

Page 1

Legge Regionale Lombardia n. 1/2002

INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL  
TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Approvata nella seduta del 18 dicembre 2001

TITOLO I

FINALITA'

Art. 1

(Finalità)

1.00

La Regione Lombardia incentiva la riorganizzazione e lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale promuovendo:

a) a) l'integrazione ed il coordinamento tra i diversi modi di trasporto e tra sistemi tariffari anche con l'adozione di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, con l'obiettivo di:

1) ottimizzare i tempi complessivi di viaggio e recuperare competitività rispetto al mezzo privato;

2) introdurre documenti unici di viaggio utilizzabili sui diversi vettori di trasporto pubblico regionale e locale;

3) rilevare i dati di origine e destinazione nonché di frequenza dell'utenza per la programmazione dei servizi e per il riparto degli introiti tariffari tra i diversi vettori;

4) individuare tariffe omogenee nelle aree urbane rispetto alla quantità di servizio erogata;

b) b) l'utilizzo di tecnologie innovative, in particolare per lo sviluppo della mobilità negli ambiti a domanda diffusa o debole;

c) c) il miglioramento della mobilità e della sostenibilità ambientale nelle aree urbane, caratterizzate da elevati livelli di congestione e di inquinamento;

d) d) lo sviluppo delle aree di interscambio tra i diversi modi di trasporto mediante interventi di riqualificazione e di nuova infrastrutturazione delle stazioni ferroviarie e delle linee metropolitane urbane ed extraurbane;

e) e) l'individuazione di criteri di politica tariffaria in funzione del miglioramento del servizio erogato;

f) f)

l'incremento quantitativo e qualitativo dei servizi ferroviari, anche attraverso

l'ammodernamento e l'acquisto di nuovo materiale rotabile;

g) g) l'adeguamento e lo sviluppo dell'informazione rivolta agli utenti e della comunicazione di carattere istituzionale relativa ai servizi di trasporto pubblico locale;

h) h) la tutela dell'utenza del trasporto pubblico locale;

i) i)

l'utilizzo di mezzi di trasporto a basse emissioni in atmosfera, alimentati a gasolio ecologico, nonché con carburanti alternativi al gasolio, ovvero di autobus elettrici a nulle emissioni in atmosfera.

2. Nell'ambito della programmazione del trasporto pubblico regionale, la Giunta regionale, sentite la competente commissione consiliare, le Ferrovie Nord Milano e le Ferrovie dello Stato, approva il "Piano di sviluppo del servizio ferroviario regionale", che definisce le strategie di intervento della Regione, indicando le azioni prioritarie per il conseguimento di specifici obiettivi di miglioramento e di sviluppo.

(Integrazione modale e qualità dei servizi)

1. Per il perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 1, lettere a) e d), la Giunta regionale, tenuto conto della programmazione degli enti locali e sentita la commissione consiliare competente, individua, nell'ambito della programmazione del trasporto pubblico regionale, le stazioni e le principali aree di interscambio, sulla base di criteri di tipo trasportistico e territoriale.

2. La Giunta regionale, con riferimento alle stazioni ed alle aree individuate al comma 1, definisce le priorità di intervento, nonché i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario e della quota di cofinanziamento a carico della Regione, entro il limite del cinquanta per cento della spesa prevista.

3. Per la riqualificazione delle stazioni e la realizzazione delle aree di interscambio individuate, la Giunta regionale è autorizzata a promuovere la stipulazione di appositi accordi con gli enti pubblici, i gestori delle aree interessate, le aziende di trasporto pubblico e i soggetti proprietari. Qualora gli interventi comportino varianti agli strumenti urbanistici comunali, la Giunta regionale promuove accordi di programma disciplinati dalla legge regionale 15 maggio 1993, n. 14 (Disciplina delle procedure per gli accordi di programma) e dall'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali).

4.00

Nell'ambito degli accordi promossi ai sensi del comma 3, la Giunta regionale è altresì autorizzata a promuovere l'acquisto ovvero il riutilizzo da parte degli enti locali interessati di aree del territorio regionale già sedi di linee ferroviarie oggi dismesse, ovvero di immobili di pertinenza ferroviaria non più utilizzati.

5. Negli accordi di cui ai commi 3 e 4 sono definiti i tempi e le modalità di intervento, nonché le competenze e gli oneri a carico di ciascun soggetto sottoscrittore.

6. Per il raggiungimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera f), la Giunta regionale, nell'ambito del Piano di sviluppo del servizio ferroviario regionale, elabora un programma per il rinnovo e l'ammodernamento del materiale rotabile utilizzato dalle aziende ferroviarie operanti sul territorio regionale e destinato alla produzione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale.

7. La Giunta regionale, in relazione al programma di cui al comma 6, definisce i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario.

(Sviluppo della mobilità nelle aree urbane)

1. Per il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), la Regione sostiene finanziariamente i seguenti interventi:

a) a)

la redazione dei Piani urbani della mobilità (PUM), nonché la redazione o l'aggiornamento dei Piani urbani del traffico (PUT) e di piani del traffico di scala intercomunale da parte dei comuni individuati dalla Giunta regionale e l'esecuzione dei relativi provvedimenti di attuazione concernenti, in particolare, la realizzazione di percorsi preferenziali e di corsie protette;

b) b) la realizzazione di progetti concernenti la costituzione di strutture di supporto ai responsabili della mobilità individuati da parte delle imprese e degli enti, che non siano già obbligatorie in base alla vigente normativa;

c) c) l'organizzazione di iniziative e gli studi di fattibilità concernenti progetti finalizzati alla riorganizzazione degli orari dei pubblici servizi, per concorrere alla riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane nelle ore di punta, con particolare riferimento ai plessi scolastici, ospedalieri ed agli uffici pubblici;

d) d) gli studi di fattibilità finalizzati alla realizzazione di infrastrutture per il trasporto a guida vincolata alternative alle reti convenzionali su gomma, che garantiscano migliore

funzionalità del servizio e sostenibilità ambientale.

2. I comuni e le province verificano la coerenza degli interventi previsti nei PUM, nei PUT e nei piani provinciali di bacino della mobilità e dei trasporti con i contenuti dei rispettivi strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

3. La Giunta regionale definisce i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario e della quota di cofinanziamento relativo agli interventi di cui al comma 1.

#### Art. 4

(Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico locale)

1. La Regione assegna alle province ed ai comuni capoluogo di provincia le risorse finanziarie volte a sostenere gli investimenti di rinnovo del materiale rotabile e di miglioramento delle strutture funzionali al servizio per la riqualificazione del trasporto pubblico locale, con particolare riguardo a quelle previste dalla legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti) ed alle relative leggi di finanziamento.

2. Con apposito accordo da stipularsi tra la Regione, le province ed i comuni capoluogo di provincia, sono definiti, in particolare, i vincoli di destinazione e di inalienabilità, i criteri, i tempi e le modalità di assegnazione e di liquidazione dei contributi, anche sulla base degli interventi individuati nell'ambito dei programmi triennali dei servizi di rispettiva competenza, nonché con riferimento allo stato di attuazione da parte dei medesimi enti della riforma del trasporto pubblico locale.

3. Il comma 6 dell'articolo 31 della legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22 (Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia) e successive modificazioni ed integrazioni è abrogato. Rimangono salvi i procedimenti avviati in attuazione della deliberazione del Consiglio regionale n. VI/1347 del 12 ottobre 1999, concernente la determinazione delle categorie degli interventi da

#### Page 4

finanziare a sostegno degli investimenti nel trasporto pubblico locale, pendenti all'entrata in vigore della presente legge. Gli atti amministrativi finanziari già assunti a norma dell'articolo 31, comma 6, della l.r. 22/1998 continuano a produrre effetti con particolare riferimento agli obblighi ed alle sanzioni per le inosservanze, da parte dei beneficiari, dei vincoli di destinazione e di inalienabilità.

4. La Regione promuove, mediante la stipulazione di apposito accordo con gli enti locali, il rinnovo ed il potenziamento del materiale metrotranviario e degli impianti tecnologici delle linee metropolitane e tramviarie, nonché lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie innovative di rilevazione e bigliettazione.

#### Art. 5

(Incentivi per servizi innovativi)

1. Per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità, in particolare negli ambiti a domanda diffusa e nelle aree o relazioni a domanda debole, la Regione, sentiti le province ed i comuni capoluogo di provincia, promuove forme di sperimentazione di servizi non convenzionali, anche mediante l'introduzione di tecnologie innovative, compreso l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale.

2. Per il miglioramento della mobilità e della sostenibilità ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di congestione e di inquinamento, la Regione promuove, altresì, l'uso collettivo delle autovetture e favorisce forme di multiproprietà e di noleggio delle autovetture destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti.

3. La Giunta regionale definisce i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario e della quota di cofinanziamento relativo agli interventi di cui ai commi 1 e 2. Nella assegnazione del sostegno finanziario relativo agli interventi di cui al comma 2 sono favorite le iniziative promosse da associazioni ONLUS.

#### Page 5

### TITOLO III

### SISTEMA TARIFFARIO REGIONALE

#### Art. 6

(Principi generali)

1. Le norme del presente titolo si applicano ai servizi di trasporto pubblico classificati all'articolo 2 della l.r. 22/1998.

2. Nell'ambito della riforma del trasporto pubblico regionale e della riorganizzazione del sistema tariffario vigente, la Regione garantisce l'osservanza dei seguenti principi generali:

- a) a) l'adeguamento delle tariffe al livello ed alla qualità del servizio di trasporto pubblico erogato, anche con riferimento all'estensione della rete, mediante l'elaborazione di modelli tariffari volti a riequilibrare il prelievo tariffario, nonché l'attuale rapporto tra ricavi e costi, tenendo altresì conto delle variazioni del costo della vita e del livello di efficienza e di efficacia dei servizi e dell'obiettivo dell'aumento dell'utenza;
- b) b) l'integrazione dei sistemi tariffari, con l'obiettivo di incentivare il coordinamento tra i diversi modi e gestori di trasporto pubblico;
- c) c) la semplificazione dei sistemi tariffari nei confronti degli utenti, anche attraverso la promozione di specifici modelli tariffari e di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi per favorire il processo di utilizzo integrato dei servizi;
- d) d) la promozione di livelli tariffari variabili in relazione al tipo di fascia oraria, alla frequenza ed alla continuità d'uso del servizio di trasporto pubblico locale, anche mediante l'utilizzo di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi.

3. La Giunta regionale, in considerazione della valenza strategica di servizio pubblico dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi nei processi d'integrazione tariffaria e nell'ambito delle attività di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, coordina la realizzazione dei medesimi sistemi. La Giunta regionale, a tutela dell'utenza, dell'equità e della trasparenza delle regole che governano il mercato e tenuto conto dei progetti dei sistemi di bigliettazione già avviati, individua in particolare:

- a) a) i criteri per la gestione dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi all'interno dei sistemi tariffari locali e delle relative integrazioni, anche mediante la costituzione di un organismo di regolazione e di governo delle politiche tariffarie cui partecipano i rappresentanti dei soggetti gestori di trasporto pubblico locale;
- b) b) le modalità d'accesso dei vettori operanti nel servizio ai rispettivi sistemi;
- c) c) i criteri incentivanti per le aree e i soggetti che li sperimentano e li adottano;
- d) d) i vincoli e le prescrizioni cui ottemperare per garantire la compatibilità degli stessi sistemi su scala regionale;
- e) e) la quota di finanziamento regionale a sostegno della loro implementazione.

Page 6

Art. 7

(Sistemi tariffari)

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale, sentita la consulta della mobilità e dei trasporti di cui all'articolo 8, comma 2, della l.r. 22/1998, disciplina con regolamento i criteri e le modalità di applicazione dei seguenti modelli tariffari:

- a) a) modello lineare applicabile a livello locale e regionale, elaborato sulla base di una tariffa calcolata sull'intero percorso, suddiviso in classi di distanza. A tale modello si applica la tariffa unica di riferimento determinata dalla Regione;
- b) b) modello a zone, applicabile a livello locale, che prevede forme di integrazione tra servizi di trasporto pubblico interurbani, di area urbana e comunali. Gli enti locali individuano in modo autonomo le zone e definiscono le proprie tariffe in base ai valori di riferimento individuati dalla Regione nel regolamento e tenendo conto dei valori storici delle tariffe e dei ricavi tariffari.

2. L'ente locale risponde della copertura degli eventuali minori introiti conseguenti alla mancata ottemperanza a quanto prescritto al comma 1, lettera b). Le province e i comuni, in particolare quelli situati in area a domanda debole, per fini sociali e per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico di trasporto, possono stabilire riduzioni tariffarie di concerto con la Regione e, con quest'ultima, concorrono alla copertura dei mancati introiti tariffari.

3. Nel regolamento di cui al comma 1 sono altresì disciplinati:

- a) a) in relazione al modello lineare interprovinciale, la definizione delle classi chilometriche uniche, valide sia per i servizi ferroviari che per i servizi automobilistici ed i relativi livelli

- tariffari, nonché i criteri per l'adozione del modello nelle realtà locali;
- b) b) in relazione al modello a zone, i criteri per la definizione delle stesse e gli intervalli tariffari di riferimento;
- c) c) i criteri per la gestione dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi e per l'integrazione tariffaria, con particolare riferimento al riparto dei ricavi da traffico tra i diversi gestori, nel rispetto dei principi di trasparenza ed equità;
- d) d) i livelli tariffari relativi ai servizi su impianti a fune ammessi a sovvenzione di esercizio e ai servizi non convenzionali. Con le medesime modalità sono regolati i livelli tariffari per i servizi di navigazione di linea, nonché le agevolazioni tariffarie per i cittadini residenti nei comuni prospicienti i bacini idrografici interessati, tenendo conto delle specificità delle singole realtà locali;
- e) e) i documenti di viaggio e la loro tipologia;
- f) f) i titoli di gratuità e le agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 8, nonché gli ambiti territoriali di validità;
- g) g) le modalità, i criteri per l'adeguamento dei livelli tariffari e la relativa decorrenza. L'adeguamento è definito sulla base di un modello le cui variabili di riferimento sono l'indice del costo della vita e gli indicatori di efficienza e di efficacia dei servizi.

4. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale, per favorire l'equilibrio economico-finanziario del trasporto pubblico e realizzare il processo di liberalizzazione e di integrazione tariffaria, tenuto conto altresì della dinamica inflattiva dall'ultimo adeguamento del 1998, dispone l'adeguamento dei livelli tariffari degli autoservizi pubblici di linea di cui alla legge regionale 11 settembre 1989, n. 44 (Nuovo sistema tariffario dei servizi pubblici locali di trasporto) e successive modificazioni ed integrazioni e dei relativi provvedimenti attuativi, nella misura media del 6,7%, nonché l'adeguamento dei livelli tariffari dei servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4,

Page 7

comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59) e successive modificazioni ed integrazioni.

5. La quota di adeguamento tariffario applicato ai servizi ferroviari, di cui al comma 4, deve garantire la riduzione di almeno un quarto delle differenze esistenti tra i livelli tariffari dei servizi ferroviari e di quelli degli autoservizi pubblici di linea in modo da consentire il graduale allineamento delle tariffe. In sede di revisione dei contratti di servizio per gli anni 2002 e 2003 tra la Regione e le aziende esercenti i servizi ferroviari regionali, sono definite apposite disposizioni per l'impiego da parte delle aziende ferroviarie dei maggiori introiti derivanti dall'adeguamento tariffario di cui al presente comma, da destinare al miglioramento quantitativo e qualitativo dei servizi offerti all'utenza.

6. Con il provvedimento di cui al comma 4, la Giunta regionale modifica le classi chilometriche tariffarie relative agli autoservizi pubblici di linea, definite nelle tabelle "A" e "A1" allegata alla deliberazione della Giunta regionale 29 giugno 1998, n. 37118 (Adeguamento tariffario dei servizi pubblici ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale 11 settembre 1989, n. 44), determinandone l'ampiezza come di seguito riportato:

- a) a) fasce di cinque chilometri sino al quarantesimo chilometro;
- b) b) fasce di dieci chilometri sino al centesimo chilometro;
- c) c) fasce di venti chilometri per distanze superiori.

7. La Giunta regionale adotta le classi chilometriche dei servizi automobilistici di cui al comma 6 anche per i servizi ferroviari regionali.

Art. 8

(Agevolazioni tariffarie)

1. Le tessere di libera circolazione che cessano di validità al 31 dicembre 2001 sono prorogate sino alla data indicata nel regolamento di cui all'articolo 7, comma 1. A decorrere dalla data indicata nel regolamento, hanno diritto di usufruire di agevolazioni tariffarie sui servizi di trasporto pubblico di linea, intese come forme di riduzione sugli abbonamenti mensili e annuali ordinari, le seguenti categorie di cittadini residenti in Lombardia:

a) a)

gli invalidi civili, inabili e invalidi del lavoro formalmente riconosciuti dalle commissioni mediche previste dalla legislazione vigente con grado di invalidità non inferiore al sessantasette per cento o equiparato e loro eventuali accompagnatori;

b) b)

pensionati di età superiore ai sessantacinque anni con trattamento economico non superiore all'importo della pensione minima o integrata al minimo, corrisposta dall'Istituto nazionale di previdenza sociale o dalla Cassa di previdenza dei lavoratori autonomi, e non titolari di altri redditi, esclusi quelli derivanti dalla proprietà dell'alloggio di abitazione.

2. E' riconosciuto il diritto alla circolazione gratuita sui servizi pubblici di trasporto di linea nel territorio regionale ai seguenti soggetti:

a) a) i cavalieri di Vittorio Veneto residenti in Lombardia;

b) b)

gli invalidi di guerra e di servizio dalla prima alla quinta categoria residenti in Lombardia e loro eventuali accompagnatori;

c) c)

i deportati nei campi di sterminio nazisti K.Z., residenti in Lombardia, con invalidità dalla prima alla quinta categoria, ovvero con invalidità civile non inferiore al sessantasette per cento;

d) d) gli invalidi a causa di atti di terrorismo e le vittime della criminalità organizzata dalla prima alla quinta categoria o corrispondente percentuale di menomazione della capacità

Page 8

lavorativa residenti in Lombardia;

e) e) i privi di vista per cecità assoluta o con un residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori;

f) f)

i sordomuti in possesso di certificato di sordomutismo ai sensi dell'articolo 1 della legge 26 maggio 1970, n. 381 (Aumento del contributo ordinario dello Stato a favore dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza ai sordomuti e della misura di assegno di assistenza ai sordomuti);

g) g)

tutti gli appartenenti alla Polizia di Stato, all'Arma dei Carabinieri, al Corpo della Guardia di Finanza, agli agenti di Polizia penitenziaria, al Corpo Forestale dello Stato nello svolgimento delle loro funzioni.

3. Le agevolazioni tariffarie alle categorie di soggetti di cui al comma 1, lettera a) sono riconosciute qualora il reddito personale imponibile, esclusa l'eventuale indennità di accompagnamento, non sia superiore ai limiti definiti nel regolamento di cui all'articolo 7, comma 1.00

4. Le agevolazioni tariffarie alle categorie di soggetti di cui al comma 1, lettera b), nel caso di coniugi, anche se entrambi pensionati, non spettano ove il cumulo dei redditi imponibili percepiti dagli stessi, con esclusione del reddito dell'alloggio di abitazione, risulti superiore al limite definito nel regolamento di cui all'articolo 7, comma 1.

5. I titoli di gratuità e le agevolazioni tariffarie per le categorie di cui ai commi 1 e 2 sono estese ai servizi ferroviari attualmente eserciti da Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a. e Trenitalia s.p.a. ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 422/1997 a decorrere dal 1° gennaio 2004. Gli oneri finanziari inerenti ai titoli di gratuità e alle agevolazioni tariffarie trovano copertura nell'ambito dei rispettivi contratti di servizio.

6. Le tessere che abilitano ai titoli di gratuità e alle agevolazioni tariffarie sono rilasciate dagli enti locali affidanti nell'ambito delle disposizioni contenute nei contratti di servizio di cui all'articolo 19 della l.r. 22/1998 e successive modificazioni ed integrazioni.

7. I minori introiti conseguenti ai titoli di gratuità e alle agevolazioni tariffarie dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al presente articolo trovano copertura nell'ambito delle risorse finanziarie stanziata dalla Regione per la copertura del livello dei servizi minimi di trasporto pubblico e sono disciplinati con specifica voce nei contratti di servizio.

8. I comuni e le province possono estendere i titoli di gratuità ed introdurre le agevolazioni tariffarie di cui al presente articolo, provvedendo alla necessaria copertura.
9. I dipendenti dell'azienda di trasporto, muniti delle tessere di servizio, sono autorizzati alla circolazione gratuita limitatamente ai servizi esercitati dalla rispettiva azienda.
10. Per l'anno 2001 e precedenti, e comunque sino alla data indicata nel regolamento di cui all'articolo 7, le quote stanziare relative ad oneri derivanti dal rilascio delle tessere gratuite di libera circolazione sono ripartite fra i gestori di trasporto pubblico locale di persone in misura proporzionale al numero di vetture/km concesse ed ammesse a contributo di esercizio.
- TITOLO IV

Page 9

NORME FINALI

Art. 9

(Modifiche alle leggi regionali 25 marzo 1995, n. 13 e 15 aprile 1995, n. 20)

1.01

L'ultimo capoverso del numero 2.1 della tabella A allegata alla legge regionale 25 marzo 1995, n. 13 (Norme per il riordino del trasporto pubblico locale in Lombardia) e successive modificazioni e integrazioni è sostituito dal seguente:

"Le percorrenze finanziabili delle reti metropolitane gestite dall'ATM di Milano sono determinate per l'anno 2001 in 51.657.025 vetture/km, di cui 11.157.025 attengono ai tratti interurbani. Ai fini della determinazione dei costi standards si considera che le tratte interurbane delle linee hanno una lunghezza misurata in termini di impianti di binario semplice di km 47,7 e sono dotate di 15 stazioni."

2.02

Il secondo capoverso del numero 2.2 della tabella A allegata alla l.r. 13/1995 è sostituito dal seguente:

"Le percorrenze finanziabili delle tramvie interurbane gestite dall'ATM di Milano sono determinate per l'anno 2001 in 1.300.000 vetture/km. Ai fini della determinazione dei costi standards si considera che la lunghezza degli impianti di binario semplice è pari a km 42."

3. 3. All'articolo 8 della legge regionale 15 aprile 1995, n. 20 (Norme per il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente) e successive modificazioni ed integrazioni, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente comma 4bis:

"4bis. Nelle zone di intensa conurbazione relative ai territori interprovinciali, con particolare riferimento ai bacini di traffico interessati dal sistema aeroportuale lombardo, gli enti locali competenti a definire la programmazione individuano i criteri per la determinazione del contingente complessivo unificato."

4. 4. Il comma 3 dell'articolo 10 della l. r. 20/1995 è sostituito dal seguente:

"3. Il requisito di cui al comma 2 continua a non essere soddisfatto sino a quando non sia intervenuta riabilitazione."

Art. 10

(Modifiche alla l.r. 29 ottobre 1998, n. 22)

1. La lettera c) del comma 1 dell'articolo 1 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"c) la tutela dei diritti dei cittadini e dell'utenza, per quanto concerne la quantità, la qualità e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, nel rispetto delle regole della concorrenza, nonché il controllo delle politiche tariffarie attraverso l'istituzione dell'Organo di garanzia del trasporto pubblico di cui all'art. 15."

2. La lettera j) del comma 2 dell'articolo 4 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"j) l'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica

Page 10

11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie ed altri servizi di trasporto) relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate dei servizi di linea

regionali di cui all'articolo 2, comma 4, lettera d), interurbani e comunali dei comuni non capoluogo di provincia, anche effettuati con modalità particolari in aree a domanda debole di cui all'articolo 2, comma 5, lettera b), e dei servizi automobilistici finalizzati di collegamento al sistema aeroportuale e di gran turismo di cui all'articolo 2, comma 5, lettere a) e c). Relativamente ai servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 4, lettera d) ed ai servizi automobilistici finalizzati di collegamento aeroportuale e di gran turismo di cui all'articolo 2, comma 5, lettere a) e c), che interessano il territorio di più province, la Giunta regionale, al fine di assicurare economicità di gestione, definisce uno schema di accordo-tipo, favorendone la sottoscrizione da parte delle province interessate. I percorsi e le fermate delle reti oggetto di gara, ovvero relativi ai servizi di trasporto per i quali non sussistono obblighi di servizio ed assentiti mediante autorizzazione ai sensi dell'articolo 20, comma 8, coincidenti con i percorsi e le fermate attualmente esistenti, non necessitano di ulteriori accertamenti;".

3. La lettera b) del comma 3 dell'articolo 4 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"b) l'autorizzazione delle manifestazioni nautiche su tutte le acque interne navigabili, in accordo con le autorità competenti e gli enti interessati, ai sensi dell'articolo 91 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631 (Approvazione del regolamento per la navigazione interna), ad eccezione di quelle di interesse di un solo comune lacuale;".

4.00

4.00

La lettera b) del comma 1 dell'articolo 6 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"b) l'accertamento, limitatamente ai comuni capoluogo, di cui all'art. 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980 relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio del trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate dei servizi di linea relativi ai servizi di area urbana, anche effettuati con modalità particolari in aree a domanda debole di cui all'articolo 2, comma 5, lettera b). I percorsi e le fermate delle reti oggetto di gara coincidenti con i percorsi e le fermate attualmente esistenti non necessitano di ulteriori accertamenti;".

5. La lettera a) del comma 2 dell'articolo 6 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"a) delle concessioni per l'utilizzo dei beni del demanio lacuale e dei porti interni; a tali funzioni accedono anche l'accertamento e la riscossione di canoni ed indennizzi, la vigilanza, la tutela e la difesa amministrativa e giudiziale delle aree da violazioni ed abusi, la rimozione di occupazioni abusive, relitti e rifiuti;".

6. La lettera d) del comma 2 dell'articolo 6, della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"d) delle autorizzazioni, in accordo con le autorità competenti e gli enti interessati, per le manifestazioni nautiche di interesse comunale e gli spettacoli pirotecnici ed altri analoghi, ai sensi dell'articolo 91 del regolamento per la navigazione interna approvato con d.p.r. 631/1949 limitatamente ai bacini lacuali.".

7. Dopo l'articolo 6 della l.r. 22/1998 è aggiunto il seguente articolo 6bis:

Page 11

"Art. 6bis (Gestioni associate di bacino lacuale)

1. La Regione Lombardia, allo scopo di garantire un efficace ed efficiente esercizio delle funzioni conferite con la presente legge, adotta strumenti d'incentivazione per favorire la formazione di accordi per la gestione in forma associata delle competenze conferite.

2. Le gestioni associate, tra comuni del medesimo bacino lacuale, devono essere costituite con una delle modalità previste dal decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali). Alle gestioni associate tra i comuni possono partecipare altresì le province del bacino lacuale. Nel caso di cui al periodo precedente le competenze degli enti aderenti alle gestioni associate sono esercitate dall'ente individuato nella convenzione o con le modalità da essa previste.

3. Le gestioni associate, nel rispetto delle norme vigenti, adottano specifici regolamenti per gestire le funzioni affidate in modo efficace e trasparente.

4. Le gestioni associate attuano il programma regionale di valorizzazione del demanio. La



Regione provvede al trasferimento delle somme per le opere o manutenzioni programmate all'ente di riferimento della gestione associata.

5. Per esigenze di economia amministrativa e migliore gestione dei conferimenti la Giunta regionale autorizza la direzione generale competente ad avvalersi delle gestioni associate e degli altri enti gestori delle idrovie per lo svolgimento di attività riservate alla Regione e in particolare per:

- a) a) ottimizzare l'interscambio di informazioni tra i diversi livelli gestionali finalizzato ad ottenere un costante ritorno di informazioni dal territorio;
- b) b) favorire la formazione di una struttura permanente dotata di strumenti e professionalità specifici per la gestione ottimale delle deleghe conferite;
- c) c) garantire una applicazione omogenea e coerente delle norme e delle direttive che regolano la materia.

6. Le gestioni associate per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti conferiti dalla Regione provvedono con le seguenti risorse:

- a) a) percentuale dei canoni demaniali di loro diretta spettanza;
- b) b) percentuale dei canoni demaniali di spettanza dei comuni aderenti;
- c) c) eventuali trasferimenti regionali integrativi pattuiti con apposita convenzione triennale tra la Regione e ogni gestione associata. La convenzione è rinnovata previa verifica dell'efficacia delle attività svolte."

8. Il comma 2 dell'art. 9 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"2. Il piano regionale della mobilità e dei trasporti può articolarsi in sezioni funzionali predisposte ed approvate anche in tempi diversi tra loro, ferma restando la loro configurazione in forma integrata, relative:

- a) a) al trasporto ferroviario ;
- b) b) alla viabilità autostradale e stradale di rilevanza regionale;
- c) c) al trasporto aereo;
- d) d) al trasporto lacuale e fluviale;
- e) e) all'intermodalità e alla logistica."

Page 12

9. Il comma 3bis dell'articolo 11 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"3bis. Dal 1° gennaio 2002 l'ammontare del canone di concessione dei beni del demanio lacuale è determinato in base alle tabelle A, B e C allegate alla presente legge. Il canone di concessione è calcolato distintamente per il valore dell'area concessa (tab. B) e per il valore dell'opera o struttura, eventualmente già realizzata (tab. C). Per le sole concessioni di ormeggio il canone dovuto è unico e corrisponde al valore del solo spazio occupato dall'unità di navigazione (tab. A). In caso di occupazione senza titolo è dovuto un indennizzo il cui ammontare è pari al canone maggiorato del trenta per cento. La Giunta regionale è autorizzata a stabilire particolari condizioni di concessione ad enti pubblici territoriali interessati alla valorizzazione del demanio per uso pubblico. La Giunta regionale stabilisce periodicamente l'aggiornamento del coefficiente comunale di cui alle tabelle sopra dette facendo riferimento ai valori medi immobiliari. Con apposito provvedimento della direzione regionale competente, il valore base del canone indicato in tabella è aggiornato nella misura dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati. Il canone della singola concessione, comprese quelle in essere, è aggiornato al nuovo valore con effetto dall'anno solare successivo. Nei casi non definiti nelle tabelle allegate alla presente legge, il canone annuo è determinato facendo riferimento alla tipologia più simile. Il canone risultante dall'applicazione delle tabelle suddette è sempre arrotondato all'euro intero inferiore. Non è soggetto ad alcuna riduzione il canone minimo annuo stabilito in centotrenta euro. Nei porti regionali, i comuni o le gestioni associate con apposito regolamento possono prevedere concessioni di ormeggio a settimane, a giorni o ad ore, nonché l'utilizzazione dell'ormeggio, a seguito di dichiarazione di non uso dello stesso da parte del concessionario. Il medesimo regolamento, sulla base delle direttive della Giunta regionale, disciplina i canoni e le modalità di assegnazione nonché tariffe particolari per eventuali servizi accessori. Per l'ormeggio temporaneo gli enti delegati possono approntare

campi boa in cui applicare tariffe definite sulla base dei servizi effettivamente resi.".

10. Il comma 3ter dell'articolo 11 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"3ter. Le gestioni associate di bacino lacuale o, in assenza, la Giunta regionale possono incrementare o diminuire i canoni demaniali nella misura massima del trenta per cento. Tale variazione può essere articolata per singoli comuni o per singole tipologie. Ove la variazione sia decisa dalla gestione associata, la maggiore entrata è interamente introitata dalla gestione associata medesima. Le maggiori risorse sono finalizzate ad interventi di manutenzione, di ripristino ambientale e valorizzazione del patrimonio demaniale.".

11. Al comma 3quinqies dell'articolo 11 della l.r. 22/1998 sono aggiunte, in fine, le parole:

"L'ammontare della garanzia che il concessionario deve prestare per il rilascio della concessione è pari a due annualità per le concessioni la cui durata è superiore ai quindici anni ed è pari ad una annualità nel caso la concessione sia inferiore ai quindici anni. Nel caso l'ammontare della garanzia sia inferiore a quattrocento euro, l'autorità demaniale può decidere l'esonero dalla prestazione.".

12. Al comma 3sexies dell'articolo 11 della l.r. 22/1998 sono aggiunte, in fine, le parole: "Le norme previste nel presente comma si applicano anche alle zone portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese. Nell'apposita convenzione saranno regolati tutti i canoni concessori inerenti a tali zone portuali.".

13. Dopo il comma 5 dell'articolo 11quater della l.r. 22/1998 è aggiunto il seguente comma 5bis:

Page 13

"5bis. Nei tratti urbani dei canali navigabili gli enti delegati possono rilasciare concessione di occupazione di spazio acqueo ai fini dell'esercizio di attività commerciali su unità di navigazione e galleggianti, ancorati saldamente alla riva o all'alveo, purché sia accertato il rispetto:

a) a) delle disposizioni di cui al comma 1;

b) b) delle norme urbanistiche della zona di attracco e siano pagati i conseguenti oneri di urbanizzazione, se dovuti;

c) c) delle norme in materia di commercio riferite alla tipologia simile a terra;

d) d)

delle norme di navigazione volte a garantire la corretta utilizzazione delle vie navigabili.".

14. Dopo il comma 8 dell'articolo 11quinqies della l.r. 22/1998 è inserito il seguente comma 8bis:

"8bis. Gli stranieri o i cittadini italiani residenti all'estero effettuano il pagamento, previsto per la violazione contestata, in misura ridotta allo stesso agente accertatore che consegna copia del verbale con dichiarazione di quietanza. Nel caso il trasgressore di cui sopra non provveda al pagamento immediato, l'unità di navigazione viene sottoposta a sequestro e restituita a chi ne ha titolo a pagamento effettuato.".

15. Il comma 9 dell'articolo 11quinqies della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"9. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta di cui ai commi 8 e 8bis, il rapporto di cui all'articolo 17, comma 1, della legge 689/1981 e successive modificazioni ed integrazioni è trasmesso al comune del luogo dove la violazione è stata consumata. Entro il termine di trenta giorni dalla data di contestazione o notificazione della violazione, gli interessati possono far pervenire al sopraddetto comune scritti difensivi e documenti, nonché richiesta di essere sentiti, ai sensi e con le modalità di cui all'articolo 18, comma 1, della legge n. 689/1981. L'organo competente ai sensi delle norme di organizzazione del comune stesso, qualora ritenga fondato l'accertamento, determina con ordinanza motivata la somma dovuta per la violazione e ne ingiunge il pagamento con la procedura e gli effetti di cui all'articolo 18, comma 2, della legge n. 689/1981.".

16. Il comma 10 dell'articolo 11quinqies della l.r. 22/1998 è abrogato.

17. Il comma 1 dell'articolo 13 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"1. Per migliorare la mobilità e la vivibilità delle aree urbane, per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, per ridurre il traffico e l'inquinamento atmosferico ed acustico, i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, nonché i comuni individuati dalla

Regione, approvano i Piani urbani del traffico (PUT) di cui all'articolo 36, commi 1 e 2 del d.lgs. 285/1992.".

18. L'articolo 15 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 15 (Organo di garanzia del trasporto pubblico)

1. Il Consiglio regionale, su proposta della Giunta regionale, definisce la struttura di un Organo di garanzia del trasporto pubblico, stabilendone altresì le attribuzioni funzionali e operative, la

Page 14

struttura organizzativa, le modalità di relazione con la Regione, con gli enti locali destinatari dei trasferimenti delle funzioni in materia di programmazione e di affidamento dei servizi del trasporto pubblico, nonché con i gestori dei servizi medesimi.

2. L'Organo di garanzia del trasporto pubblico svolge verifiche e adotta ogni iniziativa utile a garantire i principi di pluralità e libera concorrenza tra i soggetti gestori del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alle modalità e procedure di affidamento dei servizi, al rispetto delle normative comunitarie e del contenuto dei contratti di servizio successivi all'aggiudicazione delle gare.

3. L'Organo di garanzia del trasporto pubblico svolge altresì funzioni di tutela dell'utenza in ordine a quanto previsto nei contratti di servizio sotto il profilo quantitativo, qualitativo e tariffario, proponendo ai soggetti titolari del servizio eventuali interventi sui gestori; verifica la corretta diffusione di informazioni sul servizio del trasporto pubblico; promuove l'adozione della Carta dei servizi di trasporto pubblico locale; esprime pareri e formula osservazioni sulla qualità dei servizi e sulla tutela dei consumatori su richiesta della Regione e degli enti locali titolari del servizio.".

19. La lettera d) del comma 1 dell'articolo 17 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento atmosferico ed acustico.".

20. All'articolo 17 della l.r. 22/1998, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma 1bis:

"1bis. Gli enti locali affidanti definiscono specifici programmi di sostituzione dei mezzi convenzionali alimentati a gasolio con altrettanti mezzi non convenzionali, alimentati a gasolio ecologico, nonché alimentati con carburanti alternativi al gasolio, ovvero di autobus elettrici a nulle emissioni in atmosfera. I programmi devono prevedere una quota minima di rinnovo del parco mezzi pari al cinque per cento nel primo anno di vigenza del contratto di servizio, sino al raggiungimento di una quota di almeno il cinquanta per cento di mezzi ecologici sull'intero parco mezzi, entro la scadenza del contratto medesimo.".

21. Dopo la lettera b) del comma 4 dell'articolo 17 della l.r. 22/1998 è aggiunta la seguente lettera b bis):

"b bis) gli obiettivi di qualità ambientale che i servizi dovranno raggiungere.".

22. Il primo capoverso del comma 2 dell'articolo 18 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"2. Le province, tenuto conto dell'individuato livello dei servizi minimi, di concerto con i comuni regolatori di servizi di linea urbani e con le comunità montane interessate, previa consultazione delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e delle associazioni dei consumatori di livello provinciale, adottano il programma dei servizi di competenza definendo in via prioritaria:".

23. La lettera e) del comma 5 dell'articolo 18 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"e) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti relativi alla sicurezza, alla qualità e al miglioramento del materiale rotabile, con particolare attenzione al superamento delle barriere architettoniche, alla fruibilità dei mezzi, delle stazioni e dei parcheggi per gli utenti disabili;".

Page 15

24. Dopo il comma 5 dell'articolo 18 della l.r. 22/1998, sono aggiunti i seguenti commi 5bis e 5ter:

"5bis. Nelle more dell'approvazione dei programmi triennali dei servizi ferroviari di cui al comma 5, la Regione istituisce servizi ferroviari volti:

a) al completamento del cadenzamento sull'intera rete regionale;

- b) b) all'estensione delle fasce orarie di servizio;
- c) c) all'integrazione modale tra i servizi;
- d) d)

alla creazione di nuove relazioni che soddisfino rinnovate esigenze della cittadinanza del territorio lombardo e di quelli ad esso confinanti, in particolare per rispondere alla domanda di mobilità di breve e medio raggio.

5ter. I servizi aggiuntivi ferroviari richiesti dagli enti locali non devono contrastare con quelli già definiti dalla Regione.”.

25. Il comma 3 dell'articolo 19 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

”3. Per i servizi ferroviari e per i servizi di trasporto pubblico di linea automobilistici e su impianti fissi i contratti di servizio scaturenti da gara sono stipulati almeno un mese prima della loro entrata in vigore.”.

26. Il comma 3bis dell'articolo 19 della l.r. 22/1998 è abrogato.

27. Il comma 4 dell'articolo 19 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

”4. La Regione, d'intesa con le province e i comuni capoluogo e sentite le organizzazioni delle associazioni dei gestori dei servizi di trasporto pubblico, sviluppa un sistema di monitoraggio per la raccolta, elaborazione ed archiviazione dei dati relativi ai servizi di trasporto pubblico locale, omogeneo sul territorio regionale. Tale sistema è finalizzato alla verifica del livello di efficacia, efficienza e qualità dei servizi erogati. Il sistema di monitoraggio è alimentato dai dati rilevati dagli enti affidanti, sulla base di specifiche clausole previste dai contratti di servizio. I dati di monitoraggio sono utilizzati dalla Regione e dagli enti locali a supporto dello sviluppo e della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale di rispettiva competenza, nonché per la valutazione e il controllo delle attività svolte dai soggetti gestori. La Giunta regionale individua gli indicatori, le modalità tecnico-operative e i tempi della rilevazione e trasmissione dei dati. Per l'assegnazione delle risorse del fondo incentivante, previsto dall'articolo 20, comma 9quater, e per l'assegnazione delle risorse stanziate dalla Regione per il conferimento delle funzioni, la Giunta regionale tiene conto delle attività di monitoraggio poste in essere dagli enti locali. I contratti di servizio sono comunicati all'Organo di garanzia del trasporto pubblico.”.

28. All'articolo 20 della l.r. 22/1998, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti commi 2bis e 2ter:

”2bis. Gli enti locali affidanti prevedono nei bandi, nei capitolati di gara e nei sistemi di valutazione delle offerte specifici criteri e parametri volti ad attestare la capacità di concorrere delle imprese o di riunioni di imprese che, oltre alla idoneità giuridica e morale, facciano riferimento:

a) a)

alla capacità tecnica e professionale, con particolare riguardo all'esperienza di avere esercitato, negli ultimi tre anni, servizi nei settori della mobilità collettiva in misura

Page 16

non inferiore al cinquanta per cento del totale delle vetture/km che costituiscono la dimensione della rete o sotto-rete messa a gara, garantendo parametri di qualità e sicurezza del servizio e sul lavoro analoghi a quelli richiesti nei capitolati di gara;

b) b) alla capacità finanziaria ed economica, con particolare riferimento agli indici di liquidità e solidità aziendale e alla dichiarazione di avere realizzato negli ultimi tre anni un fatturato annuo, relativo all'esercizio nei settori della mobilità collettiva, di valore non inferiore al cinquanta per cento dell'importo che costituisce la base d'asta della rete o sotto-rete messa a gara.

2ter. I criteri e i parametri di cui alle lettere a) e b) del comma 2bis si intendono posseduti anche dalle imprese di trasporto pubblico controllate, se risultano posseduti dalle imprese che ne detengono il controllo. In tale caso l'ente affidante richiede, in sede di sottoscrizione del contratto di servizio conseguente all'aggiudicazione, apposita garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa. Nel caso di riunioni di imprese i criteri e i parametri di cui alle lettere a) e b) del comma 2bis devono essere possedute nella misura non inferiore al cinquanta per cento dall'impresa mandataria ed in misura non inferiore al venti per cento

dalle imprese mandanti. In ogni caso, i requisiti così sommati posseduti dalle imprese riunite devono essere pari a quelli globalmente richiesti dall'ente affidante.".

29. Il comma 3 dell'articolo 20 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"3. Per garantire condizioni e criteri di equità ed un trattamento non discriminatorio degli operatori per l'accesso al mercato nel territorio regionale, la proprietà delle reti e degli impianti spetta agli enti locali, qualora siano essenziali per l'espletamento del servizio di trasporto pubblico locale e siano stati finanziati con risorse pubbliche, con particolare riferimento al materiale rotabile, alle reti e relative infrastrutture e ai depositi ubicati nelle aree urbane.".

30. All'articolo 20 della l.r. 22/1998, dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti commi 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6 e 3.7:

"3.1. La proprietà delle reti e degli impianti può essere conferita ad una società di capitali o ad altro soggetto dotato di personalità giuridica a partecipazione pubblica maggioritaria.

3.2. Alla società di cui al comma 3.1 non possono essere affidati i servizi di trasporto pubblico locale nelle reti o sotto-reti nell'ambito delle quali sono ubicati i beni di sua proprietà, così come definiti nel comma 3. La società è tenuta, anteriormente all'indizione delle gare per l'affidamento dei servizi, a comunicare e a garantire all'ente affidante la disponibilità dei beni di cui al comma 3, definendone le condizioni economiche di accesso e di utilizzo, che devono essere altresì indicate dall'ente medesimo nel bando di gara. Qualora la medesima società abbia il controllo o la partecipazione in società di gestione del trasporto pubblico locale, la stessa deve garantire condizioni di accesso dei beni non discriminatorie rispetto alle condizioni assicurate alle società dalla stessa controllate o partecipate.

3.3. Per i beni non essenziali trovano applicazione le disposizioni di cui al comma 5. In sede di prima applicazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, al fine di garantire equità ed un trattamento non discriminatorio tra gli operatori per l'accesso al mercato, il gestore uscente è tenuto a mettere a disposizione delle imprese aggiudicatrici delle gare il materiale rotabile metrotranviario adeguato al servizio, qualora sia stato finanziato con risorse pubbliche, nonché a rendere accessibili alle stesse imprese i sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, con particolare riferimento al centro di

Page 17

emissione dei titoli di viaggio, al sistema di vendita dei documenti di viaggio, al sistema di trasmissione dei dati e di gestione degli stessi per il riparto degli introiti nei casi di integrazione tariffaria.

3.4. La Regione favorisce inoltre:

a) a)

l'abbandono delle posizioni di controllo degli enti locali nelle società di gestione dei servizi;

b) b)

l'espletamento nell'anno 2002 delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;

c) c)

la razionalizzazione della spesa, mediante la previsione nei contratti di servizio di obiettivi specifici di miglioramento e dei relativi sistemi incentivanti ed il ricorso al sub-affidamento dei servizi.

3.5. Nel caso in cui le province o i comuni che stipulano i contratti di servizio scaturenti da gara possiedano quote partecipative all'interno delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, le commissioni aggiudicatrici delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi sono integrate da un componente nominato dalla Giunta regionale.

3.6. Al fine di perseguire il soddisfacimento ottimale delle esigenze della domanda di trasporto nelle singole realtà territoriali, di ottimizzare l'utilizzo dei fattori produttivi e di attuare il principio di concorrenzialità, gli enti locali affidanti i servizi di trasporto pubblico provvedono al dimensionamento delle reti oggetto di gara tenendo conto dei vincoli di efficienza economica, di funzionalità e dei parametri che definiscono le caratteristiche quantitative e qualitative del servizio.

3.7. Qualora la dimensione delle reti provinciali o comunali oggetto di gara sia superiore a cinquanta milioni di vetture/km, gli enti locali affidanti devono provvedere alla suddivisione delle medesime reti in più sotto-reti oggetto delle gare, ciascuna delle quali, ad eccezione delle reti di metropolitana che possono costituire oggetto di un'unica sotto-rete, non può superare il trenta per cento dell'ammontare complessivo delle vetture/km dell'intera rete comunale o provinciale."

31. Il comma 3bis dell'art. 20 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"3bis. Le concessioni di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, in scadenza al 31 dicembre 2001, sono prorogate al 31 dicembre 2002. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è disciplinato da un contratto di regolazione stipulato tra gli enti locali affidanti e gli attuali concessionari, avente decorrenza dal 1° gennaio 2002 e scadenza al 31 dicembre 2002. I servizi aggiuntivi rispetto ai servizi minimi previsti nei programmi triennali dei servizi, non soggetti al contratto di regolazione, sono assegnati con gara ad evidenza pubblica a decorrere dal 1° gennaio 2002."

32. All'articolo 20 della l.r. 22/1998, dopo il comma 5, è inserito il seguente comma 5 bis:

"5bis. Gli enti locali prevedono nei bandi e nei capitolati di gara il titolo e le modalità di trasferimento dei beni dal gestore uscente al nuovo aggiudicatario. Il valore dei beni oggetto di trasferimento dal gestore uscente al nuovo aggiudicatario deve essere determinato sulla base dei principi di congruità ed equità, in relazione al valore economico dei beni stessi derivante dalla loro ubicazione, funzionalità e destinazione. Il nuovo gestore è tenuto altresì a subentrare nelle garanzie e nelle obbligazioni relative ai contratti di finanziamento in

Page 18

essere nonché nelle obbligazioni relative ai contratti in corso per la somministrazione di beni e servizi. Gli oneri gravanti sul nuovo gestore sono indicati nel bando e nel capitolato di gara. Nei bandi e nei capitolati d'appalto sono altresì inserite clausole atte a garantire, ove è possibile, il mantenimento dei contratti integrativi del personale trasferito dall'impresa cedente a quella subentrante nella gestione del servizio."

33. All'articolo 20 della l.r. 22/1998, dopo il comma 6, è inserito il seguente comma 6bis:

"6bis. Gli attuali concessionari provvedono a presentare all'ente affidante l'elenco del personale dipendente, suddiviso per qualifica e costo complessivo, in servizio alla data della pubblicazione dell'avviso indicativo di gara di cui all'articolo 14 del d.lgs. 158/1995 e successive modificazioni ed integrazioni."

34. Il comma 9 dell'articolo 20 della l.r. 22/1998 è abrogato.

35. All'articolo 20 della l.r. 22/1998, dopo il comma 9, sono aggiunti i seguenti commi 9bis, 9ter, 9quater e 9quinquies:

"9bis. La Giunta regionale, sentite le province ed i comuni capoluogo, disciplina l'utilizzo dei ribassi d'asta derivanti dall'espletamento delle procedure concorsuali, definendo i relativi vincoli, i criteri, i tempi e le modalità di assegnazione, di liquidazione e di rendicontazione. Le risorse finanziarie derivanti dai ribassi d'asta sono assegnate agli enti locali affidanti per una quota pari al settanta per cento da destinare agli investimenti ed agli interventi di miglioramento e potenziamento quantitativo e qualitativo dei servizi di trasporto pubblico. Con la quota residua delle risorse derivanti dai ribassi d'asta, la Giunta regionale provvede ad effettuare il riequilibrio modale e territoriale dei servizi di trasporto, nonché l'implementazione dei sistemi di monitoraggio e lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi. I ribassi d'asta derivanti dall'espletamento delle procedure concorsuali non possono essere assicurati attraverso offerte che riducano quantità, qualità e sicurezza nel servizio.

9ter. La rendicontazione in ordine all'utilizzo delle risorse finanziarie assegnate da parte della Regione alle province e ai comuni capoluogo ha cadenza triennale, in relazione ai programmi triennali dei servizi di rispettiva competenza.

9quater. E' istituito il fondo incentivante quale strumento atto ad incentivare il completamento della riforma del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'attuazione da parte degli enti locali delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, al progressivo abbandono delle posizioni di controllo degli enti nelle società di

gestione, nonché al compimento da parte degli enti locali stessi di azioni volte allo sviluppo dei servizi ed all'adozione di soluzioni innovative in relazione all'attività programmatoria di rispettiva competenza. La Giunta regionale, con specifico provvedimento, determina l'entità, i criteri, le modalità e i tempi di assegnazione delle risorse finanziarie.

9quinquies. La Regione istituisce un fondo di solidarietà per i lavoratori della aziende di trasporto pubblico locale, quale ammortizzatore sociale destinato ad ovviare ad eventuali problemi occupazionali e contrattuali, conseguenti alla messa in gara dei servizi; il fondo è quantificato nell'1% del contributo regionale per l'esercizio del trasporto pubblico locale ed è nello stesso ricompreso.".

36. Al comma 2bis dell'articolo 22 della l.r. 22/1998 sono aggiunte, in fine, le parole: "Sulla

Page 19

base del programma triennale regionale dei servizi ferroviari e dei programmi triennali degli enti locali, la Regione promuove, altresì, la stipulazione di accordi con gli enti locali competenti per l'espletamento di procedure concorsuali relative a quote di servizi ferroviari di interesse regionale e locale, di cui agli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997, integrati con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, su acqua e su fune.".

37. Il comma 4 dell'articolo 22 della l.r. 22/1998 è abrogato.

38. Dopo il comma 3bis dell'articolo 23 della l.r. 22/1998 sono aggiunti i seguenti commi 3ter, 3quater, 3quinquies, 3sexies, 3septies:

“3ter. La Giunta regionale è autorizzata, ai sensi dell'articolo 41 della legge 7 dicembre 1999, n. 472 (Interventi nel settore dei trasporti. Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457) e dell'articolo 54 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato. Legge finanziaria 2000), all'assunzione di mutui della durata massima di quindici anni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie concesse.

3quater. Al fine di consentire l'utilizzo dei fondi destinati all'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse, la Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare, individua con apposito provvedimento, le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria attualmente in concessione a F.N.M.E. s.p.a..

3quinquies. Le modalità e le procedure di cui al comma 3quater devono in particolare disciplinare :

- a) a) la verifica della coerenza degli interventi con gli strumenti della programmazione e pianificazione regionale (PRS, DPEFR e PRMT);
- b) b) l'introduzione di semplificazioni procedurali in base a differenti soglie economiche e tipologiche degli interventi da realizzare;
- c) c)

l'individuazione delle modalità di valutazione in merito all'adeguatezza tecnico - economico - funzionale dei progetti degli interventi;

d) d) l'approvazione in linea tecnica ed economica dei progetti ;

e) e) la definizione delle modalità di erogazione dei finanziamenti;

f) f)

il monitoraggio dell'attuazione degli interventi.

3sexies. L'approvazione dei progetti esecutivi degli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dei lavori.

3septies. Agli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse non si applicano i commi da 85 a 98 dell'articolo 3 della legge regionale 5 gennaio 2000, n. 1 (Riordino del sistema delle autonomie in Lombardia. Attuazione del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59") e successive modificazioni ed integrazioni.".

39. Dopo l'articolo 24 della l.r. 22/1998 è inserito il seguente articolo 24bis:

"Art. 24bis (Navigazione pubblica di linea sui laghi)

1. La Regione provvede alla programmazione, regolazione e gestione dei servizi per il trasporto di persone e cose sui laghi con le modalità di cui ai commi seguenti.
2. La Regione opera nel rispetto e in attuazione degli impegni dello Stato conseguenti a rapporti internazionali riguardanti la navigazione sui laghi attraversati da confini internazionali, garantendo, con le modalità ritenute opportune dagli organi competenti, la tutela degli interessi statali.
3. La Giunta regionale, d'intesa con le Regioni Piemonte e Veneto e con la Provincia autonoma di Trento, promuove la regionalizzazione dei servizi di navigazione pubblica sui laghi Maggiore, di Como e Garda anche favorendo, con specifici accordi con le regioni interessate, la costituzione di consorzi formati dagli enti locali delle diverse regioni sui rispettivi bacini lacuali.
4. La Giunta regionale per la gestione dei servizi di navigazione pubblica e del patrimonio e demanio collegati sui laghi di Como e Iseo, promuove ai sensi del d.lgs. 267/2000 la costituzione di consorzi formati dagli enti locali rivieraschi. Con apposito provvedimento la Giunta regionale conferisce a tali consorzi la titolarità dei beni mobili ed il diritto d'uso per trenta anni di quelli demaniali strumentali all'esercizio della navigazione pubblica. Tali enti procedono direttamente o affidano a terzi la manutenzione del demanio e dei beni loro affidati.
5. I consorzi suddetti hanno compiti di programmazione del servizio relativamente al servizio di trasporto pubblico di linea con unità di navigazione, tenendo conto dei programmi triennali dei servizi delle province e dei comuni capoluogo, e individuano l'affidatario dei servizi a seguito di procedure concorsuali.
6. Con apposito accordo poliennale, tra i consorzi suddetti e la Giunta regionale, sono individuate le risorse da trasferire per le funzioni di programmazione e affidamento del servizio nonché per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture e dei mezzi. La Regione si fa carico a questo scopo delle spese generali minime d'istituzione e gestione del consorzio.

7.00

Qualora, entro ventiquattro mesi dall'affidamento delle funzioni di cui sopra, i consorzi non abbiano provveduto alla pubblicazione del bando relativo alla procedura concorsuale per l'aggiudicazione del servizio di trasporto, la Giunta regionale procederà, in sostituzione, all'espletamento delle procedure di gara. Le risorse trasferite in base all'accordo di cui al comma 6 sono proporzionalmente ridotte in relazione alle funzioni non svolte.

8. Per i bacini lacuali interregionali le convenzioni e l'eventuale intervento sostitutivo saranno realizzati previo accordo con le giunte regionali interessate.
9. I consorzi affidatari regolano l'uso delle strutture e dei mezzi dedicati all'esercizio della navigazione di linea e il loro eventuale uso per altri tipi di navigazione quando compatibile con quello principale. I consorzi inoltre definiscono le tariffe dei servizi di trasporto, tranne quelle del trasporto pubblico locale, l'ammontare dei canoni di concessione per l'uso del demanio e il valore delle locazioni per l'uso del patrimonio affidati. Tale demanio e patrimonio possono essere usati per fini diversi dal servizio di navigazione pubblica di linea purchè gli usi stessi non confliggano con l'uso principale.
10. Sino alla definizione dei canoni da parte dei suddetti consorzi, le concessioni per le strutture dedicate alla navigazione di linea sono rilasciate annualmente dagli uffici regionali. Per tali strutture sarà calcolato un canone annuale fisso di 1500 euro per ogni cantiere navale, di 250 euro per ogni pontile idroviario con aree a terra per uso navi traghetto, di 100 euro per ogni pontile idroviario

semplice o altra struttura simile.

11. I consorzi, oltre alla gestione e alla manutenzione delle opere, dei beni e degli impianti strumentali alla navigazione pubblica di persone e merci, possono provvedere:

a) a)

alla gestione di altri servizi d'interesse generale strumentali alla navigazione interna (dragaggio, segnalamento, ecc.);

b) b) allo svolgimento di attività accessorie su richiesta degli enti associati, che ne sopportano



i costi, nonché alla gestione diretta dei porti lacuali pubblici.

12. I consorzi così costituiti possono altresì svolgere le altre funzioni delegate ai comuni e alle province in materia di navigazione e demanio oltre che ulteriori funzioni definite negli statuti dagli enti locali partecipanti. Gli enti suddetti, per l'esercizio di funzioni secondarie e per altre assimilabili, possono costituire specifiche società di capitali.

13. La Giunta regionale, ove esistano già consorzi che abbiano le caratteristiche suddette e rappresentino almeno il sessanta per cento delle linee di costa e il sessanta per cento degli enti locali presenti sul rispettivo lago maggiore, può stipulare apposito accordo e riconoscere le funzioni previste dal presente articolo a tali enti.

14. La presente normativa si applica anche alla gestione del servizio regionale di navigazione sul lago d'Iseo. Nel periodo transitorio tale servizio regionale di navigazione è gestito, tramite convenzione, dalla Gestione governativa per la navigazione sui laghi Maggiore, Garda e di Como. A seguito di richiesta del Consorzio per la gestione associata dei laghi di Iseo, Endine e Moro, la Giunta regionale, con appositi atti, conferisce le funzioni al medesimo consorzio. Per il solo lago d'Iseo, ove si riveli economicamente conveniente, è possibile l'affidamento ad un unico terzo sia del servizio di navigazione sia della gestione del patrimonio collegato.

15. A far tempo dalla data di efficacia dei provvedimenti di conferimento delle funzioni, di cui al comma 14, da parte della Giunta regionale al Consorzio per la gestione associata dei laghi d'Iseo, Endine e Moro, la legge regionale 20 giugno 1975, n. 102 (Gestione pubblica dei servizi di navigazione di linea per trasporto di persone sul lago d'Iseo) è abrogata.

40. Il comma 5 dell'articolo 25 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"5. Il bacino di traffico del sistema aeroportuale del servizio di taxi è costituito dall'insieme del territorio delle province in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico civile. Il sistema aeroportuale lombardo è costituito dagli aeroporti aperti al traffico civile. I titolari di licenze rilasciate dai comuni integrati di cui al comma 18 dell'articolo 31 sono legittimati a svolgere il servizio di taxi nel sistema aeroportuale lombardo con l'obbligo della prestazione di servizio per le corse che originano dal sistema aeroportuale stesso sull'intero territorio lombardo, nonché sul territorio delle province ad esso confinanti. Nei suddetti comuni si applica l'integrazione del servizio di taxi con la reciprocità di carico. Gli operatori del servizio di taxi dei comuni integrati e di quelli che si integreranno ai sensi del comma 18 dell'articolo 31 hanno l'obbligo della prestazione del servizio sull'intero territorio del bacino di traffico del sistema aeroportuale lombardo per le corse che non originano dal sistema aeroportuale. La Giunta regionale, al fine di migliorare la qualità dei servizi e di contenere i relativi costi di gestione, previa approvazione di un disciplinare-tipo, promuove la stipulazione, entro il 30 giugno 2002, di apposita convenzione tra gli enti locali interessati, ai sensi dell'articolo 30 del d.lgs. 267/2000. La convenzione tra l'altro regola:

a) a) l'uniformazione dei regolamenti comunali;

b) b)

la costituzione di una commissione consultiva di bacino di cui all'articolo 4,

Page 22

comma 4, della l. 21/1992;

c) c) le modalità di svolgimento dei servizi di taxi;

d) d) la previsione di eventuali servizi sperimentali;

e) e)

la disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle ventiquattro ore;

f) f)

i criteri per la determinazione dell'organico unificato e la conseguente ripartizione a livello comunale e provinciale, ove si tenga altresì conto della necessità di assicurare la continua presenza del servizio all'interno dei diversi ambiti comunali del bacino, anche mediante eventuali turnazioni orarie o giornaliere tra il servizio aeroportuale e quello comunale;

g) g) le modalità dello svolgimento delle funzioni di vigilanza;

h) h)

la definizione delle tariffe sulla base dei criteri individuati dalla Giunta regionale, in conformità alle disposizioni contenute nel comma 6, previo parere della commissione consultiva regionale.”.

41. Il comma 7 dell'articolo 25 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

“7. La Giunta regionale promuove, mediante gli interventi finanziari previsti dalla legge regionale 28 ottobre 1996, n. 31 (Norme concernenti la disciplina del fondo per la realizzazione di progetti infrastrutturali di rilevanza regionale. Sostituzione dell'art. 5 della l.r. 31 marzo 1978, n. 34) e successive modificazioni ed integrazioni, nonché della legge regionale 21 febbraio 2000, n. 10 (Interventi a favore della sicurezza e delle attività di autoveicoli in servizio taxi), l'integrazione ed il coordinamento operativo del servizio radio-taxi, in modo da prevedere la copertura integrale del bacino di traffico del sistema aeroportuale, estensibile ad altre aree, con l'obiettivo di assicurare unicità di offerta nei confronti dell'utenza, sulla base dei principi di razionalità, economicità, efficienza ed efficacia.”.

42.00.00

42. Il comma 7bis dell'articolo 25 della l.r. 22/1998 è abrogato.

43. 43. Dopo l'articolo 25 della l.r. 22/1998 sono inseriti i seguenti articoli 25bis e 25ter:

“Art. 25bis (Monitoraggio dei servizi di taxi e di autonoleggio con conducente di collegamento con gli aeroporti)

1. La Giunta regionale, d'intesa con gli enti locali interessati, individua i criteri e le modalità operative per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio e di verifica della funzionalità del servizio di taxi e di autonoleggio con conducente nell'ambito del bacino aeroportuale, con l'obiettivo di garantire un elevato livello qualitativo dei servizi offerti all'utenza.

Art. 25ter (Sanzioni)

1. La mancata ottemperanza alle vigenti disposizioni in materia di servizio taxi e di noleggio con conducente negli aeroporti aperti al traffico civile sono sanzionate in conformità del comma 2 dell'articolo 1174 del codice della navigazione, qualora l'inosservanza riguardi un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio aeronautico.

2. Fuori dei casi previsti dal comma 1, l'inosservanza della vigente normativa in materia di servizio taxi di cui all'articolo 25, comma 5, comporta l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla legge, nonché dalle norme regolamentari dei comuni integrati.

Page 23

3. A tutela dell'utenza, le sanzioni amministrative per l'inosservanza alle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 sono proposte dalla commissione consultiva di bacino di traffico del sistema aeroportuale del servizio taxi di cui all'articolo 25, comma 5.

4. I verbali della commissione di cui al comma 3 sono trasmessi per conoscenza alla commissione consultiva regionale, nonché alle amministrazioni comunali competenti per l'eventuale irrogazione delle sanzioni amministrative.”.

44. Al comma 8bis dell'articolo 30 della l.r. 22/1998 sono aggiunte, in fine, le parole: "Per l'anno 2001 il termine è prorogato al 31 dicembre 2001. Per l'anno 2002 il termine è prorogato al 31 marzo 2002.”.

45. 45. Il comma 18 dell'articolo 31 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

“18. I comuni del sedime aeroportuale di Malpensa e Orio al Serio, i quali, in attuazione di norme regolamentari adottate prima dell'entrata in vigore del d.lgs. 422/1997, hanno consentito ai titolari di autorizzazione di noleggio con conducente ai sensi della l. 21/1992 l'esercizio del servizio taxi presso i rispettivi aeroporti, sono autorizzati in deroga alla normativa vigente a convertire tali autorizzazioni in licenze taxi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge. Per le esigenze connesse al trasferimento di traffico aereo dall'aeroporto di Linate all'aeroporto di Malpensa, le licenze taxi della provincia di Varese sono incrementate di cinquanta unità. La provincia di Varese provvede all'assegnazione delle licenze taxi ai singoli comuni, assicurando che almeno il sessanta per cento delle stesse venga attribuita ai comuni ricompresi nell' "Ambito ristretto" individuato dal Piano territoriale d'area Malpensa adottato dalla provincia di Varese con d.c.p. n. 75 del 25 luglio 1997. Le licenze di cui al presente comma costituiscono anticipazione del fabbisogno

provinciale di licenze taxi di cui all'articolo 7 della l.r. 20/1995. In sede di prima attuazione la disciplina di cui all'articolo 25 si applica al comune capoluogo di regione, ai comuni già integrati con il sistema taxi di Milano alla data dell'entrata in vigore della presente legge, ai comuni capoluogo di provincia e ai comuni di sedime aeroportuale. La medesima disciplina è applicata anche ai comuni della provincia di Varese assegnatari del contingente di cinquanta licenze indicate nel presente comma, nonché ai comuni di Laveno Mombello, Luino e Saronno già abilitati al servizio aeroportuale ai sensi del d.p.g.r. 31 luglio 1998, n.66253 e successive modificazioni ed integrazioni, previa richiesta dei comuni medesimi. Nelle more della stipulazione da parte dei comuni della convenzione di cui al comma 5 dell'articolo 25, l'estensione dell'integrazione del bacino aeroportuale è disposta dalla Giunta regionale, su richiesta dei comuni medesimi, nei confronti dei comuni che siano confinanti con almeno uno di quelli già integrati e nei quali si siano manifestate esigenze di mobilità in relazione a particolari insediamenti territoriali a valenza sovracomunale.".

46. Il comma 1 dell'articolo 32 della l.r. 22/1998 è sostituito dal seguente:

"1. L'erogazione delle risorse finanziarie per assicurare l'espletamento delle procedure relative alla stipulazione dei contratti di servizio è effettuata dalla Giunta regionale, in relazione allo stanziamento annuale di bilancio, in forma di rate mensili da liquidarsi entro il mese di riferimento.".

47. La lettera d) del comma 5 dell'articolo 33 della l.r. 22/1998 è sostituita dalla seguente:

"d) erogazione dei finanziamenti per il funzionamento dell'Organo di garanzia del trasporto

Page 24

pubblico di cui all'articolo 15.".

Art. 11

(Risorse finanziarie per i servizi di trasporto pubblico locale)

1. Le risorse finanziarie per l'anno 2002 spettanti alle aziende di trasporto pubblico locale sono pari a quelle assegnate in competenza per l'anno finanziario 2001.

2.02

Le risorse finanziarie di cui al comma 1 sono assegnate in attuazione della legge regionale 2 gennaio 1982, n. 2 (Interventi regionali a favore delle aziende di trasporto di persone. Contributi di esercizio) e della l.r. 13/1995 e loro successive modificazioni e integrazioni.

3. L'assegnazione delle risorse finanziarie agli enti locali per i servizi di trasporto pubblico comunali, di area urbana e interurbani da affidarsi mediante gara, è disposta dalla Regione a seguito dell'approvazione dei programmi triennali dei servizi delle province e dei comuni capoluogo, tenendo conto di quanto stabilito ai commi 1 e 2 e comunque nei limiti della disponibilità del bilancio regionale. Con tale atto di assegnazione sono modificate le tabelle finanziarie di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 48888 del 1 marzo 2000, concernente la definizione del livello dei servizi minimi di trasporto pubblico locale.

Art.12

(Norma finanziaria)

1. All'autorizzazione delle spese previste dagli articoli 2; 3; 4, comma 4; 5 e 6, comma 3, si provvederà con successiva legge.

2.00

2.00

Agli oneri previsti agli articoli 8 e 10, commi 18 e 35, si provvede con le risorse annualmente stanziati all'U.P.B. 4.8.2.3.2.123 e agli oneri previsti all'articolo 10, commi 7 e 39, si provvede con risorse annualmente stanziati all'U.P.B. 4.8.2.5.2.125.

3. Alle spese previste dall'articolo 4, comma 1 e dall'articolo 10, comma 38, si provvede, rispettivamente, con le risorse statali di cui alla legge 194/1998 e di cui all'articolo 41 della legge 7 dicembre 1999, n. 472 (Interventi nel settore dei trasporti. Modifiche al decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457) e all'articolo 54 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato. Legge finanziaria 2000).

Art. 13

(Disposizioni finali)

1. La tabella allegata alla l.r. 22/1998, introdotta dal comma 3 dell'articolo 3 della l.r. 2/2000, è

sostituita dalle tabelle A, B e C allegate alla presente legge.

2.00

2.00

La Giunta regionale, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, definisce le modalità di accesso al fondo di solidarietà di cui al comma 9quinquies

Page 25

dell'articolo 20 della l.r. 22/1998, introdotto dal comma 35 dell'articolo 10 della presente legge.

Art. 14

(Abrogazioni)

1.00

1.00

Dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogato il comma 3 dell'articolo 3 della legge regionale 14 gennaio 2000, n. 2 (Modifiche ed integrazioni a disposizioni legislative inerenti l'assetto istituzionale, gli strumenti finanziari e le procedure organizzative della Regione).

2. Dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 7 della presente legge sono abrogati:

la legge regionale 27 aprile 1977, n. 20 (Tariffe dei servizi pubblici di trasporto);

a) a)

la legge regionale 11 settembre 1989, n. 44 (Nuovo sistema tariffario dei servizi pubblici locali di trasporto);

b) b) gli articoli 15 e 16 della legge regionale 25 marzo 1995, n. 13 (Norme per il riordino del trasporto pubblico locale in Lombardia);

c) c) gli articoli 26 e 27 della legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22 (Riforma del trasporto pubblico locale).

Art. 15

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione Lombardia.

Uf