) del comma 1 dell’articolo 3 è sostituita dalla seguente:  
*“a) coordina l’attuazione della presente legge anche mediante l’emanazione di specifiche direttive vincolanti e linee guida per il coordinamento del trasporto pubblico regionale e locale, individuando il servizio ferroviario quale asse portante di tutto il trasporto pubblico regionale e locale. Al fine di assicurare il rispetto del principio di leale collaborazione e delle funzioni fondamentali spettanti agli enti locali, le direttive vincolanti sono adottate dalla Giunta Regionale, sentito il Comitato di cui all’articolo 7, comma 14bis”;*
- n) alla lettera b) del comma 1 dell’articolo 3 le parole: “dei servizi ferroviari” sono sostituite dalle parole: *“del trasporto pubblico regionale”* e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“con particolare riguardo al coordinamento, l’integrazione e l’intermodalità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale mediante specifiche direttive vincolanti e linee guida, per assicurare agli utenti pari condizioni di qualità, fruibilità, accessibilità dei servizi e politiche tariffarie congrue con i servizi erogati nei diversi bacini”;*
- o) la lettera c) del comma 1 dell’articolo 3 è sostituita dalla seguente:  
*“c) 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, controllo e informazione all’utenza, sviluppata mediante l’adozione di un sistema coordinato e standard minimi uniformi a livello regionale.”;*
- p) alla lettera. f) del comma 1 dell’articolo 3 dopo le parole: “sviluppo coordinato” sono inserite le seguenti: *“e qualitativo”;*
- q) la lettera g) del comma 1 dell’articolo 3 è sostituita dalla seguente:  
*“g) definisce le politiche tariffarie, 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 e disciplina, anche mediante regolamenti, il sistema tariffario integrato regionale.”;*
- r) la lettera h) del comma 1 dell’articolo 3 è sostituita dalla seguente:  
*“h) promuove lo sviluppo della navigazione sui navigli e sulle idrovie collegate, ponendosi come obiettivo qualificante la valorizzazione delle vie navigabili e il ripristino della navigabilità.”;*
- s) le lettere m) e n) del comma 1 dell’articolo 3 sono abrogate;
- t) alla lettera o) del comma 1 dell’articolo 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“, 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”;*
- u) alla lettera q) del comma 1 dell’articolo 3 le parole: “il programma” sono sostituite dalle seguenti: *“la programmazione”;*

- v) alla lettera r) del comma 1 dell'articolo 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, *anche al fine di aumentarne la competitività rispetto al trasporto privato. Promuove iniziative finalizzate a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo di trasporti più sostenibili e al ricorso alla mobilità attiva, a beneficio dell'ambiente e della salute*”;
- w) dopo la lettera r) del comma 1 dell'articolo 3 sono aggiunte le seguenti:  
*“r bis) definisce standard minimi qualitativi per le infrastrutture per i servizi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b), c) e comma 3 lettera c bis), in coerenza con la disciplina vigente e relativa in particolare agli aspetti di accessibilità, qualità e informazione all'utenza;*  
*r ter) svolge compiti di programmazione, regolamentazione e coordinamento per gli interventi riguardanti nodi e centri di interscambio del trasporto pubblico regionale e locale;*  
*r quater) disciplina i criteri di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale.”;*
- x) alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 3 dopo le parole: “assegna ed eroga” sono inserite le seguenti: “*alla Città metropolitana di Milano,*”;
- y) alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 3 dopo la parola: “regolamentazione” sono inserite le seguenti: “*della navigazione*”;
- z) alla lettera d bis) del comma 2 dell'articolo 3 dopo le parole: “navigli lombardi” sono inserite le seguenti: “*e delle idrovie collegate*”;
- aa) alla lettera e) del comma 2 dell'articolo 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, *nonché forme di mobilità aerea innovativa*”;
- bb) le lettere f) e g) del comma 2 dell'articolo 3 sono abrogate;
- cc) alla lettera i) del comma 2 dell'articolo 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, *in conformità alla disciplina europea e nazionale in materia*”;
- dd) alla lettera j) del comma 2 dell'articolo 3 le parole: “anche mediante regolamenti” sono sostituite dalle seguenti parole: “*con delibera*”;
- ee) alla rubrica dell'articolo 4 dopo la parola: “province” sono inserite le seguenti: “*e della Città metropolitana di Milano*”;
- ff) al comma 2 dell'articolo 4 dopo la parola “province” sono inserite le seguenti: “*e la Città metropolitana di Milano*”;
- gg) dopo la lettera a) del comma 2 dell'articolo 4 è inserita la seguente:  
*“a bis) la programmazione, nel rispetto delle direttive regionali, di cui al comma 2 bis) dell'articolo 11, la regolamentazione e il controllo dei servizi di cui all'articolo 2, comma 3, lettera c bis). 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;”;*
- hh) la lettera d) del comma 2 dell'articolo 4 è così sostituita:  
*“d) l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di cui alle lettere a), a bis), b) e c); qualora l'affidamento riguardi servizi espletati su impianti che hanno estensione interprovinciale, la competenza spetta alla Città metropolitana di Milano o alla provincia sul cui territorio l'impianto insiste maggiormente;”;*
- ii) alla lettera i) del comma 2 dell'articolo 4 dopo le parole: “la competenza spetta” sono inserite le seguenti: “*alla Città metropolitana di Milano o*”;
- jj) la lettera j) del comma 2 dell'articolo 4 è sostituita dalla seguente:  
*“j) l'individuazione dei criteri per il posizionamento sul territorio delle paline e pensiline delle fermate per i servizi di propria competenza e dei requisiti qualitativi in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione, anche mediante la promozione di interventi di riqualificazione alle fermate esistenti, nel rispetto degli standard minimi qualitativi definiti dalla Regione; l'individuazione dei criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, comprese le persone svantaggiate e*

*i portatori di handicap, nel rispetto degli standard qualitativi minimi regionali, nonché l'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980, relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su servizi interurbani e comunali dei comuni non capoluogo di provincia, anche effettuati a chiamata, nonché dei servizi automobilistici di cui all'articolo 2, comma 4, con eccezione dei percorsi e delle fermate delle reti coincidenti con quelli attualmente esistenti, per i quali non sono necessari ulteriori accertamenti;"*;

kk) alla lettera b) del comma 4 dell'articolo 4 dopo le parole: "la competenza spetta" sono inserite le seguenti: *"alla Città metropolitana di Milano o"*;

ll) al comma 5 dell'articolo 4 dopo la parola: "Sono" sono inserite le seguenti: *"o restano"*;

mm) dopo la lettera a) del comma 5 dell'articolo 4 sono inserite le seguenti:

*"a bis) la determinazione del contingente delle autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 24-quater;*

*a ter) il monitoraggio delle licenze del servizio taxi e delle autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 24-quinquies;*

*a quater) 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;*

*a quinquies) 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;"*;

nn) al comma 6 dell'articolo 4 dopo le parole: "alle province" sono inserite le seguenti: *"ed alla Città metropolitana di Milano"*;

oo) al comma 7 dell'articolo 4 dopo le parole: "Le province" sono inserite le seguenti: *"e la Città metropolitana di Milano"*;

pp) la lettera i) del comma 2 dell'articolo 6 è sostituita dalla seguente:

*"i) l'individuazione dei criteri per il posizionamento sul territorio delle paline e pensiline delle fermate per i servizi di propria competenza, e dei requisiti qualitativi in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione, anche mediante la promozione di interventi di riqualificazione alle fermate esistenti, nel rispetto degli standard minimi qualitativi definiti dalla Regione; l'individuazione dei criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, comprese le persone svantaggiate e i portatori di handicap, nel rispetto degli standard qualitativi minimi regionali nonché, limitatamente ai comuni capoluogo di provincia, l'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980, relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso e delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate dei servizi di linea relativi ai servizi comunali e di area urbana, anche effettuati a chiamata, con eccezione dei percorsi e delle fermate delle reti coincidenti con quelli attualmente esistenti, per i quali non sono necessari ulteriori accertamenti;"*;

qq) alla lettera j) del comma 2 dell'articolo 6 dopo le parole: "lo sviluppo" sono inserite le seguenti: *"e la promozione"* e dopo le parole "trasporto pubblico" sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *"anche attraverso la sensibilizzazione della popolazione al tema della mobilità sostenibile, attiva e integrata"*;

rr) la lettera a) del comma 3 dell'articolo 6 è sostituita dalla seguente:

*"a) 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;”;*
- ss) il comma 2 dell’articolo 7 è sostituito dal seguente:  
*“2. Le Agenzie di cui al comma 3 possono adottare una deliberazione assembleare 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 centoventi giorni dal ricevimento della deliberazione delle agenzie.”;*
- tt) il comma 3 ter dell’articolo 7 è sostituito dal seguente:  
*“3 ter. In caso di mancato rispetto di quanto previsto dai commi 3 e 3 bis, la Giunta regionale procede alla diffida e fissazione di un congruo termine ad adempiere nei confronti degli enti locali inadempienti partecipanti all’Agenzia. Scaduto il termine assegnato e fino ad avvenuto adempimento gli enti locali inadempienti partecipanti alla medesima Agenzia non possono accedere alle assegnazioni di finanziamenti regionali per ulteriori servizi complementari di cui all’articolo 2, comma 6 e per gli interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui all’articolo 19.”;*
- uu) al comma 4 dell’articolo 7 dopo le parole: “Giunta regionale” sono inserite le seguenti: *“anche a seguito di richiesta da parte delle Agenzie interessate”* e dopo le parole: *“o congiuntamente”* sono inserite le seguenti: *“della Città metropolitana di Milano,”;*
- vv) il comma 7 dell’articolo 7 è sostituito dal seguente:  
*“7. Ogni Agenzia è dotata di un proprio statuto le cui modifiche sono deliberate dall’assemblea, secondo le maggioranze stabilite dallo statuto stesso e sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.”;*
- ww) l’alinea del comma 7 bis dell’articolo 7 è sostituito dal seguente: *“7 bis. Per garantire l’equilibrio di bilancio, gli statuti delle Agenzie per il trasporto pubblico locale contengono le disposizioni che rispettano i seguenti criteri.”;*
- xx) il punto 1) del comma 7 bis dell’articolo 7 è abrogato;
- yy) il comma 8 bis dell’articolo 7 è abrogato;
- zz) la lettera a) del comma 10 dell’articolo 7 è abrogata;
- aaa) la lettera d) del comma 10 dell’articolo 7 è sostituita dalla seguente:  
*“d) dai 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;”;*
- bbb) dopo il comma 10 dell’articolo 7 sono inseriti i seguenti:  
*“0.10.1. Possono altresì presentare istanza di partecipazione alle Agenzie di cui al comma 10, 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:*  
*a) necessità di realizzazione o di potenziamento di un servizio pubblico interurbano che attraversa il territorio comunale;*  
*b) necessità di affidamento all’Agenzia della gestione di un servizio di trasporto pubblico comunale già esistente sul territorio comunale.*  
*0.10.2 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)” per i quali sussista almeno una delle condizioni di cui al comma 0.10.1, 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 primo 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 di cui al precedente periodo.”;*

- ccc) al punto 2 della lettera b) del comma 10.1 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024";
- ddd) al punto 2 della lettera c) del comma 10.1 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024";
- eee) la lettera d) del comma 10.1 dell'articolo 7 è sostituita dalla seguente:  
*"d) ai comuni non capoluogo è riservato il 10% delle quote ripartite tra gli enti in ragione della popolazione residente al 31 dicembre 2024. Tale quota viene aggiornata dalla Agenzia, ai sensi di quanto disposto dallo statuto. 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, le province e la Città Metropolitana di Milano."*;
- fff) All'alinea del comma 10.2 dell'articolo 7 le parole: " , da assumere entro il 31 marzo 2020," sono soppresse;
- ggg) al punto 2 della lettera a) del comma 10.2 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024";
- hhh) al punto 2 della lettera b) del comma 10.2 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024";
- iii) al primo periodo della lettera c) del comma 10.2 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024" e il secondo periodo della lettera c) è sostituito dai seguenti: *"Tale quota viene aggiornata dalla Agenzia, ai sensi di quanto disposto dallo statuto. 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."*;
- jjj) all'alinea del comma 10.3 dell'articolo 7 le parole: " , da assumersi entro il 31 marzo 2020," sono soppresse;
- kkk) alla lettera b) del comma 10.3 dell'articolo 7 la parola: "2018" è sostituita dalla seguente: "2024" e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: *"Tale quota viene aggiornata dalla Agenzia, ai sensi di quanto disposto dallo statuto. Qualora all'Agenzia non partecipi alcun comune non capoluogo, il corrispondente valore della quota pari al 10% è ripartito in parti uguali tra il comune capoluogo e la provincia."*;
- lll) il comma 10.4 dell'articolo 7 è sostituito dal seguente:  
*"10.4. Le quote di partecipazione degli enti di cui ai commi 10.1 lettere b), c) e d), 10.2 e 10.3 sono rideterminate con deliberazione della Giunta regionale ripartendo la quota del 10%, derivante dalla uscita di Regione Lombardia dalle agenzie, in parti uguali in aggiunta alle quote stabilite ai medesimi commi. Resta in ogni caso ferma l'applicazione dell'ultimo periodo dei commi 10.1 e 10.2 anche in sede di rideterminazione delle quote di partecipazione delle province, della Città metropolitana di Milano e dei comuni capoluogo ai sensi del presente comma. A tal fine l'assemblea dell'Agenzia, entro novanta giorni dalla pubblicazione della deliberazione di cui ai commi 10.1, 10.2 e 10.3, adegua lo statuto alle disposizioni di cui al presente articolo. Le modifiche statutarie sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione. Dalla medesima data la Regione non partecipa più alle Agenzie. 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'articolo 19."*;
- mmm) il comma 10.6 dell'articolo 7 è abrogato;
- nnn) il comma 11 dell'articolo 7 è abrogato;
- ooo) alla lettera a) del comma 13 dell'articolo 7 dopo le parole: "dei servizi di competenza," sono inserite le seguenti: *"che devono essere coordinati e integrati con i servizi ferroviari nel rispetto delle direttive regionali, nonché del programma del trasporto pubblico regionale,"*;

ppp) alla lettera k) del comma 13 dell'articolo 7 le parole: "la definizione di" sono sostituite dalle seguenti: *"il recepimento delle"* e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“, come definite dalle direttive regionali, attraverso l’inserimento di specifici obblighi nel contratto di servizio con il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale”*;

qqq) dopo il comma 13 dell'articolo 7 è inserito il seguente:

*“13 bis. Qualora le Agenzie per il trasporto pubblico locale non rispettino le direttive vincolanti adottate dalla Regione, 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 alla 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'articolo 2, comma 6, nonché per gli interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 19.”*;

rrr) dopo il comma 14 dell'articolo 7 sono inseriti i seguenti:

*“14 bis. E' istituito, senza oneri a carico della finanza pubblica, il Comitato regionale del Trasporto Pubblico, composto dai presidenti di ciascuna Agenzia e dall'assessore regionale competente per materia, avente le seguenti finalità:*

- 1) effettuare la consultazione preventiva di cui all'articolo 3, comma 1 lettera 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 di Regione o altra Agenzia interessata;*
- 3) favorire l'effettivo perseguimento delle finalità di cui all'articolo 1 della presente legge, mediante confronto sull'esercizio delle funzioni di competenza dei soggetti partecipanti;*
- 4) fornire aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle attività qualora coperte da finanziamenti regionali;*
- 5) raccogliere suggerimenti per migliorare il livello di qualità, efficienza ed efficacia dei servizi svolti di rispettiva competenza.*

*14 ter. Con delibera della Giunta Regionale, da adottare entro novanta 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.”*;

sss) alla rubrica dell'articolo 9 dopo le parole: "trasporto pubblico" sono inserite le seguenti: *“regionale e”*;

ttt) alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 9 le parole: "dei servizi ferroviari" sono sostituite dalle seguenti: *“del trasporto pubblico regionale”*;

uuu) al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 9 dopo le parole: "trasporto pubblico" sono inserite le seguenti: *“regionale e”* e dopo la parola: "locale," sono inserite le seguenti: *“senza oneri a carico della finanza pubblica,”*;

vvv) dopo la lettera b) del comma 3 dell'articolo 9 è inserita la seguente:

*“b bis) il consigliere delegato competente della Città metropolitana di Milano o suo delegato,”*;

www) dopo il comma 3 dell'articolo 9 è inserito il seguente comma:

*“3 bis. Con il medesimo atto della Giunta Regionale con il quale sono definite le modalità di consultazione e di funzionamento della Conferenza regionale, è altresì disciplinata la possibilità di delegare la convocazione e la gestione della stessa Conferenza ad altro assessore regionale competente nelle materie in relazione alle quali sono adottati gli strumenti di programmazione di cui al comma 1.”;*

xxx) la lettera g) del comma 2 dell'articolo 10 è così sostituita:

*“g) mobilità sostenibile;”;*

yyy) dopo la lettera g) del comma 2 dell'articolo 10 sono aggiunte le seguenti:

*“g bis) centri e nodi di interscambio;*

*g ter) trasporto su impianti a fune soggetti a obblighi di servizio pubblico.”;*

zzz) la rubrica dell'articolo 11 è sostituita dalla seguente: *“Programma del trasporto pubblico regionale”;*

aaaa) il comma 1 dell'articolo 11 è sostituito dal seguente:

*“1. Il programma del trasporto pubblico regionale riguarda la pianificazione e la programmazione dei servizi ferroviari regionali, nonché la definizione delle direttive vincolanti e dei criteri per la programmazione dei servizi automobilistici interurbani di rango regionale, dei servizi regionali di navigazione nonché degli impianti fissi. E' elaborato sulla base dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale e regionale risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 15, ed è approvato dalla Giunta Regionale previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico regionale e locale, con l'obiettivo di massimizzare l'integrazione tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto.”;*

bbbb) al comma 2 dell'articolo 11 le parole: *“dei servizi ferroviari, approvato dalla Giunta regionale,”* sono soppresse;

cccc) alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 11 dopo le parole: *“in servizi”* sono inserite le seguenti: *“regioexpress”* e dopo la parola: *“connessa”* è inserita la seguente: *“anche”;*

dddd) dopo la lettera a) del comma 2 dell'articolo 11 è inserita la seguente:

*“a bis) la struttura principale dei servizi automobilistici di rango regionale, 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 trasporto pubblico locale nei propri programmi di bacino, di cui all'articolo 13;”;*

eeee) la lett. b) del comma 2 dell'articolo 11 è sostituita dalla seguente:

*“b) le modalità volte ad assicurare la massima integrazione dei servizi ferroviari con le altre modalità di trasporto, individuando le principali direttrici dei servizi di cui all'articolo 2, comma 3, lettera c bis), stazioni, centri e nodi di interscambio, nonché forme di mobilità sostenibile e innovativa a completamento dei servizi ferroviari;”;*

ffff) alla lettera d) del comma 2 dell'articolo 11 le parole: *“sia relativamente al materiale rotabile che all'infrastruttura”* sono soppresse;

gggg) la lettera f) del comma 2 dell'art. 11 è sostituita dalla seguente:

*“f) i fabbisogni necessari a realizzare l'offerta ferroviaria programmata e il miglioramento e rinnovamento del materiale rotabile;”;*

hhhh) dopo la lettera h) del comma 2 dell'articolo 11 sono aggiunte le seguenti:

*“h bis) le strategie di coordinamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione con i servizi ferroviari sottoposti a obblighi di servizio pubblico delle altre regioni o dello Stato;*

*h ter) le strategie di coordinamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione con i servizi ferroviari commerciali di imprese di mercato.”;*

iiii) dopo il comma 2 dell'articolo 11 è inserito il seguente:

- “2 bis. La Giunta Regionale disciplina mediante direttive vincolanti le caratteristiche per la progettazione dei servizi automobilistici di cui all’articolo 2, comma 3, lettera c bis), 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 della Regione del rispetto dei requisiti di cui ai punti a), b), c) e d) per i servizi eserciti.”;*
- jjjj) il comma 3 dell’articolo 11 è sostituito dal seguente:  
*“3. 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.”;*
- kkkk) il comma 4 dell’articolo 11 è abrogato;
- llll) alla rubrica dell’articolo 12 la parola; “programma” è sostituita dalla seguente:  
*“programmazione”;*
- mmmm) al comma 1 dell’articolo 12 dopo la parola: “approva” sono inserite le seguenti:  
*“uno o più atti di programmazione” e la parola: “predisposto” è sostituita dalla seguente: “predisposti”;*
- nnnn) al comma 1 bis dell’articolo 12 la parola: “il programma” è sostituita dalla seguente:  
*“la programmazione”;*
- oooo) al comma 2 dell’articolo 12 la parola: “il programma” è sostituita dalla seguente: *“la programmazione”;*
- pppp) dopo il comma 2 dell’articolo 12 è aggiunto il seguente:  
*“2 bis. 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.”;*
- qqqq) al comma 1 dell’articolo 13 dopo le parole: “dei trasporti” sono inserite le seguenti: *“e dal programma del trasporto pubblico regionale di cui all’articolo 11”;*
- rrrr) al comma 2 dell’articolo 13 le parole: “con gli strumenti di programmazione di competenza degli enti locali e i servizi ferroviari disciplinati dal programma dei servizi ferroviari di cui all’articolo 11 e con le altre modalità di trasporto” sono sostituite dalle seguenti: *“con il programma del trasporto pubblico regionale di cui all’articolo 11”;*
- ssss) alla lettera b) del comma 2 dell’articolo 13 le parole: “l’ottimizzazione” sono sostituite dalle seguenti: *“il coordinamento”* e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole *“tra i diversi servizi”;*
- tttt) la lettera d) del comma 2 dell’articolo 13 è sostituita dalla seguente:  
*“d) 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’articolo 11 e tenendo in considerazione i principali poli attrattori di traffico”;*
- uuuu) alla lettera a) del comma 3 dell’articolo 13 dopo le parole: “modalità di svolgimento,” sono inserite le seguenti: *“ivi inclusi i servizi di cui all’articolo 2, comma 3, lettera c bis) da individuare nel rispetto delle direttive vincolanti regionali di cui all’articolo 11, comma 2 bis,”;*
- vvvv) alla lettera d) del comma 3 dell’articolo 13 dopo le parole: “i criteri,” sono inserite le seguenti: *“sulla base di standard uniformi definiti con delibera della Giunta regionale,”* e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“; con riferimento agli interventi citati la stima dei costi di realizzazione, nonché i benefici in termini economici derivanti dall’incremento della velocità commerciale”;*

- www) alla lettera f) del comma 3 dell'articolo 13 dopo le parole: "i criteri," sono inserite le seguenti: *"anche sulla base di standard uniformi definiti con delibera della Giunta regionale,"*;
- xxxx) alla lettera i) del comma 3 dell'articolo 13 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *"in coerenza con gli standard di cui all'articolo 16"*;
- yyyy) al comma 4 dell'articolo 13 dopo le parole: "redatti in conformità alle" sono inserite le seguenti: *"direttive vincolanti e alle"* e dopo le parole: "linee guida elaborate" sono inserite le seguenti: *"dalla Giunta Regionale, anche"*;
- zzzz) al comma 2 dell'articolo 14 le parole: "di Giunta regionale" sono sostituite dalle seguenti: *"dell'ente competente"*;
- aaaa) al comma 3 dell'articolo 14 le parole: "di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio" sono sostituite dalle seguenti: *"dell'ente competente"*;
- bbbb) al comma 1 dell'articolo 15 dopo le parole: "per la raccolta" sono inserite le seguenti: *"e condivisione,"*;
- cccc) al comma 2 dell'articolo 15 dopo la parola: "trasmissione" sono inserite le seguenti: *"e condivisione"*;
- dddd) al comma 3 dell'articolo 15 le parole: "di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio" sono sostituite dalle seguenti: *"dell'ente competente"*;
- eeee) il comma 1 dell'articolo 16 è sostituito dal seguente:  
*"1. La Regione, le Agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), l'ente di cui all'articolo 40 e le aziende di trasporto assicurano, nel rispetto degli standard uniformi definiti dalla Giunta Regionale, la divulgazione all'utenza e l'omogeneità delle informazioni sui servizi di trasporto pubblico, anche in relazione alle politiche regionali nel settore della mobilità e delle infrastrutture. In tale ambito ogni Agenzia per il trasporto pubblico locale garantisce la predisposizione della mappa delle linee e degli orari del trasporto pubblico nel bacino di competenza."*;
- ffff) al comma 2 dell'articolo 16 dopo le parole: "informazione innovative" sono inserite le seguenti: *", quali la condivisione di dati all'interno di ecosistemi digitali e il loro utilizzo per l'informazione all'utenza,"*;
- gggg) il comma 3 dell'articolo 16 è sostituito dal seguente:  
*"3. Al fine di realizzare le iniziative di cui al presente articolo, le aziende sono tenute a fornire i dati e le informazioni sui servizi di trasporto pubblico nei termini e con le modalità stabiliti con atto di Giunta regionale, nonché a conformarsi agli standard uniformi di cui al comma 1. Alle aziende che non ottemperano alle previsioni di cui al presente comma, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 46, comma 1 septies."*;
- hhhh) alla lettera a) del comma 1 dell'articolo 17 le parole: "dei servizi ferroviari" sono sostituite dalle seguenti: *"del trasporto pubblico regionale"*;
- iiii) alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 17 dopo le parole: "lettere b) e c)," sono inserite le seguenti: *"e comma 3, lettera c bis, "*;
- jjjj) il comma 2 dell'articolo 17 è sostituito dal seguente:  
*"2. La Giunta regionale, nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio annuale e pluriennale definisce l'ammontare complessivo delle risorse a carico del bilancio regionale e destinate al finanziamento dei servizi di cui al comma 1, lettera b), nonché delle risorse per l'esercizio delle funzioni amministrative di competenza delle Agenzie per il trasporto pubblico locale. La Giunta regionale, sentite le Agenzie per il trasporto pubblico locale, definisce i criteri di distribuzione delle suddette risorse fra i diversi bacini in conformità alla disciplina di cui al comma 4."*;
- kkkk) al comma 4 dell'articolo 17 dopo le parole: "dalla Giunta Regionale," sono inserite le seguenti: *"che disciplina anche le modalità di erogazione, è determinato"*;

- lllll) alla lettera a) del comma 4 dell'articolo 17 le parole: "tenendo conto delle diverse modalità di trasporto, nonché di indicatori strutturali relativi alla popolazione e alle caratteristiche territoriali" sono sostituite dalle seguenti: *"come determinati ai sensi della normativa statale vigente"*;
- mmmmm) al comma 5 dell'articolo 17 le parole: " , previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale," sono soppresse e le parole: "dal criterio dei costi storici a quello dei costi standard per il finanziamento dei servizi " sono sostituite dalle seguenti: *"dal criterio dei costi storici a quello basato sui costi standard e sui fabbisogni di mobilità per il finanziamento dei servizi"*;
- nnnnn)dopo il comma 5 dell'articolo 17 è inserito il seguente:  
*"5 bis. La 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."*;
- ooooo)al comma 6 dell'articolo 17 dopo le parole: "di cui al comma 2" sono inserite le seguenti: *"e al comma 5 bis"*;
- ppppp) al comma 1 dell'articolo 18 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *"e nel rispetto della normativa europea e statale. I contratti di servizio sono redatti sulla base delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214."*;
- qqqqq) i commi 2, 3, e 5 dell'articolo 18 sono abrogati;
- rrrrr) al comma 1 dell'articolo 19 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *"e all'emanazione di direttive vincolanti e linee guida specifiche per la materia"*;
- sssss) al primo periodo del comma 2 dell'articolo 19 le parole: "e, sino alla loro costituzione, alle province ed ai comuni capoluogo di provincia," sono soppresse;
- ttttt) al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 19 dopo le parole: "dalla Regione," sono inserite le seguenti: *"nonché la realizzazione di sistemi di bigliettazione innovativi anche digitali,"*;
- uuuuu)al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 19 la parola: "70" è sostituita dalla seguente: *"100"*;
- vvvvv)al quarto periodo del comma 2 dell'articolo 19 le parole: "e, sino alla loro costituzione, alle province ed ai comuni capoluogo di provincia," sono soppresse;
- wwwww) al comma 3 dell'articolo 19 le parole: "e, sino alla loro costituzione, le province, la Città metropolitana di Milano e i comuni capoluogo di provincia" sono soppresse;
- xxxxx)al comma 5 dell'articolo 19 dopo le parole: "gli enti locali," sono inserite le seguenti: *"nonché con i soggetti gestori delle aree,"* ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *"Per gli interventi di manutenzione straordinaria degli impianti a fune con obblighi di servizio pubblico, di riqualificazione delle fermate, nonché per gli interventi relativi alle infrastrutture dei servizi di trasporto pubblico locale, la Giunta regionale definisce, anche mediante direttive vincolanti, criteri, modalità e tempistiche, di progettazione e realizzazione, prevedendo una modulazione del cofinanziamento fino ad un massimo del 100 per cento delle spese ammissibili in relazione ad elevati standard di qualità, comfort, 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 biciclette."*;

yyyyy) il secondo periodo del comma 7 dell'articolo 19 è soppresso;

zzzzz) al comma 8 dell'articolo 19 le parole: “dei servizi ferroviari” sono sostituite dalle seguenti: “*del trasporto pubblico regionale*”;

aaaaa) al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 21 la parola: “promuove” è sostituita dalle seguenti: “*può promuovere specifici*”;

bbbbb) il comma 3 dell'articolo 21 è abrogato;

ccccc) al comma 4 dell'articolo 21 la parola: “nel” è sostituita dalle seguenti: “*fino al*” e la parola: “50” è sostituita dalla seguente: “*100*”;

dddddd) al comma 1 dell'articolo 22 dopo le parole: “l'affidamento dei servizi” sono inserite le seguenti: “*, anche mediante finanza di progetto,*”;

eeeeee) il comma 2 dell'articolo 22 è abrogato;

ffffff) al comma 3 dell'articolo 22 le parole: “e dalle linee guida elaborate dalla Regione” sono sostituite dalle seguenti: “*, nel rispetto della normativa europea e statale e delle deliberazioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti*”;

gggggg) il comma 4 dell'articolo 22 è sostituito dal seguente:  
*“4. In ciascuno dei bacini territoriali la procedura per l'affidamento del servizio è realizzata sulla base di uno o più lotti contendibili, individuati nel rispetto della normativa statale vigente e sulla base delle deliberazioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.”;*

hhhhh) dopo il comma 4 dell'articolo 22 è inserito il seguente:  
*“4 bis. Nel caso in cui gli enti competenti non rispettino le disposizioni vigenti in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale e conseguentemente sia applicata alla Regione la penalità disposta dall'articolo 27, comma 2, lettera c), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo) convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, o altra penalità, la quota di riparto annuale effettuato dalla Regione e destinata all'ente inadempiente è ridotta di un importo pari alla penalità derivante dall'inadempimento.”;*

iiiiii) i commi 5, 6, 7 e 8 dell'articolo 22 sono abrogati;

jjjjj) il comma 1 dell'articolo 23 è sostituito dal seguente:  
*“1. Per garantire condizioni e criteri di equità ed un trattamento non discriminatorio degli operatori per l'accesso al mercato del territorio regionale, le Agenzie per il trasporto pubblico locale individuano i beni essenziali e i beni indispensabili che sono messi a disposizione del gestore a condizioni economiche predefinite e non discriminatorie, nel rispetto della normativa europea e statale e delle deliberazioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.”;*

kkkkkk) al comma 5 dell'articolo 23 le parole: “non essenziali” sono sostituite dalla seguente: “*strumentali*” e dopo le parole “trasporto pubblico locale,” sono inserite le seguenti: “*diversi da quelli essenziali e indispensabili,*”;

lllll) la rubrica dell'articolo 24 è sostituita dalla seguente: “*Sanzioni relative ai servizi non di linea eserciti mediante taxi e noleggio con conducente*”;

mmmmm) il comma 1 dell'articolo 24 è abrogato;

nnnnn) al comma 2 dell'articolo 24 le parole: “da uno a trenta giorni o, in caso di reiterazione, da uno a novanta giorni” sono sopprese e dopo le parole: “per l'esercizio del servizio taxi,” sono inserite le seguenti: “*per un periodo pari al periodo di sospensione della carta di circolazione stabilito ai sensi dell'articolo 86 del D.lgs. 285/1992*”;

ooooo) il comma 3 dell'articolo 24 è sostituito dal seguente:  
*“3. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 21/1992 comporta la sanzione amministrativa della sospensione dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente mediante l'utilizzo di veicoli di cui all'articolo 85, comma 2 del D. Lgs. 285/1992, pari al periodo di sospensione della carta di circolazione stabilito*

*ai sensi del medesimo articolo. La sospensione è disposta dal sindaco del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, sentita la commissione consultiva comunale di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 21/1992.” ;*

pppppp) il secondo periodo del comma 4 dell'articolo 24 è sostituito dal seguente:  
*“L'avvenuta irrogazione di tre provvedimenti sanzionatori nell'arco di un quinquennio comporta la revoca dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente mediante l'utilizzo di veicoli di cui all'articolo 85, comma 2, del D. Lgs. 285/1992, in caso di violazione:”;*

qqqqqq) la lettera a) del comma 4 dell'articolo 24 è sostituita dalla seguente:  
*“a) dell'obbligo di disponibilità della sede operativa e di almeno una rimessa nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione secondo quanto previsto dall'articolo 3, comma 3 della L. n. 21/1992;”;*

rrrrrr) dopo la lettera a) del comma 14 dell'articolo 24 bis è inserita la seguente:  
*“a bis) per il periodo di due anni a decorrere dalla data di adozione del provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività, nei casi di cui al comma 13, lettere a) e b);”;*

ssssss) dopo l'articolo 24 bis sono inseriti i seguenti:

#### *“Art. 24 ter*

*(Criteri generali per lo svolgimento del servizio taxi)*

*1. Il servizio taxi deve essere effettuato nel rispetto della disciplina nazionale vigente e secondo i seguenti criteri:*

- a) i veicoli devono essere dotati di tassametro omologato, attraverso la sola lettura del quale sia deducibile il corrispettivo da pagare. Per il periodo, individuato dai comuni, strettamente necessario all'adeguamento tecnico degli apparecchi tassametrici alla nuova struttura tariffaria, la nuova tariffa è portata a conoscenza dell'utenza mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto dell'autovettura. A richiesta è fatto obbligo di rilasciare attestato comprovante l'importo della corsa;*
- b) 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.*

#### *Art. 24 quater*

*(Programmazione dei servizi non di linea mediante noleggio con conducente)*

- 1. Ai fini della programmazione e del monitoraggio dei servizi di noleggio con conducente, il territorio regionale è articolato in dodici bacini di traffico, corrispondenti alle province e alla Città metropolitana di Milano, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 28.*
- 2. La Giunta regionale, nell'ambito delle attività volte alla programmazione dei servizi non di linea e all'integrazione degli stessi con altre modalità di trasporto, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge recante “Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)” stabilisce i criteri per determinare e aggiornare i contingenti delle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente relative a ciascun bacino di traffico, sulla base della densità della popolazione, dell'estensione territoriale e delle relative caratteristiche, dell'intensità dei movimenti aeroportuali, ferroviari, turistici, di cura, di soggiorno, di lavoro nonché di altri indicatori territoriali, di mobilità e socio-economici.*

3. *I comuni individuano il proprio fabbisogno sulla base dei criteri definiti dalla Giunta regionale ai sensi del comma precedente e trasmettono la propria deliberazione alla Città metropolitana di Milano o alla provincia territorialmente competente. La richiesta di incremento del fabbisogno comunale è subordinata al completo esaurimento delle autorizzazioni non assegnate da parte del medesimo comune.*
4. *Le province e la Città metropolitana di Milano, in funzione dell'integrazione dei servizi sul territorio, in considerazione delle richieste ricevute dai comuni, determinano annualmente, con delibera da trasmettere a tutti i comuni, il contingente delle autorizzazioni da rilasciare per il servizio di noleggio con conducente sulla base di una valutazione qualitativa e quantitativa, che tiene conto delle peculiarità del bacino, in coerenza con i criteri definiti dalla Giunta regionale.*
5. *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.*
6. *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.*
7. *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)".*

*Art. 24 quinquies  
(Monitoraggio dei servizi non di linea)*

1. *I comuni sono tenuti a comunicare alle province e alla Città metropolitana di Milano le licenze dei veicoli, natanti, motocarrozze e veicoli a trazione animale adibite al servizio taxi e le autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente mediante autovetture, motocarrozze, velocipedi, natanti e veicoli a trazione animale assegnate e non assegnate alla data del 31 dicembre di ogni anno, rispetto al relativo contingente complessivo.*
  2. *Le province e la Città metropolitana di Milano, entro il 28 febbraio di ogni anno, sono tenute 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.*
  3. *In assenza delle comunicazioni relative alle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente di cui al comma 1, le province e la Città metropolitana di Milano non possono procedere all'istruttoria dell'eventuale richiesta di autorizzazioni aggiuntive da parte dei comuni inadempienti, sino ad avvenuto adempimento.";*
- ttttt) dopo il comma 7 dell'articolo 25 sono inseriti i seguenti:
- "7 bis. Per l'iscrizione al ruolo l'interessato deve presentare domanda scritta alla commissione di cui all'articolo 26, specificando la sezione del ruolo in cui chiede di essere iscritto.*
- 7 ter. Per l'iscrizione al ruolo deve essere sostenuta una prova di esame, concernente le seguenti materie:*
- a) *elementi di geografia della Regione Lombardia;*
  - b) *elementi di toponomastica del comune capoluogo della provincia di pertinenza del ruolo e dei comuni della provincia stessa aventi popolazione superiore ai 50.000*

*abitanti ovvero, per i conducenti di natanti, conoscenza delle caratteristiche fisiche delle località fluviali e lacustri;*

*c) normative regionali in materia di autoservizi pubblici non di linea;*

*d) norme di comportamento dei conducenti in servizio previste dal regolamento taxi e noleggio con conducente del comune di appartenenza.*

*7 quater. Gli interessati all'iscrizione al ruolo provinciale in qualità di conducenti di veicoli a trazione animale devono dimostrare di possedere nozioni in materia di manutenzione dei veicoli stessi e nozioni circa la guida e la tenuta degli animali da tiro, nonché, ove non siano in possesso di patente di guida di autovettura o di motocarozzetta, un'adeguata conoscenza delle norme concernenti la circolazione sulle strade e la sicurezza dei veicoli.*

*7 quinquies. L'esame, che deve essere svolto con frequenza almeno mensile, consiste in una prova scritta, che può essere effettuata mediante quesiti a risposte preordinate, ed in un colloquio orale.”;*

uuuuuu) alla rubrica dell'articolo 26 dopo le parole: “Commissioni tecniche provinciali” sono inserite le seguenti: “e della Città Metropolitana di Milano”;

vvvvvv) all'alinea del comma 1 dell'articolo 26 dopo le parole: “Le province” sono inserite le seguenti: “e la Città metropolitana di Milano” e la parola: “provinciali” è soppressa;

wwwww) alla lettera a) del comma 1 dell'articolo 26 dopo le parole: “designato dalla giunta provinciale” sono inserite le seguenti: “o dal sindaco metropolitano”;

xxxxxx) alla lettera f) del comma 1 dell'articolo 26 dopo le parole: “capoluogo della provincia” sono inserite le seguenti: “o del Comune di Milano”;

yyyyyy) alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 26 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “o dal sindaco metropolitano”;

zzzzzz) alla lettera i) del comma 1 dell'articolo 26 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “o nell'ambito del territorio della Città metropolitana di Milano”;

aaaaaa) al primo periodo del comma 3 dell'articolo 26 dopo le parole: “presidente della provincia” sono inserite le seguenti: “o del sindaco metropolitano” e al secondo periodo del medesimo comma dopo le parole: “del settore provinciale” sono inserite le seguenti: “o della Città metropolitana di Milano”;

bbbbbb) al comma 1 dell'articolo 27 dopo le parole: “La Regione,” sono inserite le seguenti: “, coerentemente con gli obiettivi strategici regionali, nazionali ed europei,” e dopo le parole: “e sostiene” sono inserite le seguenti: “la ricerca e”;

cccccc) al comma 3 dell'articolo 27 la parola: “concede” è sostituita dalle seguenti: “può concedere”;

dddddd) al comma 6 dell'articolo 27 la parola: “comunitarie” è sostituita dalla seguente: “europee”;

eeeeee) il comma 4 dell'articolo 28 è abrogato;

ffffff) all'alinea del comma 5 dell'articolo 28 dopo le parole: “bacino aeroportuale,” sono inserite le seguenti: “in conformità alle disposizioni nazionali vigenti,”;

gggggg) la lettera b) del comma 5 dell'articolo 28 è sostituita dalla seguente:

*“b) le modalità di svolgimento del servizio di taxi e i relativi requisiti e condizioni di esercizio, ivi incluse le conseguenze, stabilite da una commissione disciplinare unica per tutti i comuni del bacino aeroportuale lombardo, derivanti dalla mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio da parte dei titolari delle licenze. La commissione è nominata con provvedimento del comune capoluogo di Regione che ne disciplina con regolamento il funzionamento;”;*

hhhhhh) dopo la lettera b) del comma 5 dell'articolo 28 è inserita la seguente:

*“b bis) il rispetto del principio di accessibilità alle persone a ridotta mobilità e con disabilità, secondo criteri omogenei da prevedere nei bandi in caso di rilascio di nuove licenze;”;*

iiiiiii) alla lettera d) del comma 5 dell'articolo 28 la parola: “annuale” è sostituita dalla seguente: *“periodico”*;

jjjjjjj) l'articolo 29 è abrogato;

kkkkkkk) al primo comma dell'articolo 33 le parole: “e, in via ordinaria, mediante procedura ad evidenza pubblica” sono soppresse;

lllllll) dopo il comma 1 dell'articolo 33 sono inseriti i seguenti:

*“1 bis. Al fine di assicurare la piena integrazione organizzativa e di programmazione con i servizi ferroviari, la Regione provvede all'affidamento dei servizi di cui all'articolo 2, comma 2 bis, lettera c), nel rispetto della disciplina nazionale ed europea relativa ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada.*

*1 ter. Per i servizi di cui al comma 1 bis il bacino territoriale ottimale coincide con il perimetro di affidamento del servizio ferroviario regionale.*

*1 quater. 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'articolo 2, comma 2 bis, lettere 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, la Regione può avvalersi, previo convenzionamento, delle Agenzie per il trasporto pubblico locale.”;*

mmmmmmm) al comma 2 dell'articolo 33 dopo le parole: “Le imprese ferroviarie” sono inserite le seguenti: *“, in conformità alle misure di regolazione vigenti,”* e le parole: “del regolamento di cui all'articolo 38” sono sostituite dalle seguenti parole: *“dell'articolo 38”*;

nnnnnnn) al comma 3 dell'articolo 33 la parola: “svolge” è sostituita dalle parole: *“può svolgere”* ed il secondo periodo è soppresso;

oooooooo) il comma 4 dell'articolo 33 è sostituito dal seguente:

*“4. In tutti i casi di successione nell'esercizio, anche parziale, del servizio ferroviario regionale, il gestore uscente è tenuto a proseguire il servizio sino all'effettivo subentro del nuovo gestore. Nel caso di proroga del servizio, totale o parziale, per i primi dodici mesi le condizioni contrattuali inerenti le parti del servizio prorogate restano immutate. Oltre il dodicesimo mese eventuali modifiche delle condizioni contrattuali sono negoziate tra le parti.”;*

ppppppp) il comma 5 dell'articolo 33 è abrogato;

qqqqqqq) al comma 6 dell'articolo 33 le parole: “al comma 5,” sono sostituite dalle seguenti: *“all'articolo 30, comma 3, lett. c),”*;

rrrrrrr) l'articolo 34 è sostituito dal seguente:

#### *“Art. 34*

##### *(Beni e dotazioni patrimoniali)*

*1. Nel rispetto della normativa e della disciplina regolatoria vigente, 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, da parte dell'impresa ferroviaria uscente, del gestore dell'infrastruttura o di altro soggetto che ne abbia la disponibilità o la detenzione a qualunque titolo. 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. Sono dotazioni patrimoniali essenziali, in particolare: le reti, gli impianti e, con riferimento alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, i depositi, gli impianti di manutenzione*

*ed il materiale rotabile in esercizio sulle linee per la gestione dei servizi di competenza della Regione, nonché i sistemi di bigliettazione elettronica e digitale di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c).*

*2. L'impresa ferroviaria uscente o altro soggetto che detiene a qualunque titolo i beni e le dotazioni patrimoniali individuati dalla Regione come essenziali o indispensabili è tenuta a mettere a disposizione i beni stessi o comunque a cederli all'impresa affidataria del servizio, anche parziale. La messa a disposizione, o comunque la cessione, di tali beni deve avvenire a condizioni non discriminatorie rispetto a tutti i partecipanti alla procedura di affidamento. Le modalità e le condizioni di trasferimento di tali beni, ivi compreso il prezzo di cessione se dovuto ed i termini per il suo pagamento, sono regolate nel rispetto delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.*

*2 bis. Negli atti relativi alle procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario è previsto l'impegno a carico dell'impresa ferroviaria aggiudicataria a subentrare nelle obbligazioni assunte dal precedente gestore relative all'acquisto o al noleggio di materiale rotabile. I termini, le modalità e le condizioni per il subentro sono disciplinati con deliberazione della Giunta regionale.*

*3. Per agevolare la messa a disposizione dei beni di cui al comma 2, la Regione, nel rispetto della disciplina europea può acquistare direttamente il materiale rotabile per l'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento.*

*4. Nel caso non si raggiunga un accordo rispetto alla messa a disposizione o alla cessione dei beni e delle dotazioni patrimoniali di cui al comma 2 la Giunta regionale, con suo provvedimento, che costituisce formale diffida ai soggetti in questione, individua i criteri, le modalità e i termini di trasferimento dei beni essenziali o indispensabili, nonché l'eventuale indennità provvisoria nelle more della definizione della questione in via consensuale o giudiziale, ferma la necessaria e immediata destinazione dei beni al servizio pubblico.*

*5. Entro trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento di cui al comma 4, i soggetti citati possono presentare alla Regione motivate controdeduzioni in merito alla determinazione dell'eventuale indennità provvisoria, ai termini e alle condizioni di trasferimento dei beni. Decorsi ulteriori trenta giorni senza che vi sia stato accordo sulle nuove proposte presentate, la Giunta regionale procede a dare esecuzione al provvedimento adottato.*

*6. L'eventuale indennità provvisoria di cui al comma 4, che l'impresa affidataria del servizio, anche parziale, deve versare all'impresa ferroviaria uscente o ad altro soggetto che ha la detenzione delle dotazioni patrimoniali essenziali o indispensabili a qualunque titolo, è determinata con riferimento alle delibere emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.*

*7. La Regione e gli enti locali, previo parere favorevole della Regione, possono acquistare il materiale rotabile:*

*a) direttamente dall'impresa ferroviaria uscente, ancorché non dichiarato bene essenziale;*

*b) reperendolo sul mercato, anche al fine di potenziare il servizio oggetto di affidamento;*

*c) incaricando dell'acquisto il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, mediante convenzione che disciplini le modalità di gestione del materiale acquistato.*

*8. Il materiale rotabile acquistato con risorse pubbliche è soggetto a vincolo di destinazione d'uso e reversibilità a favore della Regione ed assegnato in comodato d'uso all'impresa ferroviaria affidataria del servizio.”;*

ssssss) al comma 1 dell'articolo 35 le parole: “nelle procedure di affidamento e nei contratti di servizio, ai sensi e per gli effetti delle leggi e del contratto collettivo nazionale

di lavoro di settore vigenti, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa” sono sostituite dalle seguenti: *“nella documentazione per l’affidamento dei servizi e nel contratto di servizio 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”*;

ttttttt) al comma 3 dell’articolo 37 le parole: “, di cui all’articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie),” sono sostituite dalle seguenti: *“e delle infrastrutture stradali e autostradali di cui all’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)”*;

uuuuuuu) il comma 6 dell’articolo 37 è abrogato;

vvvvvvv) al comma 9 dell’articolo 37 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *“Possono inoltre costituire voci di costo oggetto di compensazione 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 e le attività di valorizzazione del patrimonio storico del settore ferroviario, realizzati dal gestore su mandato della Regione.”*;

wwwwwww) il comma 10 dell’articolo 37 è sostituito dal seguente:

*“10. Il corrispettivo del contratto di servizio è soggetto ad adeguamento periodico in conformità alle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.”*;

xxxxxxx) al comma 11 dell’articolo 37 le parole: “dal regolamento sui canoni di cui all’articolo 38, comma 2, e” sono soppresse;

yyyyyyy) il comma 12 dell’articolo 37 è abrogato;

zzzzzzz) il comma 1 dell’articolo 38 è sostituito dal seguente:

*“1. La Regione individua in accordo con il gestore dell’infrastruttura ferroviaria i criteri di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di livello regionale, con priorità per i servizi di trasporto pubblico regionale oggetto dei contratti di servizio, nel rispetto della disciplina di settore.”*;

aaaaaaaa) dopo il comma 1 dell’articolo 38 è inserito il seguente:

*“1 bis. La capacità dell’infrastruttura ferroviaria regionale è strutturata secondo un catalogo di capacità, volto a ottimizzare la struttura geometrica della capacità suddivisa per tipologia di servizio. Il catalogo di capacità viene redatto dal gestore dell’infrastruttura ed approvato dalla Regione sulla base dei criteri di cui al comma 1, ed è utilizzato ai fini della redazione del progetto orario secondo quanto previsto dal prospetto informativo della rete.”*;

bbbbbbbb) al comma 2 dell’articolo 38 dopo le parole: “di canoni e di corrispettivi” sono inserite le seguenti: “, determinati nel rispetto della disciplina regolatoria vigente delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti” e il secondo periodo è soppresso;

ccccccc) il comma 3 dell’articolo 38 è abrogato;

ddddddd) al comma 3 dell’articolo 39 la parola: “definitivi” è soppressa;

eeeeeee) dopo il comma 4 dell’articolo 39 è inserito il seguente:

*“4 bis. 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’articolo 37.”*;

ffffff) il comma 4 dell’articolo 40 è sostituito dal seguente:

*“4. Sino alla regionalizzazione, le concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione pubblica, di durata non superiore a cinque anni, sono rilasciate dalle Autorità di bacino e dai comuni rivieraschi di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo, competenti per bacino, che introitano i relativi canoni ai sensi dell'articolo 52.”;*

gggggggg) al comma 8 dell'articolo 40 la parola: “merci” è sostituita dalla seguente: “cose”;

hhhhhhhh) al comma 1 dell'articolo 43 dopo le parole: “sistema tariffario” è inserita la seguente: “integrato”;

iiiiiiii) alla lettera a) del comma 1 dell'articolo 43 dopo le parole: “livelli tariffari” sono inserite le seguenti: “*da parte di ciascun ente competente, nel rispetto della vigente disciplina*” e le parole: “l'equilibrio economico- finanziario” sono sostituite dalle seguenti: “*all'equilibrio economico - finanziario*”;

jjjjjjjj) la lettera f) del comma 1 dell'articolo 43 è abrogata;

kkkkkkkk) alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 43 le parole: “compatibili con la Carta regionale dei servizi e” sono soppresse e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “*; in conformità agli standard tecnologici disciplinati dall'Unione europea*”;

llllllll) la rubrica dell'articolo 44 è sostituita dalla seguente: “*Sistema tariffario integrato regionale e bigliettazione interoperabile*”;

mmmmmmmm) il comma 1 dell'articolo 44 è sostituito dal seguente:  
*“1. In coerenza con i principi di cui all'articolo 43, la Giunta regionale, disciplina con regolamento, i criteri e le modalità di applicazione ai servizi di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), del sistema tariffario integrato regionale, caratterizzato dai seguenti elementi:*  
*a) l'adozione, ai sensi dell'articolo 7, comma 13, lettera c), di sistemi tariffari di bacino aventi caratteristiche uniformi sul territorio regionale, che prevedano integrazioni tariffarie obbligatorie;*  
*b) l'adozione di una tariffa regionale che consenta i collegamenti tra i bacini, salvi gli accordi di cui al comma 2;*  
*c) titoli di viaggio integrati che favoriscano l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto pubblico situati anche in bacini diversi.”;*

nnnnnnnn) dopo il comma 3 dell'articolo 44 sono inseriti i seguenti:  
*“3 bis. La Giunta regionale disciplina anche mediante direttive vincolanti e nel rispetto della normativa in materia di trattamento di 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 della Regione.*  
*3 ter. La Regione, anche per il tramite delle Agenzie per il trasporto pubblico locale, coordina lo sviluppo di sistemi di bigliettazione innovativi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c).*  
*3 quater. 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 il riparto degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio integrati regionali e locali.”;*

oooooooo) all'alinea del comma 4 dell'articolo 44 le parole: “previa consultazione della Conferenza regionale per il trasporto pubblico locale” sono soppresse;

pppppppp) la lettera d) del comma 4 dell'articolo 44 è abrogata;

qqqqqqqq) alla lettera e) del comma 4 dell'articolo 44 dopo le parole: "risorse regionali" sono inserite le seguenti: *"per l'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica o digitale e per servizi complementari"*;

rrrrrrrr) alla lettera h) del comma 4 dell'articolo 44 dopo le parole: "delle tariffe" sono inserite le seguenti: *"dei titoli di viaggio di competenza regionale"* e le parole: "anche a livello del singolo bacino, per i servizi di cui al comma 1, lettera a)" sono soppresse;

ssssssss) la lettera m) del comma 4 dell'articolo 44 è abrogata;

tttttttt) il comma 5 dell'articolo 44 è abrogato;

uuuuuuuu) all'alinea del comma 5 bis dell'articolo 44, dopo le parole: "Le Agenzie per il trasporto pubblico locale" sono inserite le seguenti: *" , i comuni di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), "*;

vvvvvvvv) la lettera a) del comma 5 bis dell'articolo 44 è sostituita dalla seguente:  
*"a) in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di competenza procedono all'aggiornamento delle tariffe degli stessi servizi secondo la disciplina nazionale vigente e sulla base delle deliberazioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, "*;

wwwwwww) alla lettera b) del comma 5 bis dell'articolo 44 le parole: "all'anno" sono sostituite dalle seguenti: *"al periodo"* e sono aggiunte, in fine, le parole: *" ; tale adeguamento si basa sul metodo previsto dalla disciplina vigente "*;

xxxxxxxx) il comma 5 ter dell'articolo 44 è sostituito dal seguente:  
*"5 ter. Fino alla completa attuazione del modello regionale di integrazione tariffaria per il sistema tariffario ferroviario regionale si applicano le seguenti disposizioni:*  
*a) i gestori dei servizi ferroviari di trasporto pubblico locale in Lombardia adottano condizioni di trasporto definite secondo i criteri stabiliti dalla Giunta regionale;*  
*b) i gestori, per il computo delle tariffe, utilizzano la tavola unificata delle polimetriche delle distanze tra stazioni, approvata dalla Regione con provvedimento del dirigente competente, indipendentemente dal fatto che le stazioni siano situate su singole linee o su linee diverse, ovvero collegate da itinerari diversamente gestiti;*  
*c) la tavola unificata delle polimetriche delle distanze individua tutte le relazioni a cui è applicata la tariffa ferroviaria regionale e determina le percorrenze alle quali applicare i livelli tariffari previsti;*  
*d) i gestori vendono titoli di viaggio per tutte le origini e destinazioni comprese tra le stazioni delle relazioni individuate ai sensi della lettera c) 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;*  
*e) gli introiti sono ripartiti in proporzione ai chilometri percorsi con ogni gestore sulla base delle polimetriche di cui alla lettera b). È fatta salva la facoltà per i gestori di stabilire, mediante accordi, una diversa ripartizione degli introiti di propria spettanza;*  
*f) le disposizioni del presente comma si applicano a tutti i titoli di viaggio obbligatori, come definiti dal regolamento regionale di cui al presente articolo;*  
*g) 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. "*;

yyyyyyyy) il comma 1 dell'articolo 45 è sostituito dal seguente:  
*"1. La Giunta regionale può individuare e disciplinare con provvedimenti le agevolazioni differenziandole in relazione alle categorie ed alle tipologie degli utenti, individuati come beneficiari delle medesime agevolazioni; tali agevolazioni possono essere definite sulla base di indicatori di situazione economica e familiare e concesse sotto forma di titoli di*

*viaggio che abilitano gratuità o riduzioni o sotto forma di buoni e contributi, per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale nel territorio regionale.”;*

zzzzzzzz) il comma 3 dell'articolo 45 è sostituito dal seguente:

*“3. Sulla base di specifici accordi stipulabili fra la Regione, i rappresentanti dei corpi delle forze dell'ordine e delle forze armate e delle aziende o loro associazioni al fine di garantire l'incremento della tutela del bene della sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori e del personale di bordo, gli ufficiali e gli agenti appartenenti ai corpi delle forze dell'ordine aventi la qualifica di polizia giudiziaria e funzioni di pubblica sicurezza, nonché gli appartenenti ai corpi delle forze armate con funzioni di pubblica sicurezza, possono circolare a condizioni agevolate sui mezzi di trasporto pubblico regionale e locale.”;*

aaaaaaaa) dopo il comma 1 dell'articolo 46 sono inseriti i seguenti:

*“1.1 L'utente che non ha convalidato il biglietto ordinario a data fissa, caricato su supporto elettronico ricaricabile impersonale o in formato cartaceo, è tenuto a regolarizzare la sua posizione corrispondendo al personale di bordo addetto alla controlleria una somma pari a euro cinque, al fine di consentire il completamento del suo itinerario di viaggio. Tale somma può essere aggiornata nell'ambito del provvedimento di adeguamento tariffario approvato dai soggetti competenti.*

*1.2 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, è tenuto a regolarizzare la sua posizione corrispondendo al personale di bordo addetto alla controlleria una somma pari a euro cinque, al fine di consentire il completamento del suo itinerario di viaggio. Tale somma può essere aggiornata nell'ambito del provvedimento di adeguamento tariffario approvato dai soggetti competenti.”;*

bbbbbbbbb) al comma 1 bis dell'articolo 46 dopo le parole: “della sanzione” sono inserite le seguenti: “di cui al comma 1”;

cccccccc) al comma 1 quater dell'articolo 46 dopo le parole: “r.r. 4/2014,” sono inserite le seguenti: “o che non rispettano la disciplina di cui all'articolo 44, comma 3 bis,”;

ddddddddd) il comma 1 septies dell'articolo 46 è sostituito dal seguente:

*“1 septies. Le aziende che svolgono servizi di trasporto con obbligo di servizio pubblico in ambito regionale e locale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 29, comma 4, del r.r. 4/2014 e dai successivi atti amministrativi, adottano un layout delle tessere di riconoscimento conforme agli standard regionali entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge regionale recante “Disposizioni per l'attuazione della programmazione economico finanziaria regionale, ai sensi dell'art. 9 ter della l.r. 31 marzo 1978, n. 34 (Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione) - Collegato 2024”. Le medesime aziende adottano 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. In caso di inutile decorso dei termini di cui al primo e al secondo periodo e nei casi di violazione delle disposizioni di cui all'articolo 16, comma 3, i competenti uffici della Giunta regionale applicano, nei confronti delle medesime aziende, una sanzione amministrativa pecuniaria, per ciascuna violazione contestata, 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.”;*

eeeeeeeee) al comma 1 octies dell'articolo 46 dopo le parole: “della violazione” sono inserite le seguenti: *“degli obblighi di cui al comma 1 septies primo e secondo periodo”* e le parole: *“all’adempimento dell’obbligo di cui al comma 1 septies”* sono sostituite dalle seguenti *“ad avvenuto adempimento”*;

fffffffff) il comma 2 dell'articolo 46 è sostituito dal seguente:

*“2. I beneficiari delle agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale devono possedere i requisiti previsti nei provvedimenti attuativi dell'articolo 45 alla data di presentazione della domanda di accesso all'agevolazione. L'agevolazione riconosciuta a seguito della domanda e i successivi rinnovi annuali sono rilasciati secondo le modalità stabilite nei suddetti provvedimenti attuativi. Salva l'eventuale responsabilità penale, i beneficiari delle agevolazioni regionali previste all'articolo 45 sono puniti con la sanzione pecuniaria da euro 500,00 ad euro 1.000,00 nel caso di accertamento del mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti nei provvedimenti di cui all'articolo 45.”;*

ggggggggg) al comma 5 dell'articolo 46 le parole: *“, in conformità allo schema di cui all'articolo 3, comma 1, lettera h),”* sono soppresse;

hhhhhhhhh) il comma 2 dell'articolo 48 è sostituito dal seguente:

*“2. I comuni rivieraschi del medesimo bacino lacuale, il cui perimetro è definito dalla Giunta regionale, esercitano in forma associata le funzioni di cui al comma 1 mediante la costituzione di apposita autorità di bacino lacuale cui possono aderire anche le province nel cui territorio ricade il bacino lacuale. La disposizione di cui al primo periodo non si applica ai comuni rivieraschi che dimostrino, con attestazione da trasmettere alla Autorità di bacino lacuale entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della legge recante “Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)”, 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.”;*

iiiiiii) al comma 3 dell'articolo 48 dopo le parole: *“di autonomia”* sono inserite le seguenti: *“patrimoniale,”*

jjjjjjjjj) il comma 5 dell'articolo 48 è sostituito dal seguente:

*“5. Entro il termine di centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge recante “Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)” l'Assemblea di ciascuna autorità del bacino lacuale, con deliberazione assunta dalla maggioranza assoluta dei componenti e con la maggioranza assoluta dei voti, adegua il proprio statuto, prevedendo la partecipazione obbligatoria di tutti i comuni rivieraschi. La delibera è trasmessa entro quindici giorni dalla sua approvazione a tutti i comuni rivieraschi per gli adempimenti di competenza da effettuare entro il termine perentorio di sessanta giorni. Decorso quindici giorni dal completamento degli adempimenti di cui al periodo precedente, lo statuto è trasmesso per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione con efficacia dal giorno successivo. Le successive modificazioni dello statuto sono adottate dall'assemblea, con deliberazione assunta dalla maggioranza assoluta dei componenti e a maggioranza assoluta dei voti, nel rispetto della procedura di approvazione di cui al presente comma. Le modifiche allo statuto sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.”;*

kkkkkkkkk) il comma 6 dell'articolo 48 è abrogato;

lllllllll) il comma 7 dell'articolo 48 è sostituito dal seguente:

*“7. I comuni che non si adeguano all'obbligo di associarsi sono tenuti a versare all'autorità del bacino lacuale di riferimento l'intero importo delle quote riscosse dei*

*canoni demaniali di spettanza regionale che l'autorità provvede a versare alla Regione. La disposizione di cui al precedente periodo 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."*

mmmmmmmmmm) il comma 8 dell'articolo 48 è sostituito dal seguente:

*"8. I comuni di cui al comma 2, secondo periodo, e le autorità realizzano, anche in qualità di stazione appaltante, gli interventi regionali di propria competenza programmati ai sensi dell'articolo 12. Prima di procedere alla realizzazione di tali interventi, i comuni di cui al primo periodo devono ottenere il preventivo parere da parte dell'autorità del bacino lacuale di riferimento.";*

nnnnnnnnnn) dopo il comma 8 dell'art. 48 è inserito il seguente:

*"8 bis. 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."*

oooooooooooo) il comma 1 dell'articolo 49 è sostituito dal seguente:

*"1. I comuni di cui all'art. 48, comma 2, secondo periodo, e le autorità di bacino lacuale riconosciute ai sensi dell'articolo 48 gestiscono i porti lacuali, 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. Nel caso in cui i comuni di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo, o le autorità di bacino lacuale decidano di gestire direttamente tali porti lacuali, possono essere esentati dal pagamento del canone, purché si impegnino, con oneri integralmente a loro carico, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti stessi e al rispetto delle direttive regionali in proposito. Con convenzione tra la Regione e i comuni di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo, o le autorità di bacino lacuale sono definiti i canoni d'uso dei posti barca riscossi dall'ente e modulati sulla base dei servizi effettivamente svolti. Gli introiti dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali. I comuni di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo, e le autorità di bacino lacuale possono affidare la gestione ad aziende da essi dipendenti nelle forme previste dalla normativa vigente in materia di ordinamento delle autonomie locali. Con convenzione sono regolati tutti i canoni concessori relativi a tali zone portuali. Sono fatte salve le convenzioni in corso alla data di entrata in vigore della legge recante "Revisione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)" tra la Regione e i singoli comuni fino alla loro scadenza.";*

pppppppppp) dopo l'articolo 49 è inserito il seguente:

*"Art. 49 bis*

*(Zone portuali dei Navigli Grande e Pavese)*

*1. I Comuni di Milano e Pavia gestiscono, rispettivamente l'area portuale del Naviglio Grande e l'area portuale del Naviglio Pavese e 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.*

*2. Nel caso in cui decidano di gestire direttamente tali aree portuali, non riversano alla 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.*

3. *Con convenzioni tra la Regione e i Comuni di Milano e Pavia sono regolati tutti i canoni concessori relativi alle zone portuali di cui al comma 1. Gli introiti dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali.*”;

qqqqqqqq) il terzo periodo del comma 1 dell’articolo 50 è soppresso;

rrrrrrrr) all’alinea del comma 1 dell’articolo 51 le parole: “la circolazione sulle vie navigabili attraverso” sono soppresse;

ssssssss) alla lettera a) del comma 1 dell’articolo 51 le parole: “per ogni via navigabile” sono sostituite dalle seguenti: “*di navigazione e di circolazione nautica*”;

tttttttt) la lettera f bis) del comma 1 dell’articolo 51 è abrogata;

uuuuuuuu) dopo la lettera f) bis del comma 1 dell’art. 51 è aggiunta la seguente: “*f ter) la definizione del piano degli ormeggi.*”;

vvvvvvvv) il comma 2 dell’articolo 51 è sostituito dal seguente:  
*“2. La Giunta regionale può promuovere e sottoscrivere convenzioni con lo Stato, le regioni, gli enti gestori del demanio della navigazione interna e altri organismi pubblici e privati al fine di assicurare lo sviluppo e la promozione della navigazione interna, disciplinando anche le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario.”;*

wwwwwww) il comma 1 dell’articolo 52 è sostituito dal seguente:  
*“1. I proventi delle concessioni di cui all'articolo 6, comma 4, lettere a) e b) sono destinati nella misura del 20 per cento ai comuni di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo e del 70 per cento alle autorità di bacino lacuale per l'esercizio delle funzioni conferite. La percentuale rimanente è versata alla Regione ed è destinata al finanziamento degli interventi individuati nella programmazione degli interventi regionali sul demanio lacuale.”;*

xxxxxxx) dopo il comma 1 dell’articolo 52 è inserito il seguente:  
*“1 bis. I comuni non saranno beneficiari delle risorse della programmazione di interventi di cui al comma 1, secondo periodo, fino all'adempimento con delibera di consiglio comunale, dell'obbligo di adesione alle autorità di bacino, fatti salvi i comuni di cui all'art. 48, comma 2, secondo periodo.”;*

yyyyyyyy) al primo periodo del comma 2 dell’articolo 52 le parole: “non associati” sono sostituite dalle seguenti: “*di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo*” e al secondo periodo del medesimo comma le parole “i comuni non associati” sono sostituite dalle seguenti: “*gli stessi comuni*”;

zzzzzzzz) dopo l’articolo 52 è inserito il seguente:  
*“Art. 52 bis (Idrosuperfici occasionali)*  
*1. Gli idrovolanti o gli elicotteri muniti di galleggianti possono decollare o atterrare su idrosuperfici occasionali, ai sensi della normativa nazionale vigente.*  
*2. 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.”;*

aaaaaaaa) al primo periodo del comma 1 dell’articolo 57 le parole: “dal personale di vigilanza degli” sono sostituite dalla seguente: “*dagli*” e dopo le parole: “gestione del demanio” sono inserite le seguenti: “*della navigazione interna, ivi incluse le Autorità di bacino di cui all'articolo 48, anche avvalendosi di soggetti competenti in materia di sicurezza della navigazione nelle acque interne*”;

bbbbbbbbb) dopo il comma 1 dell’articolo 57 sono inseriti i seguenti:  
*“1 bis. 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'articolo 48, per sostenere 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.*

*1 ter. 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.”;*

ccccccccc) l'articolo 58 è sostituito dal seguente:

*“Art. 58*

*(Autorità competente in materia di demanio lacuale sul lago di Garda)*

*1. Le funzioni di cui agli articoli da 96 a 121 della l.r. 11/2009 sono svolte dalla competente autorità di bacino.”;*

dddddddddd) al comma 1 dell'articolo 59 bis dopo le parole: “dall'articolo 49” è inserita la seguente: “bis”;

eeeeeeeeeee) la rubrica dell'articolo 60 è sostituita dalla seguente:

*“Art. 60 (Adempimenti delle Agenzie per il trasporto pubblico locale)”;*

fffffffffff) i commi 1, 2 e 3 dell'art. 60 sono abrogati;

ggggggggggg) al comma 6 dell'articolo 60 le parole: “dai commi 1, 1 bis, 3 e” sono sostituite dalle seguenti: “dal comma”;

hhhhhhhhhhh) il comma 6 bis dell'articolo 60 è abrogato;

iiiiiiiiiii) il terzo, il quarto e il quinto periodo del comma 7 dell'articolo 60 sono soppressi;

jjjjjjjjjjj) l'articolo 63 è abrogato;

kkkkkkkkkkk) al comma 1 dell'articolo 64 le parole: “salvo quanto previsto dal presente articolo” sono sostituite dalle seguenti: “fatte salve le disposizioni di cui agli articoli da 92 a 121”;

lllllllllll) i commi dal 2 al 7 dell'articolo 64 sono abrogati;

mmmmmmmmmm) il comma 1 dell'articolo 65 è abrogato;

nnnnnnnnnnn) il comma 3 dell'articolo 65 è sostituito dal seguente:

*“3. 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.”;*

ooooooooooo) il comma 4 dell'articolo 65 è abrogato;

ppppppppppp) dopo il comma 6 bis dell'art. 65 sono inseriti i seguenti:

*“6 ter. Sino all'entrata in vigore della disciplina della circolazione nautica nelle acque interne di cui al comma 1, lett. a) dell'articolo 51 resta in vigore l'OPGR n. 58600 del 3 luglio 1997, così come modificata dall'OPGR 7 agosto 2009, n. 1.*

*“6 quater. Fino alla data di efficacia dei provvedimenti di cui all'articolo 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).*

*6 quinquies. Nelle more del completamento del trasferimento alle Autorità di bacino e ai comuni rivieraschi di cui all'articolo 48, comma 2, secondo periodo delle funzioni relative al rilascio delle concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione di*

*cui all'articolo 40, comma 4, e comunque non oltre il 31 dicembre 2025, gli uffici regionali continuano a provvedere all'esercizio delle relative funzioni.”.*  
qqqqqqqqqq) l'art. 66 è abrogato;

Art. 2  
(Norma finanziaria)

1. Alle spese per l'informazione all'utenza derivanti dall'art. 16 comma 2, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 3.000.000,00 per l'esercizio 2025, euro 3.500.000,00 per l'esercizio 2026 e 1.500.000,00 euro per l'esercizio 2027 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 2 "Trasporto pubblico locale- titolo 2 "Spese in conto capitale" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
2. Alle spese per l'assegnazione di 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 di cui all'art. 17, comma 5 bis, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 5.000.000 per le annualità 2025 e 2026, si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 02 "Trasporto pubblico locale"-titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
3. Alle spese per gli interventi di manutenzione straordinaria degli impianti a fune con obblighi di servizio pubblico, di cui all'art. 19 comma 5, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 1.958.952,07 sull'annualità 2025, euro 3.149.248,00 sull'annualità 2026, euro 4.400.000,00 sull'annualità 2027, si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 2 "Trasporto pubblico locale"-titolo 2 "Spese in conto capitale" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
4. Alle spese per gli interventi di riqualificazione delle fermate del TPL, di cui all'art. 19 comma 5, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 6.000.000,00 sull'annualità 2025, euro 12.800.000,00 sull'annualità 2026, euro 10.000.000,00 sull'annualità 2027, euro 38.300.000,00 sull'annualità 2028, euro 39.000.000,00 sull'annualità 2029 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 2 "Trasporto pubblico locale" - titolo 2 "Spese in conto capitale" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
5. Alle spese correnti per l'affidamento dei servizi ferroviari eserciti con modalità automobilistica in forma continuativa di cui all'art. 33 comma 1) bis, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 306.799,00 sull'annualità 2025, euro 5.855.850,00 sull'annualità 2027, euro 10.273.336,70 per ciascuna annualità dal 2028 al 2033 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 1 "Trasporto ferroviario" titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
6. Alle minori entrate derivanti dall'attuazione dell'art. 40, comma 4, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 10.710,00 annui fino a cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge si provvede con la corrispondente riduzione per importi ed esercizi finanziari della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 3 "Trasporto per

vie d'acqua" dello stato di previsione delle spese del bilancio delle spese del bilancio 2025-2027 e successivi.

7. Alle spese correnti relative ai sistemi di bigliettazione innovativi, di cui all'art.44 comma 3 ter, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 1.300.000,00 sull'annualità 2026, euro 1.950.000,00 sull'annualità 2027, euro 3.300.000,00 per ciascuna annualità dal 2028 al 2030 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 2 "Trasporto pubblico locale" titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
8. Alle spese in conto capitale relative ai sistemi di bigliettazione innovativi, di cui all'art.44 comma 3 ter, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 3.000.000,00 sull'annualità 2025, euro 1.500.000,00 sull'annualità 2026, euro 5.000.000,00 sull'annualità 2027, euro 4.000.000,00 sull'annualità 2028, euro 1.500.000,00 sull'annualità 2029 ed euro 1.000.000,00 sull'annualità 2030 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 2 "Trasporto pubblico locale" e programma 5 "Viabilità e infrastrutture stradali". titolo 2 "Spese in conto capitale" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
9. Alle spese correnti per l'effettuazione di indagini relative alle modalità di utilizzo da parte degli utenti dei titoli di viaggio integrati regionali e locali, di cui all'art. 44 comma 3 quater, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 122.000,00 sull'annualità 2025 ed euro 85.400,00 sull'annualità 2026 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 1 "Trasporto ferroviario" e programma 2 "Trasporto pubblico locale" titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
10. Alle spese correnti per gli accordi tra Regione Lombardia e le FF.OO./FF.AA. di cui all'art. 45, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 3.050.000,00 sull'annualità 2025 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 1 "Trasporto ferroviario" e programma 2 "Trasporto pubblico locale" titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027. Per gli esercizi successivi al 2025 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.
11. Alle spese correnti per le convenzioni tra Regione Lombardia e gli enti gestori del demanio della navigazione interna per i servizi di vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde di cui all'art. 57, come modificato dalla presente legge, quantificate in euro 700.000,00 sull'annualità 2025, euro 157.011,09 sull'annualità 2026 ed euro 227.500,00 sull'annualità 2027 si provvede con le risorse disponibili alla Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 1 "Trasporto ferroviario" e programma 2 "Trasporto pubblico locale" del bilancio regionale 2025-2027. " titolo 1 "Spese correnti" dello stato di previsione delle spese del bilancio 2025-2027.
12. All'attuazione del Titolo III, IV e VI della l.r. n. 6/2012 come modificata dalla presente legge concorrono, altresì, le risorse vincolate provenienti dallo Stato, dall'Unione Europea e da altri soggetti pubblici e privati, previste nel bilancio regionale per le medesime finalità.
13. Per le spese di cui ai commi 1, 3, e 11 per gli esercizi successivi al 2027 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

14. Per le spese di cui al comma 2 e 9 per gli esercizi successivi al 2026 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.
15. Per le spese di cui al comma 4 per gli esercizi successivi al 2029 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.
16. Per gli esercizi successivi al 2033 alle spese di cui al precedente comma 5 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.
17. Per gli esercizi successivi al 2030 alle spese di cui ai commi 7 e 8 si provvede con la legge annuale di approvazione del bilancio dei singoli esercizi finanziari.

SCHEDA PER COPERTURA FINANZIARIA PDL " REVISIONE DELLA L.R. N. 6/2012 “DISCIPLINA DEL SETTORE DEI TRASPORTI”

(1)	(2)	(3)	(4)	5 (A) QUANTIFICAZIONE SPESA				6 (B) COPERTURA FINANZIARIA			
INTERVENTO	Riferimento PDL art... comma ...	SPESA ex art. 22 lr 34/1978)	Natura spesa CORRENTE / CONTO CAPITALE- Titolo	MISSIONE - PROGRAMMA* MACROAGGREGATO - CAPITOLO	IMPORTO 2025	IMPORTO 2026	IMPORTO 2027	MISSIONE - PROGRAMMA* MACROAGGREGATO - CAPITOLO	IMPORTO 2025	IMPORTO 2026	IMPORTO 2027
Condivisione di dati tra Regione Lombardia e le Agenzie per il trasporto pubblico locale	Art. 16 comma 2		Capitale Titolo II	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.15589	1.200.000,00	800.000,00	-	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.15589	1.200.000,00	800.000,00	-
				Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.15590	1.260.000,00	1.890.000,00	1.050.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.15590	1.260.000,00	1.890.000,00	1.050.000,00
				Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.16614	540.000,00	810.000,00	450.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.16614	540.000,00	810.000,00	450.000,00
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.	Art. 17 comma 5bis		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.02.104.14560	5.000.000,00 (*)	5.000.000,00	-	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti Capitolo 10.02.104.14560	5.000.000,00 (*)	5.000.000,00	-
Interventi di manutenzione straordinaria degli impianti a fune con obblighi di servizio pubblico	Art. 19 comma 5		Capitale Titolo II	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.10391	1.958.952,07 (**)	3.149.248,27	4.400.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.10391	1.958.952,07 (**)	3.149.248,27	4.400.000,00
Interventi relativi alle fermate del TPL	Art. 19 comma 5		Capitale Titolo II	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.7209	6.000.000,00	12.800.000,00	10.000.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” [2.03.01.02] Contributi agli investimenti a Amministrazioni Locali  Capitolo 10.02.203.7209	6.000.000,00	12.800.000,00	10.000.000,00
Affidamento dei servizi ferroviari eserciti con modalità automobilistica in forma continuativa	Art. 33 comma 1)bis		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 01 “Trasporto ferroviario” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi  Capitolo 10.01.103.16901	306.799,41	-	5.270.265,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 01 “Trasporto ferroviario” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi  Capitolo 10.01.103.16901	306.799,41	-	5.270.265,00
				Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 01 “Trasporto ferroviario” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi  Capitolo 10.01.103.16902	-	-	585.585,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 01 “Trasporto ferroviario” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi  Capitolo 10.01.103.16902	-	-	585.585,00
Sviluppo di sistemi di bigliettazione innovativi	Art. 44 comma 3)ter		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi  Capitolo 10.02.103.16903	-	1.300.000,00	1.950.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi Capitolo 10.02.103.16903	-	1.300.000,00	1.950.000,00
Sviluppo di sistemi di bigliettazione innovativi	Art. 44 comma 3)ter		Capitale Titolo II	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [2.02] Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni  Capitolo 10.02.202.16904	3.000.000,00	1.500.000,00	5.000.000,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [2.02] Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni Capitolo 10.02.202.16904	3.000.000,00	1.500.000,00	5.000.000,00
Effettuazione di indagini relative alle modalità di utilizzo dei titoli di viaggio integrati regionali e locali	Art. 44 comma 3)quater		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.02.104.8020	122.000,00 (***)	85.400,00 (***)	-	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.02.104.8020	122.000,00 (***)	85.400,00 (***)	-

Accordi stipulabili fra Regione i rappresentanti dei corpi delle forze dell'ordine e delle forze armate e delle aziende o loro associazioni, nonché gli appartenenti ai corpi delle Forze armate con funzioni di pubblica sicurezza	Art. 45 comma 3		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.02.104.8021	1.975.140,80 (****)	-	-	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.02.104.8021	1.975.140,80 (****)	-	-
			Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi Capitolo 10.02.103.8672	1.074.859,20 (*****)	-	-	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 02 “Trasporto pubblico locale” Macroaggregato [1.03] Acquisto di beni e servizi Capitolo 10.02.103.8672	1.074.859,20 (*****)	-	-
Convenzioni con gli enti gestori del demanio della navigazione interna per sostenere 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	Art. 57 comma 1 bis		Corrente Titolo I	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 03 “Trasporto per vie d'acqua” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.03.104.533	700.000,00 (*****)	157.011,09 (*****)	227.500,00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Programma 03 “Trasporto per vie d'acqua” Macroaggregato [1.04] Trasferimenti correnti  Capitolo 10.03.104.533	700.000,00 (*****)	157.011,09 (*****)	227.500,00

**NOTA:** per la Giunta oltre a missione/programma occorre, ove possibile quando la norma ha già indicazioni specifiche, anche l'indicazione del macroaggregato e capitolo/i, sia già esistente sia di nuova istituzione

- Art. 17 c. 5bis
- Art. 19 c. 5
- Art. 44 c. 3)quater
- Art. 45 c. 3
- Art. 45 c. 3
- Art. 57 c. 1 bis
- \* risorse già impegnate per le stesse finalità (Capitolo 10.02.104.14560)
- \*\* di cui 1.177.241,32€ già impegnati per le stesse finalità (Capitolo 10.02.203.10391)
- \*\*\* risorse già impegnate per le stesse finalità (Capitolo 10.02.104.8020)
- \*\*\*\* di cui 987.570,40€ già impegnati per le stesse finalità (Capitolo 10.02.104.8021)
- \*\*\*\*\* di cui 537.429,60€ già impegnati per le stesse finalità (Capitolo 10.02.103.8672)
- \*\*\*\*\* di cui 232.000,00€ già impegnati nel 2025 e 18.274,00€ nel 2026 per le stesse finalità (Capitolo 10.03.104.533)

(1)	(2)	(3)	(4)	5 (A) QUANTIFICAZIONE ENTRATA				6 (B) COPERTURA FINANZIARIA*			
<Descrizione Intervento>	ENTRATA - RICORRENT E/NON RICORRENT E	<RiferimentN ormativo>pdI	Corrente/Capital e-	titolo/Tipolgia Descrizione tit.tipologia.categoria cap Oggetto Capitolo	<importo 2025>	<importo 2026>	<importo 2027>	MISSIONE - PROGRAMMA* MACROAGGREGATO - CAPITOLO	IMPORTO 2025	IMPORTO 2026	IMPORTO 2027
Concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione pubblica rilasciate per una durata fino a cinque anni dalle Autorità di Bacino e dai Comuni rivieraschi	Non ricorrente	Art. 40 c. 4	corrente	Titolo [3] Entrate extratributarie, Tipologia [3.0100] Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni, Cap. 3.0100.03.5981 "Introiti derivanti dal riversamento alla regione dei canoni di concessione del demanio lacuale"	-	- 10.710,00	- 10.710,00	Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 3 "Trasporto per vie d'acqua" [2.02] Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni 10.03.202.10219	-	- 10.710,00	- 10.710,00
Quota dei proventi delle concessioni di cui all'articolo 6, comma 4, lettere a) e b) destinati a RL	Ricorrente	Art. 52, comma 1	corrente	Titolo [3] Entrate extratributarie, Tipologia [3.0100] Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni, Cap. 3.0100.03.5981 "Introiti derivanti dal riversamento alla regione dei canoni di concessione del demanio lacuale"	-	- 372.527,00	- 372.527,00	Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 3 "Trasporto per vie d'acqua" [2.03] Contributi agli investimenti 10.03.203.000535	-	- 234.692,00	- 234.692,00
								Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 3 "Trasporto per vie d'acqua" [2.02] Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni 10.03.202.10219	-	- 137.835,00	- 137.835,00

**Spese pluriennali che travalichino il triennio**

Missioni/Programmi/Titolo	Descrizione capitolo spesa	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 02 "Trasporto pubblico locale" [2] Spese in conto capitale	10.02.103.16903	3.300.000,00	3.300.000,00	3.300.000,00	0	0	0					
Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 02 "Trasporto pubblico locale" [2] Spese in conto capitale	10.02.202.16904	4.000.000,00	1.500.000,00	1.000.000,00	0	0	0					
Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 02 "Trasporto pubblico locale" [2] Spese in conto capitale	10.02.203.7209	38.300.000,00	39.000.000,00	0	0	0	0					
Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 01 "Trasporto ferroviario" [1] Spese correnti	10.01.103.16901	9.121.663,99	9.121.663,99	9.201.965,36	9.201.965,36	9.201.965,36	9.201.965,36					
Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" Programma 01 "Trasporto ferroviario" [1] Spese correnti	10.01.103.16902	1.151.672,71	1.151.672,71	1.071.371,34	1.071.371,34	1.071.371,34	1.071.371,34					

2039	2040	2041	2042	2043	ANNO TERMINALE 2043