

Lombardia
L.R. 14-7-2009 n. 11
Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti.
Pubblicata nel B.U. Lombardia 13 luglio 2009, n. 28, suppl. ord. 15 luglio 2009, n. 1.

L.R. 14 luglio 2009, n. 11 ⁽¹⁾.

Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti.

(1) Pubblicata nel B.U. Lombardia 13 luglio 2009, n. 28, suppl. ord. 15 luglio 2009, n. 1.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della regione

Promulga la seguente legge regionale:

PARTE I

TITOLO I

Oggetto

Art. 1

Oggetto del testo unico.

1. Il presente testo unico, redatto ai sensi della *legge regionale 9 marzo 2006, n. 7* (Riordino e semplificazione della normativa regionale mediante testi unici), riunisce le disposizioni di legge regionali in materia di trasporti, con esclusione di quelle relative alle infrastrutture.

TITOLO I

Disposizioni generali

Capo I - Finalità e ambiti di intervento. Classificazione dei servizi

Art. 2

Finalità (Art. 1, L.R. n. 22/1998 e art. 1, L.R. n. 1/2002).

1. La Regione Lombardia, nell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto, nel rispetto delle normative comunitarie e statali, assicura il governo della mobilità e incentiva la riorganizzazione e lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale, garantendo:

a) la programmazione regionale e degli enti locali, promuovendo:

1) lo sviluppo delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto in relazione alla domanda espressa dal sistema economico e sociale del territorio lombardo con riguardo alle specifiche informazioni fornite da enti pubblici e privati con particolare riferimento alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

2) interventi finalizzati al riequilibrio modale attraverso il coordinamento dei sistemi di trasporto, nonché la realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture;

3) 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;

4) l'incremento quantitativo e qualitativo del servizio ferroviario regionale in un quadro di efficacia, efficienza e produttività dell'esercizio, anche attraverso l'ammodernamento e l'acquisto di nuovo materiale rotabile;

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

6) il miglioramento della mobilità, della vivibilità urbana, della salvaguardia dell'ambiente e della sostenibilità ambientale nelle aree urbane caratterizzate da elevati livelli di congestione e di inquinamento;

7) 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;

8) la funzionalità e la qualità del sistema infrastrutturale mediante l'ottimizzazione delle risorse finanziarie disponibili e la promozione di nuovi modelli finanziari per la realizzazione degli interventi;

9) la promozione di modelli organizzativi di produzione dei servizi tali da razionalizzare e ottimizzare la spesa pubblica nella gestione del settore;

10) il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenza nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale;

11) la trasformazione delle aziende speciali o consorzi in società per azioni, ovvero in cooperative, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione, ai sensi dell'art. 18, commi da 3 a 3-septies 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'*articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59*);

12) il monitoraggio della mobilità regionale favorendo lo scambio delle informazioni tra la Regione, gli enti locali, le aziende di trasporto e gli utenti dei servizi con apposite strutture di servizio in capo agli enti locali o alla Regione;

13) il coordinamento del comparto trasporti con quello delle regioni confinanti mediante la sottoscrizione di accordi di programma;

14) l'innovazione tecnologica quale strumento funzionale al governo della mobilità, ad un uso efficiente e sicuro delle reti, all'integrazione modale e tariffaria, all'erogazione di servizi informativi ai cittadini;

15) l'adozione di sistemi tariffari trasparenti e la difesa delle fasce più deboli;

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

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

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

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

c) 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;

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

b) il conferimento alle province, ai comuni ed agli altri enti locali, di tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale, nel rispetto dei principi di sussidiarietà secondo le rispettive dimensioni territoriali, di responsabilità ed unicità dell'amministrazione della funzione, di efficacia, di efficienza, di omogeneità ed economicità, di copertura finanziaria, di autonomia organizzativa e regolamentare;

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'articolo 17;

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

2. Nell'ambito della programmazione del trasporto pubblico regionale, la Giunta regionale, sentiti la competente commissione consiliare, i soggetti esercenti servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie, 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.

Art. 3

Definizione e classificazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale (Art. 2, L.R. n. 22/1998).

1. Per trasporto pubblico regionale e locale si intende il complesso dei servizi di pubblico trasporto di persone e cose attribuiti alla Regione ed agli enti locali. Il trasporto pubblico regionale e locale comprende i sistemi di mobilità terrestri, fluviali, lacuali e aerei organizzati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze, tariffe e condizioni prestabilite, ad offerta indifferenziata che si svolgono nell'ambito del territorio regionale o infra-regionale; il sistema integrato del trasporto pubblico locale è classificato ai commi seguenti.

2. I servizi ferroviari di cui agli *articoli 8 e 9 del D.Lgs. 422/1997* costituiscono un sistema di trasporto unitario sul territorio da effettuare mediante i servizi ferroviari regionali.

3. I servizi automobilistici di trasporto pubblico locale si distinguono in:

a) servizi di linea;

b) servizi finalizzati ai sensi dell'*articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada) e della *legge 15 gennaio 1992, n. 21* (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea).

4. I servizi automobilistici di linea si articolano in:

a) comunali: svolti nell'ambito del territorio di un comune;

b) di area urbana: che collegano i capoluoghi di provincia con i comuni ad essi conurbati e che si caratterizzano per una forte penetrazione dei servizi nel territorio degli stessi con elevata frequenza e densità di fermate;

c) interurbani: svolti nel territorio di più comuni, non rientranti nella fattispecie di cui alla lettera b);

d) regionali: interurbani che collegano sedi di significative funzioni territoriali, ad integrazione del servizio ferroviario regionale o a copertura delle relazioni non servite dalla ferrovia, in grado di offrire un livello di servizio quantitativamente e qualitativamente elevato.

5. I servizi automobilistici finalizzati, di linea e non di linea, si articolano in:

a) servizi di collegamento al sistema aeroportuale;

b) servizi effettuati con modalità particolari in aree a domanda debole, di cui all'*articolo 14, commi 4 e 5, del D.Lgs. 422/1997*, anche con servizi a chiamata;

c) servizi di gran turismo, aventi lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, storico ambientali e paesaggistiche delle località da essi servite;

d) servizi effettuati con autobus destinati al servizio di linea e al servizio di noleggio autorizzati ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 27 febbraio 1998 e dei decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 23 dicembre 2003 e 6 ottobre 2005, svolti su itinerari autorizzati con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone.

6. I servizi su impianti fissi, su impianti a fune e su sistemi a guida vincolata si effettuano in ambito comunale o di area urbana o interurbana.

7. I servizi pubblici con unità di navigazione si articolano in:

a) di linea per trasporto di persone o cose;

b) non di linea in conto terzi per trasporto, rimorchio e traino di persone o cose.

8. Per l'espletamento del servizio di trasporto pubblico di linea gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, possono prevedere modalità particolari di svolgimento del servizio stesso secondo i criteri del *articolo 14, comma 5, del D.Lgs. 422/1997*.

9. La Giunta regionale definisce, d'intesa con le province e con i comuni capoluogo di provincia, forme di sperimentazione con sistemi innovativi e tecnologie avanzate per i servizi di trasporto pubblico determinandone modalità e tempistica. La Regione e gli enti locali, ciascuno nell'ambito di propria competenza, autorizzano l'effettuazione di tali servizi e ne regolamentano l'esercizio.

Capo II - Ripartizione delle funzioni

Art. 4

Funzioni della Regione (Art. 3, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione, in materia di trasporto pubblico regionale e locale, svolge le funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo e gestione che richiedono unitario esercizio a livello regionale. In particolare:

a) approva il piano regionale dei trasporti e della mobilità ed i relativi aggiornamenti, sulla base della programmazione degli enti locali;

b) determina gli investimenti, in raccordo con lo Stato, le regioni confinanti e gli enti locali, mediante la sottoscrizione di atti di programmazione negoziata anche attraverso innovativi strumenti di finanziamento che fanno riferimento al project financing;

c) svolge compiti di programmazione, regolamentazione e amministrazione dei servizi ferroviari di cui agli *articoli 8 e 9 del D.Lgs. 422/1997*, ed in particolare per la gestione della rete ferroviaria di propria competenza, per il rilascio di concessioni ferroviarie, di licenze di trasporto regionale ad imprese ferroviarie, per la disciplina ed il controllo dell'accesso alle reti e per lo svolgimento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, stipula i contratti per i servizi di competenza regionale, in ottemperanza alla *direttiva 91/440/CEE* del Consiglio, del 29 luglio 1991;

d) definisce i criteri per la programmazione dei trasporti locali;

e) definisce, secondo le procedure di cui all'*articolo 16, comma 2, D.Lgs. 422/1997*, il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini su tutto il territorio regionale;

f) individua, per il trasporto in territori a domanda debole, i criteri per l'espletamento dei servizi di linea, nei modi e con le forme di cui all'*articolo 14, comma 4, D.Lgs. 422/1997*;

g) regola i sistemi di integrazione tariffaria e le modalità di determinazione delle tariffe;

h) approva i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale;

i) cura il sistema informativo trasporti e mobilità;

j) definisce il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne e attiva le potenzialità del sistema idroviario padano-veneto quale elemento di integrazione con il cabotaggio marittimo;

k) riconosce il ruolo strategico dell'intermodalità promuovendo un programma strutturato per l'intero comparto;

l) programma la realizzazione di idroscali e idrosuperfici sulle acque del demanio lacuale per attività di trasporto con finalità turistico-ricreative;

m) approva il Piano regionale dell'infomobilità, quale documento strategico di programmazione e indirizzo avente per oggetto azioni coordinate e coerenti finalizzate allo sviluppo e alla sostenibilità dei processi innovativi applicati ai sistemi di mobilità pubblica e privata (ITS – Intelligent Transport Systems).

2. La Regione svolge inoltre compiti di regolamentazione e di gestione. In particolare:

a) assegna ed eroga alle province le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio dei servizi di loro competenza;

b) assegna ed eroga al Comune di Milano ed ai comuni capoluogo di provincia, previa richiesta alla Regione, da effettuare entro trenta giorni dalla definizione del livello dei servizi minimi di cui all'articolo 40, comma 3, le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio dei servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere a) e b) e comma 6;

c) assegna ed eroga ai comuni e alle province le risorse finanziarie per l'esercizio dei servizi di cui all'articolo 6, comma 4;

d) individua i servizi di linea regionali, di cui all'articolo 3, comma 4, lettera d) e li assegna alle province sulla base del criterio della prevalenza della domanda in origine;

e) promuove e organizza i collegamenti aeroportuali;

f) svolge compiti di regolamentazione, anche mediante consorzi o società cui possono partecipare gli enti locali interessati, del sistema idroviario padano-veneto e dei servizi pubblici di linea per il trasporto di persone e cose sui laghi Maggiore, di Como, di Garda e d'Iseo, previo risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 11 del D.Lgs. 422/1997;

g) definisce, mediante intesa con le regioni interessate, ai sensi dell'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'articolo 1 della L. 22 luglio 1975, n. 382), e relative leggi regionali applicative, le modalità per l'utilizzo, al fine della navigazione interna, delle aree del fiume Po e idrovie collegate;

h) disciplina la navigazione ed emana le direttive in tema di usi e di gestione del demanio delle acque interne, le quali sono vincolanti per gli enti delegati e per tutti gli altri soggetti che utilizzino il demanio delle acque interne ⁽²⁾;

i) vigila sulla regolarità del servizio effettuato dalle unità di navigazione interna adibite a servizi pubblici di linea e a servizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5 (Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale e di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali ed uffici);

j) svolge compiti di regolamentazione e di gestione dei servizi elicotteristici;

k) individua, in accordo con gli enti locali, le localizzazioni ottimali per la costruzione di una rete di eliporti ed elisuperfici, di idroscali ed idrosuperfici;

l) approva le modalità operative per l'organizzazione dei servizi di noleggio;

m) rilascia le tessere che abilitano ai titoli di gratuità ed alle agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 31;

n) svolge le altre funzioni amministrative conferite dalla legislazione statale o previste dalla normativa regionale vigente.

(2) Lettera così modificata dall'art. 1, comma 1, lettera a), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Art. 5

Funzioni delle province (Art. 4, comma 1, L.R. n. 22/1998).

1. Sono conferite alle province le funzioni riguardanti i servizi interurbani, di cui all'articolo 3, comma 4, lettera c).

2. Sono altresì conferiti alle province le funzioni e i compiti riguardanti:

a) i servizi di linea regionali di cui all'articolo 3, comma 4, lettera d) e i servizi di gran turismo, di cui all'articolo 3, comma 5, lettera c), assegnati alle province sulla base del criterio della prevalenza della domanda in origine;

b) i servizi in aree a domanda debole di cui all'articolo 3, comma 5, lettera b);

c) l'individuazione, d'intesa con i comuni interessati, dei servizi di area urbana di cui all'articolo 3, comma 4, lettera b);

d) l'approvazione dei piani di bacino, comprendenti anche i piani per la mobilità delle persone disabili, previsti dall'*articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104* (Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti alle persone handicappate);

e) l'assegnazione ai comuni delle risorse finanziarie per assicurare i servizi di loro competenza, salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 2, lettera b);

f) le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere c) e d) e comma 5 lettera b), la stipula dei relativi contratti e l'erogazione dei corrispettivi;

g) l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempimento contrattuale;

h) il rilascio delle autorizzazioni per effettuare il servizio di noleggio con autobus destinati al servizio di linea e viceversa;

i) il rilascio, ai sensi dell'*articolo 87 del D.Lgs. 285/1992*, del nulla osta per l'immatricolazione e la locazione del materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere c) e d), e comma 5, lettere a) e b);

j) l'accertamento di cui all'*articolo 5, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753* (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di 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:

1) dei servizi di linea regionali di cui all'articolo 3, 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 3, comma 5, lettera b);

2) dei servizi automobilistici finalizzati di collegamento al sistema aeroportuale e di gran turismo di cui all'articolo 3, comma 5, lettere a) e c). Relativamente ai servizi regionali di cui all'articolo 3, comma 4, lettera d) ed ai servizi automobilistici finalizzati di collegamento aeroportuale e di gran turismo di cui all'articolo 3, 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 43, comma 21, coincidenti con i percorsi e le fermate attualmente esistenti, non necessitano di ulteriori accertamenti;

k) lo svolgimento, ai sensi del *D.P.R. 753/1980* delle funzioni amministrative e della vigilanza relative agli impianti fissi, quali le linee tranviarie, filoviarie e metropolitane, di interesse sovracomunale, e agli impianti a fune e relative infrastrutture di interscambio di cui all'articolo 6, comma 4, lettera b);

l) l'erogazione, nelle forme e con le modalità previste dalla presente legge, dei finanziamenti per assicurare i servizi funiviari e funicolari di trasporto pubblico locale extraurbano, di cui all'articolo 136, qualora non ricompresi in comunità montana;

m) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale transfrontalieri di cui all'*articolo 3, comma 1, lettera c), D.Lgs. 422/1997*, sulla base del criterio della prevalenza della domanda in origine;

n) il rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento del servizio di noleggio con autobus di cui alla *legge 11 agosto 2003, n. 218* (Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente), nel rispetto dei criteri individuati con apposito atto della Giunta regionale.

3. Per l'esercizio delle funzioni relative al rilascio delle autorizzazioni e dei nulla osta di cui al comma 2, lettere h) e i), concernenti le aziende di trasporto pubblico locale concessionarie in più province o in più comuni, la Giunta regionale, per assicurare economicità di gestione, definisce uno schema di accordo tipo e ne favorisce la sottoscrizione da parte degli enti locali interessati.

4. Sono conferite alle province le funzioni concernenti:

a) l'accertamento dei requisiti di idoneità per l'iscrizione al ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea di cui all'*articolo 6 della legge 21/1992*;

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;

c) l'autorizzazione all'uso delle acque del demanio lacuale, in accordo con le autorità competenti e sentiti i comuni interessati, per le manifestazioni aeronautiche;

d) l'iscrizione nei registri delle navi e dei galleggianti, sia di servizio pubblico sia di uso privato, nonché la vigilanza sulle costruzioni delle nuove navi, ai sensi degli *articoli 146, 153 e 234 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327* (Codice della navigazione) e degli *articoli 67, 146 e 147 del D.P.R. 631/1949*;

e) le licenze di navigazione e i relativi certificati di navigabilità o idoneità a svolgere tutte le attività correlate, ai sensi degli *articoli 146, 153, 160, 161 e 1183 del r.d. 327/1942* e degli *articoli 36, 67 e 69 del D.P.R. 631/1949*;

f) la vigilanza sull'attività delle scuole nautiche ai sensi dell'*articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431* (Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche);

g) l'autorizzazione all'apertura delle scuole nautiche;

h) l'autorizzazione per i servizi in conto terzi per il trasporto, il rimorchio o il traino di merci, ai sensi degli *articoli 226 e 227 del r.d. 327/1942* e degli *articoli da 129 a 132 e da 134 a 141 del D.P.R. 631/1949*;

i) le funzioni di cui all'*articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264* (Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto), concernenti la nomina della commissione d'esame per

il rilascio dell'attestato di idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, l'indizione e lo svolgimento degli esami e dell'attività istruttoria connessa al rilascio dell'attestato.

5. Resta ferma la competenza delle province di istituire, sentita la Regione, eventuali servizi aggiuntivi ai servizi minimi con oneri finanziari a loro carico.

6. Le province adottano i programmi triennali dei servizi con le modalità di cui all'articolo 41, comma 2.

Art. 6

Funzioni delle comunità montane (Art. 5, L.R. n. 22/1998).

1. Sono conferite alle comunità montane le funzioni e i compiti che riguardano il rispettivo territorio relativi a:

a) impianti a fune di ogni tipo quali funivie, seggiovie, sciovie, funicolari e tutti gli impianti di risalita e le relative infrastrutture di interscambio;

b) servizio di vigilanza sull'esercizio degli impianti di cui alla lettera a).

2. Restano ferme le competenze delle comunità montane riguardanti l'istituzione, sentita la provincia, di eventuali servizi aggiuntivi con oneri finanziari a carico delle medesime comunità montane, nonché le competenze in materia di servizi di trasporto di cui all'*articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97* (Nuove disposizioni per le zone montane).

3. La singola comunità montana può affidare alla provincia di appartenenza, previo accordo, l'esercizio delle funzioni e dei compiti trasferiti ai sensi del comma 1.

4. Le funzioni amministrative relative agli impianti a fune di cui all'articolo 136, compresa l'erogazione dei finanziamenti per assicurare lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, sono conferite:

a) al comune se l'impianto opera nel territorio comunale o nell'area urbana;

b) alla provincia se l'impianto opera in ambito interurbano.

Art. 7

Funzioni dei comuni (Art. 6, L.R. n. 22/1998).

1. Sono conferiti ai comuni, anche in forma associata mediante il ricorso alle forme organizzative previste dal *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267* (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), le funzioni e i compiti relativi alle infrastrutture di interesse comunale e ai servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere a) e b). In particolare sono conferite le funzioni concernenti:

a) le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere a), b), comma 5, lettera b) e comma 6, nonché la stipula dei relativi contratti di servizio e l'erogazione dei corrispettivi;

b) l'accertamento, limitatamente ai comuni capoluogo, 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 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 3, 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;

c) la vigilanza sul rispetto degli obblighi contrattuali;

d) l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempimento contrattuale;

e) il rilascio, ai sensi dell'*articolo 87 del D.Lgs. 285/1992*, dell'autorizzazione per l'immatricolazione e la locazione del materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 3, comma 4, lettere a) e b), e comma 5, lettera b) e per l'effettuazione dei servizi di noleggio con autobus destinati al servizio di linea e viceversa;

f) le funzioni amministrative e di vigilanza concernenti:

1) gli impianti fissi che operano nel territorio comunale e nell'area urbana, quali linee tranviarie, filoviarie, metropolitane;

2) gli ascensori e le scale mobili;

3) le interferenze, quali gli attraversamenti ed i parallelismi tra impianti fissi e gasdotti, acquedotti, canali, fognature, elettrodotti, linee telefoniche;

4) gli impianti a fune e relative infrastrutture di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a);

g) l'erogazione di finanziamenti atti ad assicurare i servizi funiviari o funicolari di trasporto pubblico locale svolti con gli impianti di cui all'articolo 136 operanti nel territorio comunale o in area urbana.

2. Sono conferite ai comuni le funzioni concernenti:

a) le 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;

b) [le concessioni per l'utilizzo del demanio lacuale per finalità turistico-ricreative di cui all'*articolo 59 del D.P.R. 616/1977*, successivamente alla stipula di apposita convenzione con le competenti amministrazioni statali] ⁽³⁾;

c) [le concessioni per l'utilizzo delle aree demaniali lacuali di cui all'*articolo 89, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112* (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni agli enti locali, in attuazione del capo I della *legge 15 marzo 1997, n. 59*), ai sensi dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000 (Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di demanio idrico) e 13 novembre 2000 (Criteri di ripartizione e ripartizione tra le regioni e tra gli enti locali per l'esercizio delle funzioni conferite dal *D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112* in materia di demanio idrico)] ⁽⁴⁾;

d) le concessioni per l'utilizzo delle aree demaniali del Naviglio Grande e Pavese, nonché l'accertamento e la riscossione dei relativi proventi;

e) le 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 D.P.R. 631/1949* limitatamente ai bacini lacuali.

3. Le funzioni di cui al comma 2, lettere a) e d) sono esercitate sulla base delle direttive stabilite dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 4, comma 2, lettera h) ⁽⁵⁾.

4. Restano ferme le competenze dei comuni riguardanti:

a) l'istituzione, sentita la Regione, di eventuali servizi aggiuntivi ai servizi minimi con oneri finanziari a loro carico;

b) l'elaborazione dei piani urbani del traffico di cui all'*articolo 36 del D.Lgs. 285/1992*;

c) gli adempimenti previsti all'*articolo 14, comma 5, del D.Lgs. 422/1997*.

5. I comuni di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b) adottano, per quanto di competenza, programmi triennali dei servizi con le modalità di cui all'articolo 41.

6. I comuni possono affidare alla comunità montana o alla provincia di appartenenza, previo accordo, l'esercizio delle funzioni trasferite ai sensi del comma 1.

(3) Lettera abrogata dall'*art. 1, comma 1, lettera b)*, L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(4) Lettera abrogata dall'*art. 1, comma 1, lettera b)*, L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(5) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 1, lettera c)*, L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Art. 8

Gestioni associate di bacino lacuale (Art. 6-bis, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione adotta strumenti d'incentivazione per favorire la formazione di accordi, anche interregionali, per la gestione in forma associata delle funzioni conferite allo scopo di garantirne un efficace ed efficiente esercizio ⁽⁶⁾.

2. Le gestioni associate, tra comuni del medesimo bacino lacuale, sono costituite in forma di consorzio, con le modalità di cui all'*articolo 31 del D.Lgs. 267/2000*, al quale possono aderire le province del bacino lacuale ⁽⁷⁾.

2-bis. Il consorzio per la gestione associata esercita, per i comuni consorziati e sul territorio di rispettiva competenza, le funzioni, anche di riscossione, di cui all'articolo 7, comma 2 ⁽⁸⁾.

2-ter. I comuni non aderenti al consorzio di cui al comma 2-bis versano al consorzio del bacino lacuale di riferimento le quote riscosse dei canoni demaniali di spettanza regionale ⁽⁹⁾.

3. I consorzi per la gestione associata adottano regolamenti per gestire le funzioni affidate in modo efficace e trasparente ⁽¹⁰⁾.

4. I consorzi per la gestione associata 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 dei consorzi per la gestione associata ⁽¹¹⁾.

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

a) ottimizzare lo scambio di informazioni tra i diversi livelli gestionali finalizzato ad assicurare il costante riscontro dal territorio;

b) favorire la formazione di una struttura permanente dotata di strumenti e professionalità specifici per la gestione ottimale delle funzioni conferite;

⁽¹²⁾ c) garantire una applicazione omogenea e coerente delle norme e delle direttive che regolano la materia

6. I consorzi per la gestione associata per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti conferiti dalla Regione provvedono con le seguenti risorse:

a) percentuale dei canoni riscossi di loro diretta spettanza;

b) percentuale dei canoni riscossi di spettanza dei comuni aderenti;

c) eventuali trasferimenti regionali integrativi di cui all'articolo 13, comma 5 ⁽¹³⁾.

6-bis. I consorzi di cui al comma 2 possono gestire, in base a convenzioni stipulate con la Regione, attività non autoritative, purché in regime di equilibrio tra costi e ricavi e comunque senza aggravii, nemmeno indiretti, a carico della Regione ⁽¹⁴⁾.

6-ter. I consorzi per la gestione associata di bacino lacuale riconosciuti in base a specifiche convenzioni sono:

a) Consorzio dei comuni della sponda bresciana del lago di Garda e del lago d'Idro;

b) Consorzio per la gestione associata dei laghi d'Iseo, Endine e Moro;

c) Consorzio del Lario e dei laghi minori;

d) Consorzio laghi Ceresio, Piano e Ghirla;

e) Consorzio gestione associata dei laghi Maggiore, Comabbio, Monate e Varese ⁽¹⁵⁾.

(6) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera d), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(7) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera e), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(8) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera f), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(9) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera f), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(10) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

- (11) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.
- (12) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.
- (13) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettere g), h) e i), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.
- (14) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera j), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.
- (15) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera j), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.
-

Art. 9

Funzioni soppresse (Art. 7, L.R. n. 22/1998).

1. Restano soppresse le funzioni amministrative relative:

- a) all'approvazione degli organici dei sistemi di trasporto;
- b) all'assenso alla nomina dei direttori e responsabili di esercizio degli impianti fissi;

c) alla presa d'atto dei provvedimenti delle amministrazioni dei consorzi strade vicinali, di cui al decreto luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446 (Facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in consorzio per la manutenzione e la ricostruzione di esse);

d) all'approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dei servizi pubblici non di linea e del servizio di noleggio con conducente mediante autobus ai sensi dell'articolo 85 del D.P.R. 616/1977.

Capo III - Organizzazione del trasporto e della mobilità

Sezione I – Programmazione

Art. 10

Strumenti di programmazione (Art. 8, c. 1, L.R. n. 22/1998).

1. Gli strumenti di programmazione sono:

- a) il piano regionale della mobilità e dei trasporti, di cui all'articolo 11;
 - b) il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne, di cui all'articolo 13;
 - c) i piani provinciali di bacino della mobilità e dei trasporti, di cui all'articolo 14;
 - d) i piani urbani del traffico, di cui all'articolo 15.
-

Art. 11

Piano regionale della mobilità e dei trasporti (Art. 9, L.R. n. 22/1998).

1. Il piano regionale della mobilità e dei trasporti (di seguito: PRMT) configura il sistema della programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, in coerenza con gli strumenti di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione, provvedendo a:

a) individuare le linee di indirizzo e le azioni strategiche, in relazione all'evoluzione dell'offerta infrastrutturale e della domanda di mobilità generata dal sistema territoriale lombardo, nonché agli scenari socio-economici di breve e medio periodo;

b) indicare l'assetto delle reti infrastrutturali prioritarie e il sistema degli interventi da attuare in base a espliciti criteri di:

- 1) congruità territoriale;
- 2) funzionalità e innovazione tecnologica trasportistica;
- 3) sostenibilità ambientale;
- 4) accettabilità sociale;
- 5) riequilibrio modale del sistema dei trasporti;

c) individuare gli strumenti attuativi, economici e finanziari per la realizzazione degli interventi anche mediante modelli di finanziamento pubblico e privato o esclusivamente privato;

d) organizzare il monitoraggio delle azioni e degli interventi del piano anche al fine della valutazione della loro efficacia e del riadeguamento delle azioni e previsioni dello stesso.

2. Il PRMT 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) trasporto ferroviario;
- b) viabilità autostradale e stradale di rilevanza regionale;
- c) trasporto aereo;
- d) trasporto lacuale e fluviale;
- e) intermodalità e logistica.

3. La proposta di piano ovvero di singola sezione funzionale viene adottata con deliberazione della Giunta; sulla medesima proposta la Giunta regionale acquisisce il parere degli enti locali, delle organizzazioni sindacali ed economiche maggiormente rappresentative a livello regionale e delle diverse realtà sociali e culturali, al fine di procedere ad un esame congiunto.

4. La Giunta regionale trasmette la proposta al Consiglio regionale per l'esame e l'approvazione con propria deliberazione.

Art. 12

Investimenti e accordi di programma (Art. 10, L.R. n. 22/1998).

1. Gli investimenti per interventi infrastrutturali previsti dal PRMT e dai suoi aggiornamenti sono individuati nell'ambito del documento di programmazione economico-finanziaria regionale previsto dall'*articolo 9-bis della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* (Norme sulla procedura della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione) e finanziati dalla legge di programmazione economico-finanziaria regionale.

2. La Regione promuove interventi per il ripristino, il riadattamento e l'ammodernamento di infrastrutture e mezzi di trasporto, anche storici, per utilizzo turistico-sociale e per il recupero di strade, ferrovie, vie navigabili e creazione di piste ciclopedonali.

3. La Giunta regionale, sentiti gli enti locali e gli operatori pubblici e privati interessati, predispone biennialmente i piani degli interventi di cui al comma 2 ed approva i criteri e le procedure di assegnazione dei relativi contributi.

4. Per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati, coinvolgente una molteplicità di soggetti pubblici e privati ed implicante decisioni istituzionali e risorse finanziarie a carico delle amministrazioni statale, regionale e degli enti locali, la Giunta regionale si avvale degli strumenti della programmazione negoziata e, in particolare, dell'accordo di programma-quadro di cui all'*articolo 2, comma 203, lett. c) della legge 23 dicembre 1996, n. 662* (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica).

5. L'accordo di programma-quadro individua gli obiettivi, le finalità, l'impatto ambientale, le opere da realizzare, i tempi di realizzazione, i soggetti coinvolti, le risorse necessarie e le relative fonti, i tempi di erogazione e il periodo di validità dell'accordo.

Art. 13

Programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne (Art. 11, L.R. n. 22/1998).

1. Al fine di valorizzare il demanio lacuale, fluviale e dei navigli e tutte le vie d'acqua, in coerenza con gli altri strumenti della programmazione regionale, la Giunta regionale, acquisito il parere dell'ente preposto alla gestione del demanio, sentita la commissione consiliare competente, approva il programma degli interventi predisposto dalla direzione regionale competente ^{(16) (17)}.

2. Il programma di cui al comma 1 individua i criteri di valutazione degli interventi nonché i modelli economico-finanziari per la loro realizzazione ⁽¹⁸⁾.

3. Sino all'approvazione di cui al comma 2, il rilascio delle concessioni demaniali lacuali, da parte dei comuni, è subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

a) redazione, in caso di interventi inerenti le strutture portuali e gli approdi, da realizzarsi preferibilmente mediante pontili mobili, di uno studio volto a documentare la compatibilità degli interventi, in particolare per quanto concerne:

- 1) la viabilità di accesso, anche in relazione ai collegamenti con i servizi di trasporto pubblico;
- 2) la dotazione di spazi di sosta e parcheggio;
- 3) la presenza di servizi e attrezzature complementari alla navigazione;

4) le caratteristiche paesaggistico-ambientali del sito interessato agli interventi, esteso ad un intorno sufficientemente ampio, nonché la compatibilità con le previsioni urbanistiche vigenti e i vincoli ambientali, idrogeologici e idraulici;

b) predisposizione di un piano finanziario da cui risultino i costi e i ricavi previsti e i relativi ammortamenti, cui proporzionare la durata della concessione che, di norma, non può superare i quindici anni;

c) adozione dello strumento della conferenza dei servizi per l'esame delle istanze concessorie alla quale partecipa un rappresentante della competente direzione generale della Giunta regionale.

4. Le concessioni di cui al comma 3 vengono affidate previo regolamento comunale che identifichi la graduatoria.

5. I proventi delle concessioni di cui all'articolo 7, comma 2, lettere a) e d), sono destinati, nella misura del 50 per cento, ai comuni a titolo di corrispettivo per l'esercizio delle attività amministrative inerenti alle concessioni demaniali. Tale percentuale, comprensiva dell'eventuale attività di raccolta dei canoni demaniali di cui all'articolo 8, comma 2-ter, può essere elevata dalla Giunta regionale sino ad un massimo del 70 per cento per i consorzi per la gestione associata, rappresentativi del 60 per cento dei comuni insistenti sul bacino lacuale di riferimento. La percentuale rimanente, di spettanza regionale, è destinata al finanziamento degli interventi di incremento e miglioramento individuati nel programma di cui al comma 1⁽¹⁹⁾.

(16) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera k), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(17) Si veda la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11330*.

(18) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera l), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(19) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera m), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Art. 14

Piani provinciali di bacino della mobilità e dei trasporti (Art. 12, L.R. n. 22/1998).

1. Le province, previe le opportune consultazioni con le istituzioni, gli enti e le associazioni portatrici di interessi economico-sociali nel settore dei trasporti e della mobilità, approvano il piano di bacino della mobilità e dei trasporti, comprendente i piani per la mobilità delle persone disabili, previsti dall'*articolo 26, comma 3, della L. 104/1992*.

2. Coerentemente con il PRMT e sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità e dell'evoluzione insediativa e socio-economica, i piani provinciali di bacino definiscono la programmazione degli interventi infrastrutturali finalizzati al riequilibrio modale dei trasporti e a migliorare l'accessibilità al sistema economico insediativo locale con lo scopo di:

a) favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto, con riferimento anche all'intermodalità e alla logistica;

b) organizzare l'offerta del trasporto pubblico locale su gomma coordinandola con quella ferroviaria;

c) migliorare l'accessibilità agli interscambi di trasporto pubblico locale;

d) favorire la mobilità delle persone disabili.

3. Per definire il programma degli investimenti le province partecipano alla definizione dell'accordo di programma quadro di cui all'*articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 662/1996.*

Art. 15

Pianificazione del traffico urbano (Art. 13, L.R. n. 22/1998).

1. Per migliorare la mobilità e la vivibilità delle aree urbane, incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, 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.*

2. I singoli piani urbani del traffico, approvati dai comuni, sono trasmessi alla provincia interessata.

3. Al fine di assicurare il coordinamento dei piani urbani del traffico, i comuni individuati dalla Regione definiscono, anche mediante la stipula di accordi di programma, criteri omogenei per l'approvazione dei piani stessi.

4. I piani urbani del traffico sono predisposti nel rispetto delle direttive ministeriali, nonché degli indirizzi della Giunta regionale.

5. La Regione incentiva la redazione dei piani urbani del traffico, in via prioritaria per i comuni con popolazione inferiore a centomila abitanti.

Sezione II – Organi di consultazione e di garanzia

Art. 16

Consulta della mobilità e dei trasporti (Art. 8, cc. 2 e 3, L.R. n. 22/1998).

1. Al fine della consultazione sulle principali iniziative di rilevanza regionale è istituita, presso la competente direzione generale, la consulta della mobilità e dei trasporti che è nominata con decreto del presidente della Giunta regionale o dell'assessore delegato e dura in carica per l'intera legislatura.

2. La consulta di cui al comma 1 è composta da:

a) assessore regionale competente in materia di infrastrutture e mobilità o suo delegato;

b) assessori provinciali competenti in materia di trasporti e/o viabilità;

c) presidenti dell'Unione province lombarde (UPL), dell'Associazione regionale comuni lombardi (ANCI Lombardia) e della delegazione regionale dell'Unione nazionale comuni comunità ed enti montani (UNCCEM);

d) presidente dell'unione delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della Lombardia;

e) un rappresentante di ciascuna delle associazioni datoriali di categoria maggiormente rappresentative in ambito regionale;

f) un rappresentante di ciascuna delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello regionale;

g) un rappresentante dell'ANAS S.p.A.;

h) un rappresentante delle società autostradali aventi concessioni in atto sul territorio regionale;

i) i rappresentanti dei soggetti esercenti servizi ferroviari e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie operanti nel territorio della Regione;

j) due rappresentanti delle associazioni dei consumatori maggiormente rappresentative in ambito regionale;

k) un rappresentante di ciascuna direzione di circoscrizione aeroportuale territorialmente competente;

k-bis) un rappresentante dei consorzi di cui all'articolo 8, comma 2⁽²⁰⁾.

(20) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 1, lettera n), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.*

Art. 17

Organo di garanzia del trasporto pubblico (Art. 15, L.R. n. 22/1998).

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 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.

TITOLO II

Interventi di settore

Art. 18

Informazioni all'utenza (Art. 10, L.R. n. 3/1997).

1. Al fine di assicurare la divulgazione all'utenza delle politiche regionali in materia di mobilità e trasporti, nonché l'omogeneità di informativa in ordine agli orari e alle modalità dei servizi di trasporto, la Giunta regionale realizza opportune iniziative e strumenti di comunicazione avvalendosi anche di tecnologie di informazione innovative.
 2. I costi per le iniziative di cui al comma 1 sono imputati, sino alla concorrenza del 2 per mille, alla quota delle risorse destinate nel bilancio regionale all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale.
-

Art. 19

Integrazione modale e qualità dei servizi (Art. 2, L.R. n. 1/2002).

1. Per il perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), numeri 3 e 17, 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 50 per cento della spesa prevista.
 3. Per la riqualificazione delle stazioni e la realizzazione delle aree di interscambio, 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 14 marzo 2003, n. 2 (Programmazione negoziata regionale)* e dall'*articolo 34 del D.Lgs. 267/2000*.
 4. Nell'ambito degli accordi promossi ai sensi del comma 3, la Giunta regionale è autorizzata a promuovere l'acquisto ovvero il riutilizzo da parte degli enti locali interessati di aree del territorio regionale sedi di linee ferroviarie 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 2, comma 1, lettera a), punto 4), 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 dai soggetti esercenti servizi ferroviari 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.
-

Art. 20

Sviluppo della mobilità nelle aree urbane (Art. 3, L.R. n. 1/2002).

1. Per il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), punto 6), la Regione sostiene finanziariamente i seguenti interventi:

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) 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) 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) 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. 21

Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico locale (Art. 4, L.R. n. 1/2002).

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 accordo da stipulare 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. Le risorse di cui al comma 1 sono assegnate alle province ed ai comuni capoluogo di provincia tenendo conto delle esigenze di miglioramento della qualità ambientale, in attuazione dell'Accordo di programma quadro in materia di ambiente ed energia sottoscritto con i Ministeri dell'Ambiente e del Tesoro in data 2 febbraio 2001 e dell'atto integrativo dell'accordo stesso sottoscritto in data 5 settembre 2002.

4. La Regione promuove, mediante la stipulazione di accordi 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. 22

Interventi di prevenzione dell'inquinamento atmosferico (Art. 4-bis, L.R. n. 1/2002).

1. La Regione, per favorire la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e migliorare la qualità ambientale, con particolare riguardo alle aree urbane caratterizzate da elevati livelli di traffico veicolare ed inquinamento atmosferico, in attuazione dell'Accordo di programma quadro e del successivo atto integrativo di cui all'articolo 21, comma 3, concede contributi in conto capitale alle province ed ai comuni capoluogo di provincia, volti all'acquisto da parte dei gestori dei servizi di trasporto pubblico di sistemi tecnologici per il contenimento, il trattamento o il filtraggio dei gas di scarico degli autobus alimentati a gasolio.

2. I contributi di cui al comma 1 sono assegnati, in deroga alle disposizioni di cui all'*art. 28-sexies della L.R. n. 34/1978*, nella misura massima del 70 per cento della spesa ritenuta ammissibile, sulla base dei seguenti criteri:

a) espletamento dei servizi di trasporto pubblico urbani o di area urbana, nonché di servizi interurbani in misura non inferiore a 500 mila bus/km annui ammessi al contributo di esercizio;

b) realizzazione degli interventi su autobus con anzianità massima di dieci anni dalla data di prima immatricolazione.

3. La Giunta regionale definisce i tempi e le modalità di assegnazione e di liquidazione dei contributi di cui al comma 1 nonché le prescrizioni tecniche relative ai sistemi tecnologici finanziati.

Art. 23

A agevolazioni per l'acquisto di autobus a metano (Art. 1, L.R. n. 25/2003).

1. La Regione, per favorire la riduzione delle emissioni degli inquinanti in atmosfera e migliorare la qualità ambientale, con particolare riguardo alle aree critiche previste dalla *Delib.G.R. n. 8/5290 del 2 agosto 2007*, in attuazione dell'Accordo di programma quadro e del successivo atto integrativo di cui all'articolo 21, comma 3, concede contributi in conto capitale agli enti locali, nella misura massima del 70 per cento della spesa ritenuta ammissibile, destinati all'acquisto di autobus e minibus alimentati a metano.

Art. 24

Interventi per la riqualificazione delle infrastrutture di trasporto pubblico locale (Art. 4-ter, L.R. n. 1/2002).

1. La Regione assegna alle province e ai comuni capoluogo di provincia le risorse finanziarie volte a sostenere gli investimenti per la realizzazione di opere ed interventi relativi all'ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento delle infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle infrastrutture di deposito per il ricovero dei mezzi alimentati a metano nelle aree ambientalmente critiche per la qualità dell'aria.

2. Per l'assegnazione e la liquidazione dei contributi si applica l'articolo 21, comma 2.

Art. 25

Incentivi per servizi innovativi (Art. 5, L.R. n. 1/2002).

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 promuove forme di sperimentazione di servizi non convenzionali, anche mediante l'introduzione di tecnologie innovative, compreso l'utilizzo dei 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.

Art. 26

Accordi per lo sviluppo della mobilità sostenibile (Art. 5-bis, L.R. n. 1/2002).

1. Per la realizzazione degli interventi di cui agli articoli 20 e 25, la Regione, mediante la stipulazione di accordi con gli enti locali, sostiene finanziariamente specifici progetti volti al miglioramento della mobilità e della sostenibilità ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico da traffico veicolare ed al soddisfacimento di particolari esigenze di mobilità negli ambiti a domanda diffusa e nelle aree o relazioni a domanda debole.

TITOLO III

Sistema tariffario regionale

Capo I - Tariffe

Art. 27

Principi generali (Art. 6, L.R. n. 1/2002).

1. Le disposizioni del presente capo si applicano ai servizi di trasporto pubblico classificati all'articolo 3.

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) 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) l'integrazione dei sistemi tariffari, con l'obiettivo di incentivare il coordinamento tra i diversi modi e gestori di trasporto pubblico;

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) 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) 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) le modalità d'accesso dei vettori operanti nel servizio ai rispettivi sistemi;

c) i criteri incentivanti per le aree e i soggetti che li sperimentano e li adottano;

d) i vincoli e le prescrizioni cui ottemperare per garantire la compatibilità degli stessi sistemi su scala regionale;

e) la quota di finanziamento regionale a sostegno della loro implementazione.

Art. 28

Sistemi tariffari (Art. 7, L.R. n. 1/2002).

1. Sentita la Consulta della mobilità e dei trasporti di cui al l'articolo 16, sono disciplinati con regolamento i criteri e le modalità di applicazione dei seguenti modelli tariffari:

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) 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) 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) in relazione al modello a zone, i criteri per la definizione delle stesse e gli intervalli tariffari di riferimento;

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) 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. La Giunta regionale disciplina:

a) i documenti di viaggio, la loro tipologia e validità, i livelli tariffari e i relativi adeguamenti, con particolare riferimento all'emissione di un abbonamento regionale trimestrale e annuale valido su tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 27, comma 1; tale abbonamento può essere utilizzato anche per beneficiare di agevolazioni relative ai servizi culturali, commerciali e turistici;

b) i livelli tariffari relativi ai servizi su impianti a fune ammessi a contributo di esercizio e ai servizi non convenzionali;

c) i livelli tariffari dei servizi di navigazione di linea, nonché le agevolazioni tariffarie per i cittadini residenti nei comuni prospicienti i bacini idrografici interessati, tenendo conto della specificità delle singole realtà locali.

5. A decorrere dall'anno 2004, per ogni adeguamento tariffario finalizzato a ridurre le differenze tra i livelli tariffari dei servizi ferroviari e quelli degli autoservizi pubblici, sono introdotte nei contratti di servizio ferroviario apposite disposizioni per l'incremento quantitativo e qualitativo dei servizi previsti ovvero per una proporzionale riduzione del corrispettivo.

6. La Giunta regionale determina l'ampiezza delle classi chilometriche tariffarie relative agli autoservizi pubblici di linea, come di seguito riportato:

a) fasce di cinque chilometri sino al quarantesimo chilometro;

b) fasce di dieci chilometri sino al centesimo chilometro;

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. 29

Coordinamento dell'integrazione tariffaria (Art. 7-bis, L.R. n. 1/2002).

1. Per coordinare l'integrazione tariffaria delle reti di trasporto pubblico regionale e locale che interessano il territorio della Provincia di Milano, la Regione promuove la costituzione di un consorzio a norma

dell'articolo 31 del D.Lgs. 267/2000, dotato di personalità giuridica e autonomia amministrativa, contabile e tecnica, al quale partecipano la Regione, la Provincia di Milano ed il Comune di Milano.

2. Nel rispetto dei principi di cui all'articolo 27 e del regolamento previsto dall'articolo 28, il consorzio di cui al comma 1 svolge le seguenti funzioni:

a) definizione del sistema tariffario integrato nelle seguenti componenti:

1) delimitazione dell'area territoriale d'integrazione e individuazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale da integrare, disciplinando in forma opportuna le cause di esclusione;

2) dimensionamento delle singole zone e disegno dei confini delle stesse;

3) determinazione del livello della tariffa per singola zona e per titolo di viaggio;

4) definizione delle politiche tariffarie anche mediante la valutazione delle offerte commerciali dei vettori;

5) introduzione di titoli di viaggio aggiuntivi rispetto a quelli obbligatori di cui al regolamento tariffario;

6) modalità di emissione dei titoli di viaggio;

b) definizione delle modalità tecnico-operative per l'introduzione dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi;

c) definizione delle condizioni per garantire l'accessibilità ai sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi da parte di nuovi potenziali gestori e verifica della loro applicazione;

d) definizione e verifica delle modalità operative per il riparto dei proventi tariffari tra i vettori, sulla base delle disposizioni contenute nel regolamento di cui all'articolo 28;

e) coordinamento e monitoraggio delle fasi di attuazione dell'integrazione tariffaria, sulla base dei dati rilevati dagli enti locali affidanti e dai gestori dei servizi di trasporto pubblico.

3. La nomina degli organi del consorzio, la determinazione della dotazione patrimoniale e la definizione della struttura organizzativa sono disciplinati dallo statuto, approvato dagli enti aderenti con le modalità previste dall'articolo 31 del D.Lgs. 267/2000. Lo statuto prevede, in particolare, la partecipazione nel consorzio di un rappresentante dei comuni della Provincia di Milano designato dall'ANCI regionale, sentiti i comuni medesimi.

4. Salva l'ipotesi di cui al comma 1, le province e i comuni capoluogo possono istituire organismi per la definizione e la gestione dell'integrazione tariffaria dei servizi di rispettiva competenza, con la partecipazione della Regione per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale.

5. Il consorzio e gli organismi locali svolgono le funzioni di rispettiva competenza nel rispetto dei principi di cui all'articolo 27 e della disciplina contenuta nel regolamento di cui all'articolo 28, nonché in osservanza degli indirizzi, dei criteri e degli standard tecnici per la gestione dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi approvati dalla Giunta regionale.

6. Sino alla costituzione del consorzio e degli organismi locali, il coordinamento dell'integrazione tariffaria è disciplinato dal regolamento tariffario di cui all'articolo 28.

Art. 30

Disposizioni per i servizi ferroviari (Art. 7-ter, L.R. n. 1/2002).

1. Il servizio ferroviario regionale della Lombardia è un sistema di trasporto unitario e garantisce la possibilità di utilizzare titoli di viaggio indipendentemente dal gestore del servizio ferroviario prescelto.
2. I gestori dei servizi ferroviari di trasporto pubblico locale in Lombardia adottano condizioni di trasporto definite secondo i criteri stabiliti dalla Giunta regionale.
3. Per il computo delle tariffe, i gestori 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.
4. 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.
5. I gestori vendono titoli di viaggio per tutte le origini e destinazioni comprese tra le stazioni delle relazioni individuate ai sensi del comma 4 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.
6. Gli introiti sono ripartiti in proporzione ai chilometri percorsi con ogni gestore sulla base delle polimetriche di cui al comma 3. È fatta salva la facoltà per i gestori di stabilire, mediante accordi, una diversa ripartizione degli introiti di propria spettanza.
7. Il presente articolo si applica a tutti i titoli di viaggio obbligatori, come definiti dal regolamento regionale di cui all'articolo 28.
8. 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.

Capo II - Agevolazioni tariffarie

Art. 31

Circolazione gratuita e agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico (Art. 8, L.R. n. 1/2002).

1. A decorrere dal 1° agosto 2004 è riconosciuto il diritto alla circolazione gratuita sui servizi di trasporto pubblico di linea nel territorio regionale alle seguenti categorie di residenti in Lombardia:
 - a) i cavalieri di Vittorio Veneto;
 - b) gli invalidi di guerra e di servizio dalla prima alla quinta categoria e loro eventuali accompagnatori secondo le modalità stabilite con atto della Giunta regionale;
 - c) i deportati nei campi di sterminio nazisti K.Z., con invalidità dalla prima alla quinta categoria, ovvero con invalidità civile non inferiore al 67 per cento;

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 lavorativa;

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 secondo le modalità stabilite con atto della Giunta regionale;

f) i sordi in possesso di certificato relativo alla condizione di sordità ai sensi 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 sordi e delle misure dell'assegno di assistenza ai sordi);

g) gli agenti ed ufficiali di Polizia giudiziaria di cui all'articolo 57 del codice di procedura penale in servizi di pubblica sicurezza, secondo le modalità stabilite con apposito atto della Giunta regionale.

2. A decorrere dal 1° agosto 2004, è riconosciuto altresì il diritto alla circolazione gratuita sui servizi di trasporto pubblico di linea nel territorio regionale ai cittadini italiani e stranieri invalidi civili, inabili ed invalidi del lavoro residenti in Lombardia con grado di invalidità pari al 100 per cento, formalmente riconosciuti dalle commissioni mediche previste dalla legislazione vigente o da sentenza passata in giudicato, e loro eventuali accompagnatori, secondo le modalità stabilite con apposito atto della Giunta regionale.

3. Agli invalidi civili con grado di invalidità pari al 100 per cento sono assimilati i grandi invalidi del lavoro con invalidità a partire dall'80 per cento.

4. A decorrere dal 1° agosto 2004, hanno diritto ad usufruire della riduzione dell'abbonamento regionale di cui all'articolo 28, comma 4, lettera a), che abilita alla circolazione sui servizi di trasporto pubblico in tutto il territorio regionale, le sottoindicate categorie di residenti in Lombardia:

a) gli invalidi civili, inabili ed invalidi del lavoro formalmente riconosciuti dalle commissioni mediche previste dalla legislazione vigente o da sentenza passata in giudicato con grado di invalidità non inferiore al 67 per cento e sino al 99 per cento o equiparato, con riconoscimento ai loro eventuali accompagnatori del diritto alla circolazione gratuita secondo le modalità stabilite dalla Giunta regionale;

b) i pensionati di età superiore ai sessantacinque anni se uomini e ai sessanta anni se donne;

c) gli invalidi di guerra e di servizio, gli invalidi a causa di atti di terrorismo e le vittime della criminalità organizzata dalla sesta all'ottava categoria.

5. La Giunta regionale definisce la percentuale dell'agevolazione tariffaria di cui al comma 4, anche in forma differenziata in relazione alla tipologia di utenti beneficiari, nonché le modalità operative per il riconoscimento dell'agevolazione; a tal fine l'assessore proponente svolge preventivamente una relazione nella commissione consiliare competente.

6. Le agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di linea sono riconosciuti ai soggetti di cui al comma 4 con indicatore di situazione economica equivalente ISEE regionale non superiore al limite definito dalla Giunta regionale. Nelle more dell'approvazione dell'ISEE regionale, trovano applicazione le disposizioni di cui all'*articolo 59, comma 51, della legge 27 dicembre 1997, n. 449* (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica).

7. A decorrere dal 1° agosto 2004, i pensionati residenti in Lombardia, di età superiore ai sessantacinque anni se uomini e ai sessanta anni se donne, con indicatore di situazione economica equivalente ISEE regionale superiore al limite definito dalla Giunta regionale ai sensi del comma 5, hanno diritto ad usufruire dell'abbonamento regionale ridotto di cui all'articolo 28, comma 6, secondo modalità stabilite dalla Giunta regionale.

8. I titoli di gratuità e le agevolazioni previste dai commi 1, 2, 3, 4 e 7 sono estesi, a decorrere dal 1° agosto 2004, ai servizi ferroviari regionali.

9. Le tessere che abilitano ai titoli di gratuità ed alle agevolazioni tariffarie di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 7 per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di linea sono rilasciate dalla Regione con le modalità stabilite dalla Giunta regionale.

TITOLO IV

Vigilanza e sanzioni

Art. 32

Controllo e vigilanza (Art. 14, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione, le province e i comuni esercitano la vigilanza ed effettuano controlli per l'accertamento della regolarità e della sicurezza dei servizi di trasporto pubblico di rispettiva competenza.

2. Allo scopo di effettuare la vigilanza, possono essere acquisiti presso le aziende affidatarie dati e informazioni, anche mediante ispezioni e verifiche. Le aziende sono tenute a consentire e ad agevolare le suddette acquisizioni, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione il personale e i mezzi necessari.

Art. 33

Sanzioni a carico delle aziende (Art. 10, L.R. n. 13/1995).

1. Alle aziende che non rispondono, nei termini, alle richieste di informazioni e di dati, di cui all'articolo 32, comma 2, o forniscono informazioni e dati non veritieri o inesatti, è sospesa, per il periodo di inadempienza, l'erogazione dei contributi di esercizio.

Art. 34

Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico (Art. 16, L.R. n. 22/1998).

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del percorso e sino alla fermata di discesa, nonché ad esibirlo a richiesta del personale di vigilanza. L'inosservanza di tali obblighi comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di trenta ad un massimo di cento volte il biglietto ordinario di corsa semplice di classe minima. In caso di reiterazione della violazione entro cinque anni, la sanzione è raddoppiata.

2. Salva l'eventuale responsabilità penale, i beneficiari delle agevolazioni regionali previste all'articolo 31 sono puniti con la sanzione pecuniaria da 500 euro a 1.000 euro nel caso di mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti per il riconoscimento del beneficio. Il beneficiario cui viene applicata la sanzione deve restituire alla Regione il titolo agevolato entro dieci giorni dall'irrogazione della sanzione. In caso di mancata restituzione, è irrogata un'ulteriore sanzione pecuniaria nella stessa misura di quella già applicata.

3. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, le violazioni amministrative previste a carico degli utenti dalla presente legge sono applicate ai sensi della *legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale) ed accertate e contestate dal personale delle aziende di trasporto espressamente incaricato. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'*articolo 18 della legge 689/1981* è emessa dal direttore dell'azienda di trasporto all'uopo nominato. Per le ferrovie di cui all'*articolo 8 del D.Lgs. 422/1997*, competente all'emissione dell'ordinanza-ingiunzione di cui all'*articolo 84 del D.P.R. 753/1980* è il direttore dell'azienda all'uopo nominato.

4. I proventi delle sanzioni applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono devoluti interamente alle aziende di trasporto.

5. Le aziende sono tenute ad attrezzarsi per garantire l'acquisto da parte degli utenti del documento di viaggio anche nei periodi di chiusura delle biglietterie.

Art. 35

Interventi sostitutivi (Art. 28, L.R. n. 22/1998).

1. In caso di perdurante mancato svolgimento da parte delle amministrazioni locali delle funzioni e delle competenze conferite ai sensi degli articoli 5, 6 e 7, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine, dispone specifici interventi sostitutivi mediante la nomina di un commissario ad acta.

2. Con le stesse modalità di cui al comma 1 la Giunta regionale procede, a fronte dell'inerzia da parte delle amministrazioni e dei soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale diretto, ad espletare le procedure concorsuali di cui all'articolo 43.

TITOLO V

Disposizioni finali relative alla parte I

Art. 36

Risorse finanziarie per i servizi di trasporto pubblico locale (Art. 11, L.R. n. 1/2002).

1. L'assegnazione delle risorse finanziarie agli enti locali per i servizi di trasporto pubblico comunali, di area urbana e interurbani da affidare 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 previsto dagli articoli 131, 132 e 138, commi 1, 2, 3 e 4, e comunque nei limiti della disponibilità del bilancio regionale. Con l'atto di assegnazione sono modificate le tabelle finanziarie di cui alla Delib.G.R. n. 48888 dell'1 marzo 2000, concernente la definizione del livello dei servizi minimi di trasporto pubblico locale.

2. La Regione partecipa, per le quote di propria competenza, alla copertura dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dell'IVA ai contratti di servizio per lo svolgimento dei servizi ferroviari di interesse regionale e dei servizi di trasporto pubblico locale.

3. La Giunta regionale può attribuire alle province e ai comuni capoluogo un sostegno finanziario a copertura degli oneri derivanti dalle maggiori percorrenze effettuate dai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale nel caso di calamità naturali, nonché nel caso di provvedimenti straordinari ed urgenti per la sostenibilità ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico.

4. La Giunta regionale sulla base della normativa vigente definisce l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario di cui al comma 3 e della relativa quota di finanziamento.

Art. 37

Norme finali (Art. 30, L.R. n. 22/1998).

1. La Giunta regionale, quando deve acquisire un'intesa ai sensi degli articoli 3, comma 9, 5, comma 2, lettera c), 40, comma 3, 42, comma 5, e 125, comma 1, indice una conferenza di servizi da svolgere secondo le disposizioni dell'*articolo 7, L.R. n. 1/2005*.

2. Le competenze concessorie relative agli impianti fissi, agli impianti a fune e ai sistemi a guida vincolata, spettano:

a) al comune qualora l'impianto operi nel territorio comunale o in area urbana;

b) alla provincia qualora l'impianto operi nel territorio di più comuni;

c) alla provincia sul cui territorio insiste maggiormente l'impianto qualora l'impianto abbia estensione interprovinciale.

3. Le provvidenze di cui all'*articolo 2, comma 1, della legge 194/98* sono assegnate dalla competente direzione generale della Giunta regionale alle aziende di trasporto pubbliche e private che, nell'anno 1996, siano state esercenti servizi di trasporto pubblico locale ammesse a contributo di esercizio, ovvero titolari di concessione di impianto o di esercizio, ovvero agli enti locali che avessero attivi servizi di trasporto pubblico locale contribuiti alla stessa data, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi soggetti nell'anno 1996. La Regione destina la rata del contributo statale di cui all'*articolo 2 della legge 194/1998* all'ammortamento di un mutuo quindicennale finalizzato al concorso della copertura dei disavanzi di esercizio relativi al triennio 1994/96 con il limite del disavanzo ammissibile.

4. Le provvidenze di cui all'*articolo 12, comma 1, della legge 7 dicembre 1999 n. 472* (Interventi nel settore dei trasporti) sono assegnate dalla competente direzione generale della Giunta regionale alle aziende di trasporto pubbliche e private che nell'anno 1997 siano state esercenti servizi di trasporto pubblico locale ammesse a contributo di esercizio, ovvero agli enti locali che avessero attivi servizi di trasporto pubblico locale contribuiti alla stessa data, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi soggetti nell'anno 1997. La Regione destina la rata del contributo statale di cui all'*articolo 12 della legge 472/1999* all'ammortamento di un mutuo quindicennale finalizzato al concorso della copertura dei disavanzi di esercizio relativi all'anno 1997 con il limite del disavanzo ammissibile.

5. Le provvidenze di cui alla *legge 23 dicembre 2000, n. 388* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2001) relative al ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per l'anno 1999 sono assegnate dalla competente direzione generale della Giunta regionale, sulla base dei criteri già individuati nei piani di riparto relativi agli anni 1997 e precedenti, alle aziende che nell'anno 1999 sono state esercenti dei servizi di trasporto pubblico locale contribuiti nello stesso anno, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi.

Art. 38

Norme transitorie (Art. 31, L.R. n. 22/1998).

1. Sino all'entrata in vigore dei contratti relativi ai servizi di linea si applicano le disposizioni dell'articolo 138, commi 1, 2 e 3.
2. La conservazione dell'ammontare delle contribuzioni di cui all'articolo 138, commi 1, 2 e 3, è subordinata alla adesione alla riorganizzazione dell'assetto dell'offerta, definita dagli enti concedenti. Nel caso di mancata adesione delle aziende alla riorganizzazione definita dall'ente concedente, la Regione, sulla base di apposita attestazione, procede ad una riduzione sino al massimo del 15 per cento del contributo di esercizio, da destinare allo stesso ente concedente per far fronte a miglioramenti dell'offerta di servizio.
3. Nelle more della definizione di provvedimenti attuativi del *D.Lgs. 112/1998* in materia di sicurezza della navigazione interna la Giunta regionale, al fine di promuovere in via sperimentale il servizio di pronto intervento e soccorso ai naviganti, stipula convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con la Comunità del Garda per assicurare lo svolgimento del predetto servizio. Nell'ambito di tale convenzione sono individuate le modalità di espletamento del servizio di pronto intervento e soccorso, da coordinarsi territorialmente dalla Comunità del Garda, nonché le modalità di erogazione del relativo sostegno finanziario.
4. Fino all'efficacia dei contratti relativi ai servizi di linea, restano ferme le disposizioni di cui all'*articolo 4, della legge regionale 11 settembre 1989, n. 44* (Nuovo sistema tariffario dei servizi pubblici locali di trasporto).
5. Rimangono salvi i procedimenti avviati in attuazione della *Delib.C.R. n. VI/1347 del 12 ottobre 1999*, concernente la determinazione delle categorie degli interventi da 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. n. 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.

Art. 39

Modalità di finanziamento (Art. 32, L.R. n. 22/1998).

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.
-

PARTE II

TITOLO I

Disposizioni comuni ai trasporti su gomma e su ferro

Art. 40

Servizi minimi (Art. 17, L.R. n. 22/1998).

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono definiti, nel rispetto dell'ammontare delle risorse finanziarie disponibili, tenendo conto:

a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;

b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;

c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;

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

2. 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 5 per cento nel primo anno di vigenza del contratto di servizio, sino al raggiungimento di una quota di almeno il 50 per cento di mezzi ecologici sull'intero parco mezzi, entro la scadenza del contratto medesimo.

3. La Giunta regionale definisce il livello dei servizi minimi i cui costi sono a carico del bilancio regionale, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del D.Lgs. 422/1997, previa intesa con le province e con i comuni regolatori dei servizi di linea urbani, ai sensi dell'articolo 37, comma 1, sulla base della rispondenza ai seguenti obiettivi:

a) soddisfacimento della domanda di trasporto pendolare;

b) accessibilità alle funzioni territoriali generatrici della domanda non pendolare;

c) intermodalità, garantendo l'accessibilità alle aree d'interscambio della rete dei trasporti regionali;

d) accessibilità alle aree urbane;

e) incentivazione all'uso di modi di trasporto non inquinanti;

f) incentivazione dei servizi espletati con modalità particolari;

g) riequilibrio modale del sistema dei trasporti.

4. Il livello dei servizi minimi, come definito al comma 1, è soggetto ad aggiornamento sulla base dei programmi triennali dei servizi di cui all'articolo 41.

5. In sede di definizione del livello dei servizi minimi, la Giunta regionale individua, in particolare:

a) la quantità dei servizi interurbani da garantire, ordinata per tipologia;

b) i criteri per l'individuazione, da parte delle province, della quantità dei servizi di area urbana, nonché i criteri per la definizione degli ambiti territoriali dei servizi a domanda debole nei quali prevedere modalità particolari di espletamento dei servizi;

c) gli obiettivi di qualità ambientale che i servizi dovranno raggiungere.

Art. 41

Programmi triennali dei servizi (Art. 18, L.R. n. 22/1998).

1. Nel rispetto dei principi fondamentali di sussidiarietà e completezza, la Regione svolge una funzione di indirizzo programmatico dei servizi di trasporto pubblico locale ai fini dell'individuazione di una rete integrata dei servizi, garantendo il coordinamento tra gli enti locali per la formulazione delle proposte dei programmi triennali, con i contenuti di cui all'*articolo 14, comma 3, del D.Lgs. 422/1997*.

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:

a) l'assetto dell'offerta dei servizi di competenza di cui all'articolo 3, comma 4, lettere c) e d), comma 5, lettera b) e comma 6;

b) l'individuazione dei servizi di area urbana, di cui all'articolo 3, comma 4, lettera b);

c) le reti oggetto dei contratti di servizio e gli ambiti territoriali a domanda debole, nonché le modalità particolari di effettuazione dei servizi in tali ambiti;

d) la ripartizione delle risorse finanziarie tra le reti oggetto dei contratti di servizio;

e) gli eventuali servizi aggiuntivi ai servizi minimi a carico dei propri bilanci.

3. I comuni di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b), adottano il programma triennale definendo l'assetto dei servizi comunali e, di concerto con la provincia, dei servizi di area urbana, individuando altresì i servizi a domanda debole, di interesse comunale, con le procedure di cui all'*articolo 14, comma 4, del D.Lgs. 422/1997*.

4. I programmi triennali di cui ai commi 2 e 3 sono approvati dalla Giunta regionale, previa conferenza dei servizi di cui all'articolo 37, comma 1, e previa consultazione delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e delle associazioni dei consumatori ⁽²¹⁾.

5. I programmi triennali dei servizi ferroviari sono approvati dalla Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, previa conferenza dei servizi di cui all'articolo 37, comma 1, e sentita la Consulta della mobilità e dei trasporti di cui all'articolo 16. Detti programmi individuano, in particolare:

a) l'offerta ferroviaria da realizzare in relazione alla domanda degli utenti e alla sua evoluzione, connessa all'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati;

b) le modalità di integrazione dei servizi ferroviari con gli altri modi di trasporto;

c) la disciplina dell'utilizzazione della rete ferroviaria di proprietà regionale assicurando la disponibilità delle tracce orarie necessarie a garantire il trasporto regionale e locale;

d) le strategie per la diminuzione dei costi di produzione;

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;

f) i criteri per l'individuazione degli obblighi di trasporto e di qualità.

6. 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) all'estensione delle fasce orarie di servizio;

c) all'integrazione modale tra i servizi;

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.

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

(21) In attuazione del presente comma si vedano:

- per la provincia di Brescia la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11332*;

- per la provincia di Lecco la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11333*;

- per la provincia di Mantova la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11334*;

- per la provincia di Varese la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11335*.

Art. 42

Contratti di servizio (Art. 19, L.R. n. 22/1998).

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico, effettuati con qualunque modalità, è regolato dai contratti di servizio stipulati dalla Regione e dagli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, sulla base di criteri omogenei approvati dalla Giunta regionale che predispone un capitolato tipo. Se necessario, la Giunta regionale promuove la sottoscrizione di accordi di programma per assicurare l'integrazione funzionale e tariffaria anche tra le diverse modalità di trasporto di cui all'articolo 3, con i conseguenti adattamenti al contenuto dei relativi contratti di servizio.

2. Nel periodo transitorio la durata dei contratti per i servizi ferroviari oggetto di affidamento diretto non è superiore a due anni. La validità dei contratti per i servizi di trasporto pubblico locale automobilistici gestiti

in affidamento diretto è di un anno, a decorrere dall'1 gennaio 2002. Nel caso di affidamento di contratti per i servizi automobilistici nel periodo transitorio mediante procedure concorsuali, la durata degli stessi è di otto anni per quelli aventi efficacia dall'1 gennaio 2002 e di sette anni per quelli aventi efficacia dall'1 gennaio 2003.

3. Fuori dai casi previsti dal comma 2, nel caso di affidamento di contratti di servizio per i servizi ferroviari e automobilistici di linea mediante procedure concorsuali, la durata degli stessi non può essere superiore a anni nove ⁽²²⁾.

4. 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.

5. 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. Il 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 43, comma 24, e per l'assegnazione delle risorse stanziata 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.

6. L'entrata in vigore dei contratti di servizio stipulati ai sensi del presente articolo determina la decadenza dei provvedimenti concessori rilasciati in base alla normativa previgente.

7. Per quanto non previsto dal presente articolo per i contratti di servizio, si applica l'*articolo 19 del D.Lgs. 422/1997*.

8. Il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, deve garantire il raggiungimento della percentuale minima del 35 per cento, con riferimento al complesso dei contratti di servizio ferroviari di competenza della Regione. La Regione, tramite i contratti di servizio, persegue tale obiettivo per mezzo dell'incremento degli introiti tariffari o preferibilmente per mezzo della riduzione dei costi di servizio.

(22) Comma così sostituito dall'*art. 10, comma 8, L.R. 23 dicembre 2010, n. 19*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione ai sensi di quanto disposto dall'art. 16 della stessa legge.

TITOLO II

Servizi su gomma

Capo I - Servizi di linea

Art. 43

Procedure per l'affidamento dei servizi (Art. 20, L.R. n. 22/1998).

1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto la Regione, le province ed i comuni fanno ricorso alle procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.
2. L'aggiudicazione deve avvenire sulla base di modalità operative definite dalla Giunta regionale e utilizzando la procedura ristretta di cui all'*articolo 3, comma 38, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163* (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE), e secondo il combinato disposto di cui agli articoli 55, commi 1, 3, 4, 5 e 6, 206 e 220 dello stesso decreto, tenendo conto, quale criterio di selezione, dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 83 dello stesso decreto legislativo. L'ammissione alle gare deve essere prevista in favore delle imprese singole, nonché dei soggetti di cui all'*articolo 34 del D.Lgs. 163/2006*, fermo restando che la sommatoria dei requisiti delle imprese riunite o consorziate deve essere almeno pari ai requisiti globalmente richiesti dal soggetto aggiudicatore.
3. 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) alla capacità tecnica e professionale, con particolare riguardo all'esperienza di avere esercito, negli ultimi tre anni, servizi nei settori della mobilità collettiva in misura non inferiore al 50 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) 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 50 per cento dell'importo che costituisce la base d'asta della rete o sottorete messa a gara.
4. I criteri e i parametri di cui alle lettere a) e b) del comma 3 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 al comma 3, lettere a) e b), devono essere possedute nella misura non inferiore al 50 per cento dall'impresa mandataria ed in misura non inferiore al 20 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.
5. Per garantire condizioni e criteri di equità ed un trattamento non discriminatorio degli operatori per l'accesso al mercato del territorio regionale, la proprietà delle reti e degli impianti spetta agli enti locali, qualora siano essenziali per l'espletamento del servizio del trasporto pubblico locale e siano stati finanziati con risorse pubbliche, con particolare riferimento al materiale rotabile metrotranviario, alle reti e relative infrastrutture e ai depositi ubicati nelle aree urbane.

6. 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, secondo la normativa vigente in materia.

7. Alla società di cui al comma 6 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 5. 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 5, 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.

8. Per i beni non essenziali trovano applicazione le disposizioni di cui al comma 16. 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 metrotramviario 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 emissione dei titoli di viaggio, al sistema dei dati e di gestione degli stessi per il riparto degli introiti nei casi di integrazione tariffaria. A seguito dell'aggiudicazione dei servizi di trasporto pubblico a conclusione della prima tornata delle procedure di gara, la proprietà dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, in considerazione della valenza strategica degli stessi, spetta agli enti locali che possono conferirne la proprietà ai sensi del comma 6. Il conferimento deve garantire la gestione dei sistemi di bigliettazione in osservanza degli standard tecnici e di funzionamento determinati dalla Giunta regionale.

9. La Regione favorisce inoltre:

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

b) 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.

10. Se le province o i comuni che stipulano i contratti di servizio scaturenti da gara possiedono 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.

11. 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.

12. 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 30 per cento dell'ammontare complessivo delle vetture/km dell'intera rete comunale o provinciale.

13. A decorrere dal 1° agosto 2004, tutti i servizi di trasporto pubblico locale sono affidati nel rispetto della vigente normativa regionale di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale. Per gli enti locali affidanti che non hanno completato le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, le concessioni in scadenza al 31 luglio 2004 sono prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio e comunque non oltre il 31 ottobre 2004. Trascorso il termine del 31 ottobre 2004, in caso di ulteriori e specifiche situazioni di ritardo negli adempimenti relativi alle gare, debitamente motivate dagli

enti programmatori e regolatori, con particolare riferimento a controversie ovvero a difficoltà di carattere operativo, la Giunta regionale può autorizzare gli stessi enti a ulteriori e singole proroghe delle concessioni, determinandone i limiti temporali comunque non superiori a dodici mesi. Nel periodo di proroga delle concessioni, le risorse sono assegnate dalla Regione direttamente alle aziende o agli enti concessionari, per il solo periodo prorogato, prendendo a riferimento il valore del bus/km risultante dalla definitiva determinazione dei contributi spettanti per l'anno 2003.

14. Le concessioni dei servizi di trasporto pubblico locale, prorogate ai sensi del comma 13, sono ulteriormente prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio stipulati dagli enti locali programmatori e regolatori e, in mancanza, fino al 31 dicembre 2005 o al nuovo termine eventualmente stabilito dalla normativa statale. Nel periodo di proroga delle concessioni, le risorse sono assegnate dalla Regione direttamente alle aziende o agli enti concessionari, per il solo periodo prorogato, prendendo a riferimento il valore del bus/km risultante dalla definitiva determinazione dei contributi spettanti per l'anno 2003. Le concessioni in scadenza alla data del 31 dicembre 2006 possono essere ulteriormente prorogate non oltre il 31 dicembre 2008 nel rispetto delle condizioni e dei termini previsti dall'*articolo 18 del D.Lgs. 422/1997*. La proroga è disposta dall'ente affidante, previa verifica della sussistenza dei requisiti.

15. Sino all'attivazione da parte degli enti locali dei contratti di servizio conseguenti all'espletamento di procedure concorsuali per i servizi interurbani su gomma, nonché per l'affidamento dei servizi di area urbana e comunali, i soggetti gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, al fine di creare maggiore efficienza di gestione, possono affidare quote di servizio o servizi speciali, in ottemperanza alla vigente normativa comunitaria e nazionale.

16. Al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo in caso di subentro di altro gestore. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo e di risoluzione contrattuale. Anche in caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione mantengono il vincolo di destinazione d'uso per gli anni indicati ai sensi di legge. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà dei beni strumentali al nuovo aggiudicatario, deve restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione, l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.

17. 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 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.

18. Il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, dell'*allegato A, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148* (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione).

19. I concessionari presentano 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 224 del D.Lgs. 163/2006*.

20. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento con atto motivato in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dall'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio o del mancato rispetto dei parametri di efficienza fissati

dalle normative vigenti e dovrà rifondere gli eventuali maggiori oneri che l'ente affidante dovesse sostenere per il riaffidamento del servizio al nuovo gestore.

21. I servizi pubblici di trasporto per i quali non sussistono obblighi di servizio ai sensi dell'*articolo 17 del D.Lgs. 422/1997* sono assentiti mediante autorizzazione rilasciata a soggetti in possesso dei requisiti previsti dalla legge per esercitare servizi di trasporto di persone su strada o autoservizi pubblici non di linea, sulla base dell'individuazione delle relazioni e delle modalità definite dalla Giunta regionale.

22. 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 70 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.

23. 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.

24. È istituito il fondo incentivante quale strumento per 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 programmatica di rispettiva competenza. La Giunta regionale determina l'entità, i criteri, le modalità e i tempi di assegnazione delle risorse finanziarie.

25. La Regione istituisce un fondo di solidarietà per i lavoratori delle aziende di trasporto pubblico locale, quale ammortizzatore sociale destinato ad ovviare ad eventuali problemi occupazionali e contrattuali conseguenti alla messa a gara dei servizi.

Art. 44

Modalità particolari di svolgimento dei servizi (Art. 21, L.R. n. 22/1998).

1. Gli affidatari dei servizi, individuati con le modalità di cui all'articolo 43, previo assenso dell'ente affidante e sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello regionale, possono individuare modalità particolari di svolgimento dei servizi, compreso il sub-affidamento ad altra impresa non controllata societariamente dal medesimo affidatario, nel rispetto della vigente normativa comunitaria e nazionale. Il soggetto affidatario conserva comunque la titolarità e la responsabilità del servizio nei confronti dell'ente affidante e nei confronti dell'utenza. A tal fine i contratti di servizio devono prevedere la garanzia del mantenimento dei medesimi livelli qualitativi. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo a titolo di indennizzo da parte dell'ente affidante.

Capo II - Servizi non di linea

Art. 45

Finalità (Art. 1, L.R. n. 20/1995).

1. Il presente capo disciplina la programmazione e l'esercizio del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, come definiti dalla *legge 21/1992*.
 2. Lo svolgimento dei servizi di cui al comma 1 è disciplinato dai regolamenti comunali aventi i contenuti essenziali di cui all'*articolo 5 della legge 21/1992* e redatti sulla base delle disposizioni del presente capo.
-

Art. 46

Criteri generali per lo svolgimento del servizio taxi (Art. 2, L.R. n. 20/1995).

1. Il servizio taxi deve essere effettuato secondo i seguenti criteri:
 - a) obbligo della prestazione del servizio mediante offerta indifferenziata al pubblico, nell'ambito delle aree comunali o sovracomunali definite con accordi di programma tra gli enti locali interessati, in specie per le zone montane;
 - b) 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;
 - c) diritto di sosta e ricarica nelle località di arrivo comprese nelle aree sovracomunali di cui alla lettera a) e nelle zone di cui all'articolo 52, senza ulteriori oneri aggiuntivi per l'utente per l'eventuale corsa di ritorno a vuoto, subordinatamente al varo di una struttura tariffaria multipla, progressiva o entrambe con validità nelle aree e nelle zone medesime.
 2. Sulla struttura tariffaria esprime parere la commissione consultiva regionale di cui all'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*.
-

Art. 47

Criteri generali per lo svolgimento del servizio di autonoleggio con conducente (Art. 3, L.R. n. 20/1995).

1. Il servizio di autonoleggio con conducente deve essere effettuato secondo i seguenti criteri:
 - a) obbligo di disponibilità di una rimessa presso la quale i veicoli stazionano a disposizione dell'utenza nell'ambito dell'area comunale o dell'area sovracomunale definita con accordi di programma tra gli enti locali interessati ove sia compreso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio con conducente;
 - b) divieto di sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico, salvo quanto disposto dalla *legge 21/1992*;

c) divieto di procurarsi utenza al di fuori della rimessa di cui alla lettera a) o al di fuori della sede del vettore, salvo quanto disposto dalla *legge 21/1992*.

Art. 48

Vigilanza sui servizi taxi ed autonoleggio con conducente (Art. 4, L.R. n. 20/1995).

1. La vigilanza sui servizi di cui agli articoli 46 e 47 è esercitata dal comune che ha rilasciato la licenza per l'esercizio del servizio taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio con conducente.

Art. 49

Sanzioni (Art. 5, L.R. n. 20/1995).

1. La violazione delle disposizioni di cui al comma 1 della lettera a) dell'articolo 46 comporta la sanzione amministrativa della sospensione da uno a novanta giorni della licenza per l'esercizio del servizio taxi. La sospensione è disposta dal sindaco del comune che ha rilasciato la licenza, sentita la commissione consultiva comunale di cui all'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*.

2. L'avvenuta irrogazione di tre provvedimenti sanzionatori nell'arco di un quinquennio ai sensi del primo comma comporta la decadenza della licenza per l'esercizio del servizio taxi. La decadenza è dichiarata dal sindaco del comune che ha rilasciato la licenza.

3. Ai sensi dell'*articolo 86 del D.Lgs. 285/1992*, la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 46, comma 1, comporta l'applicazione delle sanzioni pecuniarie nella misura ivi prevista. L'irrogazione della sanzione spetta al sindaco del comune che ha rilasciato la licenza.

4. La violazione delle prescrizioni di cui all'articolo 47 comporta la sanzione amministrativa della sospensione da uno a novanta giorni dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio con conducente. 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*.

5. L'avvenuta irrogazione di tre provvedimenti sanzionatori, nell'arco di un quinquennio, ai sensi del comma 4, comporta la decadenza dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio con conducente. La decadenza è dichiarata dal sindaco del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

6. Le disposizioni sanzionatorie di cui al presente articolo devono essere recepite nei regolamenti comunali.

Art. 50

Servizio taxi e noleggio con conducente mediante natanti (Art. 6, L.R. n. 20/1995).

1. Il servizio taxi può essere esercitato con natanti. In tal caso sono previste speciali aree di stazionamento presso pontili di attracco.

2. Per il servizio di noleggio con conducente mediante natante possono essere previsti, oltre alle rimesse, appositi pontili di attracco per lo stazionamento. In tal caso, per i natanti con attracco, possono applicarsi le tariffe dei taxi e il servizio, assimilato a quello dei taxi, è regolato dalla relativa disciplina.

Art. 51

Programmazione dei servizi (Art. 7, L.R. n. 20/1995).

1. Ai fini della programmazione dei servizi, il territorio regionale è articolato in undici bacini di traffico, corrispondenti alle circoscrizioni amministrative delle province.
2. La Giunta regionale, allo scopo di realizzare l'integrazione dei servizi pubblici non di linea con le altre modalità di trasporto, determina, sentita la commissione consultiva regionale costituita ai sensi dell'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*, il contingente delle licenze e autorizzazioni assentibili per ciascuna tipologia di servizio di trasporto di persone non di linea, 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. A tal fine le province, sentiti i comuni e tenuto conto della domanda di mobilità del bacino di riferimento, presentano alla Giunta regionale una relazione in cui è indicato il fabbisogno di licenze taxi e di autorizzazioni di autonoleggio con conducente, in relazione alle peculiarità del bacino.
4. Le province individuano, in funzione dell'integrazione dei servizi sul territorio, sulla base dei contingenti loro attribuiti dalla Giunta regionale ai sensi del comma 2, i contingenti di licenze taxi e di autorizzazioni di autonoleggio con conducente assegnabili a ciascun comune. La relativa deliberazione è trasmessa alla Giunta regionale.
5. I comuni sono tenuti a comunicare alle province, entro il 31 dicembre di ogni anno, le licenze e le autorizzazioni di autonoleggio con conducente rilasciate rispetto alle quote loro assegnate; il contingente in eccedenza può essere trasferito, sentiti i comuni interessati, con deliberazione della provincia da trasmettere alla Giunta regionale, ad altro o altri comuni ove si siano prodotti fenomeni di incremento della mobilità.
6. Periodicamente, la Giunta regionale aggiorna i contingenti delle licenze taxi e delle autorizzazioni di autonoleggio con conducente relative a ciascun bacino di traffico, in relazione al mutamento di mobilità rilevato dalla commissione consultiva regionale di cui al comma 2.

Art. 52

Zone di intensa conurbazione (Art. 8, L.R. n. 20/1995).

1. La Giunta regionale, sentiti le province ed i comuni interessati e previo parere della commissione consultiva regionale di cui all'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*, individua le zone caratterizzate da intensa conurbazione, quali possono essere quelle interessate da scali ferroviari del servizio ferroviario regionale o da scali aeroportuali di cui alla Delib.G.R. n. 35836 del 2 agosto 1988.
2. Al fine di migliorare la qualità e di contenere i costi di gestione del servizio di taxi e di autonoleggio con conducente nelle zone di cui al comma 1, salvo quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 124, la Giunta regionale promuove la stipulazione di apposita convenzione tra gli enti locali interessati ai sensi dell'*articolo 30 del D.Lgs. 267/2000*, diretta ad assicurare:
 - a) l'uniformazione dei regolamenti comunali;

b) la costituzione di un'unica commissione consultiva di cui all'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*;

c) le modalità di esercizio dei servizi di taxi e di autonoleggio con conducente;

d) la previsione di eventuali servizi sperimentali;

e) la disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle 24 ore;

f) eventuali criteri per la determinazione dell'organico unificato e per la sua distribuzione a livello comunale;

g) le modalità applicative delle tariffe del servizio taxi uniformi su tutta la zona, quali tariffe omogenee di un unico servizio;

h) la promozione di una rete di chiamata per il servizio radiotaxi con copertura integrale di tutta la zona;

i) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza.

3. La convenzione di cui al comma 2 è approvata dalla Giunta regionale. In caso di mancata intesa tra gli enti locali, la Giunta regionale convoca un'apposita conferenza dei servizi su base provinciale ai sensi della *legge 7 agosto 1990, n. 241* (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi).

4. Nelle zone di intensa conurbazione di cui al comma 1 i veicoli adibiti al servizio taxi hanno diritto di sosta e ricarica nelle apposite aree di stazionamento; è vietato applicare oneri aggiuntivi all'utente per eventuale corsa di ritorno a vuoto. L'esecutività di tale disposizione è subordinata al varo di una struttura tariffaria su base multipla, progressiva o sia multipla che progressiva con validità sull'intera zona.

5. 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.

Art. 53

Ruolo dei conducenti (Art. 9, L.R. n. 20/1995).

1. È istituito presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, ai sensi dell'*articolo 6, comma 1, della legge 21/1992*, il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea.

2. Il ruolo provinciale è articolato nelle seguenti sezioni:

a) conducenti di autovetture;

b) conducenti di motocarrozze;

c) conducenti di natanti;

d) conducenti di veicoli a trazione animale.

È ammessa l'iscrizione a più sezioni del ruolo nella medesima provincia.

3. Non possono essere rilasciate licenze e autorizzazioni per l'esercizio di servizi pubblici non di linea a coloro che non siano iscritti al ruolo provinciale; il relativo accertamento spetta all'amministrazione comunale.

4. È obbligatoria l'iscrizione al ruolo provinciale per prestare l'attività di conducente di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare o di dipendente dell'impresa.

Art. 54

Requisiti per l'iscrizione al ruolo dei conducenti (Art. 10, L.R. n. 20/1995).

1. Sono iscritti al ruolo dei conducenti di cui all'articolo 53 coloro che sono in possesso dei requisiti di idoneità e professionalità di cui ai successivi commi.

2. Risponde al requisito di idoneità chi:

a) non abbia riportato una o più condanne irrevocabili alla reclusione in misura complessivamente superiore ai due anni per delitti non colposi contro la persona, il patrimonio, la pubblica amministrazione, la moralità pubblica ed il buon costume e per delitti di mafia;

b) non risulti sottoposto con provvedimento esecutivo ad una delle misure di prevenzione previste dalla normativa vigente per i delitti di cui alla lettera a).

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

4. Risponde al requisito di professionalità chi ha superato l'esame per l'accertamento dell'idoneità all'esercizio del servizio secondo quanto stabilito dall'articolo 58.

5. Sono requisiti indispensabili per l'iscrizione al ruolo dei conducenti:

a) assolvimento dell'obbligo scolastico;

b) possesso del certificato di abilitazione professionale, di cui all'*articolo 116, comma 8 del D.Lgs. 285/1992*, per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti di autovetture e motocarrozze;

c) possesso del titolo professionale idoneo per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti dei natanti.

Art. 55

Ruolo dei conducenti. Norma di salvaguardia (Art. 11, L.R. n. 20/1995).

1. Rimangono salvi gli effetti derivanti dalle procedure di iscrizione di diritto al ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea, già esperite ai sensi dell'*articolo 11 della L.R. n. 20/1995*.

1-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 7 e in applicazione dell'*articolo 6, comma 1, della legge n. 21/1992*, a seguito dell'entrata in vigore della *legge 11 giugno 2004, n. 146* (Istituzione della Provincia di Monza e della Brianza) e dell'istituzione di apposito ruolo provinciale ai sensi dell'articolo 53, sono iscritti di diritto nel ruolo della provincia di Monza e della Brianza coloro che, alla data di istituzione dello stesso

ruolo, risultano già titolari di licenza di esercizio taxi o di autorizzazione per l'esercizio di noleggio con conducente rilasciata da uno dei comuni appartenenti alla circoscrizione territoriale della provincia di Monza e della Brianza⁽²³⁾.

1-ter. Hanno altresì diritto ad essere iscritti, a domanda, nella rispettiva sezione del ruolo della provincia di Monza e della Brianza, i soggetti:

a) che esercitano l'attività di conducente in qualità di collaboratore familiare o di sostituto del titolare della licenza taxi o dell'autorizzazione di autonoleggio, nonché in qualità di dipendente d'impresa autorizzata al servizio di autonoleggio con conducente o di sostituto del dipendente medesimo, nel caso in cui la licenza o l'autorizzazione sia stata rilasciata da uno dei comuni della circoscrizione territoriale della provincia di Monza e della Brianza;

b) che, iscritti al ruolo della provincia di Milano e in possesso dei requisiti di cui all'articolo 54, non sono titolari di licenza o autorizzazione per l'esercizio dell'attività di conducente di autovetture o natanti, motocarrozzette e veicoli a trazione animale adibiti a servizi pubblici non di linea⁽²⁴⁾.

1-quater. Nell'ipotesi prevista dal comma 1-ter, l'interessato deve presentare domanda scritta entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge recante (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative - Collegato ordinamentale 2011). A tal fine si applicano le disposizioni di cui all'articolo 57⁽²⁵⁾.

(23) Comma aggiunto dall'*art. 11, comma 1, lettera a)*, L.R. 21 febbraio 2011, n. 3.

(24) Comma aggiunto dall'*art. 11, comma 1, lettera a)*, L.R. 21 febbraio 2011, n. 3.

(25) Comma aggiunto dall'*art. 11, comma 1, lettera a)*, L.R. 21 febbraio 2011, n. 3.

Art. 56

Commissioni tecniche provinciali per la formulazione dei ruoli dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea (Art. 29, L.R. n. 22/1998).

1. Le province provvedono a costituire commissioni tecniche provinciali, così composte:

- a) un dirigente del settore competente per materia, designato dalla Giunta provinciale, che la presiede;
- b) un rappresentante della competente direzione generale della Giunta regionale;
- c) un rappresentante designato dalla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura competente per territorio;
- d) un rappresentante dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile;
- e) un rappresentante del compartimento della polizia stradale della Lombardia;
- f) il responsabile del settore trasporti, traffico e viabilità del comune capoluogo della provincia;
- g) due esperti della materia, designati dalla Giunta provinciale;

h) un rappresentante designato dall' ANCI, sezione regionale;

i) quattro rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative a livello provinciale.

2. I componenti di cui al comma 1, lettere e) ed h), partecipano alle sedute con funzione consultiva.

3. La commissione è nominata con decreto del presidente della provincia. Per ciascun componente effettivo viene contemporaneamente nominato un supplente che partecipa all'attività della commissione in assenza del titolare; il decreto di nomina attribuisce le funzioni di segretario e di segretario supplente della commissione a un dipendente del settore provinciale competente per materia.

4. Compete alle commissioni:

a) valutare la regolarità delle domande di cui all'articolo 57 per l'iscrizione al ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea;

b) espletare le prove di esame di cui all'articolo 58.

Art. 57

Domanda per l'iscrizione ai ruoli provinciali (Art. 14, L.R. n. 20/1995).

1. Per l'iscrizione al ruolo l'interessato deve presentare domanda scritta alla commissione provinciale di cui all'articolo 56, specificando la sezione del ruolo in cui chiede di essere iscritto.

2. La domanda deve essere redatta su carta legale e presentata ai sensi dell'*art. 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445* (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa). Nella domanda l'aspirante deve dichiarare le proprie generalità, il luogo e la data di nascita, il codice fiscale, la cittadinanza, la residenza e il domicilio presso il quale devono, ad ogni effetto, essergli fatte pervenire eventuali comunicazioni, nonché il possesso dei requisiti di cui all'art. 54.

3. L'iscrizione al ruolo è subordinata al pagamento a favore delle camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato dei diritti di segreteria di cui alla *legge 27 febbraio 1978, n. 49* (Norme per l'aumento delle tariffe riscosse dalle camere di commercio per i diritti di segreteria).

Art. 58

Prove d'esame (Art. 15, L.R. n. 20/1995).

1. 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 autonoleggio con conducente del comune di appartenenza.

2. Gli aspiranti 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.

3. L'esame consiste in una prova scritta, che può essere effettuata mediante quesiti a risposte preordinate, ed in un colloquio orale.

4. Le prove d'esame vengono svolte con frequenza almeno semestrale, alla data pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Art. 59

Rinvio (Art. 18, L.R. n. 20/1995).

1. Per tutto quanto non disciplinato dal presente capo si fa riferimento alla *legge 21/1992*, nonché ai principi della *legge 241/1990* in materia di procedimento amministrativo.

Art. 60

Interventi a favore della sicurezza e delle attività di autoveicoli in servizio taxi (Art. 1, L.R. n. 10/2000).

1. La Regione, per favorire gli autoservizi pubblici non di linea di taxi con autovettura, come definiti dall'articolo 46, concede contributi in conto capitale ai titolari di licenza taxi, singoli o associati nelle forme previste dall'*articolo 7 della legge 21/1992*.

Art. 61

Contributi (Art. 2, L.R. n. 10/2000).

1. I contributi di cui all'articolo 60 sono concessi per:

a) l'acquisto di autoveicolo nuovo, anche a trazione elettrica o ad «emissioni zero», di prima immatricolazione, destinato al servizio taxi;

b) la predisposizione dell'autoveicolo al trasporto di soggetti portatori di handicap;

c) l'installazione sul veicolo di uno o più dispositivi atti a garantire la sicurezza del conducente, quali radio di servizio e apparecchiature ad essa collegate, dispositivi per il pagamento con carte di credito, divisori protettivi;

d) la trasformazione del veicolo da alimentazione a benzina ad alimentazione a gas metano o metano liquido (GPL) ⁽²⁶⁾.

(26) Si veda, anche, la *Delib.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11413*.

Art. 62

Misura del contributo (Art. 3, L.R. n. 10/2000).

1. Il contributo di cui all'articolo 61, comma 1, lettera a), è corrisposto in conto capitale in una misura compresa tra il 15 e il 35 per cento del costo di fatturazione, al netto dell'imposta sul valore aggiunto e per un massimo di 6.000,00 euro.
 2. Il contributo di cui all'articolo 61, comma 1, lettere b), c) e d) è corrisposto in conto capitale nella misura del 75 per cento del costo di fatturazione al netto dell'imposta sul valore aggiunto.
 3. I contributi di cui all'articolo 61 non possono essere richiesti da chi ne abbia già goduto nei tre anni dalla precedente concessione.
 4. I contributi di cui all'articolo 61 sono cumulabili con altri tipi di contributo previsti da norme statali, regionali o comunitarie.
-

Art. 63

Modalità di attuazione (Art. 4, L.R. n. 10/2000).

1. La Giunta regionale, con propria deliberazione, determina criteri, procedure di accesso ai contributi e relative modalità di erogazione.
-

Capo III - Trasporto ciclo-motoristico

Art. 64

Integrazione e potenziamento del trasporto ciclo-motoristico (Art. 1, L.R. n. 38/1992).

1. Il presente capo promuove la diffusione, nell'ambito dello sviluppo intermodale tra i vari mezzi di trasporto, dell'uso della bicicletta e dei ciclomotori per il decongestionamento del traffico nelle aree urbane.
-

Art. 65

Intese (Art. 2, L.R. n. 38/1992).

1. Per i fini di cui all'articolo 64 la Giunta regionale promuove intese con le aziende di trasporto ferroviario allo scopo di attuare il trasporto combinato passeggeri-cicli e motocicli sui mezzi ferroviari e di facilitare la realizzazione degli obiettivi del presente capo.
-

Art. 66

Competenze dei comuni (Art. 3, L.R. n. 38/1992).

1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di autostazioni di corrispondenza o di stazioni metropolitane prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli con eventuale annesso servizio di noleggio biciclette o, in alternativa, prevedono la realizzazione di parcheggi anche non custoditi, in aree di interscambio o adiacenti ad esso, dotate di copertura e attrezzate con depositi individuali.
 2. Per la realizzazione dei depositi o dei parcheggi di cui al comma 1, i comuni stipulano convenzioni, di concerto con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.
 3. I comuni che non gestiscono direttamente le attrezzature di deposito e noleggio di cui al presente articolo assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle cooperative sociali, nonché alle imprese cooperative di cui alla *legge regionale 18 novembre 2003, n. 21* (Norme per la cooperazione in Lombardia), ovvero alle imprese giovanili finanziabili ai sensi delle leggi regionali 15 gennaio 1999, n. 1 (Politiche regionali del lavoro e dei servizi per l'impiego) e 28 settembre 2006, n. 22 (Il mercato del lavoro in Lombardia).
-

Art. 67

Contributi regionali (Art. 4, L.R. n. 38/1992).

1. La Regione concede ai comuni contributi in conto capitale nella misura massima del 70 per cento della spesa ammissibile per la realizzazione di depositi e parcheggi per biciclette e motocicli e per l'acquisto di biciclette per il noleggio di cui all'articolo 66, secondo criteri e priorità definite con deliberazione della Giunta regionale.
 2. La deliberazione di Giunta di cui al comma 1 deve tener conto anche dell'integrazione delle strutture di deposito con i progetti di rete ciclopedonale in corso di realizzazione.
-

Art. 68

Studi ed attività informative (Art. 5, L.R. n. 38/1992).

1. La Giunta regionale pubblica la cartografia della rete ciclabile lombarda, con particolare riferimento all'interconnessione con il sistema del trasporto pubblico, e promuove studi e attività informative nel settore del trasporto ciclistico.
-

Art. 69

Adeguamento dei regolamenti edilizi (Art. 6, L.R. n. 38/1992).

1. I comuni inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie per il deposito di biciclette.
2. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni.

Capo IV - Trasporti eccezionali

Art. 70

Disposizioni generali (Art. 1, L.R. n. 34/1995).

1. Nel territorio della Regione le funzioni relative alle autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità, attribuite all'amministrazione regionale dal *D.Lgs. 285/1992*, sono esercitate dagli uffici ed enti di cui agli articoli 71 e 72, direttamente o per delega.

Art. 71

Autorizzazioni periodiche (Art. 2, L.R. n. 34/1995).

1. Le province competenti per territorio in cui risiede l'istante provvedono al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità per i quali sia consentita, ai sensi del *D.Lgs. 285/1992* e del *decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495* (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada), autorizzazione di tipo periodico.

2. Le province, competenti per territorio in cui risiede l'istante, provvedono al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione delle macchine agricole eccezionali e delle macchine operatrici eccezionali ai sensi degli *articoli 104 e 114 del D.Lgs. 285/1992*.

3. Il rilascio di autorizzazioni di tipo periodico da parte delle province avviene alle specifiche condizioni previste dal nuovo codice della strada e dal relativo regolamento, sia per quanto attiene alle valutazioni di carattere tecnico, limiti di massa e limiti di sagoma, sia per quanto attiene al pagamento degli eventuali indennizzi dovuti.

4. Se il richiedente non risiede in Lombardia, le autorizzazioni periodiche sono rilasciate da una delle province della Regione.

5. Le autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità devono essere richieste, secondo le modalità previste dal nuovo codice della strada e dal regolamento, alla Provincia competente ai sensi del presente articolo e previo pagamento alla tesoreria regionale dell'eventuale indennizzo convenzionale di cui all'articolo 18 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada e delle spese di autorizzazione calcolate secondo le tariffe stabilite dall'articolo 405 dello stesso regolamento.

6. Le province comunicano con scadenza semestrale il numero e il tipo di autorizzazioni rilasciate al servizio regionale competente in materia di viabilità.

Art. 72

Autorizzazioni singole e multiple (Art. 3, L.R. n. 34/1995).

1. Tutte le autorizzazioni diverse da quelle previste dall'articolo 71 sono rilasciate dalla provincia dove ha sede il richiedente o dalla provincia dove è ubicato il cantiere servito dal veicolo o trasporto in condizioni di eccezionalità nel caso in cui il richiedente non risieda in Lombardia.

2. L'autorizzazione, nei limiti della rete stradale di competenza regionale, è unica e ha valore per l'intero itinerario o area specificatamente indicati.
3. La provincia competente rilascia l'autorizzazione previo parere di tutti gli enti ai quali appartengono le strade pubbliche comprese nell'itinerario o nell'area interessata dal trasporto.
4. Gli enti interessati esprimono il parere richiesto entro cinque giorni.
5. Ad avvenuta costituzione dell'archivio nazionale delle strade e del catasto stradale regionale, le autorizzazioni sono rilasciate dalle province competenti in base alle informazioni assunte, fatta salva la facoltà di richiederne ulteriori secondo le modalità di cui al comma 3.
6. Gli enti stessi possono opporre motivi attinenti a particolari condizioni dei manufatti stradali e a situazioni di traffico in relazione al carico ed all'ingombro del veicolo, imponendo eventuali condizioni, specifiche cautele e variazioni dell'itinerario proposto.
7. Il diniego dell'autorizzazione o la necessità di procrastinare il rilascio a data successiva ai termini di legge deve essere motivato.
8. Le province devono comunicare con scadenza semestrale il numero e il tipo di autorizzazioni rilasciate al servizio regionale competente in materia di viabilità.
9. Le autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità devono essere richieste secondo le modalità previste dal nuovo codice della strada e dal regolamento alla provincia competente ai sensi del comma 1 e previo pagamento ai singoli enti interessati degli eventuali indennizzi dovuti ai sensi dell'articolo 18 del regolamento di esecuzione e di attuazione nel nuovo codice della strada e previo pagamento alla tesoreria della provincia competente delle spese di autorizzazione calcolate secondo le tariffe stabilite dall'articolo 405 dello stesso regolamento.

Art. 73

Vigilanza e sanzioni (Art. 5, L.R. n. 34/1995).

1. Alle province e comuni spetta la vigilanza sulla circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, ivi compreso l'esercizio delle funzioni amministrative riguardanti l'applicazione delle sanzioni pecuniarie previste dal nuovo codice della strada.
 2. Di tale attività è data adeguata informazione, contestualmente alla relazione di cui all'articolo 72, comma 8, al servizio regionale competente in materia di viabilità.
-

TITOLO III

Trasporto ferroviario

Capo I - Servizi su ferro

Art. 74

Servizi ferroviari (Art. 22, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione svolge in modo unitario compiti di programmazione, regolamentazione e amministrazione dei servizi ferroviari di cui agli *articoli 8 e 9 del D.Lgs. 422/1997*.
 2. In conformità con la normativa comunitaria, la Regione disciplina il rilascio di concessioni ferroviarie e di licenze di trasporto regionale e locale ad imprese ferroviarie esistenti o appositamente costituite e stipula con esse i contratti di servizio per l'effettuazione dei servizi di propria competenza.
 3. Per l'organizzazione dei servizi ferroviari, la Regione, decorso il periodo transitorio durante il quale sono mantenuti gli affidamenti agli attuali concessionari in ottemperanza alla normativa comunitaria e nazionale, provvede all'affidamento progressivo dei servizi attraverso la procedura ristretta di cui all'*articolo 3, comma 38, del D.Lgs. 163/2006*, secondo il combinato disposto degli articoli 55, commi 1, 3, 4, 5 e 6, 206 e 220 dello stesso decreto, utilizzando il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'articolo 83 dello stesso decreto legislativo e tenendo conto degli articoli 86, 87 e 88 dello stesso decreto, in tema di offerte anormalmente basse. Sulla base del programma triennale regionale dei servizi ferroviari e dei programmi triennali degli enti locali possono essere esperite procedure concorsuali per l'affidamento congiunto di quote di servizi ferroviari di interesse regionale e locale integrati con servizi di trasporto pubblico locale su gomma, su acqua o su fune. La Regione sottoscrive con gli enti locali competenti accordi con i quali sono definiti i reciproci rapporti per l'espletamento di tali procedure e con i quali possono essere delegate le specifiche funzioni amministrative inerenti alla successiva gestione dei contratti per la parte dei servizi ferroviari.
 4. Nel periodo transitorio di cui al comma 3, la Regione stipula contratti di servizio quali strumenti funzionali al miglioramento del servizio di trasporto pubblico ed al suo adeguamento alle esigenze dell'utenza, prevedendo negli stessi un sistema di monitoraggio della qualità del servizio erogato.
 5. I contratti di servizio stipulati tra la Regione e le società di cui al comma 2 sono riferiti alla sola attività di trasporto e garantiscono alle imprese ferroviarie l'accesso alla rete nazionale, secondo quanto previsto all'*articolo 8, comma 5, del D.Lgs. 422/1997*, ed alla rete regionale sulla base della disciplina stabilita in sede di accordo di programma con il Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'*articolo 12 del D.Lgs. 422/1997*.
 6. L'impresa ferroviaria che ha assunto obblighi di servizio, ai sensi dell'*articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69* del Consiglio del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, con la sottoscrizione dei contratti di cui al presente articolo è tenuta a proseguire il servizio fino all'effettivo subentro del nuovo affidatario. Per i primi dodici mesi di proroga le condizioni contrattuali del servizio restano immutate. Oltre il dodicesimo mese eventuali modifiche delle condizioni contrattuali sono negoziate tra le parti. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche in caso di risoluzione anticipata del contratto.
-

Art. 75

Messa a disposizione delle dotazioni patrimoniali essenziali ed acquisto del materiale rotabile (Art. 22-bis, L.R. n. 22/1998).

1. In attuazione del principio della concorrenza tra gestori del servizio ferroviario, così come previsto nell'articolo 18, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 422/1997, la Regione individua le dotazioni patrimoniali essenziali allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento che devono essere messe a disposizione dell'impresa ferroviaria aggiudicataria del servizio 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. Sono dotazioni patrimoniali essenziali, in particolare: le reti, gli impianti e, con riferimento alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, i depositi ed il materiale rotabile in esercizio sulle linee per la gestione dei servizi di competenza della Regione.

2. L'impresa ferroviaria uscente, o altro soggetto che detiene a qualunque titolo i beni individuati come essenziali ai sensi del comma 1, si impegna a mettere a disposizione i beni stessi, o comunque a cederli, all'impresa aggiudicataria del servizio. 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 gara. 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 attraverso atti negoziali, sottoscritti preventivamente alla pubblicazione del bando di gara, con la Regione che ne garantisce il trasferimento all'impresa aggiudicataria.

3. Per agevolare la messa a disposizione dei beni di cui al comma 2, la Regione, a seguito della sottoscrizione degli atti negoziali di cui al medesimo comma, può acquistare direttamente il materiale rotabile per l'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento ai sensi dell'articolo 74, comma 3, secondo periodo.

4. Nel caso non si raggiunga un accordo ai sensi del comma 2, la Giunta regionale, con proprio provvedimento, che costituisce formale diffida ai soggetti in questione, individua nel dettaglio i beni che costituiscono le dotazioni patrimoniali essenziali all'esercizio del servizio ferroviario oggetto d'affidamento e determina in via unilaterale l'indennità da offrire all'impresa ferroviaria uscente o ad altro soggetto che ha la detenzione di tali beni a qualunque titolo. Con tale provvedimento determina altresì i termini e le condizioni per il trasferimento dei beni in questione.

5. Entro trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento di cui sopra, i soggetti citati possono presentare alla Regione motivate controdeduzioni in merito alla determinazione dell'indennità offerta, ai termini e alle condizioni di trasferimento dei beni. Decorso il termine di cui sopra senza che vi sia stata accettazione scritta dell'offerta, ovvero accordo sulle nuove proposte presentate, la Giunta regionale procede con atto motivato a trasferire alla disponibilità del nuovo soggetto aggiudicatario del servizio le dotazioni patrimoniali individuate ai sensi del presente comma, indicando in via definitiva termini e condizioni per il loro trasferimento. Il provvedimento è oggetto d'immediata esecuzione nei confronti dei soggetti detentori di tali dotazioni patrimoniali.

6. L'indennità di cui al comma 4, che l'impresa aggiudicataria del servizio deve versare all'impresa ferroviaria uscente o ad altro soggetto che ha la detenzione delle dotazioni patrimoniali essenziali a qualunque titolo, è determinata con riferimento ai costi d'ammortamento e/o di manutenzione ciclica ancora da assumere a carico del bilancio dei soggetti destinatari del provvedimento, nonché al loro valore commerciale residuo al netto dei finanziamenti pubblici in qualsiasi forma erogati.

7. La Regione può acquistare il materiale rotabile di cui al comma 1, ancorché non dichiarato bene essenziale, direttamente

dall'impresa ferroviaria uscente ovvero reperirlo sul mercato ove lo ritenga necessario anche al fine di potenziare il servizio messo a gara.

Art. 76

Modalità di determinazione e garanzie per il trasferimento del personale a seguito di aggiudicazione delle gare per i servizi ferroviari (Art. 22-ter, L.R. n. 22/1998).

1. La Giunta regionale determina la consistenza del personale dipendente degli attuali soggetti esercenti i servizi ferroviari addetto alle linee oggetto di aggiudicazione precedentemente alla pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari sulla base di quanto previsto al comma 2.

2. I dati riguardanti l'assegnazione del personale alle linee oggetto di aggiudicazione sono comunicati dai soggetti esercenti i servizi ferroviari alla Regione entro trenta giorni dalla richiesta e devono individuare le unità di personale suddiviso per qualifica, l'anzianità media per qualifica e il costo medio unitario per qualifica, indicando la percentuale di utilizzo del personale sulle linee in questione nel caso di impiego promiscuo dello stesso su altre linee. La Giunta regionale può sottoscrivere accordi con gli attuali soggetti esercenti i servizi ferroviari per facilitare il trasferimento del personale di cui al comma 4, lettera a). In tali accordi può essere previsto il temporaneo utilizzo, in attesa della definizione delle procedure di cui al comma 4, di personale dell'impresa uscente per l'effettuazione del servizio aggiudicato al nuovo soggetto.

3. Ai sensi dell'*articolo 26 del r.d. 148/1931*, come richiamato dall'*articolo 18, comma 2, lettera e) del D.Lgs. 422/1997*, i bandi di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari determinano le modalità di trasferimento del personale dipendente garantendo, anche a fronte dell'introduzione di nuove modalità organizzative di lavoro da adottare previo confronto con le organizzazioni sindacali, la continuità del rapporto di lavoro con l'impresa subentrante nel servizio, il mantenimento dei diritti acquisiti dai lavoratori, nonché livelli di sicurezza adeguati al servizio esercitato.

4. I bandi di gara garantiscono in particolare:

a) che il personale non dirigenziale addetto alle linee oggetto di aggiudicazione, come determinato ai sensi del comma 1, sia trasferito alle dipendenze dell'impresa subentrante e prenda servizio presso la medesima secondo tempi e modalità idonei a garantire la continuità del servizio;

b) che siano rispettate le disposizioni legislative e del contratto collettivo nazionale, secondo quanto previsto dall'*articolo 19, comma 3, lettera l), del D.Lgs. 422/1997*, che disciplina lo stato giuridico, il trattamento economico, il trattamento previdenziale, le assicurazioni obbligatorie ed antinfortunistiche di tutti i lavoratori addetti al servizio oggetto di aggiudicazione;

c) che l'impresa uscente rimanga obbligata per tutti i crediti che i lavoratori trasferiti avevano al tempo del trasferimento;

d) che l'impresa uscente e l'impresa subentrante diano comunicazione scritta del trasferimento alle rappresentanze sindacali unitarie, ovvero alle rappresentanze sindacali aziendali costituite a norma dell'*articolo 19, della legge 20 maggio 1970, n. 300* (Norme sulla tutela della libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento) nonché ai sindacati di categoria che hanno stipulato il contratto collettivo nazionale applicato nelle imprese interessate dal trasferimento;

e) che l'impresa uscente e l'impresa subentrante effettuino, su richiesta scritta delle rappresentanze sindacali o dei sindacati di categoria comunicata entro sette giorni dal ricevimento della comunicazione di cui alla lettera d), un esame congiunto con i soggetti sindacali richiedenti;

f) che l'impresa subentrante assuma l'impegno di mantenere i contenuti economici dei contratti collettivi già in essere con il soggetto uscente.

Art. 77

Gestione infrastrutture ferroviarie (Art. 23, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione, con regolamento emanato ai sensi dell'*articolo 8, comma 5, del D.Lgs. 422/1997*, disciplina l'individuazione dei criteri di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di livello regionale, nonché le modalità per la fissazione dei canoni di utilizzo delle infrastrutture medesime.

2. La disponibilità dei beni assegnati al gestore dell'infrastruttura è regolata attraverso accordi con la Regione che hanno la durata dell'affidamento del servizio. Gli accordi garantiscono la capacità della rete ed i relativi accessori e costituiscono l'ambito all'interno del quale l'impresa affidataria del servizio richiede l'assegnazione delle tracce orarie necessarie allo svolgimento del servizio. Per agevolare la messa a disposizione dei beni accessori, la Regione, a seguito della sottoscrizione degli accordi, può acquistare direttamente aree ovvero realizzare, ristrutturare e adeguare immobili da adibire allo stazionamento ed alla manutenzione del materiale rotabile.

3. Per i servizi ferroviari oggetto di contratto di servizio, il gestore della rete ferroviaria di livello regionale rilascia, sulla base delle indicazioni formulate dalla Giunta regionale, la disponibilità delle tracce orarie da assegnare alle imprese aggiudicatrici del servizio. Garantisce inoltre l'assistenza alle medesime imprese nello svolgimento delle procedure per il rilascio dei certificati di sicurezza, dell'abilitazione del personale e dell'omologazione del materiale rotabile.

4. La Regione uniforma l'esercizio delle proprie funzioni di programmazione ed amministrazione riguardanti la gestione delle infrastrutture ferroviarie provenienti dai conferimenti statali ai principi della *direttiva 91/440/CEE*, assicurando:

a) l'accessibilità all'uso dell'infrastruttura da parte dei soggetti titolari di trasporto ferroviario, secondo criteri imprenditoriali e di concorrenzialità nel settore dei servizi di trasporto pubblico passeggeri e merci, previa definizione dei criteri di utilizzo e di attribuzione delle tracce orarie, con conseguente applicazione di canone di pagamento nel rispetto del principio della non discriminazione tra imprese ferroviarie;

b) le garanzie circa la priorità della disponibilità delle tracce orarie per l'effettuazione dei servizi ferroviari regionali e locali.

5. La Regione, con contratto di programma, disciplina i contenuti contrattuali specifici inerenti alla gestione delle infrastrutture per assicurare la responsabilità del soggetto gestore in materia di investimenti, manutenzione e finanziamento che detta gestione comporta. I corrispettivi versati dalla Regione per i contratti di programma sono considerati corrispettivi per i servizi di trasporto ferroviario di competenza della Regione e contribuiscono, unitamente a quelli versati per i contratti di servizio, a ridurre i costi sostenuti dalla collettività per l'utilizzo del mezzo di trasporto ferroviario.

6. La Giunta regionale, acquisito il parere favorevole delle commissioni consiliari competenti sulla base di un idoneo progetto industriale e societario, è autorizzata a promuovere, anche con il coinvolgimento di altri enti pubblici e privati interessati, la costituzione di una società per azioni a prevalente capitale regionale a cui conferire i beni trasferiti alla Regione Lombardia dallo Stato ai sensi del *D.Lgs. 422/1997*, nonché le attuali partecipazioni regionali nel gruppo FNM S.p.A.

7. La Giunta regionale è autorizzata, ai sensi dell'*articolo 41 della legge 472/1999* 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.

8. Al fine di consentire l'utilizzo dei fondi destinati all'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse, sono individuate le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria attualmente in concessione a FerrovieNord S.p.A.

9. Le modalità e le procedure di cui al comma 8 devono in particolare disciplinare:

a) la verifica della coerenza degli interventi con gli strumenti della programmazione e pianificazione regionale (programma regionale di sviluppo, documento di programmazione economico-finanziario regionale, piano regionale della mobilità e dei trasporti);

b) l'introduzione di semplificazioni procedurali in base a differenti soglie economiche e tipologiche degli interventi da realizzare;

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

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

e) la definizione delle modalità di erogazione dei finanziamenti;

f) il monitoraggio dell'attuazione degli interventi.

10. L'approvazione dei progetti definitivi degli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dei lavori. Sono delegati ai soggetti concessionari della rete i poteri espropriativi e la competenza all'adozione dei relativi atti conseguenti alla dichiarazione di pubblica utilità.

11. Agli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse non si applicano le disposizioni dell'*articolo 1, della legge regionale 27 febbraio 2007, n. 5* (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative – collegato ordinamentale 2007).

Capo II - Ferrovie in concessione – Partecipazione della Regione a FNM S.p.A.

Art. 78

Partecipazione della Regione a FNM S.p.A. (Art. 1, L.R. n. 21/1975).

1. Allo scopo di realizzare la pubblicizzazione del sistema di trasporto ferroviario in concessione alla società per azioni Ferrovie Nord Milano ed al fine di procedere alla ristrutturazione delle infrastrutture ferroviarie onde garantire, nel quadro della politica territoriale, un servizio regionale di trasporto integrato con il sistema delle ferrovie dello Stato, la Regione assume una partecipazione azionaria di maggioranza nel capitale sociale della S.p.A. Ferrovie Nord Milano, avente sede in Milano. La partecipazione in ogni caso non è inferiore al 54 per cento del capitale sociale.

Art. 79

Rappresentanti della Regione (Art. 3, L.R. n. 21/1975).

1. I rappresentanti della Regione nel consiglio di amministrazione e nel collegio sindacale della S.p.A. Ferrovie Nord Milano sono designati ai sensi dello statuto regionale.
 2. Essi sono vincolati nell'esercizio del mandato all'osservanza degli indirizzi e delle direttive della Regione.
-

TITOLO IV

Trasporto lacuale e fluviale

Capo I - Disposizioni comuni

Sezione I - Demanio lacuale e fluviale

Art. 80

Canone di concessione dei beni del demanio lacuale (Art. 11, comma 3-bis – 3-quinquies, L.R. n. 22/1998).

1. Il canone dovuto per la concessione dei beni del demanio lacuale che fa parte del demanio pubblico di cui all'art. 822 c.c. è determinato in base alle tabelle A, B e C allegate alla presente legge, anche per le concessioni già assentite. Il canone di concessione è calcolato distintamente per il valore dell'area concessa secondo la tabella B e per il valore dell'opera o struttura, eventualmente già realizzata secondo la tabella C. Per le concessioni di ormeggio il canone dovuto è unico e corrisponde al valore dello spazio occupato dall'unità di navigazione secondo la tabella A. La Giunta regionale stabilisce, anche nell'ambito delle direttive di cui all'articolo 4, comma 2, lettera h), particolari condizioni di concessione ad enti pubblici territoriali interessati alla valorizzazione del demanio per uso pubblico o, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, a soggetti privati, anche con scopo di lucro, in grado di assicurare, attraverso progetti di valorizzazione del demanio ed idonei investimenti ritenuti particolarmente meritevoli sotto il profilo del miglioramento dei livelli occupazionali e dello sviluppo turistico o ambientale o paesaggistico o culturale dell'area, lo sviluppo economico e sociale delle comunità interessate. In tali casi, l'ente preposto alla gestione del demanio, applica la riduzione del canone ai sensi del presente comma secondo il coefficiente P di cui alle tabelle allegate, anche in aggiunta ad altre forme di riduzione eventualmente previste in applicazione dei criteri indicati nella presente legge, anche ove specificati nelle direttive di cui all'articolo 4, comma 2, lettera h). I criteri per stabilire il carattere migliorativo del progetto, quale elemento necessario per la riduzione del canone, sono individuati con provvedimento del dirigente della struttura regionale competente. La Giunta regionale stabilisce periodicamente l'aggiornamento del coefficiente comunale di cui alle tabelle sopraddette facendo riferimento ai valori medi immobiliari. Con provvedimento della direzione generale 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 ed 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. Nei porti regionali, i comuni o i consorzi per la gestione associata 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. Ai canoni inerenti alle concessioni sul demanio della navigazione interna, di cui alla presente legge, non si applica l'imposta regionale sulle concessioni statali per l'occupazione e l'uso di beni del demanio e del

patrimonio indisponibile dello Stato, prevista dagli articoli 26-27-28-29 della *legge regionale 14 luglio 2003, n. 10* (Riordino delle disposizioni legislative in materia tributaria – Testo unico della disciplina dei tributi regionali) ⁽²⁷⁾.

1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a partire dal 1° gennaio 2010 ⁽²⁸⁾.

1-ter. Dal 1° gennaio 2010 le tabelle A, B e C allegate alla presente legge sono sostituite dalle tabelle A, B e C introdotte dalla legge regionale (Disposizioni in materia di demanio della navigazione e servizi lacuali – Modifiche alla *L.R. 14 luglio 2009, n. 11*: Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti). Fino alla data del 31 dicembre 2009 si applicano le tabelle A, B e C nel testo precedente la sostituzione di cui al presente comma ⁽²⁹⁾.

2. I consorzi per la gestione associata di bacino lacuale o, laddove non operanti, la Giunta regionale, possono incrementare o diminuire i canoni demaniali nella misura massima del 30 per cento, secondo il coefficiente G di cui alle tabelle allegate. Tale variazione può essere articolata per singoli comuni o per singole tipologie di concessione. Ove la variazione sia decisa dal consorzio per la gestione associata, l'eventuale maggiore entrata è introitata dal consorzio medesimo. Le maggiori risorse sono finalizzate ad interventi di manutenzione, di ripristino ambientale e valorizzazione del patrimonio demaniale. La Giunta regionale può prevedere ulteriori forme di incremento o di riduzione del canone concessorio, anche mediante l'applicazione dei coefficienti T e M di cui alle tabelle allegate, al fine di favorire lo sviluppo economico e sociale del demanio delle acque interne, anche in relazione ad aree a minore o maggiore vocazione turistica o ad aree confinanti con altre regioni, entrambe individuate con proprio provvedimento, e con riguardo inoltre alle aree sottratte al demanio della navigazione interna come conseguenza di interventi antropici relativi ad immobili soggetti a vincolo monumentale, ai sensi del *decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42* (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'*articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*), o alle pertinenze di questi ultimi. Nei casi di cui al precedente periodo, l'ente preposto alla gestione del demanio applica i canoni indicati in aumento o in diminuzione ⁽³⁰⁾.

3. I canoni sono dovuti per l'intera annualità qualora la concessione sia rilasciata nel primo semestre dell'anno solare, per metà qualora la concessione venga rilasciata nel secondo semestre dell'anno solare. In presenza di qualsiasi evento dannoso di eccezionale gravità, indipendente dalla volontà del concessionario e che comporti una minore utilizzazione del bene oggetto della concessione, il canone è ridotto alla metà di quello ordinario.

4. In caso di nuova concessione il canone è corrisposto all'atto del rilascio del provvedimento concessorio; per gli anni successivi entro il 28 febbraio o altra data stabilita dall'ente preposto alla gestione del demanio. Lo spazio acqueo o a terra occupato viene calcolato in metri quadrati tenendo conto di tutte le aree comunque sottratte all'uso pubblico, anche se temporaneamente. Per specifiche categorie d'uso possono essere stabiliti moduli minimi forfettari. 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. Se l'ammontare della garanzia è inferiore a 500 euro, l'autorità demaniale può decidere l'esonero dalla prestazione ⁽³¹⁾.

(27) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(28) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 1, lettera p), L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(29) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 1, lettera p), L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(30) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lettera q), L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(31) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 1, lettere r) e s), L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 81

Porti lacuali e assegnazione dei posti in ormeggio (Art. 11, comma 3-sexies, 3-septies, 3-octies, L.R. n. 22/1998).

1. I comuni e i consorzi per la gestione associata hanno titolo di preferenza nell'assegnazione in gestione di porti lacuali esistenti o prima del rinnovo di concessioni di porti in scadenza, sempre 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 i comuni o i consorzi per la gestione associata decidano di gestire direttamente tali porti lacuali essi possono essere esentati dal pagamento del canone concessorio, purché si impegnino alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti stessi e al rispetto delle direttive regionali in proposito. Apposita convenzione tra la Regione e gli enti interessati regola i canoni d'uso dei posti barca che possono essere riscossi interamente dall'ente e modulati sulla base dei servizi effettivamente svolti. Gli introiti devono comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali. I comuni possono delegare la gestione a forme associate, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, o ad aziende da essi dipendenti nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di ordinamento delle autonomie locali. Le norme previste nel presente comma si applicano anche alle zone portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese. Nell'apposita convenzione sono regolati tutti i canoni concessori inerenti a tali zone portuali ⁽³²⁾.

2. Le unità di navigazione sino ad otto metri di proprietà dei residenti sulle isole lacuali, o nella frazione S. Margherita di Valsolda sul Lago Ceresio, sono considerate mezzi indispensabili di locomozione e hanno diritto di precedenza nell'assegnazione di posti di ormeggio nei porti.

3. Le unità di navigazione professionali con attività non a scopo di lucro hanno diritto di precedenza nell'assegnazione di posti di ormeggio nei porti dei laghi lombardi.

(32) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lettera t), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.*

Art. 82

Occupazioni demaniali abusive (Art. 11-bis, L.R. n. 22/1998).

1. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni penali, se previste, e di quelle ripristinatorie dello stato dei luoghi, l'occupazione di spazi ed aree demaniali, lacuali e fluviali senza la prescritta concessione o il perdurare dell'occupazione, oltre il termine previsto dalla concessione, comporta il pagamento di una indennità di occupazione pari per ciascun anno di occupazione:

a) al valore del canone concessorio corrente, oltre agli interessi legali, qualora la domanda di regolarizzazione e il pagamento di quanto richiesto avvengano entro i termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;

b) al valore del canone concessorio corrente, incrementato di una penale pari al 30 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora la domanda di regolarizzazione e il conseguente pagamento di quanto richiesto avvengano entro sessanta giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;

c) al valore del canone concessorio corrente, incrementato di una penale pari al 60 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora la domanda di regolarizzazione e il conseguente pagamento di quanto richiesto avvengano entro centoventi giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio.

L'inoltro della domanda di regolarizzazione e il pagamento dell'indennità di cui al presente comma non costituiscono comunque titolo per il rilascio della concessione. Resta fermo, in ogni caso, il potere dell'ente preposto alla gestione del demanio di adottare tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, in particolare per la rimozione delle attrezzature abusive e per la rimessa in pristino dello stato dei luoghi, le quali saranno a carico del soggetto sanzionato⁽³³⁾.

2. Per le concessioni pluriennali, il ritardato pagamento di un'annualità, oltre i termini di cui all'articolo 80, comma 4, comporta il pagamento del canone più una penale pari al 3 per cento del canone dovuto, qualora il pagamento sia effettuato entro trenta giorni dalle scadenze dei termini suddetti. Oltre i trenta giorni dalla scadenza la penale è pari al 5 per cento per ogni mese di ulteriore ritardo, fino ad un massimo del 100 per cento, sempreché il canone venga corrisposto prima dell'accertamento dell'infrazione da parte degli agenti addetti alla vigilanza⁽³⁴⁾.

3. In caso di accertamento dell'infrazione le penali di cui al comma 2 sono raddoppiate. In caso di mancato pagamento entro sessanta giorni dalla notifica dell'accertamento la concessione è dichiarata decaduta dall'ente preposto alla gestione del demanio. La decadenza è dichiarata anche qualora le penali raggiungano il limite massimo di cui al comma 2⁽³⁵⁾.

3-bis. Trascorsi inutilmente i termini concessi per il versamento delle somme richieste ai sensi del presente articolo, l'ente preposto alla gestione del demanio ha la facoltà di procedere alla riscossione coattiva degli importi tramite ruolo o nelle diverse forme ritenute idonee nel caso concreto⁽³⁶⁾.

4. Coloro che non rispettano gli obblighi della concessione, fatte salve le sanzioni penali previste e la decadenza dalla stessa, incorrono nell'applicazione di una sanzione amministrativa da un minimo di 120 euro a un massimo di 1.200 euro, ai sensi della *legge regionale 5 dicembre 1983, n. 90* (Norme di attuazione della *legge 24 novembre 1981 n. 689*, concernente modifiche al sistema penale)⁽³⁷⁾.

(33) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lettera u*), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(34) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 1, lettere v) e w*), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(35) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lettera x*), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(36) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 1, lettera y*), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

(37) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 1, lettera z*), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Art. 83

Deposito di beni mobili sul demanio e ormeggi abusivi (Art. 11-ter, L.R. n. 22/1998).

1. È vietato abbandonare e depositare unità di navigazione e altri beni mobili e rifiuti sul demanio lacuale e fluviale. Le unità di navigazione e gli altri beni mobili collocati su tali aree demaniali al di fuori degli spazi di ormeggio assegnati o senza concessione sono rimossi, previa semplice constatazione da parte degli agenti

addetti alla vigilanza, a cura degli enti delegati o degli enti affidatari, con esecuzione in danno del proprietario, ove conosciuto.

2. In caso di violazione del disposto di cui al comma 1, il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione e ripristino oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da 60 euro a 600 euro ⁽³⁸⁾.

3. Gli enti delegati o i soggetti affidatari curano, altresì, la rimozione dei relitti e dei materiali sommersi o abbandonati sugli arenili, al fine di garantire una regolare funzionalità delle vie di navigazione e l'uso corretto degli spazi e delle aree demaniali. La rimozione avviene previa constatazione degli agenti preposti alla vigilanza e lo smaltimento è disposto dall'ente preposto alla gestione del demanio senza ulteriore formalità, nel rispetto delle discipline ambientali ⁽³⁹⁾.

4. Le unità di navigazione rimosse sono conservate in apposite aree per trenta giorni, trascorsi i quali senza che alcuno abbia avanzato richiesta di restituzione, con provvedimento dei soggetti di cui al comma 3 può essere disposta la distruzione o la messa all'asta ⁽⁴⁰⁾.

5. Qualora non risulti noto il proprietario, gli atti relativi all'inizio del procedimento sono pubblicati all'albo pretorio del comune ove è stata ritrovata l'unità di navigazione, per quindici giorni consecutivi ⁽⁴¹⁾.

(38) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera aa), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(39) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera bb), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(40) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera cc), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(41) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera dd), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 84

Disposizioni contro l'inquinamento delle acque (Art. 11-quater, L.R. n. 22/1998).

1. In tutte le acque interne nonché sulle banchine, moli, pontili, rive e altre pertinenze è vietato:

a) lo svuotamento delle acque di sentina oleose;

b) il getto di rifiuti di qualsiasi genere, di oggetti, di liquidi, di detriti o di acque di sentina;

c) lo scarico dei residui di combustione di oli lubrificanti, di acqua di lavaggio o di ogni altra sostanza pericolosa o inquinante dall'unità di navigazione.

2. Le unità di navigazione nuove devono essere attrezzate per garantire che gli scarichi avvengano secondo le norme comunitarie e nazionali vigenti.

3. I comuni rivieraschi e i titolari di porti e approdi devono realizzare e assicurare l'installazione e il funzionamento di adeguate strutture per lo smaltimento di tutti i tipi di rifiuti originati dalle attività di navigazione. Gli investimenti necessari per le strutture pubbliche sono finanziati con il programma previsto dall'articolo 13.

4. [La destinazione permanente a residenza è vietata su unità di navigazione e galleggianti, qualora gli stessi siano ancorati saldamente e continuativamente assicurati alla riva o all'alveo] ⁽⁴²⁾.

5. Nel caso di violazione del presente articolo, il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione ed eventuale ripristino dei danni, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da 120 euro a 1.200 euro⁽⁴³⁾.

6. [In tutte le acque interne 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) delle disposizioni di cui al comma 1;

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

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

d) delle norme di navigazione volte a garantire la corretta utilizzazione delle vie navigabili]⁽⁴⁴⁾.

7. Le concessioni per le attività di cui al comma 4, rilasciate anteriormente al 17 novembre 1998, continuano ad esplicare i propri effetti sino alla loro scadenza naturale, senza possibilità di ulteriori rinnovi.

(42) Comma abrogato dall'art. 1, comma 1, lettera ee), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(43) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera ff), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

(44) Comma abrogato dall'art. 1, comma 1, lettera ee), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 85

Vigilanza sul demanio e in materia di navigazione interna (Art. 11-quinquies, L.R. n. 22/1998).

1. La vigilanza sul demanio e sulla navigazione interna diretta al rispetto della normativa vigente è effettuata, ai sensi della *L.R. n. 90/1983*, dal personale di vigilanza degli enti delegati, dai soggetti affidatari delle funzioni, nonché dal personale regionale specificamente nominato. Resta ferma la competenza degli uffici ed agenti di polizia giudiziaria, ai sensi delle disposizioni contenute nelle leggi statali. Il Presidente della Giunta regionale o suo delegato regola la materia con ordinanze, ai sensi del *r.d. 327/1942* e del *D.P.R. 631/1949*.

2. Gli agenti regionali, nell'ambito della loro attività, possono accedere a tutte le aree, in concessione e private, strutturalmente connesse alle attività di navigazione e comunque facenti parte del demanio regionale o del demanio lacuale e fluviale su cui la Regione ha competenza amministrativa, in qualità di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria ai sensi degli *articoli 1235 e seguenti del r.d. 327/1942*, nonché dell'*articolo 150 del D.P.R. 631/1949*.

3. Gli agenti regionali sono nominati con provvedimento del dirigente della competente struttura regionale.

4. Coloro che violano le norme di disciplina della navigazione interna o del demanio lacuale e fluviale incorrono in una sanzione amministrativa da un minimo di 60 euro a un massimo di 600 euro, ove non diversamente previsto ai sensi della *L.R. n. 90/1983*. Per l'applicazione di tali sanzioni si osservano le norme di cui alla *L.R. n. 90/1983*⁽⁴⁵⁾.

5. Gli avvisi conseguenti ai processi verbali di accertamento di violazione emessi dai soggetti abilitati devono indicare il canone, le sanzioni e il termine di sessanta giorni per il pagamento.

6. Gli avvisi di accertamento sono notificati al trasgressore, a pena di decadenza, a mezzo posta mediante raccomandata con avviso di ricevimento entro il 31 dicembre del terzo anno successivo a quello in cui è stata accertata la violazione. Nel caso di somme versate ma non dovute può essere richiesto il rimborso entro tre anni dal giorno del pagamento ovvero da quello in cui è stato accertato il diritto alla restituzione.

7. Per la riscossione coattiva delle entrate di cui ai commi 1, 2, 3, 4, 5, 6, si procede secondo le modalità previste dal d.lgs. 13 aprile 1999, n. 112 (Riordino del servizio nazionale della riscossione, in attuazione della delega prevista dalla *L. 28 settembre 1998, n. 337*).

8. Nei casi di violazione delle disposizioni prescritte in materia di navigazione e di demanio, è ammesso il pagamento di una somma ridotta nei limiti e con le modalità di cui all'*articolo 16 della L. 689/1981*.

9. 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. Se il trasgressore non provvede al pagamento immediato, l'unità di navigazione viene sottoposta a sequestro e restituita a chi ne ha titolo a pagamento effettuato.

10. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta di cui ai commi 8 e 9, il rapporto di cui all'*articolo 17, comma 1, della legge 689/1981* 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 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 689/1981*. Qualora ritenga fondato l'accertamento, il comune 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 689/1981*.

11. Contro l'ordinanza-ingiunzione di pagamento e contro l'ordinanza che dispone la sola confisca, gli interessati possono proporre opposizione davanti al giudice competente del luogo in cui è stata commessa la violazione, con la procedura e nei termini indicati negli *articoli 22 e seguenti della legge 689/1981*.

(45) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera gg), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 86

Regolamento del demanio della navigazione interna (Art. 11-sexies, L.R. n. 22/1998).

1. Con regolamento regionale, adottato secondo le competenze stabilite dallo Statuto, è disciplinata la gestione del demanio della navigazione interna, costituito dal demanio lacuale e dal demanio idroviario. Il regolamento del demanio della navigazione interna, nel rispetto dei principi stabiliti in materia dal codice della navigazione e dalla presente sezione, definisce le procedure per la delimitazione del demanio della navigazione interna e per l'uso di detto demanio, le tipologie di concessioni e i procedimenti per l'affidamento delle stesse, i rapporti tra la Regione e gli enti delegati e le modalità per l'effettuazione della vigilanza sul demanio. Fino all'entrata in vigore del regolamento, continuano ad applicarsi le disposizioni previste dalla presente sezione e le direttive regionali emanate in materia.

2. Il regolamento di cui al comma 1 può stabilire particolari modalità di determinazione dei canoni demaniali relative alle concessioni da rilasciare agli enti che presentano progetti di valorizzazione del demanio volti a migliorarne l'uso pubblico o di miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica.

3. Il regolamento di cui al comma 1 determina le modalità per il rilascio di concessioni a privati per progetti tesi al recupero e alla manutenzione dei beni vincolati e per interventi finalizzati alla valorizzazione anche

economica del demanio purché ne sia garantito l'uso pubblico. I canoni in questi casi devono essere commisurati all'investimento realizzato, all'uso pubblico garantito e al ritorno economico dell'investimento.

4. Le modalità relative al rilascio delle concessioni e alla determinazione dei canoni di cui ai commi 2 e 3 sono individuate tenendo conto della necessità di garantire la conservazione dei beni di valore storico, artistico e ambientale, la valorizzazione dei beni e il miglioramento dell'uso pubblico degli stessi.

Art. 87

Disciplina della circolazione nautica (Art. 11-septies, L.R. n. 22/1998).

1. La Giunta regionale, nel rispetto dell'articolo 120 della Costituzione, del codice della navigazione e della presente legge, disciplina, con propri regolamenti, la circolazione sulle vie navigabili attraverso ⁽⁴⁶⁾:

- a) la definizione di regole di circolazione sia generali che specifiche per ogni via navigabile;
- b) la delimitazione delle zone per le quali sono previsti limiti alla circolazione nautica e limiti di velocità per l'unità di navigazione nella fascia costiera e al di fuori di essa;
- c) la definizione di standard ottimali per la circolazione delle unità di navigazione pubblica;
- d) la classificazione delle vie navigabili con l'indicazione delle limitazioni da rispettare per gli attraversamenti stradali, ferroviari o di altro tipo;
- e) la disciplina delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione di nuove infrastrutture o per la modifica di opere esistenti, qualora le stesse possano comportare limitazioni alla navigazione;
- f) la predisposizione e la conservazione del registro delle vie navigabili e delle zone portuali.

2. La Giunta regionale promuove e sottoscrive convenzioni con lo Stato, le regioni e altri organismi pubblici e privati al fine di garantire un adeguato servizio di vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde.

(46) Alinea così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera hh), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Art. 87-bis

Residenze permanenti e attività commerciali.

1. La destinazione permanente a residenza su unità di navigazione e galleggianti è vietata.
2. L'esercizio dell'attività commerciale su unità di navigazione e galleggianti ancorati saldamente e continuamente assicurati alla riva o all'alveo è ammesso, previo accertamento del rispetto:
 - a) della normativa regionale vigente, ivi comprese le norme urbanistiche e le norme in materia di commercio riferite alla tipologia simile a terra e le disposizioni igienico-sanitarie;
 - b) delle norme di navigazione volte a garantire la corretta utilizzazione delle vie navigabili.

3. In caso di violazione dei commi 1 e 2 il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione delle unità di navigazione e dei galleggianti, l'eventuale risarcimento dei danni, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da 120 euro a 1.200 euro ⁽⁴⁷⁾.

(47) Articolo aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera ii), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 87-ter

Regole applicabili alla conferenza di servizi.

1. Qualora per il rilascio di concessioni demaniali sia necessario acquisire pareri, intese, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di altre amministrazioni, l'ente preposto alla gestione del demanio indice una conferenza dei servizi ai sensi dell'*articolo 7 della legge regionale 1° febbraio 2005, n. 1* (Interventi di semplificazione – Abrogazione di leggi e regolamenti regionali – Legge di semplificazione 2004) ⁽⁴⁸⁾.

(48) Articolo aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera ii), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Art. 87-quater

Definizione delle situazioni pregresse.

1. Al fine di definire le situazioni debitorie pregresse rispetto alla data di entrata in vigore della legge regionale (Disposizioni in materia di demanio della navigazione e servizi lacuali – Modifiche alla *L.R. 14 luglio 2009, n. 11*: Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti) favorendone quindi la regolarizzazione senza deprimere le attività economiche e sociali nel demanio delle acque interne, con esclusivo riferimento a quanto dovuto a titolo di canoni e penali, è consentito, a coloro che siano obbligati al pagamento all'ente preposto alla gestione del demanio, di versare una somma pari a quanto complessivamente dovuto a titolo di canoni, oltre agli interessi legali, alla data di presentazione della domanda di regolarizzazione agevolata, previa rinuncia espressa ad ogni azione giudiziaria eventualmente pendente, alla data di entrata in vigore della legge regionale sopracitata, dinanzi agli organi giurisdizionali amministrativi e ordinari, avente ad oggetto la quantificazione dei canoni o la natura delle aree occupate od entrambe. La disposizione è applicabile alle occupazioni senza titolo in corso fino alla data del 15 luglio 2009.

2. Il pagamento di tale somma è rateizzabile, con versamento degli interessi legali, fino a dieci anni, previa presentazione di idonea polizza fideiussoria a totale garanzia degli importi dovuti. Le modalità di prestazione della polizza fideiussoria e di presentazione della domanda di regolarizzazione agevolata sono stabilite con provvedimento del dirigente della struttura competente ⁽⁴⁹⁾.

3. Spetta all'ente preposto alla gestione del demanio quantificare per ciascun soggetto, entro novanta giorni dalla presentazione della domanda di cui al comma 2, l'ammontare della somma dovuta per estinguere il debito maturato nei confronti dell'ente stesso ed esistente alla data di presentazione della domanda di regolarizzazione agevolata. In seguito all'avvenuto pagamento della somma indicata, l'ente preposto alla gestione del demanio rilascia una dichiarazione attestante l'avvenuto pagamento della somma complessivamente dovuta, precisando che, se i soggetti che si sono avvalsi della regolarizzazione agevolata

non versano regolarmente quanto dovuto in relazione ad un eventuale nuovo rapporto concessorio di cui alla presente legge, le penali dovute per la morosità sono aumentate del 20 per cento. Tale conseguenza vale anche, in aggiunta alle sanzioni pecuniarie e ripristinatorie ordinariamente previste, per coloro che, nei successivi cinque anni dall'accoglimento della domanda di regolarizzazione agevolata, occupino abusivamente aree demaniali.

4. Il rilascio della dichiarazione di cui al comma 3 non vale quale titolo concessorio che può essere rilasciato solo successivamente all'avvenuta regolarizzazione; l'eventuale nuova concessione decorre dalla data in cui è avvenuto il rilascio, da parte dell'ente preposto alla gestione del demanio, della dichiarazione attestante l'adempimento di ogni obbligazione dovuta.

5. Il pagamento della somma nella misura determinata dall'ente preposto alla gestione del demanio ai sensi del comma 1 deve essere preceduto dalla definitiva ed incondizionata accettazione dell'accertamento della quantificazione del dovuto, nonché della estensione dell'area demaniale, come operata dall'ente preposto stesso ai fini dell'ammissione al procedimento di regolarizzazione.

6. Per la riscossione di quanto dovuto ai sensi del presente articolo, l'ente preposto alla gestione del demanio ha la facoltà di procedere alla riscossione coattiva degli importi tramite ruolo o nelle diverse forme ritenute più opportune nel caso concreto ⁽⁵⁰⁾.

(49) Si veda il *D. Dirig. reg. 1° aprile 2010, n. 3324*.

(50) Articolo aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera ii), *L.R. 6 novembre 2009, n. 24*.

Sezione II - Navigazione sui laghi

Art. 88

Navigazione pubblica di linea sui laghi (Art. 24-bis, L.R. n. 22/1998).

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. 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 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 accordo pluriennale tra i consorzi 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 sostiene a tal fine le spese generali minime d'istituzione e gestione del consorzio.

7. Qualora, entro ventiquattro mesi dall'affidamento delle funzioni di cui al presente articolo, i consorzi non abbiano provveduto alla pubblicazione del bando relativo alla procedura concorsuale per l'aggiudicazione del servizio di trasporto, la Giunta regionale procede, 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 sono 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 purché gli usi stessi non confliggano con l'uso principale.

10. Sino alla definizione dei canoni da parte dei consorzi, le concessioni per le strutture dedicate alla navigazione di linea sono rilasciate annualmente dagli uffici regionali. Per tali strutture è 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) alla gestione di altri servizi d'interesse generale strumentali alla navigazione interna quali dragaggio e segnalamento;

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 svolgere le altre funzioni conferite ai comuni e alle province in materia di navigazione e demanio oltre che ulteriori funzioni definite negli statuti dagli enti locali partecipanti. I medesimi enti, 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 60 per cento delle linee di costa e il 60 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. Esaurito il periodo transitorio, la Giunta regionale conferisce le relative funzioni al Consorzio per la gestione associata dei laghi di Iseo, Endine e Moro su richiesta dello stesso. 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. Dalla data di efficacia del provvedimento 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.

Capo II - Disposizioni particolari per alcuni laghi lombardi

Sezione I - Laghi Maggiore, di Como e di Garda

Art. 89

Servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda (Art. 1, L.R. n. 46/1989).

1. È approvato lo schema di convenzione con la Regione Piemonte, con la Regione Veneto e con la Provincia autonoma di Trento per il raggiungimento delle intese interregionali previste dall'*articolo 98 del D.P.R. 616/77*, per regolare l'esercizio delle funzioni amministrative e la gestione unitaria delle attività relative ai servizi pubblici di navigazione nei laghi Maggiore, di Como e di Garda.

Art. 90

Schema di convenzione (Art. 2, L.R. n. 46/1989).

1. Lo schema di convenzione oggetto dell'approvazione di cui all'articolo 89 è contenuto nell'Allegato B alla presente legge e ne fa parte integrante.

Art. 91

Sottoscrizione della convenzione (Art. 3, L.R. n. 46/1989).

1. Il Presidente della Regione, o l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, se delegato, è autorizzato a sottoscrivere la convenzione concernente l'intesa e a compiere tutti gli atti necessari per la formale attuazione della stessa.

Sezione II - Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda

Art. 92

Finalità (Art. 1, L.R. n. 20/1994).

1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione e della balneazione, la salvaguardia dell'ambiente naturale e il miglioramento dello sviluppo turistico, le funzioni amministrative relative al demanio lacuale, incluso quello portuale, nonché alla navigazione sul lago di Garda sono disciplinate in modo uniforme a livello legislativo dalla Regione Lombardia, dalla Regione Veneto e dalla Provincia Autonoma di Trento, in applicazione degli *artt. 59, 97 e 98 del D.P.R. 616/1977* e dell'*art. 1 del decreto del Presidente della Repubblica 19 novembre 1987, n. 527* (Norme di attuazione dello Statuto speciale per il Trentino Alto Adige in materia di comunicazioni e trasporti di interesse provinciale).

2. Nei successivi articoli della presente sezione le Regioni Lombardia e Veneto e la Provincia Autonoma di Trento sono indicate, salvo diversa denominazione per specifiche ragioni, come gli enti preposti.

Art. 93

Efficacia delle disposizioni (Art. 2, L.R. n. 20/1994).

1. L'efficacia delle disposizioni oggetto dell'intesa, inserite negli articoli da 96 a 121, è subordinata all'approvazione, da parte di ciascuno degli enti preposti, di provvedimenti legislativi di identico contenuto a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei provvedimenti medesimi.

2. Ogni integrazione o modifica delle predette disposizioni è disposta ed emanata con l'osservanza delle medesime forme e modalità.

Art. 94

Comitato permanente d'intesa (Art. 3, L.R. n. 20/1994).

1. È istituito un comitato permanente d'intesa fra gli enti preposti per l'attuazione della normativa in materia, nonché per lo studio e l'elaborazione degli eventuali aggiornamenti.

2. Il comitato è composto dai presidenti delle rispettive giunte, o da un assessore da ciascuno di essi delegato, nonché da tre componenti di ciascuno dei tre consigli, di cui almeno uno della minoranza, eletti dai consigli medesimi; è convocato due volte all'anno entro il 31 marzo ed entro il 31 ottobre e inoltre quando lo richiedono tre dei componenti.

Art. 95

Consulenza esterna (Art. 4, L.R. n. 20/1994).

1. Il comitato può avvalersi di esperti estranei alle amministrazioni interessate, anche al fine di individuare gli strumenti di vigilanza più idonei a garantire la rigorosa applicazione della normativa in modo omogeneo negli ambiti territoriali di relativa competenza.

2. La nomina degli esperti di cui al comma 1 è ratificata da ciascuno degli enti preposti nei modi e nelle forme rispettivamente previsti per ciascuno di essi, e i relativi oneri sono suddivisi in parti eguali a carico dei singoli bilanci.

Art. 96

Aree del demanio lacuale (Art. 5, L.R. n. 20/1994).

1. In attuazione dell'art. 59 del D.P.R. 616/1977 e dell'articolo 1 del D.P.R. 527/1987, le funzioni amministrative per l'utilizzazione turistico ricreativa delle aree del demanio lacuale interessate il lago di Garda sono esercitate dagli enti preposti, secondo la rispettiva competenza territoriale.

Art. 97

Utilizzo del demanio lacuale (Art. 6, L.R. n. 20/1994).

1. Al fine di assicurare il corretto utilizzo del bacino gardesano, gli enti preposti stabiliscono, con propri atti di indirizzo, criteri uniformi circa l'utilizzo delle zone demaniali portuali e delle aree demaniali lacuali del lago di Garda.

2. Detti criteri riguardano in particolare:

a) la individuazione e la delimitazione delle:

1) aree portuali riservate all'esercizio di attività inerenti alla navigazione interna, in servizio pubblico professionale e da diporto;

2) aree portuali di terra destinate all'esercizio di attività artigianali e commerciali;

3) aree destinate a utilizzazione turistico-ricreativa per l'esercizio di attività sportive, di balneazione e per la realizzazione di porti o approdi turistici; zone di rilevanza archeologica, naturalistica e ambientale, nonché zone mantenute a canneto;

b) l'utilizzo degli introiti della attività concessoria.

Art. 98

Ormeggi e ancoraggi (Art. 7, L.R. n. 20/1994).

1. La concessione per l'occupazione di spazi acquei è rilasciata dagli enti preposti sulla base degli atti di indirizzo di cui all'articolo 97 e della specifica legislazione in materia concessoria, salvo la facoltà di delega ai comuni.

Art. 99

Aree demaniali portuali di terra (Art. 8, L.R. n. 20/1994).

1. Le concessioni di aree demaniali portuali di terra sono rilasciate dagli enti preposti, salva la facoltà di delega ai comuni i quali provvedono nel quadro degli atti di indirizzo di cui all'articolo 97.

2. I canoni relativi all'occupazione di aree demaniali destinate ad attività di scuola nautica sono ridotti del 70 per cento ove si tratti di attività esercitate da associazioni sportive non aventi fini di lucro riconosciute o affiliate alle rispettive federazioni.

Art. 100

Divieto di occupazione (Art. 9, L.R. n. 20/1994).

1. È vietato occupare la fascia portuale immediatamente a ridosso degli spazi acquei per una larghezza di almeno metri 2,50 nonché le aree di accesso e di rispetto attorno alle apparecchiature di alaggio, agli scivoli ed ai dispositivi di segnaletica diurna e notturna e relative pertinenze.
 2. Le aree di cui al comma 1 sono individuate e delimitate dai competenti organi degli enti preposti.
-

Art. 101

Porti, approdi turistico-ricreativi, rimessaggi e cantieri (Art. 10, L.R. n. 20/1994).

1. La realizzazione di nuovi porti o di approdi turistico-ricreativi nonché di rimessaggi e cantieri nell'ambito del demanio lacuale è subordinata al rilascio di apposita concessione da parte degli enti preposti, ai sensi dell'articolo 59 del D.P.R. 616/1977 e dell'articolo 1 del D.P.R. 527/1987.
 2. I canoni relativi alle concessioni di cui al comma 1 sono introitati dagli enti preposti per le opere insistenti sulle aree del demanio regionale e provinciale e dallo Stato per le opere interessanti il demanio statale.
-

Art. 102

Utilizzo dei proventi dell'attività concessoria (Art. 11, L.R. n. 20/1994).

1. I canoni introitati dagli enti preposti e dai comuni per le concessioni previste dagli articoli 98, 99 e 101 sono destinati, a cura di ciascun ente, esclusivamente per interventi di sistemazione e manutenzione delle aree demaniali e per l'esercizio di attività di vigilanza, secondo i criteri previsti dall'articolo 97.
-

Art. 103

Protezione della fascia costiera (Art. 12, L.R. n. 20/1994).

1. Nella fascia costiera, sino a una distanza di trecento metri dalla riva, la navigazione è consentita soltanto ai natanti a vela, a remi, a pedale ed alle tavole a vela.
 2. La fascia di protezione di cui al comma 1 è ridotta a centocinquanta metri nei tratti costieri dei golfi di Salò e della Romantica compresi tra la foce del torrente Barbarano e la Rocca di Manerba, intorno all'isola di Garda, nonché della estremità del promontorio di Sirmione-Punta Grotte.
 3. Alle unità a motore è consentito, a una velocità non superiore a tre nodi, l'attraversamento della fascia di cui al comma 1 per l'approdo e la partenza purché la manovra sia effettuata perpendicolarmente alla costa.
-

Art. 104

Divieti di navigazione (Art. 13, L.R. n. 20/1994).

1. È vietata la navigazione con qualsiasi tipo di unità nelle zone riservate alla balneazione appositamente delimitate.
 2. È altresì vietato l'accesso a qualsiasi unità nelle zone mantenute a canneto e in quelle di rilevanza archeologica o naturalistica appositamente delimitate nonché nella fascia ad esse esterna di metri trecento.
 3. Sono infine vietati l'ammarraggio e il decollo di idrovolanti e di altri tipi di aeromobili, salvo negli eventuali corridoi appositamente delimitati a cura degli enti preposti.
-

Art. 105

Limitazione alla circolazione delle unità di navigazione (Art. 14, L.R. n. 20/1994).

1. Al di fuori della fascia di protezione di cui all'articolo 103, è obbligo dei conducenti delle unità di navigazione regolare la velocità avuto riguardo alla manovrabilità del mezzo, con speciale riferimento alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento, alla distanza di arresto, alla densità del traffico, alla visibilità e allo stato del lago, in modo da non costituire pericolo per le persone e per le altre unità.
 2. In ogni caso la velocità non può superare il limite massimo di venti nodi nelle ore diurne e di cinque nodi nelle ore notturne tranne che per le unità in prova o in collaudo debitamente autorizzate dagli organi competenti.
 3. Nelle acque di competenza della Provincia autonoma di Trento, considerate le particolari caratteristiche della parte settentrionale del lago e la vocazione della stessa alla navigazione a vela, è vietata la navigazione delle unità a motore.
-

Art. 106

Ambito di applicazione (Art. 15, L.R. n. 20/1994).

1. Le disposizioni di cui agli articoli 103, 104 e 105 non si applicano alle seguenti unità:
 - a) unità in servizio di ordine pubblico, vigilanza, soccorso nonché unità operative appositamente autorizzate;
 - b) unità in servizio di trasporto pubblico di linea;
 - c) unità adibite a operazioni di controllo, assistenza e giuria durante lo svolgimento di manifestazioni sportive autorizzate.
 2. Le unità adibite e utilizzate in modo esclusivo per la pesca, di proprietà di pescatori professionali o muniti di licenza di categoria «A», residenti nei comuni rivieraschi, possono operare anche nella fascia costiera adottando particolari accorgimenti atti a evitare interferenze con altri utenti.
-

Art. 107

Norme di comportamento di navigazione (Art. 16, L.R. n. 20/1994).

1. In navigazione hanno precedenza le seguenti unità:
 - a) unità adibite al pubblico servizio di linea;
 - b) unità addette ai servizi di pronto soccorso, di ordine pubblico, vigilanza e altri servizi pubblici;
 - c) unità impegnate in operazioni di pesca professionale.
 2. Le unità a motore e a vela devono tenersi almeno a cento metri dalle unità adibite al pubblico servizio e dalle unità impegnate in operazioni di pesca professionale nonché di osservare particolare prudenza in prossimità delle scuole a vela.
 3. È vietato in ogni caso intralciare la rotta delle unità di servizio pubblico di navigazione e ostacolarne le manovre di accosto e attracco.
 4. È vietato ostacolare le unità impegnate in operazioni di pesca professionale e le unità impegnate in regate veliche.
 5. È vietato seguire, nella scia o a distanza inferiore a cinquanta metri, le unità trainanti sciatori nautici.
-

Art. 108

Manutenzioni e rifornimenti (Art. 17, L.R. n. 20/1994).

1. Per ridurre l'inquinamento è fatto obbligo di mantenere in perfetta efficienza i motori di tutte le unità di navigazione e gli impianti delle stazioni di servizio.
 2. Le operazioni di manutenzione e rifornimento devono essere effettuate in modo da evitare perdite o spargimento in acqua di olio, carburanti o altri detriti, adottando mezzi o attrezzature idonei.
-

Art. 109

Scarico di rifiuti (Art. 18, L.R. n. 20/1994).

1. In tutta la sponda lombarda del lago, nonché su banchine, moli e pontili, è vietato lo svuotamento di acque di sentina, il getto di rifiuti di qualsiasi genere, di oggetti, di liquidi, di detriti o di altro.
2. È vietato scaricare in acqua residui di combustione di olii lubrificanti, acqua di lavaggio e ogni altra sostanza pericolosa o inquinante.
3. I rifiuti solidi e liquidi vanno posti esclusivamente in adeguati contenitori da depositare integri nelle apposite strutture predisposte dalle amministrazioni comunali rivierasche.
4. I rifiuti speciali vanno depositati negli appositi contenitori di raccolta messi obbligatoriamente a disposizione dalle stazioni di servizio e dagli approdi di custodia.

Art. 110

Sci nautico (Art. 19, L.R. n. 20/1994).

1. Lo sci nautico è consentito dalle ore otto alle ore venti, con tempo favorevole e lago calmo, nelle acque distanti almeno cinquecento metri dalla riva.

2. Nell'esercizio dello sci nautico si osservano le seguenti norme:

a) i conduttori delle unità sono assistiti da persona esperta nel nuoto; la partenza e il recupero dello sciatore avvengono in acque libere da bagnanti e da unità o entro gli eventuali corridoi di lancio;

b) la distanza laterale di sicurezza fra il battello trainante e le altre unità deve essere superiore alla lunghezza del cavo di traino;

c) durante le varie fasi dell'esercizio la distanza tra il mezzo e lo sciatore non deve mai essere inferiore a dodici metri;

d) le unità adibite allo sci devono essere munite di dispositivo per l'inversione della marcia e per la messa in folle del motore e dotate di un'adeguata cassetta di pronto soccorso e di un salvagente per lo sciatore trainato;

e) è vietato a tali unità trasportare altre persone oltre al conducente e all'accompagnatore esperto di nuoto, ed eseguire il rimorchio contemporaneo di più di due sciatori;

f) gli sciatori devono indossare il giubbotto di salvataggio.

3. Per l'esercizio dello sci nautico, in deroga al limite di velocità previsto dal comma 2 dell'articolo 105, è consentito alle unità di raggiungere la velocità massima di venticinque nodi; per le scuole di sci nautico legalmente riconosciute, all'interno di aree appositamente concesse e delimitate, valgono le norme previste dai regolamenti sportivi.

Art. 111

Impiego delle tavole a vela (Art. 20, L.R. n. 20/1994).

1. La navigazione con tavole a vela è consentita solo di giorno e con buona visibilità, da un'ora dopo l'alba fino al tramonto.

2. I conduttori regolano il natante in modo da non creare situazioni di pericolo o di intralcio alla navigazione.

3. È obbligo dei conduttori indossare il giubbotto di salvataggio. La presenza di persone o animali a bordo è consentita solo se l'unità è convenientemente armata.

4. È vietato l'impiego delle tavole a vela:

a) sulla rotta delle unità in servizio pubblico di linea;

b) nei porti e in prossimità dei loro accessi;

- c) nelle zone riservate alla balneazione;
 - d) nelle zone mantenute a canneto;
 - e) nei corridoi di lancio dello sci nautico.
-

Art. 112

Immersioni (Art. 21, L.R. n. 20/1994).

1. Coloro che praticano immersioni sono tenuti all'osservanza dei seguenti obblighi:
 - a) segnalazione della propria presenza mediante boa con bandiera rossa con striscia diagonale bianca;
 - b) utilizzo di apposita unità di appoggio.
 2. Nei casi di immersione con partenza da riva, è sufficiente l'adempimento dell'obbligo di cui alla lettera a) del comma 1.
 3. È vietato praticare immersioni:
 - a) sulla rotta delle unità di servizio pubblico di linea;
 - b) nei porti e in prossimità dei loro accessi;
 - c) nelle zone riservate alla balneazione;
 - d) nelle zone mantenute a canneto;
 - e) nei corridoi di lancio dello sci nautico.
 4. I divieti di cui al comma 3 non si applicano nell'esercizio di attività professionali debitamente autorizzate.
-

Art. 113

Balneazione (Art. 22, L.R. n. 20/1994).

1. È vietato praticare la balneazione nelle zone portuali e in quelle destinate all'esercizio di pratiche sportive, nonché negli specchi d'acqua antistanti gli attracchi delle unità in servizio pubblico e nelle aree di manovra delle stesse.
-

Art. 114

Utilizzo delle banchine, dei pontili e dei moli pubblici (Art. 23, L.R. n. 20/1994).

1. È vietato:

- a) impegnare per usi privati i pontili, i moli e le strutture di attracco delle unità in servizio pubblico;
 - b) accedere ai pontili e ai moli pubblici con veicoli di qualsiasi genere;
 - c) ostacolare o intralciare in qualsiasi modo il transito pedonale sui pontili e sui moli pubblici;
 - d) esercitare la pesca sulle banchine, sui pontili e moli pubblici.
-

Art. 115

Manifestazioni sportive (Art. 24, L.R. n. 20/1994).

1. Lo svolgimento di manifestazioni sportive sul lago è subordinato alla preventiva autorizzazione rilasciata dai competenti organi regionali e provinciali.
 2. In sede di autorizzazione possono anche essere consentite, previa intesa con gli altri enti preposti, deroghe alle norme della presente sezione.
 3. Lo svolgimento di manifestazioni sportive a motore è vietato, sul lago di Garda, entro la circoscrizione della Regione Lombardia.
-

Art. 116

Norme di comportamento degli utenti (Art. 25, L.R. n. 20/1994).

1. È vietato asportare, modificare, spostare, manomettere o rendere inefficienti le boe di segnalazione, i cartelli monitori e i dispositivi di segnalamento diurni e notturni.
 2. Nelle zone portuali è vietato:
 - a) lasciare in sosta veicoli o unità di navigazione, salvo negli eventuali spazi autorizzati;
 - b) occupare i corridoi di accesso e di uscita;
 - c) intralciare l'esecuzione di lavori pubblici di manutenzione e di sistemazione.
 3. È vietato abbandonare in qualsiasi parte della sponda lombarda del lago e delle sue rive unità o relitti delle medesime.
-

Art. 117

Rumori molesti (Art. 26, L.R. n. 20/1994).

1. È vietato provocare rumori molesti superiori a sessanta decibel misurati a venti metri di distanza.
-

Art. 118

Segnaletica (Art. 27, L.R. n. 20/1994).

1. Gli enti preposti approvano, con deliberazione, il regolamento per la segnaletica delle vie di navigazione interna.
-

Art. 119

Sanzioni (Art. 28, L.R. n. 20/1994).

1. Chiunque violi le disposizioni di cui agli articoli da 103 a 115, è soggetto alla sanzione amministrativa da 103 euro a 516 euro.
 2. Chiunque violi le disposizioni degli articoli 116 e 117 della presente sezione, è soggetto alla sanzione amministrativa da 52 euro a 258 euro.
 3. Per l'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo si osservano le disposizioni della *legge 689/1981* e delle leggi regionali vigenti.
-

Art. 120

Vigilanza (Art. 29, L.R. n. 20/1994).

1. La vigilanza ai fini del rispetto della presente sezione è effettuata dagli enti preposti a mezzo dei rispettivi uffici, secondo la normativa vigente.
 2. La vigilanza è effettuata altresì dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, nonché dai comuni, singoli o associati in una struttura unitaria dei quali ultimi gli enti preposti deliberino di avvalersi.
 3. Gli enti preposti attivano i provvedimenti di avvalimento, di cui al comma 2, mediante formale deliberazione delle rispettive giunte.
 4. Gli accertamenti degli agenti appartenenti agli uffici di cui al comma 1, degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria nonché degli agenti dei comuni, singoli o associati in una struttura unitaria, sono comunicati agli organi competenti all'irrogazione delle sanzioni, secondo la normativa vigente.
 5. Nell'ambito del comitato di intesa di cui all'articolo 94 sono periodicamente verificati i risultati dell'azione di vigilanza, ivi promuovendosi le opportune iniziative per finalizzarli all'integrale applicazione della presente sezione.
 6. La Regione mette a disposizione degli uffici cui è attribuita la vigilanza i mezzi necessari per l'esercizio della stessa e con oneri a proprio carico.
-

Art. 121

Norma di rinvio (Art. 30, L.R. n. 20/1994).

1. Per quanto non disciplinato dalla presente sezione si applicano le norme in materia di navigazione interna.

Capo III - Navigazione sul fiume Po

Sezione I - Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate

Art. 122

Convenzione (Art. 1, L.R. n. 33/1997).

1. Le funzioni amministrative concernenti la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate, di cui all'articolo 98 del D.P.R. 616/1977, sono esercitate sulla base di apposita convenzione stipulata fra la Regione Lombardia e le Regioni Emilia Romagna, Veneto e Piemonte.

2. La convenzione, per la Regione Lombardia, è stipulata dal presidente della Giunta regionale, previa delibera del Consiglio regionale.

Art. 123

Svolgimento delle funzioni amministrative (Art. 2, L.R. n. 33/1997).

1. Lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali concernenti la navigazione interna sul fiume Po ed idrovie collegate comporta:

- a) spese direttamente sostenute dalla Regione Lombardia;
 - b) spese per il finanziamento della quota conguaglio afferente al riparto degli oneri sostenuti dalle altre regioni;
 - c) entrate derivanti da eventuali conguagli positivi;
 - d) altre entrate.
-

TITOLO V

Norme per il sistema aeroportuale lombardo

Art. 124

Servizi di collegamento con gli aeroporti (Art. 25, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione programma i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico civile.

2. I servizi automobilistici di collegamento con gli aeroporti civili con relazione a domanda forte sono assentiti mediante autorizzazione, anche agli effetti dell'immatricolazione dei veicoli di cui all'*articolo 87 del D.Lgs. 285/1992*, rilasciata ai sensi dell'articolo 43, comma 21, previa individuazione delle relazioni di collegamento oggetto di autorizzazione. Questa deve comunque prevedere che siano assicurati la copertura del servizio ventiquattro ore su ventiquattro, il possesso della certificazione di qualità ISO 9002 da parte delle aziende, gli standard qualitativi minimi del servizio in termini di età, adeguati livelli di manutenzione e di confortevolezza dei veicoli impiegati. Le aziende, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione di cui al presente comma devono altresì indicare le caratteristiche dei servizi offerti e il programma di esercizio.

3. I servizi di collegamento con gli aeroporti civili con relazione a domanda debole sono affidati con modalità particolari da individuare ai sensi dell'*articolo 14, comma 4, del D.Lgs. 422/1997*.

4. Per i collegamenti con gli stessi aeroporti mediante taxi, si applicano le disposizioni della legislazione nazionale di riferimento in materia e di cui agli articoli da 45 a 59.

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 8 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 medesimi 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 8, prestano 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 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) l'uniformazione dei regolamenti comunali;

b) la costituzione di una commissione consultiva di bacino di cui all'*articolo 4, comma 4, della legge 21/1992*;

c) le modalità di svolgimento dei servizi di taxi;

d) la previsione di eventuali servizi sperimentali;

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

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) le modalità dello svolgimento delle funzioni di vigilanza;

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 di cui alla *legge 21/1992*.

6. Il servizio taxi espletato all'interno del bacino di cui al comma 5 si uniforma ad una disciplina di servizio omogenea, che prevede un sistema tariffario unico, determinata con deliberazione della Giunta regionale.

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'*articolo 5 della L.R. 31 marzo 1978, n. 34*), nonché degli articoli da 60 a 63, 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.

8. In sede di prima attuazione, la disciplina di cui al presente articolo 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 già assegnatari del contingente di cinquanta licenze, 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 del presente articolo 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.

Art. 125

Monitoraggio dei servizi di taxi e di autonoleggio con conducente di collegamento con gli aeroporti (Art. 25-bis, L.R. n. 22/1998).

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. 126

Sanzioni (Art. 25-ter, L.R. n. 22/1998).

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 r.d. 327/1942*, 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 124, comma 5, comporta l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla legge, nonché dalle norme regolamentari dei comuni integrati.

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 124, 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.

Art. 127

Accessibilità all'aeroporto internazionale di Malpensa 2000 (Art. 2, L.R. n. 25/2003).

1. La Regione, per corrispondere alle esigenze di mobilità connesse all'insediamento dell'aeroporto internazionale di Malpensa 2000, assegna annualmente alla Provincia di Varese un sostegno finanziario per assicurare il potenziamento e lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale.

TITOLO VI

Modalità diverse di trasporto

Art. 128

Servizi elicotteristici di trasporto pubblico locale (Art. 24, commi 2 e 2-bis, L.R. n. 22/1998).

1. La Regione organizza i servizi elicotteristici di cui all'articolo 10 del D.Lgs. 422/1997, secondo le modalità previste dagli articoli 17 e 18 del decreto legislativo medesimo, nonché dalla presente legge.

TITOLO VII

Contributi e agevolazioni

Capo I - Interventi regionali a favore delle aziende di trasporto di persone

Art. 129

Finalità (Art. 1, L.R. n. 2/1982).

1. Con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, la Regione ammette ai contributi di esercizio di cui all'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151 (Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore) gli enti e le imprese di trasporto produttrici, ai sensi della normativa vigente, di servizi di trasporto pubblico collettivo di persone e di cose, effettuati in modo continuativo e periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione degli autoservizi di gran turismo e dei servizi con spese a totale carico del committente.

2. Per servizi di trasporto con spese a totale carico del committente si intendono i servizi di cui al comma 1 che, pur avendo le caratteristiche enunciate, sono rivolti al soddisfacimento di esigenze di singoli gruppi di utenti, omogenei per fascia di appartenenza, quali i lavoratori di determinati presidi aziendali, gli studenti di determinati plessi scolastici ed altre categorie assimilabili.

Art. 130

Modi e categorie di trasporto (Art. 2, L.R. n. 2/1982).

1. Ai fini di cui al presente Capo, i modi e le categorie di trasporto sono i seguenti:

<i>Modi di trasporto</i>	<i>Categorie di trasporto</i>
automobilistici:	– servizi di linea viaggiatori
impianti fissi:	– servizi ferroviari metropolitani
	– servizi tranviari
	– servizi filoviari
	– servizi ferroviari
	– servizi funicolari
	– servizi funiviari
di navigazione interna:	– servizi lacuali

Art. 131

Erogazioni (Art. 5, L.R. n. 2/1982).

1. Il dirigente competente approva annualmente il piano di riparto dei contributi di esercizio determinati ai sensi dell'ultimo periodo dell'articolo 43, comma 13, agli enti ed alle imprese di cui all'articolo 129 sulla base delle percorrenze autorizzate, con successivo conguaglio in base alle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno cui si riferiscono i contributi stessi, rapportando i contributi ai finanziamenti annui.
2. Le eventuali perdite o disavanzi non coperti da contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese ed aziende erogatrici dei servizi di trasporto.
3. I contributi di cui al comma 1 sono erogati con decreto del dirigente competente, in via anticipata mensile, direttamente agli enti ed imprese di trasporto.

Art. 132

Obblighi dei beneficiari dei contributi (Art. 7, L.R. n. 2/1982).

1. I contributi di esercizio sono concessi a favore degli enti ed imprese erogatrici di servizi di trasporto, i quali:
 - a) abbiano osservato le disposizioni vigenti in materia di servizi pubblici di linea;
 - b) abbiano effettuato regolarmente la gestione delle linee, salvo modifiche o interruzioni conseguenti a provvedimenti adottati dalle competenti autorità.
2. Gli enti e le imprese di cui al comma 1 presentano domanda di contributo a province e comuni, che la inoltrano alla Regione.

Art. 133

Linee di montagna (Art. 8, L.R. n. 2/1982).

1. Sono considerate linee di montagna quelle il cui percorso si svolge in territorio già classificato montano, che interessino la circoscrizione di non più di due comuni non appartenenti a detto territorio ed abbiano almeno una delle seguenti caratteristiche:

a) il dislivello tra la quota minima e la massima del percorso non sia inferiore a quattrocento metri;

b) la pendenza media ponderale rispetto alla lunghezza della linea tra i due capolinea sia superiore al 3 per cento.

Art. 134

Criteri di ammissibilità ai contributi di nuove percorrenze (Art. 2, L.R. n. 19/1989).

1. L'ammissibilità ai contributi del fondo nazionale trasporti di nuove percorrenze o di variazioni in aumento di quelle già concesse è dichiarata dall'ente concedente con deliberazione che deve indicare le risorse per fare fronte alle nuove spese, ivi compreso il riferimento:

a) a risparmi contributivi per riduzione dei servizi concessi;

b) a specifici finanziamenti disposti dall'ente concedente sul proprio bilancio.

2. Non sono comunque riconoscibili ai fini contributivi maggiori percorrenze per esercizi finanziari anteriori a quello in cui viene adottato il provvedimento.

Art. 135

Procedure di erogazione e modalità di assegnazione (Art. 3, L.R. n. 19/1989).

1. Le anticipazioni di cui all'articolo 131 sono erogate mensilmente in via ordinaria entro il giorno dieci del mese di riferimento nella misura pari a quella del mese precedente a parità di servizio globalmente concesso ed effettuato.

2. Le anticipazioni sono ridotte eventualmente, rispetto all'esercizio precedente, della stessa misura percentuale di riduzione del Fondo nazionale trasporti esercizio quota di competenza della Regione Lombardia.

Art. 136

Regimi particolari (Art. 5, L.R. n. 19/1989).

1. Sono ammessi a finanziamento quali servizi di trasporto pubblico locale, nelle forme e con le modalità previste dall'articolo 43, comma 13, i servizi funiviari Margno-Piani delle Betulle; Albino-Selvino e Argegno-Pigra; Ponte di Piero-Monteviasco; Malnago-Piani d'Erba, nonché i servizi funicolari Como-Brunate; Bergamo-Bergamo Alta, Bergamo Alta-San Vigilio e il servizio funicolare Motta-Campodolcino.

2. I servizi lacuali di linea di trasporto pubblico collettivo di persone ammessi a contributo non comprendono i servizi svolti dalla gestione governativa sui laghi Maggiore, Como, Garda fino a quando la gestione stessa non sia stata trasferita alla Regione previo risanamento, in applicazione del secondo comma dell' *articolo 98 del D.P.R. n. 616/1977* e con la debita dotazione finanziaria.

Art. 137

Velocità commerciale (Art. 6, L.R. n. 19/1989).

1. Con decorrenza 1 gennaio 1989 la velocità commerciale è calcolata come segue:

$$V.C.L. = P.E. : T.L.$$

V.C.L. = velocità commerciale in una linea espressa in km/h

P.E. = totale delle percorrenze autorizzate ed effettuate dalle vetture in servizio sulla linea (con esclusione delle percorrenze effettuate in fuori servizio e cioè non abilitate al trasporto passeggeri)

T.L. = tempo totale impiegato espresso in ore e minuti per effettuare le percorrenze con esclusione di tutti i tempi di sosta all'inizio e al termine della corsa.

$$V.C.A.R.U. = P.E.R.U. : T. L.R.U.$$

V.C.A.R.U. = velocità commerciale aziendale reti urbane espressa in km/h

P.E.R.U. = totale percorrenze annue autorizzate ed effettuate dalle vetture in servizio sulla rete (con esclusione delle percorrenze effettuate in fuori servizio cioè non abilitate al trasporto passeggeri)

T. L.R.U. = tempo totale impiegato espresso in ore e minuti per effettuare le percorrenze con l'esclusione di tutti i tempi di sosta autorizzati per l'espletamento del previsto orario cadenzato approvato dall'ente concedente.

$$V.C.A. = \text{sommatoria P.E.} + \text{sommatoria P.E.R.U.} : \text{sommatoria T.L.} + \text{sommatoria T. L.R.U.}$$

V.C.A. = velocità commerciale aziendale espressa in km/h

sommatoria P.E. = sommatoria di tutte le percorrenze di linea P.E. come sopra determinate

sommatoria P.E.R.U. = sommatoria di tutte le percorrenze di reti urbane P.E.R.U. come sopra determinate

sommatoria T.L. = sommatoria di tutti i tempi T.L. come sopra determinati

sommatoria T. L.R.U. = sommatoria di tutti i tempi T. L.R.U. come sopra determinati.

Per le linee interurbane le percorrenze chilometriche e i tempi sono quelli risultanti dagli orari approvati dall'ente concedente.

2. In sede di determinazione della velocità commerciale occorre conteggiare analiticamente il tempo impiegato per effettuare le percorrenze delle singole tratte delle corse. Gli orari di esercizio dei servizi dai quali si ricavano le velocità commerciali devono essere articolati in modo da tener conto dell'influenza sui tempi di percorrenza delle condizioni del traffico presenti nei diversi periodi dell'anno, della settimana e del giorno.

3. Gli enti ed imprese devono comunicare all'ente concedente per il calcolo del contributo di esercizio, le velocità commerciali dei servizi calcolate come sopra indicato.

Art. 138

Finanziamenti regionali a favore delle aziende di trasporto pubblico locale (Art. 11, comma 3, art. 13, commi 2 e 3, art. 17, comma 2, L.R. n. 13/1995).

1. Sino all'efficacia dei contratti di servizio l'ammontare dei contributi di esercizio per i servizi di trasporto pubblico locale interurbano, definiti in applicazione del modello di cui alle tabelle A, B, e C, contenute nell'allegato C alla presente legge, è incrementato o ridotto in misura proporzionale agli incrementi o decrementi delle risorse finanziarie relative ai servizi interurbani. Relativamente alle aziende per le quali opera la clausola di cui al punto 5) della tabella A contenuta nell'Allegato C alla presente legge, l'ammontare dei contributi di esercizio, definiti come sopra, non è, a parità di servizio, inferiore alle quote erogate nell'anno precedente alla stessa azienda, incrementato o ridotto in misura proporzionale agli incrementi o decrementi delle risorse finanziarie relative ai servizi interurbani.

2. Sino all'efficacia dei contratti di servizio il costo del personale di cui al punto 1) della tabella A contenuta nell'Allegato C alla presente legge è individuato in 38.734 euro annui.

3. Sino all'efficacia dei contratti di servizio l'ammontare dei trasferimenti alle aziende di trasporto urbano è, a parità di servizio erogato, pari alle quote erogate nell'anno precedente alla stessa azienda, incrementato o ridotto in misura proporzionale agli incrementi o decrementi delle risorse finanziarie relative ai servizi di trasporto urbano definite nella proporzione di cui alla tabella f) allegata alla Delib.G.R. n. 14281 del 7 giugno 1996 (Assegnazione contributi di esercizio L.R. 2 gennaio 1982, n. 2 a favore di enti ed imprese di trasporto pubblico locale di persone. I semestre 1996 integrazione regionale e quote II semestre 1996). Le variazioni in aumento di percorrenze urbane non sono finanziabili ai sensi della presente disposizione.

4. Le risorse finanziarie definite nella tabella f) allegata alla Delib.G.R. n. 14281 del 7 giugno 1996, per il trasporto pubblico urbano in Lombardia, relativamente alla quota assegnata all'Azienda trasporti milanese sono rimodulate con provvedimento della Giunta regionale e previo accordo con il comune di Milano, tenendo conto delle esigenze connesse alla razionalizzazione della spesa regionale e all'efficienza del servizio di trasporto pubblico nell'area milanese.

5. Gli eventuali residui dei fondi già finalizzati al ripiano dei disavanzi di esercizio riferiti al periodo 1987-1993 sono destinati alle aziende che non abbiano raggiunto l'integrale copertura del disavanzo, in proporzione alle vetture/km dell'anno 1993, con il limite del disavanzo stesso.

Art. 139

Regime fiscale dei contributi di esercizio (Art. 8 L.R. n. 3/1997).

1. I contributi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 138, commi da 1 a 4, sono disciplinati, per gli aspetti fiscali, dall'*articolo 3 del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833* (Misure urgenti per il settore dei trasporti locali), convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 febbraio 1987, n. 18*.

Art. 140

Contributi derivanti da variazioni dei tassi dei mutui (Art. 4, L.R. n. 29/1996).

1. Le eventuali somme derivanti dalle variazioni dei tassi dei mutui già accesi dalla Regione in riferimento a quanto previsto dal comma 2 dell'*articolo 1, del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98* (Interventi urgenti in materia di trasporti) convertito, con modificazioni, dalla *legge 30 maggio 1995, n. 204*, sono assegnate alle aziende di trasporto pubblico locale quale contributo a concorso ripiano disavanzi di esercizio (anni 1987-1993).

Art. 141

Piano di riassorbimento finanziario regionale (Art. 9, L.R. n. 29/1996).

1. I disavanzi residui, dopo gli interventi previsti dal piano di riassorbimento finanziario regionale di cui al comma 1 dell'*articolo 1 del d.l. 98/1995*, rimangono a carico delle aziende e degli enti locali proprietari, i quali sono tenuti a redigere e notificare alla Giunta regionale il piano finanziario di riassorbimento di detti disavanzi residui.

Art. 142

Recupero dei contributi erogati (Art. 11, L.R. n. 29/1996).

1. I contributi erogati ai sensi del *d.l. 98/1995* sono soggetti a recupero da parte della Giunta regionale nei modi e nei termini

previsti dall'articolo 1, commi 9 e 10, del medesimo *d.l. 98/1995*, con rivalsa sulle spettanze a qualsiasi titolo erogate dalla Giunta regionale, nel limite di un decimo dei contributi percepiti per ciascun anno ai sensi del medesimo decreto legge, relativamente alle aziende che, nei termini stabiliti, non hanno adempiuto alle prescrizioni previste dal medesimo articolo 1, commi 9 e 10.

2. Relativamente alle aziende tenute alla notificazione alla Giunta regionale del piano di riassorbimento dei disavanzi residui di cui al comma 1 dell'articolo 141, il contributo erogato è soggetto a recupero, nei limiti di un decimo per ciascun anno, con le modalità di cui al comma 1, qualora al 31 dicembre 1997 i soggetti proprietari non abbiano provveduto all'intera copertura del disavanzo residuo oggetto del piano finanziario di riassorbimento.

3. I contributi sono riattribuiti all'azienda interessata qualora il soggetto proprietario certifichi l'avvenuta copertura dei disavanzi oggetto del piano finanziario di riassorbimento di cui al comma 1 dell'articolo 141.

Detta certificazione deve intervenire entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dal primo atto di recupero.

PARTE III

NORME FINALI

Art. 143

Abrogazioni.

1. Sono o restano abrogate:

a) le seguenti leggi:

1) *legge regionale 24 gennaio 1975, n. 21* (Partecipazione azionaria della Regione alla S.p.A. Ferrovie Nord Milano);

2) *legge regionale 27 gennaio 1977, n. 10* (Disciplina dei trasporti pubblici di competenza regionale);

3) *legge regionale 29 novembre 1979, n. 68* (Promozione di progettazioni tecniche riguardanti gli interventi nel settore dei trasporti e dei relativi riflessi territoriali);

4) *legge regionale 3 marzo 1980, n. 22* (Contributi straordinari alla S.p.A. Ferrovie Nord Milano);

5) *legge regionale 2 gennaio 1982, n. 1* (Interventi regionali a favore degli enti e di imprese di trasporto pubblico collettivo di persone. Contributi per investimenti);

6) *legge regionale 2 gennaio 1982, n. 2* (Interventi regionali a favore delle aziende di trasporto di persone. Contributi di esercizio);

7) *legge regionale 28 dicembre 1982, n. 74* (Norme per l'attuazione degli interventi previsti dal piano regionale dei trasporti);

8) *legge regionale 16 novembre 1984, n. 57* (Nuove norme in materia di agevolazioni sui servizi di trasporto pubblico locale);

9) *legge regionale 16 febbraio 1985, n. 12* (Modifiche alla *L.R. 16 novembre 1984, n. 57* «Nuove norme in materia di agevolazioni sui servizi di trasporto pubblico locale»);

10) *legge regionale 24 maggio 1985, n. 50* («Norme per l'attuazione degli interventi previsti dal piano generale della viabilità e istituzione della consulta regionale per la verifica attuativa dei piani regionali della viabilità e dei trasporti»);

11) *legge regionale 31 gennaio 1987, n. 9* (Disposizioni alla Giunta regionale per l'approvazione dei regolamenti comunali di servizi di noleggio con conducente mediante autobus);

12) *legge regionale 2 aprile 1987, n. 14* (Delega alle province di funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici di competenza regionale);

13) *legge regionale 27 maggio 1989, n. 19* (Criteri per la determinazione dei costi economici standardizzati e dei ricavi presunti ai fini dell'erogazione dei contributi di esercizio per servizio di trasporto pubblico locale di persone. Determinazione standards e contributi per gli anni 1986, 1987 e 1988);

14) *legge regionale 11 settembre 1989, n. 46* (Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda);

15) *legge regionale 29 dicembre 1990, n. 67* (Ricapitalizzazione della società Ferrovie Nord Milano);

16) *legge regionale 19 dicembre 1991, n. 37* (Partecipazione della Regione Lombardia al riparto delle azioni non optrate inerenti l'aumento di capitale della società F.N.M. S.p.A.);

17) *legge regionale 28 settembre 1992, n. 38* (Interventi regionali per favorire l'integrazione ed il potenziamento del trasporto ciclo-motoristico nel sistema dei trasporti pubblici della Regione Lombardia);

18) *legge regionale 28 settembre 1992, n. 39* (Modifica all'art. 1 della *legge regionale 16 novembre 1984, n. 57* e successive modificazioni in materia di agevolazioni sui servizi di trasporto pubblico locale);

19) *legge regionale 10 dicembre 1992, n. 44* (Partecipazione della Regione Lombardia all'aumento di capitale della società F.N.M. S.p.A.);

20) *legge regionale 13 aprile 1993, n. 12* (Contributi in capitale a favore di enti, aziende ed imprese per migliorare la mobilità delle persone e delle merci);

21) *legge regionale 27 dicembre 1993, n. 46* (Rinnovo parco autobus del servizio di trasporto pubblico locale di linee interurbane);

22) *legge regionale 10 giugno 1994, n. 17* (Modifica alla *legge regionale 10 dicembre 1992, n. 44* «Partecipazione della Regione Lombardia all'aumento di capitale della società Ferrovie Nord Milano S.p.A.»);

23) *legge regionale 16 agosto 1994, n. 20* (Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda);

24) *legge regionale 25 marzo 1995, n. 13* (Norme per il riordino del trasporto pubblico locale in Lombardia);

25) *legge regionale 15 aprile 1995, n. 20* (Norme per il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente);

26) *legge regionale 29 aprile 1995, n. 34* (Disciplina delle autorizzazioni alla circolazione dei trasporti e dei veicoli in condizioni di eccezionalità);

27) *legge regionale 17 febbraio 1996, n. 3* (Modifiche ed integrazioni alla *L.R. 25 marzo 1995, n. 13* «Norme per il riordino del trasporto pubblico locale in Lombardia»);

28) *legge regionale 16 settembre 1996, n. 29* (Criteri e modalità per l'attuazione del *d.l. 1 aprile 1995, n. 98*, convertito, con modificazioni, in *legge 30 maggio 1995, n. 204* «Interventi urgenti in materia di trasporti»);

29) *legge regionale 17 febbraio 1997, n. 3* (Modificazioni alla *legge regionale 25 marzo 1995, n. 13* e successive modificazioni ed integrazioni, in materia di trasporto pubblico locale in Lombardia);

30) *legge regionale 15 luglio 1997, n. 33* (Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate. Abrogazione della *L.R. 7 giugno 1980, n. 82* e della *L.R. 30 aprile 1982, n. 24*);

31) *legge regionale 2 marzo 1998, n. 7* (Modifiche alla *legge regionale 25 marzo 1995, n. 13* e alla *legge regionale 17 febbraio 1997, n. 3* in materia di trasporto pubblico locale in Lombardia);

32) *legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22* (Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia);

33) *legge regionale 21 febbraio 2000, n. 10* (Interventi a favore della sicurezza e delle attività di autoveicoli in servizio taxi);

34) *legge regionale 12 gennaio 2002, n. 1* (Interventi per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale);

35) *legge regionale 14 dicembre 2006, n. 28* (Modifiche alla *legge regionale 12 gennaio 2002, n. 1* «Interventi per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale»);

b) le seguenti ulteriori disposizioni:

1) il comma 2 dell'*articolo 4 della legge regionale 27 novembre 1998, n. 25* (Variazioni al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1998 e al bilancio pluriennale 1998/2000 – V Provvedimento);

2) l'*articolo 12 della legge regionale 22 gennaio 1999, n. 2* (Misure per la programmazione regionale, la razionalizzazione della spesa e a favore dello sviluppo regionale e interventi istituzionali e programmatici con rilievo finanziario);

3) il comma 10 dell'*articolo 2* e il comma 2 dell'*articolo 3 della legge regionale 28 maggio 1999, n. 12* (Variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1999 e al bilancio pluriennale 1999/2001 – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

4) il comma 3 dell'*articolo 10* della legge 14 agosto 1999, n. 19 (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 1999 ed al bilancio pluriennale 1999-2001 – III provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

5) i commi 123 e 135 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 dallo Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della *legge 15 marzo 1997 n. 59*»);

6) il comma 30 dell'*art. 2* e i commi 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 9 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);

7) i commi 22, 23, 24 e 25 dell'*articolo 1 della legge regionale 27 marzo 2000, n. 18* (Modifiche ed integrazioni a disposizioni legislative a supporto degli interventi connessi alla manovra di finanza regionale);

8) i commi 1 e 2 dell'*articolo 3 della legge regionale 2 febbraio 2001, n. 3* (Modifiche ed integrazioni a disposizioni legislative regionali in materia di assetto istituzionale, sviluppo economico, territorio e ambiente e infrastrutture e servizi alla persona, finalizzate all'attuazione del DPEFR ai sensi dell'*art. 9-ter della L.R. n. 34/1978*);

9) il comma 13 dell'*articolo 3 della legge regionale 6 marzo 2002, n. 4* (Norme per l'attuazione della programmazione regionale e per la modifica e l'integrazione di disposizioni legislative);

10) i commi 21 e 24 dell'articolo 6 e i commi 7 e 8 dell'*articolo 7 della legge regionale 5 agosto 2002, n. 17* (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2002 ed al bilancio pluriennale 2002/2004 a legislazione vigente e programmatico – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

11) i commi 6 e 10 dell'*articolo 3 della legge regionale 20 dicembre 2002, n. 32* (Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'*articolo 9-ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» – Collegato 2003);

12) gli articoli 2, comma 1, e 3 della *legge regionale 2 maggio 2003, n. 5* (Modifiche e integrazioni a leggi regionali sui trasporti);

13) i commi 2 e 3 dell'*articolo 7 della legge regionale 11 agosto 2003, n. 16* (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2003 ed al bilancio pluriennale 2003/2005 a legislazione vigente e programmatico – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

14) gli *articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 della legge regionale 9 dicembre 2003, n. 25* (Interventi in materia di trasporto pubblico locale e di viabilità);

15) il comma 4 dell'*articolo 3 della legge regionale 22 dicembre 2003, n. 27* (Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'*articolo 9 ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» – Collegato 2004);

16) l'*articolo 17 della legge regionale 24 marzo 2004, n. 5* (Modifiche a leggi regionali in materia di organizzazione, sviluppo economico e territorio. Collegato ordinamentale 2004);

17) i commi 13 e 14 dell'*articolo 1 della legge regionale 5 maggio 2004, n. 12* (Modifiche a leggi regionali in materia di potestà regolamentare);

18) il comma 20 dell'articolo 6, i commi 8 e 9 dell'*articolo 7 della legge regionale 3 agosto 2004, n. 19* (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2004 ed al bilancio pluriennale 2004/2006 a legislazione vigente e programmatico – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

19) l'*articolo 7 della legge regionale 3 novembre 2004, n. 30* (Variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 2004 ed al bilancio pluriennale 2004/2006 a legislazione vigente e programmatico – II provvedimento di variazione);

20) i commi 1 e 2 dell'*articolo 3 della legge regionale 20 dicembre 2004, n. 36* (Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'*articolo 9-ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» – Collegato 2005);

21) il comma 1 dell'*articolo 3 della legge regionale 8 febbraio 2005, n. 6* (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative – Collegato ordinamentale 2005);

22) la lettera y) del comma 1 dell'*articolo 104 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12* (Legge per il governo del territorio);

23) il comma 3 dell'*articolo 1 della legge regionale 4 novembre 2005, n. 16* (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2005 ed al bilancio pluriennale 2005/2007 a legislazione vigente e programmatico – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

24) il comma 5 dell'*articolo 1 della legge regionale 2 agosto 2006, n. 17* (Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2006 ed al bilancio pluriennale 2006/2008 a legislazione vigente e programmatico – I provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali);

25) la lettera d) del comma 11 dell'*articolo 8 della legge regionale 27 dicembre 2006, n. 30* (Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'*articolo 9-ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» – Collegato 2007);

26) l'*articolo 11 della legge regionale 27 febbraio 2007, n. 5* (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative – «Collegato ordinamentale 2007»);

27) l'*articolo 7 della legge regionale 28 dicembre 2007, n. 33* (Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale ai sensi dell'*articolo 9-ter della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34* «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» – Collegato 2008).

2. Restano in vigore, in particolare:

a) il comma 114 dell'*art. 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 dallo Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della *legge 15 marzo 1997 n. 59*»);

b) il comma 3 dell'*art. 5 della legge regionale 5 maggio 2004, n. 11* (Misure di sostegno a favore dei piccoli comuni della Lombardia);

c) le lettere a) e b) del comma 2 dell'*art. 4 della legge regionale 28 ottobre 2004, n. 28* (Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città);

d) gli *articoli 14, 15, 16 e 23 della legge regionale 11 dicembre 2006, n. 24* (Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente);

e) la lettera d) del comma 1 dell'*art. 2 della legge regionale 15 ottobre 2007, n. 25* (Interventi regionali in favore della popolazione dei territori montani) ⁽⁵¹⁾.

(51) Comma così corretto con Avviso di Rettifica pubblicato nel Bollettino Ufficiale 3 agosto 2009, n. 31, suppl. ord. 4 agosto 2009, n. 1.

Art. 144

Norma finale.

1. I risultati e gli effetti prodotti dalle leggi e dalle disposizioni abrogate o modificate ai sensi dell'articolo 143, nonché gli atti adottati sulla base delle medesime leggi e disposizioni, permangono e restano validi ed efficaci. Tali leggi e disposizioni continuano inoltre ad applicarsi fino alla conclusione dei procedimenti amministrativi attuativi ancora in corso.

2. Ferme le competenze degli enti locali in materia, le disposizioni degli *articoli 24, 25 e 26 della L.R. n. 10/1977* si applicano, in quanto compatibili, fino alla conclusione del periodo transitorio di cui all'*art. 18 del D.Lgs. 422/1997*.

3. I riferimenti normativi alle leggi e alle disposizioni riunite nel presente testo unico, abrogate dall'articolo 143, si intendono fatti al presente testo unico.

Art. 145

Norma finanziaria.

1. Alle spese correnti derivanti dalla Parte I, Titolo I, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.2.2.2.123 «Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale».

2. Alle spese correnti derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo IV, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.1.10.2.410 «Altre azioni per il miglioramento delle infrastrutture di trasporto regionali».

3. Alle spese correnti derivanti dalla Parte II, Titolo IV, cap. III, Sezione I, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.1.8.2.125 «Sistema della navigazione interna».

4. Alle spese correnti derivanti dalla Parte II, Titolo VII, Capo I, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio alle UBP 6.2.2.2.123 «Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale» e 6.1.8.2.125 «Sistema della navigazione in terna».

5. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte I, Titolo I, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.2.2.3.122 «Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale».

6. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo II, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.2.2.3.122 «Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale».

7. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo III, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.1.98.3.350 «Riqualificazione, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture viarie nel territorio regionale».

8. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo III, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.5.3.3.398 «Le valutazioni ambientali e paesistiche di piani e progetti».

9. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo IV, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.1.98.3.350 «Riqualificazione, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture viarie nel territorio regionale».

10. Alle spese in conto capitale derivanti dalla Parte II, Titolo VII, si provvede annualmente con le risorse stanziato in bilancio all'UBP 6.2.2.3.122 «Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale».

11. Gli introiti derivanti dalla Parte II, Titolo II, Capo IV sono accertati annualmente al capitolo 3.4.12.2029 «Introiti derivanti dagli indennizzi dovuti per la maggiore usura delle strade da trasporti eccezionali, da destinare per il 50 per cento al miglioramento della rete di viabilità e per il restante 50 per cento alla costituzione ed alla gestione del catasto stradale».

12. Gli introiti derivanti dalla Parte I, Titolo II, sono accertati annualmente al capitolo 4.2.18.3727 «Rimborso contributi per l'acquisto dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale di persone in servizio extraurbano di linea».

La presente legge regionale è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione lombarda.

Allegato A

(art. 80, comma 1)

Tabella A ⁽⁵²⁾

Canoni minimi per concessioni d'ormeggio

I canoni della presente tabella sono comprensivi di area e struttura

Canone annuale ormeggio e deposito di unità di navigazione per ogni mq - O	In Euro dal 1° gennaio 2010
<i>Zona portuale</i>	
in acqua	30
in campi boa delimitati a terra	20
<i>Fuori zona portuale</i>	
in acqua e a terra	21
	35

Canoni minimi annuali in deroga alla dimensione	In euro
<i>Zona portuale</i>	
in acqua	200 [*] – 60 [**]
in campi boa delimitati	200 [*] – 60 [**]
A terra	200 [*] – 60 [**]
<i>Fuori zona portuale</i>	
in acqua	200 [*] – 60 [**]
a terra	200 [*] – 60 [**]

[*] canone valido per i laghi Ceresio, Garda, Iseo, Lario e Maggiore.

[**] canone valido per gli altri laghi, per il Comune di Monte Isola e la frazione di S. Margherita del Comune di Valsolda.

Concessionario – C [§]	Coeff.
Fruitore ordinario	1
“Imprese con finalità turistiche” [*] quali: operatore nautico professionale per le	0.5 [^]

finalità della sua attività, stabilimenti balneari, attività di noleggio, locazione e rimessaggio natanti, boat service	
Operatore di aziende ricettive all'aria aperta	0.7 [^]
Strutture alberghiere e attività di somministrazione di cibi e bevande, limitatamente a quanto utilizzato ai fini della navigazione	0.8 [^]
Azienda pubblica o privata a maggioranza pubblica per le finalità istituzionali	0.7
Ente o associazione senza fine di lucro per le imbarcazioni sociali	0.5
Ente pubblico o gestione associata per le finalità istituzionali	0.5
Abitanti, proprietari, usufruttuari o locatari nel comune di Monte Isola e nella frazione S. Margherita nel comune di Valsolda per imbarcazioni inferiori a mt. 7,5.	0.2
Pescatore professionista per le sole unità di navigazione iscritte negli appositi registri (coefficiente variabile a discrezione dei Consorzi per la gestione associata)	0.5 [^]
[§] coefficiente basato sulle qualità del soggetto giuridico richiedente la concessione.	

[*] per “imprese con finalità turistiche” si intendono quelle imprese che per natura, immediata contiguità e relazione sono tipicamente legate al demanio della navigazione interna per finalità nautiche, diportistiche e di fruizione delle sponde, esclusi gli alberghi e le attività di somministrazione di cibi e bevande.

[^] valido dal 1° gennaio 2010.

- In caso di più coefficienti applicabili contemporaneamente deve essere applicata la riduzione più favorevole

Coefficiente comunale per valori medi immobiliari - V
Variabile per comune

Coeff.
variabile

Indice ISTAT – I
Variabile in base a indici ISTAT

Coeff.
variabile

Formula per il calcolo del canone per gli ormeggi

O x C x V x G x I x T = canone annuale per ormeggio

Coefficiente variabile per gestione associata – G
Variabile da 0.7 a 1.3

Coeff.
variabile

Coefficiente variabile per vocazione turistica e prospicienza altre Regioni - T
Bacino lacuale del Lago Maggiore

Coeff.
variabile da 0.7 a 1.3

Bacino lacuale del Lago Ceresio	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lario	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago d'Iseo	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago di Garda	variabile da 0.7 a 1.3

(52) Tabella implicitamente sostituita ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.

Tabella B ⁽⁵³⁾

Concessioni maggiori e minori – canoni per aree in acqua e a terra

Canone annuale per tipo di area al mq – A	Unità di misura	In Euro dal 1° gennaio 2010
<i>Zona portuale e fuori zona portuale</i>		
area a terra o in acqua ogni mq	mq	7
area privata a terra invasa dall'acqua ogni mq	mq	3.5
impianto a rete con diametro fino a 25 cm	ml	7
impianto a rete con diametro maggiore di 25 cm	ml	11
palo o struttura similare	cad	12

Canoni minimi annuali in deroga alla dimensione	In Euro
<i>Zona portuale e fuori zona portuale</i>	
area a terra o in acqua ogni mq	200 [*] – 60 [**]
area privata a terra invasa dall'acqua ogni mq	200 [*] – 60 [**]
impianto a rete	100 [*] – 60 [**]
palo o struttura similare	100 [*] – 60 [**]

[*] canone valido per i laghi Ceresio, Garda, Iseo, Lario, Maggiore.

[**] canone valido per gli altri laghi, per il Comune di Monte Isola e la frazione di S. Margherita del Comune di Valsolda.

Concessionario – C [§]	Coeff.
Fruitore ordinario	1
“Imprese con finalità turistiche” [*] quali: operatore nautico professionale per le finalità della sua attività, stabilimenti balneari, attività di noleggio, locazione e rimessaggio natanti, boat service	0.5 [^]
Operatore di aziende ricettive all'aria aperta	0.7 [^]

Strutture alberghiere e attività di somministrazione di cibi e bevande, limitatamente a 0.8 [^]
quanto utilizzato ai fini della navigazione

Cantiere nautico per sole aree destinate alla produzione di unità di navigazione 0.4 [^]

Azienda pubblica o privata a maggioranza pubblica per le finalità istituzionali 0.7

Ente o associazione senza fine di lucro per le imbarcazioni sociali 0.5

Ente pubblico o gestione associata per le finalità istituzionali 0.5

[§] coefficiente basato sulle qualità del soggetto giuridico richiedente la concessione.

[*] per “imprese con finalità turistiche” si intendono quelle imprese che per natura, immediata contiguità e relazione sono tipicamente legate al demanio della navigazione interna per finalità nautiche, diportistiche e di fruizione delle sponde, esclusi gli alberghi e le attività di somministrazione di cibi e bevande.

[^] valido dal 1° gennaio 2010.

- In caso di più coefficienti applicabili contemporaneamente deve essere applicata la riduzione più favorevole

Fruibilità – F [§§]

Coeff.

Uso privato o non indiscriminato

1

Uso produttivo di reddito

1

Attività senza fini di lucro

0.8

Uso pubblico limitato da barriere, orari, tariffe simboliche o altro simile

0.5

Uso pubblico gratuito e generalizzato

0.1

Uso non esclusivo in acqua, attraversabile liberamente da tutti i mezzi di navigazione

0.1

[§§] coefficiente basato sulle caratteristiche legate alla maggiore o minore fruibilità dell'area dopo il rilascio della concessione.

Utilizzo – U

Coeff.

superficie nuda

1

solo sottosuolo o attraversamento aereo

0.5

Coeff. Comunale valori medi immobiliari - V

Coeff.

Variabile per comune

variabile

Coefficiente variabile Gestione associata – G

Coeff.

Variabile da 0.7 a 1.3

variabile

Coefficiente di riduzione per concessioni migliorative - P

Coeff.

Variabile da 0.7 a 0.8

variabile

Formula per il calcolo del canone per le aree demaniali lacuali

$A \times C \times U \times F \times V \times I \times G \times M \times P \times T = \text{canone annuale per area}$

Indice ISTAT – I	Coeff.
Variabile in base a indici ISTAT	variabile
Coefficiente di riduzione per immobili soggetti a vincolo monumentale - M	Coeff.
Coefficiente fisso 0.8	0.8
Coefficiente variabile per vocazione turistica e prospicienza altre Regioni - T	Coeff.
Bacino lacuale del Lago Maggiore	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago Ceresio	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lario	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago d’Iseo	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago di Garda	variabile da 0.7 a 1.3

(53) Tabella implicitamente sostituita ai sensi di quanto disposto dall’*art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.*

Tabella C ⁽⁵⁴⁾

Concessioni maggiori e minori – canoni per la sola struttura

Oggetto concessione	Unità Di misura	Canone annuo – A In Euro dal 1° gennaio 2010	Canone annuo minimo per concessione In Euro dal 1° gennaio 2010
STRUTTURE PORTUALI			
Dighe, moli, pontili e altre strutture di ormeggio/attracco galleggianti o di facile rimozione	mq	29	200 [*] – 60 [**]

Dighe, moli, pontili e altre strutture di ormeggio/attracco inamovibili o di difficile rimozione	mq	41	200 [*] – 60 [**]
Edifici commerciali-capannoni al servizio del porto/cantiere nautico [1]	mq	5	200 [*] – 60 [**]
Strutture di contenimento per darsene	mq	12	200 [*] – 60 [**]
Parcheggi per auto e unità di navigazione, passi carrai, banchine, scivoli d'alaggio e altre pertinenze urbanizzate	mq	3.5	200 [*] – 60 [**]
STRUTTURE COMMERCIALI E PRODUTTIVE			
Edifici [1]	mq	12	200 [*] – 60 [**]
Edifici commerciali (bar, chioschi e altri pubblici esercizi)	mq	30	200 [*] – 60 [**]
Plateatici	mq	10	200 [*] – 60 [**]
Altre strutture o impianti fissi o di difficile rimozione	mq	12	200 [*] – 60 [**]
Altre strutture o impianti non stabilmente infissi al suolo	mq	6	200 [*] – 60 [**]
Parcheggi per auto, passi carrai, e altre pertinenze urbanizzate	mq	4.5	200 [*] – 60 [**]
Impianti di carburante, serbatoi e impianti collegati	mq	8	200 [*] – 60 [**]
Pannelli pubblicitari e di segnalazione (ogni 0.01 mq di pannello)	mq	3.5	200 [*] – 60 [**]
STRUTTURE RESIDENZIALI			
Edifici [1]	mq	8	200 [*] – 60 [**]
Giardini e parchi	mq	2.5	200 [*] – 60 [**]
Altre strutture o impianti fissi o di difficile rimozione	mq	9	200 [*] – 60 [**]
Altre strutture o impianti non stabilmente infissi al suolo	mq	4.5	200 [*] – 60 [**]
Parcheggi per auto, passi carrai, e altre pertinenze urbanizzate	mq	3.5	200 [*] – 60 [**]
Plateatico, cortile, loggiato e simili	mq	3.5	200 [*] – 60 [**]
ALTRE STRUTTURE			
Muri di contenimento, difese arginali e simili (costruiti sul confine demaniale) [2]	mq	1	200 [*] – 60 [**]
Riempimenti e risagomature solo con terra	mq	2.5	200 [*] – 60 [**]
Riempimenti e risagomature con strutture cementizie o altro simile	mq	3.5	200 [*] – 60 [**]
Piazze, passeggiate, sentieri, piste ciclabili	mq	2.5	200 [*] – 60 [**]
Capanni da caccia [3], bird watching e simili	cad	600	600

[*] canone valido per i laghi Ceresio, Garda, Iseo, Lario, Maggiore.

[**] canone valido per gli altri laghi, per il Comune di Monte Isola e la frazione di S. Margherita del Comune di Valsolda.

[1] La superficie di riferimento degli immobili da utilizzare come base di calcolo è quella lorda commerciale.

[2] Queste strutture non pagano il canone per l'area.

[3] Il capanno da caccia si intende compreso di corredo standard sino a 50 stampi da richiamo.

Concessionario – C [§]	Coeff.
Fruitore ordinario	1
“Imprese con finalità turistiche” [*] quali: operatore nautico professionale per le finalità della sua attività, stabilimenti balneari, attività di noleggio, locazione e rimessaggio natanti, boat service	0.5 [^]
Operatore di aziende ricettive all’aria aperta	0.7 [^]
Strutture alberghiere e attività di somministrazione di cibi e bevande, limitatamente a quanto utilizzato ai fini della navigazione	0.8 [^]
Cantiere nautico per sole aree destinate alla produzione di unità di navigazione	0.4 [^]
Azienda pubblica, o privata a maggioranza pubblica, per le finalità istituzionali	0.7
Ente o associazione senza fini di lucro, per finalità sociali	0.5
Ente pubblico per le finalità istituzionali	0.5

[§] coefficiente basato sulle qualità del soggetto giuridico richiedente la concessione.

[*] per “imprese con finalità turistiche” si intendono quelle imprese che per natura, immediata contiguità e relazione sono tipicamente legate al demanio della navigazione interna per finalità nautiche, diportistiche e di fruizione delle sponde, esclusi gli alberghi e le attività di somministrazione di cibi e bevande.

[^] valido dal 1° gennaio 2010.

- In caso di più coefficienti applicabili contemporaneamente deve essere applicata la riduzione più favorevole

Coefficiente comunale per valori medi immobiliari - V	Coeff.
Variabile per comune	variabile

Fruibilità – F [§§]	Coeff.
Uso privato o non indiscriminato	1
Uso produttivo di reddito	1
Uso per attività senza fini di lucro	0.8
Uso pubblico limitato da barriere, orari, tariffe simboliche o altro simile	0.5
Uso pubblico gratuito e aperto a tutti indiscriminatamente	0.1
Uso non esclusivo in acqua, attraversabile liberamente da tutti i mezzi di navigazione	0.1

[§§] coefficiente basato sulle caratteristiche legate alla maggiore o minore fruibilità dell’area dopo il rilascio della concessione.

Coefficiente variabile gestione associata – G	Coeff.
Variabile da 0.7 a 1.3	variabile

Variabile in base ad indici ISTAT *Indice ISTAT - I* **Coeff.**
variabile

Coefficiente di riduzione per immobili soggetti a vincolo monumentale - M **Coeff.**
Coefficiente fisso 0.8 0.8

**Coefficiente variabile per vocazione turistica e prospicenza
altre Regioni - T** **Coeff.**

Bacino lacuale del Lago Maggiore	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago Ceresio	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lario	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago d'Iseo	variabile da 0.7 a 1.3
Bacino lacuale del Lago di Garda	variabile da 0.7 a 1.3

Coefficiente di riduzione per concessioni migliorative - P **Coeff.**
Variabile da 0.7 a 0.8 variabile

Formula per il calcolo del canone per le strutture su area demaniale lacuale

A x C x F x V x G x I x M x P x T = canone annuale per struttura

(54) Tabella implicitamente sostituita ai sensi di quanto disposto dall'*art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 6 novembre 2009, n. 24.*

Allegato B

(Art. 90)

Schema di convenzione

Tra le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Provincia autonoma di Trento per regolare d'intesa l'esercizio delle funzioni amministrative concernenti la navigazione lacuale in servizio pubblico di linea nonché la gestione unitaria dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda.

Premesso che:

– con l'art. 97 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 sono state dettate disposizioni per il trasferimento alle Regioni delle funzioni amministrative in materia di navigazione interna e porti lacuali;

– con il successivo art. 98 dello stesso D.P.R. n. 616/77, è stato previsto che, nel caso i servizi stessi interessino territori finitimi di più Regioni, le predette funzioni siano da esercitare mediante intesa tra le Regioni interessate, ovvero mediante gestioni comuni anche in forma consortile, e che, inoltre, la Gestione Governativa per la navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda è da trasferire alle Regioni territorialmente competenti previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato, salva la competenza dello Stato in relazione ai rapporti internazionali riguardanti la navigazione sul lago Maggiore;

– con l'art. 2 del D.P.R. 19 novembre 1987, n. 527 i servizi di che trattasi sono stati altresì trasferiti alla Provincia autonoma di Trento per la parte di competenza;

– allo scopo di verificare lo stato che, tanto dal punto di vista tecnico che economico, hanno raggiunto i servizi di navigazione, il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – ha svolto, sin dal 1983, adeguata ricognizione volta ad accertare tanto le condizioni in cui si trovavano i servizi all'epoca della loro assunzione in Gestione Governativa e, quindi, le opere e forniture realizzate anteriormente e successivamente all'emanazione del predetto D.P.R. n. 616/1977, quanto il livello raggiunto dal punto di vista delle condizioni economiche di esercizio;

– dalla predetta ricognizione sono risultate conseguite le due condizioni poste dalla legge in quanto, sotto l'aspetto tecnico, è da ritenersi soddisfacente il grado di ammodernamento e potenziamento raggiunto dagli impianti a natanti, mentre dal punto di vista economico, la gestione può considerarsi risanata in quanto il coefficiente di esercizio di circa due è da ritenere congruo per il settore dei trasporti pubblici di persone;

– in tal senso si è espresso il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – con nota n. 2973 del 10 giugno 1986 comunicando, pertanto, che sono da considerare maturate le condizioni previste dalle citate disposizioni per il trasferimento alle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Provincia autonoma di Trento delle competenze in materia di servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, invitando i predetti enti a pervenire ad una opportuna preliminare intesa per il mantenimento dell'attuale unitarietà della gestione aziendale agli effetti della migliore efficienza tanto sul piano tecnico che commerciale;

– nella richiamata comunicazione ministeriale del 10 giugno 1986 risultano indicate le percentuali di competenza di ciascuna Regione e Provincia in funzione degli introiti del tariffario rivierasco, così attribuite:

- Regione Lombardia 57.80%
- Regione Piemonte 33.20%
- Regione Veneto 6.50%
- Provincia autonoma di Trento 2.50%

mentre, per gli effetti dell'ente di gestione, la partecipazione delle Regioni e Provincia interessate viene stabilito nelle seguenti quote:

- Regione Lombardia 48%
- Regione Piemonte 34%
- Regione Veneto 15.50%
- Provincia autonoma di Trento 2.50%

- con apposite Leggi Regionali e Provinciale sono state approvate norme uniformi circa le modalità istituzionali, amministrative e finanziarie relative all’esercizio di intesa delle funzioni amministrative in materia di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda;
- tutto ciò premesso e considerato;
- richiamata la legge regionale della Regione Lombardia;
- richiamata la legge regionale della Regione Piemonte;
- richiamata la legge regionale della Regione Veneto;
- richiamata la Legge Provinciale della Provincia autonoma di Trento;

TRA

a) il sig, nato a..... il,

in rappresentanza della Regione Lombardia, codice fiscale

b) il sig, nato a..... il,

in rappresentanza della Regione Piemonte, codice fiscale

c) il sig, nato a..... il,

in rappresentanza della Regione Veneto, codice fiscale ;

d) il sig, nato a..... il,

in rappresentanza della Provincia autonoma di Trento, codice fiscale

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

I. – Esercizio di intesa delle funzioni amministrative. – A seguito dell’attuazione da parte del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – degli adempimenti previsti agli *articoli 97 e 98 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616* e dell’*art. 2 del D.P.R. 19 novembre 1987 n. 527* concernenti il trasferimento alle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Provincia autonoma di Trento dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, l’esercizio d’intesa delle relative funzioni amministrative è disciplinato dalle norme di cui alla presente convenzione.

II. – Durata ed efficacia dell’intesa. – Le disposizioni oggetto della presente intesa – che ha la durata di trenta anni – decorrono dal 1° gennaio 1990 ovvero dal successivo momento in cui sarà operativo il trasferimento dei servizi di cui all’art. 1.

Ogni integrazione o modifica delle dette disposizioni interverrà con l’osservanza delle medesime forme e modalità.

III. – Comitato interregionale d'intesa. – Al coordinamento delle funzioni amministrative viene preposto un Comitato interregionale per la navigazione lacuale composto dagli Assessori ai Trasporti delle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Provincia autonoma di Trento o dai loro delegati.

Il Comitato esprime indirizzi sulle questioni concernenti: gli atti di concessione, proroghe e rinnovi; l'approvazione di progetti relativi a lavori per nuovi impianti; l'acquisto, costruzione di attrezzature e mezzi nautici; gli interventi finanziari a ripiano delle perdite di esercizio o per investimenti patrimoniali; le tariffe; i programmi di esercizio che consentano di conseguire l'integrazione intermodale fra i servizi lacuali ed i servizi di sponda.

Per la validità delle sue decisioni è richiesta l'unanimità dei voti dei componenti; gli indirizzi del Comitato vengono attuati con deliberazioni conformi dalle Giunte Regionali e Provinciale competenti o, per la parte di competenza, dal Consiglio di Amministrazione dell'ente di gestione.

Le funzioni di segreteria concernenti gli atti e le attività del Comitato sono assicurate dalla Regione Lombardia.

IV. – Gestione unitaria dei servizi di navigazione. – I servizi di navigazione sono assicurati attraverso una gestione unitaria con sede a Milano e distinte direzioni di esercizio per i tre laghi.

V. – Società di gestione. – Le Regioni e la Provincia affideranno in concessione, secondo le rispettive competenze, i servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda ad una società per azioni a totale partecipazione pubblica con capitale sotto scritto interamente dalle Regioni e dalla Provincia interessate, ovvero da altre società per azioni i cui titoli siano da ciascuna Regione e Provincia posseduti in maggioranza assoluta.

L'Assemblea e i Consigli di Amministrazione saranno formati dai rappresentanti designati dalle Regioni e Provincia nonché dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – in funzione della residua competenza statale concernente i rapporti internazionali connessi con la navigazione sul lago Maggiore.

Le quote di partecipazione azionaria al capitale sociale saranno così attribuite:

- Regione Lombardia 48%
- Regione Piemonte 34%
- Regione Veneto 15.50%
- Provincia autonoma di Trento 2.50%

Il Consiglio di Amministrazione sarà costituito da n. 17 membri, così attribuiti:

- Regione Lombardia n. 7
- Regione Piemonte n. 5
- Regione Veneto n. 3
- Provincia autonoma di Trento n. 1

- Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. n. 1.

Il Collegio sindacale sarà costituito da n. 5 membri effettivi, più n. 2 supplenti.

I 5 membri effettivi saranno designati 1 ciascuno dalla Giunta regionale delle Regioni Lombardia, Piemonte e Veneto, 1 dalla Giunta Provinciale della Provincia autonoma di Trento ed 1 dal Ministero del Tesoro – Ragioneria Generale dello Stato.

I 2 sindaci supplenti saranno designati 1 dalla Giunta regionale della Regione Lombardia ed 1 dal Ministero del Tesoro.

VI. – Ulteriori servizi lacuali. – Le Regioni e Provincia interessate potranno attribuire alla Società di gestione di cui al punto 5° ulteriori concessioni di navigazione lacuale di loro esclusiva competenza, i cui conti economici saranno da tenere separatamente e per i quali le Regioni e la Provincia interessate assicureranno individualmente il ripiano delle eventuali perdite.

VII. – Norma finanziaria. – I fondi, sia per l'esercizio corrente che per gli investimenti patrimoniali, assegnati dallo Stato alle Regioni interessate ai sensi dell'*art. 130 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616*, restano vincolati alle esigenze dei servizi di navigazione sui Laghi Maggiore, di Como e di Garda.

Le Regioni Lombardia, Piemonte e Veneto trasferiranno annualmente alla Società di gestione – per le incombenze di cui al punto 4° e con la stessa cadenza con la quale i fondi saranno loro accreditati dallo Stato – le somme di cui al comma precedente.

Per i fini di cui al 2° comma, la Provincia autonoma di Trento trasferisce alla Società di gestione un'assegnazione annuale da quantificare in funzione della quota di partecipazione della Provincia stessa alle spese di gestione determinate con i criteri di cui al successivo comma.

Per eventuali ulteriori perdite di esercizio relative ai servizi sui predetti tre laghi le Regioni e la Provincia di Trento potranno disporre ulteriori interventi di sostegno finanziario in proporzione alla rispettiva quota di incidenza del traffico riferita a ciascun lago.

VIII. – Conferimento di beni ed attrezzature. – I beni immobili e mobili, le attrezzature e le scorte di magazzino, trasferiti alle Regioni e Provincia per assicurare la continuità e regolarità dei servizi, saranno affidati in comodato gratuito alla società di gestione in sede di concessione.

IX. – Controversie. – Ove insorgano questioni per la interpretazione e per l'esecuzione della presente convenzione, le parti con vengono di rimettere la soluzione ad un collegio arbitrale di 5 membri, uno ciascuno designato dalle Regioni e Provincia interessate ed il 5° – con funzioni di Presidente – dal Ministero dei Trasporti.

Il Collegio arbitrale si pronuncerà entro 60 giorni dalla costituzione con lodo vincolante per le parti.

Tabella A

1) Servizi extraurbani su gomma

I costi standards aziendali per i servizi extraurbani su gomma si determinano in base alla seguente formula:

$$[(A + O + I) \times C \times 100] / Y$$

dove:

A = numero autisti necessari

ore complessive di esercizio

_____ = A ore annue di guida per autista

Le ore complessive di esercizio si ottengono dividendo le vetture/km totali ammesse a contributo per la velocità commerciale effettiva.

La velocità commerciale ai fini della formula deve essere considerata solo in funzione delle ore risultanti dall'orario approvato per l'anno di riferimento con i seguenti limiti minimi: 28,50 km/h per le reti aziendali extraurbane, 25 km/h per le reti con prevalente servizio urbano o interessanti centri con oltre 100.000 abitanti, 18,5 km/h per la rete metropolitana milanese su gomma.

Le ore annue di guida per autista sono determinate tenendo conto che, per il raggiungimento dell'orario di lavoro complessivo, ai tempi di guida devono essere aggiunti tutti i tempi accessori di cui alla *legge 138/58*.

I giorni lavorati all'anno sono ipotizzati in 250; le ore di guida effettiva giornaliera sono ipotizzate in 4 ore e 30 minuti.

Pertanto:

250 x 4,5 = ore annue di guida

O = numero personale di officina e manutenzione (n. autobus: 10) x 2,75 addetti = 0

Si determina il fabbisogno di autobus attribuendo una percorrenza annuale di:

km 40.000 per veicoli in servizio interurbano di pianura; km 35.000 per veicoli in servizi di montagna e per la rete metropolitana milanese.

$$[(\text{Vett.} / \text{KM I}) / 40.000 \text{ Km}] + [(\text{Vett.} / \text{KMM}) / 35.000 \text{ Km}] \text{ n. autobus}$$

I = numero impiegati e personale tecnico ausiliario

$$V / (-0,01V + 2,5)^* = I$$

con il minimo al denominatore di 1,65

Dove V corrisponde alle vetture/km:100.000

La formula tiene conto della diversa incidenza del personale impiegatizio in relazione alle dimensioni aziendali.

C = costo del personale

Il costo del personale viene individuato per il 1994 in L. 68.000.000 annue.

Y = percentuale di incidenza del costo del personale sul costo totale.

Considerando il costo del personale pari ad una percentuale dei costi totali aziendali (comprensivi dei consumi e delle spese generali), si ottengono i costi totali con i seguenti modelli di calcolo (dove Y = percentuale di incidenza del costo del personale sul costo totale e V = vetture/km ammesse a contributo diviso 100.000).

I modelli di calcolo sono stati formulati in base a principi di efficienza, efficacia ed economicità; i costi di struttura delle aziende si assumono crescenti al crescere delle stesse; i costi di struttura si assumono costanti oltre un certo limite di dimensione aziendale, fissato in 8,5 milioni di autobus/km.

Per i servizi gestiti da aziende che hanno in concessione:

a) il costo minimo totale ammissibile è di L. 2.800 al km per le aziende che hanno in concessione non oltre 800.000 autobus/km;

b) il costo minimo totale ammissibile è di L. 3.600 al km per le aziende che hanno in concessione oltre 800.000 autobus/km.

2) Servizi extraurbani su ferro

I costi standards per il servizio delle linee metropolitane interurbane e per le tranvie interurbane si determinano in base alle seguenti formule:

2.1) Linee metropolitane

$$[(A + A1 + 0 + 01 + I) \times C \times 100] / Y = D$$

Costo complessivo

* Vedi tabella B

dove:

A = numero conducenti calcolati secondo la formula dei servizi extraurbani su gomma di cui al punto 1 considerando pari a 4,5 le ore di guida effettiva giornaliera e la velocità commerciale di 27 km/h;

A1 = personale di presenziamento stazioni e sorveglianza linee calcolato in base al numero delle stazioni delle tratte interurbane delle linee con un massimo di 5,5 agenti per stazione;

0 = numero personale di officina e manutenzione determinato come segue: (n. veicoli: 10) x 5 addetti.

Il fabbisogno di veicoli metropolitani si determina secondo la formula dei servizi extraurbani su gomma attribuendo una percorrenza annua di 70.000 vetture/km per veicolo;

01 = numero degli addetti alla manutenzione degli impianti e delle vie di corsa determinato in relazione alla lunghezza delle tratte delle linee interurbane considerando n. 2 addetti per km di binario semplice.

I = numero degli impiegati ed altro personale sono calcolati secondo la formula: (vetture/km: 70.000)/1,65.

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.

2.2) Tramvie interurbane

$$[(A + 0 + 01 + I) \times C \times 100] / Y = D$$

costo complessivo

dove:

A = numero dei conducenti e personale di sorveglianza calcolati secondo la formula dei servizi extraurbani su gomma di cui al punto 1 considerando pari a 4,5 le ore di guida effettiva giornaliera e la velocità commerciale di 15 km/h;

0 = numero di personale di officina e manutenzione determinato come segue: (n. veicoli: 10) x 3,5 addetti.

Il fabbisogno di veicoli tranviari si determina secondo la formula dei servizi extraurbani su gomma attribuendo una percorrenza annua di 20.000 vetture/km per veicolo;

01 = numero degli addetti alla manutenzione degli impianti e delle vie di corsa determinato in relazione alla lunghezza delle tratte delle linee interurbane considerando n. 0,7 addetti per km di binario semplice;

I = numero degli impiegati ed altro personale sono calcolati secondo la formula: (vetture/km: 20.000)/1,65.

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.

L'incidenza del costo del personale sul costo totale è pari per le linee metropolitane al 55% e per le tramvie interurbane al 70%.

Il costo del personale è uguale a quello dei servizi extraurbani su gomma.

3) Determinazioni dei ricavi

I ricavi vengono considerati in funzione dei costi nella misura del 41%.

Per le reti comprendenti linee di montagna il ricavo viene ridotto applicando l'equazione $Y = - 8X + 41$ dove Y rappresenta la misura percentuale dei ricavi sui costi e X corrisponde al rapporto fra le vetture x km di montagna e le vetture x km totali.

4) Altri servizi di trasporto locale

a) I costi standards per le funivie, le funicolari e i servizi lacuali sono valutati in relazione alle percorrenze virtuali con riferimento agli autobus/chilometro in rapporto alle vetture/chilometro per le funicolari, alle cabine chilometro per le funivie e ai natanti/chilometro per i servizi lacuali. Conseguentemente si determina quanto segue:

1) funicolari extraurbane: nove volte il costo dell'autobus/ chilometro risultante per la rete urbana integrata con la funicolare;

2) funivie extraurbane: tredici volte il costo dell'autobus/ chilometro extraurbano, mediamente valutato in L. 3.100 per chilometro virtuale;

** Vedi tabella C

3) servizi lacuali di linea sul lago d'Iseo: due volte il costo dell'autobus/chilometro extraurbano mediamente valutato in L. 3.100 per chilometro virtuale.

b) I ricavi presunti del traffico sono determinati nelle seguenti percentuali dei costi standards:

1) funicolari extraurbane: 50%

2) funivie extraurbane: 50%

3) servizi lacuali di linea: 50%.

5) Determinazione dei contributi

La differenza tra costi e ricavi determina il contributo aziendale di esercizio, che comunque non potrà essere inferiore, a parità di servizio, al contributo statale dell'anno 1993 incrementato del tasso programmato di inflazione del 3,50%.

Tabella B

$$(a) Y = - 0,01 V + 2,5$$

$$(b) Y = - 2,85 V + 91$$

$$(c) Y = - 0,10 V + 69$$

<i>Vett./km</i>	<i>(a)</i>	<i>(b)</i>	<i>(c)</i>
0	2,50	91	
10.000	2,499	90,715	
50.000	2,495	89,575	
100.000	2,49	88,15	
200.000	2,48	85,30	
300.000	2,47	82,45	
400.000	2,46	79,60	
500.000	2,45	76,75	
600.000	2,44	73,90	
700.000	2,43	71,05	
800.000	2,42	68,20	68,20
900.000	2,41		68,10
1.000.000	2,40		68
2.000.000	2,30		67
3.000.000	2,20		66
4.000.000	2,10		65
5.000.000	2		64
6.000.000	1,90		63
7.000.000	1,80		62
8.000.000	1,70		62
9.000.000	1,65		62
10.000.000	1,65		62
oltre	1,65		62

Tabella C

$$Y = - 8X + 41$$

$$X = (\text{Vett Km montagna}) / (\text{Vett Km totali})$$

(Y)

zero	41
0,1	40,20
0,2	39,40
0,3	38,60
0,4	37,80
0,5	37
0,6	36,20
0,7	35,40
0,8	34,60
0,9	33,80
1	3