

Serie Ordinaria n. 22 - Venerdì 30 maggio 2025

D.g.r. 26 maggio 2025 - n. XII/4446**Espressione del parere regionale per l'approvazione del Programma di bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia (Art. 13, c. 4 della l.r. n. 6/2012 «Disciplina del settore dei trasporti»)**

LA GIUNTA REGIONALE

Vista la legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 «Disciplina del settore dei trasporti» ed in particolare:

- l'art. 7, comma 13, che attribuisce alle Agenzie per il Trasporto Pubblico Locale le funzioni e i compiti di definizione e programmazione dei servizi di competenza attraverso la redazione e l'approvazione dei Programmi di bacino per il trasporto pubblico locale;
- l'art. 13, commi 1, 2 e 3, che definiscono gli obiettivi, i contenuti e le modalità di redazione dei programmi di bacino da parte delle Agenzie per il Trasporto Pubblico Locale, in conformità con le Linee guida approvate dalla Regione. I Programmi di bacino del trasporto pubblico locale costituiscono la fonte di programmazione generale del trasporto pubblico locale in ciascun bacino di riferimento e contengono le disposizioni in materia di programmazione, con possibilità di revisione in funzione di interventi significativi sulla rete o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi;
- l'art. 13, comma 4 che prevede che i Programmi di bacino siano approvati dalle assemblee delle agenzie previo parere favorevole della Giunta regionale;
- l'art. 60, commi 3 e 6, con riferimento alla mancata adozione dei Programmi di bacino da parte delle agenzie;

Richiamate:

- la d.g.r. n. X/2486/2014 recante le «Linee guida per la redazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale - l.r. n. 6 del 4 aprile 2012, art. 13»;
- la d.g.r. n. XI/1111/2018 recante «Espressione del parere per l'approvazione del programma di bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia (Art. 13, c. 4 della l.r. n. 6/2012 disciplina del settore dei trasporti)»;

Dato atto che il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha adottato la proposta di aggiornamento del Programma di bacino, relativamente ai servizi di T.P.L. compresi nei soli lotti di affidamento n. 2-3-4-5, con delibera n.1 nella seduta del 21 febbraio 2025;

Dato atto che l'Agenzia ha successivamente trasmesso la proposta di aggiornamento del Programma di bacino a Regione Lombardia per l'espressione del parere di competenza con nota prot. reg. K2.2025.0003310 del 12 marzo 2025;

Rilevato che la proposta di Programma di bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia trasmessa a Regione ha sviluppato parzialmente le tematiche contenute nelle linee guida regionali di cui alla d.g.r. n. X/2486/2014, e che si è reso necessario un supplemento istruttorio finalizzato ad una verifica puntuale del recepimento delle indicazioni regionali, con particolare riferimento agli aspetti inerenti i servizi R-LINK e ai nodi di interscambio, oltre ad altri aspetti più puntuali;

Dato atto che in data 8 aprile 2025 si è tenuto un incontro tecnico tra Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale e Regione, in cui Agenzia ha illustrato i principali argomenti oggetto di aggiornamento all'interno del Programma di bacino, e nel corso del quale Regione ha prefigurato ad Agenzia di intraprendere un percorso istruttorio condiviso volto ad approfondire i contenuti da recepire nel programma stesso;

Dato atto che l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha provveduto, con comunicazione proprio prot. 1403 del 17 aprile 2025, a convocare l'assemblea dei soci per il successivo 7 maggio, ponendo all'ordine del giorno l'approvazione dell'aggiornamento del Programma di bacino;

Dato atto che, a seguito dello scambio di note tra Agenzia e Regione, rispettivamente nota prot. reg. K2.2025.0007882 del 30 aprile di Agenzia e nota prot. reg. K2.2025.0008194 del 5 maggio con cui Regione ha prefigurato le tempistiche necessarie per il completamento dell'istruttoria regionale, riferibili al mese di maggio, Agenzia ha ricalendarizzato la seduta dell'assemblea per l'approvazione del Programma di bacino al giorno 28 maggio 2025;

Considerato che, alla luce delle tempistiche stabilite da Agenzia per l'approvazione del Programma di bacino, Regione ha

provveduto a completare l'istruttoria e a formulare le proprie osservazioni nell'allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Ritenuto, alla luce delle considerazioni sopra espresse, di poter esprimere parere favorevole all'approvazione del Programma di bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, subordinato al recepimento di quanto stabilito nell'allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Rilevato dunque che il parere favorevole regionale si perfeziona con il recepimento delle osservazioni contenute nell'allegato A al fine dell'approvazione finale del Programma di bacino da parte di Agenzia;

Vista la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale» e ss.mm.ii., nonché i Provvedimenti organizzativi della XII Legislatura;

Valutate e fatte proprie le predette considerazioni;

All'unanimità dei voti, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 13, c. 4 della l.r. n. 6/2012, parere favorevole all'approvazione del Programma di bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, subordinato al recepimento di quanto stabilito nell'allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

2. di stabilire che il parere favorevole regionale si perfeziona con il recepimento delle osservazioni contenute nell'allegato A al fine dell'approvazione finale del Programma di bacino da parte di Agenzia;

3. di disporre la pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e sul sito internet di Regione Lombardia.

Il segretario: Riccardo Perini

_____ • _____

ALLEGATO A alla DGR _____**Osservazioni regionali da recepire nel programma del trasporto pubblico locale della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia**

Ad esito dell'istruttoria da parte degli uffici regionali sull'argomento si riportano nel presente Allegato A le osservazioni da recepire nel Programma di Bacino.

1. Con riferimento alle linee R-Link di interesse regionale, si prescrive di:
 - rendere coerente quanto riportato nel capitolo "11.2 LINEE BUS DI VALENZA REGIONALE – R-LINK" con quanto riportato nel paragrafo "11.5 GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE" e con gli specifici atlanti d'ambito rispetto alle linee effettivamente identificate come R-Link;
 - per tutte le linee R-Link per le quali siano identificate deviazioni e diramazioni, fornire maggiori dettagli per la progettazione e per l'effettiva fase di esercizio, in modo tale che i percorsi garantiscano comunque le quantità minime di offerta previste dal sistema R-Link ed affinché la loro numerazione in esercizio evidenzii il prodotto deviato, come riportato nelle "specifiche tecniche del prodotto di trasporto R-Link" di cui all'Allegato 3, sezione A2. In alternativa, eventuali percorsi deviati non coerenti con tali indirizzi dovranno assumere numerazione "ad hoc" e distinta da quella del prodotto R-Link.
2. In merito alle linee identificate come R-Link e innestate sui nodi della rete metropolitana di Milano, si evidenzia come l'obiettivo qualificante degli R-Link sia di realizzare di un sistema di trasporto integrato, coordinato, cadenzato e simmetrico, subordinato all'effettiva esistenza di una struttura oraria di base della rete portante (ferroviaria, metropolitana e tramviaria) anch'essa cadenzata sulla medesima simmetria; l'assenza di tali condizioni delle linee metropolitane, pur in presenza di frequenze di esercizio molto intense, rende difficile identificare una catena di trasporto così come definita. In particolare sulle aste esterne della linea M2, affinché sia possibile individuare una catena di trasporto compatibile con i servizi R-Link, si rende necessario procedere alla preventiva rimodulazione dell'orario, come già identificato nel capitolo 11.4.1, secondo le medesime caratteristiche sopra esposte. L'effettiva qualificazione in esercizio come R-Link di tali linee dipenderà dal coordinamento con la programmazione oraria della rete metropolitana, da tenere in considerazione per la prossima revisione del programma di bacino per il lotto 1.
3. In relazione agli interscambi con la rete portante ferroviaria e metropolitana, al fine di valutare i possibili interventi di potenziamento degli stessi, anche in funzione dell'eventuale disponibilità di finanziamenti, si chiede di:
 - effettuare una classificazione dei capisaldi di cui all'Appendice 2 secondo diverse priorità di intervento, individuando le eventuali carenze in termini di numero di stalli necessari rispetto a quelli attualmente fruibili, nonché ulteriori carenze o vincoli infrastrutturali per lo sviluppo del servizio;
 - almeno per i capisaldi individuati come "prioritari" di cui al punto precedente, effettuare una ricognizione dello stato di fatto relativamente alle dotazioni per l'informazione all'utenza, l'arredo urbano, i percorsi pedonali di accesso (inclusi quelli per persone a mobilità ridotta – PRM) e la connessione con il contesto urbano circostante, oltre che con gli altri mezzi di trasporto pubblico;

- attivare uno specifico tavolo tecnico di lavoro con gli uffici regionali, al fine di analizzare congiuntamente possibili proposte di intervento per i principali nodi di interscambio con la rete ferroviaria (es. Melegnano, Albairate, Rho, Abbiategrasso).
4. Con riferimento all'identificazione dei vincoli di sistema, secondo le indicazioni di cui al capitolo 2.5 delle "Linee guida per la redazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale" (d.g.r. n. 2468/2014), si chiede:
 - oltre all'affermazione di principio circa l'opportunità di realizzare interventi di infrastrutturazione dedicata per il trasporto pubblico e di preferenziamento semaforico, sviluppare almeno per le linee primarie EX1+ e SU1 una ricognizione di massima delle principali criticità, intese come puntuali vincoli di sistema che impongono limitazioni nella programmazione del servizio, al fine di indirizzare la pianificazione e successiva progettazione degli interventi da parte degli enti competenti.
 5. Per quanto riguarda i progetti e interventi di riqualificazione e sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico metrotranviario e metropolitano:
 - per i corridoi di sviluppo quali ad es. il vimercatese e il sistema di collegamento ex FIAT - Alfa Romeo di Arese, su cui sono in corso studi di fattibilità e/o tavoli di confronto, anche nell'ambito degli strumenti di programmazione negoziata, si chiede di inserire una specifica in merito alla disponibilità di recepirne nella programmazione di bacino i successivi sviluppi.
 - per la metrotramvia Milano-Seregno, rispetto alla necessità, correttamente individuata dal Programma di Bacino, di rimodulare l'orario di esercizio, si chiede di valutare anche per le aste esterne una frequenza non inferiore ai 15' in fascia di morbida e a 7'30" in fascia di punta rispetto ai 30'/15' ipotizzati.
 6. Rispetto alla tematica dell'immagine coordinata, considerata anche l'azione A3.10 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Milano in merito all'adozione degli standard di immagine coordinata definiti da Regione Lombardia nell'ambito della riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate:
 - si prescrive di inserire nel Programma di Bacino il riferimento al "Sistema coordinato di informazione ai viaggiatori del trasporto pubblico regionale", come definito nel manuale approvato con d.g.r. n. 518 del 26/06/2023, nel decreto paline (decreto n. 7241/2021) e nel decreto relativo alla livrea degli autobus (decreto n. 6989/2022);
 - si chiede di definire gli obiettivi, le priorità e le fasi temporali di massima per l'implementazione dell'immagine coordinata, da sviluppare nelle procedure di affidamento del servizio attraverso specifiche disposizioni e obblighi di adozione della stessa da parte delle aziende di trasporto aggiudicatarie.
 7. Rispetto allo scenario a base di gara (Capitolo 12), definito sui presupposti di verifica dell'equilibrio tecnico-economico di cui al paragrafo 11.7.5, si chiede di:
 - individuare gli obiettivi e priorità di sviluppo della rete in termini di ampliamento della frequenza, della periodicità e dell'arco di servizio, da attuare con le risorse rese disponibili da eventuali ribassi di aggiudicazione per ciascun lotto.
 8. Con riferimento al punto 2.3.1. delle "linee guida regionali per la redazione dei programmi di bacino" (d.g.r. n. 2486/2014), avente per oggetto il rinnovo del parco autobus, si chiede di integrare i contenuti del Programma di Bacino articolando maggiormente le caratteristiche del parco mezzi attuale e i Piani di investimento attivi per il rinnovo delle flotte, quali il PSNMS (d.g.r. n. 5359/2021), il Piano Nazionale

Complementare al PNRR (d.g.r. n. 5640/2021) e il D.M. 223/2020 (d.g.r. n. 3853/2020), specificando:

- le caratteristiche del parco mezzi attuale per classe dimensionale, tipologia di alimentazione, classe ambientale;
- il numero degli autobus che entreranno in servizio nei prossimi anni, il tipo di alimentazione e, ove possibile, le caratteristiche previste per le tecnologie a bordo.

9. Con riferimento al sistema di tariffario integrato di bacino (STIBM) di cui al Capitolo 5, si chiede:

- di tenere conto che sarà necessario apportare modifiche al sistema tariffario STIBM, sia per la parte già definita in Milano e Monza di cui alla d.g.r. n. 2088/2019, sia per la parte di Pavia e Lodi ancora da attivare in vista delle gare, in considerazione della prossima formalizzazione dei sistemi tariffari integrati nei bacini confinanti, soprattutto al fine di trovare soluzioni nei comuni “di confine” (es. Saronno e Rescaldina) la cui mobilità gravita su bacini di trasporto riconducibili alla competenza di più Agenzie. Tali modifiche dovranno essere oggetto di uno specifico tavolo tecnico di lavoro con gli uffici regionali e con le Agenzie competenti. A tal fine è necessario prevedere negli atti di gara specifiche clausole che consentano di recepire gli esiti del tavolo di lavoro di cui sopra.