Analisi della Proposta di Legge Regionale n. 022

25 giugno 2026

"Disposizioni per la qualità del servizio ferroviario regionale, la trasparenza dei dati e l'apertura del mercato alla concorrenza a tutela dell'utenza"

Sintesi dei contenuti e comparazione con la L.R. Lombardia 4 aprile 2012, n. 6

1. 1. Inquadramento

La proposta di legge regionale di iniziativa popolare n. 022 del 25 giugno 2026 interviene sulla L.R. Lombardia 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti). Il testo è composto da sette articoli e da una relazione illustrativa.

La proposta non riscrive l'intero sistema ferroviario lombardo, ma introduce strumenti destinati a rafforzare trasparenza, verificabilità della qualità del servizio, tutela economica degli utenti, partecipazione e apertura graduale del mercato.

2. 2. Le principali novità in sintesi

Tema	Disciplina attuale	Proposta PDL 022
Controllo qualità	Controllo regionale e strumenti previsti dal contratto di servizio	Validatore terzo indipendente e verifiche a campione
Dati sul servizio	Obblighi informativi e sistemi di monitoraggio	Portale Open Data regionale obbligatorio con dati dettagliati e standardizzati
Puntualità	Indicatori definiti nell'ambito del monitoraggio e del contratto	Dati corsa per corsa, inclusi ritardi inferiori a cinque minuti
Rimborsi	Meccanismi previsti dalla disciplina vigente e contrattuale	Rimborsi automatici agli abbonati, senza domanda
Concorrenza	Affidamenti nel quadro della normativa europea e nazionale	Piano regionale di apertura graduale e gare pilota
Partecipazione utenti	Strumenti di consultazione già presenti	Tavolo permanente dei viaggiatori e dei consumatori
Penali	Previste nel rapporto contrattuale	Maggiore automatismo, verificabilità e pubblicità
Trasparenza	Informazioni distribuite fra diversi strumenti	Portale Open Data unico, pubblico e gratuito

3. 3. Analisi delle principali disposizioni

3.1 Verifiche indipendenti sulla qualità del servizio

L'articolo 2 prevede che la Giunta regionale affidi, mediante procedura ad evidenza pubblica, a un soggetto terzo la validazione dei flussi informativi e degli indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale. Il soggetto deve essere indipendente dal gestore del servizio e dai gestori dell'infrastruttura e disporre di competenze in materia di ingegneria dei trasporti, statistica e data governance.

Sono previste verifiche a campione anche a bordo dei treni e nelle stazioni, controlli sui reclami e sulla comunicazione all'utenza e rapporti semestrali pubblici. Rispetto all'assetto vigente, la novità consiste soprattutto nell'introduzione strutturale di un audit esterno e indipendente.

3.2 Portale Open Data e trasparenza del servizio

L'articolo 3 introduce nella L.R. 6/2012 un nuovo articolo 15-bis. Il gestore deve trasmettere dati dettagliati riguardanti, fra l'altro, programmazione ed esercizio, ritardi, soppressioni, puntualità, composizione dei treni, disponibilità dei posti, accessibilità, pulizia, climatizzazione, servizi igienici, reclami, rimborsi, penali, guasti e limitazioni dell'infrastruttura.

Un elemento significativo è la rilevazione anche dei ritardi inferiori a cinque minuti. I dati devono confluire in un Portale Open Data del servizio ferroviario regionale, pubblico e gratuito, con formati aperti e API documentate. La proposta trasforma quindi la trasparenza del dato in un elemento strutturale del sistema di controllo.

3.3 Penali più trasparenti e verificabili

La proposta collega i dati trasmessi e validati all'applicazione delle penali contrattuali. Sono previste conseguenze anche per dati mancanti, tardivi o incompleti e la pubblicazione mensile delle penali applicate sul Portale Open Data.

La novità non consiste nell'introduzione delle penali in quanto tali, già presenti nel sistema contrattuale, ma nella maggiore verificabilità dei presupposti che ne determinano l'applicazione e nella loro pubblicità.

3.4 Rimborsi automatici agli abbonati

L'articolo 4 introduce il nuovo articolo 44-bis. Il meccanismo è costruito sul livello complessivo di disservizio della tratta nel periodo di riferimento, anziché esclusivamente sul singolo viaggio dell'abbonato.

Tra i disservizi rilevanti figurano le soppressioni totali o parziali, i ritardi pari o superiori a quindici minuti e il verificarsi di ritardi di almeno quindici minuti in almeno una fermata nel 5% delle corse della tratta. La formula attribuisce un peso maggiore alle soppressioni rispetto ai ritardi.

Al superamento delle soglie previste scatta un rimborso proporzionale. In particolare, con un livello di disservizio almeno pari al 10% è previsto un rimborso del 30% del prezzo del titolo relativo al periodo considerato. L'elemento più innovativo è l'automatismo: il rimborso dovrebbe essere riconosciuto senza domanda dell'utente, sulla base dei dati consolidati e certificati.

3.5 Apertura graduale alla concorrenza

L'articolo 5 prevede l'adozione di un Piano regionale per l'apertura graduale del mercato dei servizi ferroviari regionali. Il Piano deve individuare i servizi interessati, eventuali gare pilota, criteri di selezione, standard minimi di qualità, calendario delle procedure e indicatori di valutazione.

Le gare pilota non possono complessivamente superare il 10% del volume annuo del servizio ferroviario regionale espresso in treni-km. La proposta configura quindi una sperimentazione progressiva della concorrenza e non l'immediata messa a gara dell'intero servizio.

3.6 Tavolo permanente degli utenti

L'articolo 6 istituisce un tavolo permanente con i rappresentanti dei viaggiatori e delle associazioni dei consumatori. Il tavolo è finalizzato alla valutazione della qualità del servizio, all'analisi dei principali disservizi e alla definizione delle misure correttive. Verbali ed esiti delle riunioni devono essere pubblicati sul Portale Open Data.

4. 4. Differenze sostanziali rispetto alla L.R. 6/2012

La normativa vigente attribuisce già alla Regione funzioni di programmazione, indirizzo, regolamentazione e controllo e prevede strumenti di monitoraggio e standard di qualità. Sarebbe pertanto improprio affermare che la PDL 022 introduca per la prima volta controlli, qualità o tutela dell'utente.

La discontinuità principale può essere sintetizzata nella sequenza: controllore indipendente → dati aperti → verifica oggettiva → conseguenze economiche automatiche → maggiore contendibilità del servizio.

In termini generali, la legge vigente disciplina soprattutto soggetti, competenze e strumenti di programmazione e controllo; la proposta cerca di rendere il controllo più misurabile, verificabile dall'esterno e direttamente visibile all'utenza.

5. 5. Aspetti da approfondire

Rapporto con il contratto di servizio vigente: Molti obblighi, indicatori e penali sono già regolati contrattualmente. Occorre distinguere le disposizioni immediatamente applicabili da quelle che richiederebbero modifica, rinnovo o nuovo affidamento del contratto.

Compatibilità con la normativa nazionale ed europea: L'apertura alla concorrenza deve essere coordinata con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e con la disciplina nazionale degli affidamenti dei servizi ferroviari.

Fattibilità del sistema Open Data: La quantità e frequenza dei dati richiesti presuppongono interoperabilità tra Regione, gestore ferroviario e gestori dell'infrastruttura, oltre a standard condivisi di qualità del dato.

Coordinamento dei rimborsi automatici: Il nuovo meccanismo deve essere verificato rispetto alla disciplina europea sui diritti dei passeggeri e agli attuali sistemi di indennizzo, evitando sovrapposizioni o incompatibilità.

6. 6. Conclusione

La PDL 022 non sostituisce il modello ferroviario lombardo, ma interviene in modo significativo sul sistema di accountability. Il suo tratto caratterizzante è il tentativo di passare da un controllo prevalentemente amministrativo e contrattuale a un sistema fondato su dati pubblici, controllo indipendente, automatismi nei rimborsi e nelle penali, partecipazione strutturata degli utenti e sperimentazione dell'apertura alla concorrenza.

7. Fonti di riferimento

• Proposta di legge regionale di iniziativa popolare n. 022 del 25 giugno 2026, documento fornito dall'utente.
• Legge regionale Lombardia 4 aprile 2012, n. 6, "Disciplina del settore dei trasporti", testo vigente consultato nella banca dati Norme Lombardia del Consiglio regionale.