



**REGIONE
BASILICATA**

Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità

Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile

**Documento di Consultazione Pubblica
per l’Affidamento dei Servizi di Trasporto Ferroviario
su Rete Isolata relativi alle Linee Ferroviarie:**

- Avigliano Città - Potenza;**
- Potenza - Avigliano Lucania - Genzano - Gravina;**
- Matera - Altamura.**

14 luglio 2023

Sommario

- 1. Premessa**
- 2. La procedura di consultazione**
- 3. Fasi della procedura di consultazione**
- 4. Le caratteristiche del servizio**
- 5. Il materiale rotabile e l'infrastruttura**
- 6. Le condizioni di qualità del servizio**
- 7. Il Piano di Accesso al Dato**

1. Premessa

Con la Determinazione dirigenziale 24BG.2022/D.00586 del 23.12.2022 dell'Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Basilicata è stato approvato, ai sensi dell'art.7, par.2 del Reg. (CE) n.1370/2007, l'Avviso di Preinformazione per l'Affidamento diretto alla Società Ferrovie Appulo Lucane Srl (d'ora in avanti FAL Srl) dell'esercizio dei servizi di TPL ferroviari ex art. 8 del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Basilicata, per il decennio 2024-2033 (Avviso pubblicato nella GURI in data 28.12.2022).

I servizi di trasporto pubblico ferroviario oggetto di affidamento sono relativi alle seguenti reti regionali isolate:

Avigliano Città / Potenza;

Potenza / Avigliano Lucania / Genzano / Gravina;

Matera / Altamura.

Il presente documento costituisce il Documento di Consultazione finalizzato alla Consultazione pubblica di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.154/2019 i cui esiti saranno descritti e contenuti nella Relazione di Affidamento (RdA) prevista dalla citata Delibera.

Rispetto alle finalità della suddetta Misura 4, si rappresenta che la Consultazione pubblica viene avviata e svolta in rapporto alla definizione delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) da garantire all'utenza dei servizi di trasporto pubblico ferroviario e al Piano di Accesso al Dato (PAD). In considerazione della scelta di affidamento all'attuale Gestore, Ferrovie Appulo Lucane Srl, ai sensi dell'art.5, par. 6 del Regolamento (CE) n.1370/2007 la consultazione non affronterà le tematiche relative al trasferimento di beni e personale.

2. La procedura di consultazione

La Misura 3 della Delibera ART n.154/2019 dispone che l'Ente Affidante (EA) *"individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura"*.

Ai sensi della successiva Misura 4 *"l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse"*.

In tale prospettiva, la Consultazione ha ad oggetto:

- ✓ l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
- ✓ la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni;
- ✓ la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni.

3. Fasi della Procedura di consultazione

La procedura di consultazione definita dalla Regione Basilicata si articola nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione sul sito istituzionale dell'amministrazione del presente "Documento di Consultazione";

2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei Soggetti portatori di interessi;

Le osservazioni dovranno essere trasmesse via PEC al seguente indirizzo:

ufficio.trasporti@cert.regione.basilicata.it

entro e non oltre il **giorno 31 luglio 2023**.

L'Amministrazione si riserva di richiedere eventuali chiarimenti o specificazioni in merito alle osservazioni proposte.

3. Predisposizione della Relazione di Affidamento, comprendente la descrizione delle modalità di svolgimento e degli esiti della procedura di consultazione;

4. Trasmissione all'ART della Relazione di Affidamento e pubblicazione della stessa sul sito istituzionale dell'Amministrazione.

4. Le caratteristiche del servizio

La programmazione dei servizi ferroviari prevede al momento l'effettuazione di:

- n. 17 coppie di treni/giorno feriale sulla relazione Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo (da estendere al Terminal del Gallitello);
- n. 1 treno/giorno feriale sulla relazione Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo (da estendere al Terminal del Gallitello);
- n. 1 treno/giorno feriale sulla relazione Avigliano Lucania – Avigliano Città;
- n. 1 coppia di treni/giorno feriale sulla relazione metropolitana Potenza S. Maria - Potenza Inf. Scalo (da estendere al Terminal del Gallitello);

- n. 8 coppie di treni/giorno feriale sulla relazione Avigliano Lucania – Genzano, di cui n. 4 coppie in prosecuzione per Gravina (parzialmente e temporaneamente sostitutivi bus);
- n. 17 coppie di treni/giorno feriale sulla relazione Matera – Altamura.

| Relazione | Km | n. treni | Effettuazione | gg/anno | Treni x km |
|---------------------------------------|-----------|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|
| Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo | 22,277 | 35 | feriale | 303 | 236.248 |
| Avigliano Lucania – Avigliano Città | 7,716 | 1 | feriale | 303 | 2.338 |
| Potenza S. Maria – Potenza Inf. Scalo | 4,351 | 2 | feriale | 303 | 2.637 |
| Avigliano Lucania – Genzano | 32,733 | 16 | feriale | 303 | 158.689 |
| Genzano – Gravina | 40,849 | 8 | feriale | 303 | 99.018 |
| Altamura – Matera | 26,192 | 34 | feriale | 303 | 269.830 |

per una produzione totale pari a 768.760 treni x km

In virtù della programmazione regionale di settore, ed in sintonia anche con le previsioni di cui all'Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti 2023-2035 adottato con DGR n.376 del 23.06.2023 e in fase di approvazione, nell'arco temporale di vigenza del nuovo Contratto il servizio dovrà essere progressivamente integrato e rimodulato tenendo conto del:

- potenziamento ed ottimizzazione dei collegamenti sulla relazione Avigliano Città – Terminal del Gallitello, traguardando l'obiettivo del cadenzamento orario del servizio ed attivando alcuni collegamenti anche nelle giornate domenicali e festive, nelle fasce orarie di maggiore richiesta;
- potenziamento dei collegamenti sulla relazione metropolitana Potenza S. Maria – Terminal del Gallitello, traguardando l'obiettivo del cadenzamento del servizio a 20' nelle fasce orarie di punta dei giorni feriali ed attivando alcuni collegamenti anche nelle giornate domenicali e festive;
- consolidamento dei collegamenti sulla relazione Avigliano Lucania – Genzano, con alcune corse in prosecuzione per Gravina al fine di consentire la connessione con i collegamenti Gravina-Bari e quindi consentendo i collegamenti tra la città di Potenza ed Avigliano con il capoluogo pugliese;
- potenziamento ed ottimizzazione dei collegamenti sulla relazione Matera Sud – Altamura, traguardando l'obiettivo del cadenzamento orario del servizio ed attivando alcuni collegamenti anche nelle giornate domenicali e festive, nelle fasce orarie di maggiore richiesta;

- potenziamento dei collegamenti sulla relazione metropolitana Matera Serra Rifusa – Matera Sud, traguardando l’obiettivo del cadenzamento del servizio a 20’ nelle fasce orarie di punta dei giorni feriali ed attivando un servizio cadenzato anche nelle giornate domenicali e festive.

5. Il materiale rotabile e l’infrastruttura

A. Il materiale rotabile

Il parco rotabili utilizzato attualmente dal Gestore FAL Srl sulle reti regionali a scartamento ridotto di competenza della Regione Basilicata è pari a complessivi 15 veicoli, tutti a scartamento 950 mm, così suddivisi nel dettaglio:

- a) n. 5 veicoli di costruzione FIAT Ferroviaria, a singola cassa (da dismettere completamente entro il primo triennio del Contratto e sostituiti con treni ad alimentazione elettrica);
- b) n. 9 veicoli di costruzione STADLER, a 3 casse (di cui n. 3 da mettere in esercizio già dal primo anno di vigenza del nuovo Contratto di Servizio, anche mediante la trasformazione di un veicolo bicassa in veicolo a 3 casse);
- c) n. 1 veicolo di costruzione STADLER, a 2 casse (da trasformare in 3 casse entro il 2025);

Tutti i suddetti veicoli sono attrezzati con il sistema di sicurezza SSC (Sistema di Supporto alla Condotta).

Di seguito sono sinteticamente descritte le caratteristiche tecnologiche dei veicoli e le principali dotazioni.

Veicoli tipo a)

Sono automotrici della serie 300, progettate dalla Fiat Savigliano e costruite dalla Ferrosud SpA tra gli anni 1986-1990, del tipo a carrelli, mono cassa, a trazione diesel-meccanica, bimotores, con cambio a 5 marce e ad aderenza totale, di potenza complessiva pari a 368 kW.

Gli organi di trazione e repulsione sono posizionati su ciascuna testata e costituiti da un respingente e da un gancio di trazione con relativo tenditore a vite. Tali mezzi sono accoppiabili con altre automotrici della stessa serie fino ad un massimo di 2 comandate in multipla dalla stessa cabina.

Le automotrici sono provviste di un bagno per i viaggiatori di tipologia e dimensioni non adeguate per le persone a ridotta mobilità (PRM).

Hanno lunghezza pari a 18.170 mm, larghezza pari a 2.470 mm, 52 posti a sedere (48 quelle con aria condizionata) e 60 posti in piedi.

Veicoli tipo b)

Sono automotrici del tipo ST o SBT, progettate e costruite da Stadler tra gli anni 2013 e 2020, del tipo a carrelli, a tre casse intercomunicanti tra loro, a trazione diesel-elettrica, con doppia generatrice diesel-elettrica da 390 kW cadauna e n. 4 motori elettrici di trazione da 150 kW cadauno.

Gli organi di trazione e repulsione sono posizionati su ciascuna testata e costituiti da un accoppiatore automatico integrale. Tali mezzi sono accoppiabili con altre automotrici della stessa serie (ST, SBT) o della serie SB fino ad un massimo di 3 comandate in multipla dalla stessa cabina.

Le automotrici sono provviste di un bagno per i viaggiatori di tipologia e dimensioni adeguate per PMR.

Sono dotate di aria condizionata e di pedana manuale per l'incarozzamento a bordo di PMR.

Hanno lunghezza pari a 52.532 mm, larghezza pari a 2.500 mm, 155 posti a sedere e 151 posti in piedi.

Veicoli tipo c)

E' un'automotrice del tipo SB, progettata e costruita da Stadler nell'anno 2014, del tipo a carrelli, a due casse intercomunicanti tra loro, a trazione diesel-elettrica, con doppia generatrice diesel-elettrica da 390 kW cadauna e n. 4 motori elettrici di trazione da 150 kW cadauno.

Gli organi di trazione e repulsione sono posizionati su ciascuna testata e costituiti da un accoppiatore automatico integrale. Tali mezzi sono accoppiabili con altre automotrici della stessa serie o della serie ST e SBT fino ad un massimo di 3 comandate in multipla dalla stessa cabina.

Le automotrici non sono provviste di bagno.

Sono dotate di aria condizionata e di pedana manuale per l'incarozzamento a bordo di PMR.

Hanno lunghezza pari a 35.832 mm, larghezza pari a 2.500 mm, 100 posti a sedere e 86 posti in piedi.

A.1. Gli investimenti programmati sul rinnovo del materiale rotabile

Con riferimento al rinnovo del materiale rotabile, in aggiunta ai nuovi treni STADLER a gasolio, la cui entrata in esercizio è comunque prevista già dal primo anno di vigenza del nuovo Contratto di Servizio, si segnala il finanziamento di 27 M€ (risorse del Fondo Complementare

al PNRR di cui al DM n.363/2021) per n.3 treni a doppia cassa a trazione elettrica con alimentazione a batterie.

E' altresì prevista la realizzazione di n.2 ulteriori treni, della stessa tipologia, finanziati per 17,85 M€ con risorse PON-PAC 2014-2020 Asse C "Accessibilità turistica" Linea di Azione 2.

B. Reti e infrastrutture

Ai sensi dell'allegato 1 al D. Lgs. n.112/2015, l'infrastruttura ferroviaria si compone dei seguenti elementi:

- a) terreni;
- b) corpo stradale e piattaforma dei binari, banchine per viaggiatori, banchine e piste; muri di cinta, siepi vive;
- c) opere d'arte: ponti, ponticelli e altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte e altri passaggi inferiori; muri di sostegno e passaggi a livello;
- d) sovrastruttura, in particolare: rotaie e controrotaie, traverse e longherine, deviatoi;
- e) vie di accesso per viaggiatori, compresi gli accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza, impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa;

L'infrastruttura regionale in gestione alle FAL Srl non risulta interconnessa all'infrastruttura nazionale ed è pertanto tecnologicamente e funzionalmente isolata. E' a semplice binario, non elettrificata ed a scartamento ridotto (950 mm).

Si dirama sulle seguenti direttrici che interessano le Regioni Puglia e Basilicata:

- linea BARI CENTRALE - ALTAMURA - MATERA SUD (solo tratta Marinella-Matera su territorio lucano);
- linea ALTAMURA - AVIGLIANO LUCANIA - POTENZA INFERIORE SCALO (tratte da Basentello a Potenza su territorio lucano);
- linea AVIGLIANO CITTÀ - AVIGLIANO LUCANIA (interamente su territorio lucano).

La tabella che segue illustra la suddivisione della rete in tratte, con le relative lunghezze.

| TRATTA | in esercizio (si/no) (al 01.07.2023) | km | Totali |
|---|--|--------|--|
| Marinella - Matera | si | 14,115 | 106,712 km di rete utilizzata per servizi Basilicata di cui 94,635 km su territorio regionale (10,210 km gestiti da RFI SpA) |
| Altamura – Marinella Tratta su territorio della Regione Puglia ma utilizzata da servizi di trasporto Basilicata | si | 12,077 | |
| Basentello - Genzano | no | 25,510 | |
| Genzano - Acerenza | si | 13,544 | |
| Acerenza - S. Nicola | si | 14,561 | |
| S. Nicola - Avigliano Lucania | no | 4,628 | |
| Avigliano Lucania - Avigliano Città | si | 7,716 | |
| Avigliano Lucania - Potenza Santa Maria Gestita da RFI – tratta armata con 3 rotaie | si | 10,210 | |
| Potenza Santa Maria - Potenza Città | si | 1,267 | |
| Potenza Città - Potenza Inferiore Scalo | si | 3,084 | |

Si evidenzia come la tratta Potenza Superiore (RFI), denominata Potenza S. Maria (FAL), - Avigliano Lucania rappresenta una singolarità infrastrutturale, essendo un tratto di linea di circa 10 km a doppio scartamento che consente la circolazione di convogli a scartamento ordinario e ridotto (950 mm). La tratta in questione è attrezzata con SSC. Anche il sistema di deviatori rappresenta una particolarità poiché, per consentire la percorrenza di convogli con differente scartamento, sono presenti deviatori speciali “Monoago” (Potenza Superiore) e “Triago” (Avigliano Lucania).

Già dal primo anno di vigenza del nuovo Contratto di Servizio la linea verrà estesa da Potenza Inferiore Scalo al Terminal del Gallitello, per una estesa di circa 500 metri.

Sull'infrastruttura lucana sono presenti i seguenti stazionamenti (compresi i terminali di linea), distinguibili in stazioni e semplici fermate, con una distanza media tra gli stazionamenti di poco superiore a 4 km.

| N. | Stazione/Fermata | Note |
|----|---------------------|----------------------------------|
| 1 | Altamura (Puglia) | Utilizzate da CdS Basilicata-FAL |
| 2 | Marinella (Puglia) | Utilizzate da CdS Basilicata-FAL |
| 3 | Venusio | |
| 4 | Matera Serra Rifusa | |
| 5 | Matera Villa Longo | |
| 6 | Matera Centrale | |
| 7 | Matera Sud | |
| 8 | Irsina | (al momento non attiva) |
| 9 | Genzano | |
| 10 | Tarantella | |
| 11 | Acerenza | |

| | | |
|----|-----------------------------|-------------------------------------|
| 12 | Pietragalla | |
| 13 | San Nicola | |
| 14 | Avigliano Lucania | (stazione comune con RFI) |
| 15 | Tiera | (fermata su rete RFI) |
| 16 | P.M. Tiera | (Posto di Movimento comune con RFI) |
| 17 | Macchia Romana | (fermata comune con RFI) |
| 18 | Potenza S. Maria | |
| 19 | Potenza Rione Mancusi | (al momento non attiva) |
| 20 | Potenza Città | |
| 21 | Potenza San Rocco | |
| 22 | Potenza Inferiore | |
| 23 | Potenza Inferiore Scalo | |
| 24 | Potenza Terminal Gallitello | (al momento non attiva) |
| 25 | Avigliano Città | |
| 26 | Moccaro | |

Nelle città di Matera e Potenza, la centralità del tracciato e le numerose fermate consentono di soddisfare anche una mobilità di tipo urbano/suburbano.

Il percorso della tratta ferroviaria Altamura - Matera, facente capo al centro operativo di Bari, presenta una pendenza massima del 28‰ circa con una velocità massima di 100 km/h; il percorso delle tratte Gravina - Avigliano Lucania - Potenza Inferiore Scalo e Avigliano Città - Avigliano Lucania, facenti capo al centro operativo di Potenza, presenta una pendenza massima del 50‰ circa, con una velocità massima di 50 km/h.

Le linee sono realizzate con rotaie 36 UNI posate su traverse in legno e traverse bi-blocco in c.a.v. e con rotaie 50 E5 posate su traverse bi-blocco in c.a.v, e traverse monoblocco in c.a.p.

I deviatori presenti sono del tipo 36 UNI Tg 0.12 montati su traverse e traversoni in legno e deviatori 50 E5 Tg 0.10 e 0.12 montati su traverse e traversoni in c.a.p.

Il raggio minimo di curvatura sull'intera rete è pari a 100 m; sui piazzali di deposito ed officina è pari a 80 m.

La circolazione sulla tratta Altamura - Matera Sud è regolata da Dirigenza Centrale Operativa (DCO) tramite Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) presso Bari Scalo.

La circolazione sulla tratta Potenza Inferiore Scalo - Potenza Santa Maria è regolata da Dirigenza Unica (DU) presso Potenza Città.

La circolazione sulle tratte Genzano - San Nicola e Avigliano Lucania - Avigliano Città avviene con regime "a spola".

La circolazione sulla tratta Potenza Santa Maria (Potenza Superiore RFI) - Avigliano Lucania è regolata da Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA).

Sul territorio regionale sono presenti:

- 1 deposito / officina di manutenzione veicoli ferroviari presso la località di Potenza Inferiore Scalo;
- 1 officina di manutenzione veicoli ferroviari presso la località di Matera Serra Rifusa (attualmente non in uso);
- 1 rimessa ferroviaria presso la località di Genzano;
- 1 rimessa ferroviaria presso la località di Avigliano Città (attualmente non in uso).

B.1 Gli interventi programmati sull'infrastruttura

Il quadro progettuale degli investimenti previsti sulla rete attualmente gestita della Ferrovie Appulo-Lucane è sostanzialmente compreso nei programmi di finanziamento previsti dai Decreti Ministeriali nn.363/2021, 364/2021, 361/2018, 182/2020, nel PON-PAC 2014-2020 Asse C "Accessibilità turistica" Linea di Azione 3, e dall'Accordo di Programma ex art. 15 del D.Lgs. n.422/1997 (AdP).

Nello specifico gli interventi previsti nel D.M. n.363/2021, rimodulati nel D.M. n.416/2022, sono di seguito elencati:

- Attrezzaggio impianti ACEI con SCMT (1,8 M€);
- Soppressione di n. 24 passaggi a livello sulle tratte Genzano - Avigliano Città e Avigliano Lucania - Potenza Inferiore Scalo (10,5 M€);
- Adeguamento impianti di segnalamento sulle tratte Genzano - Avigliano Città e Avigliano Lucania - Potenza Inferiore Scalo (4,15 M€);
- Interventi di rinnovo del piano del ferro dei piazzali ferroviari delle stazioni (linea Potenza - Genzano - 1,8 M€);

Nell'ambito del finanziamento PON-PAC 2014-2020 Asse C "Accessibilità turistica" Linea di Azione 3, rientrano:

- Posto Periferico Apparato Centrale a Calcolatore (ACC) e piano del ferro delle stazioni di Matera Villa Longo e Serra Rifusa (5,5 M€);
- Posto Periferico ACC e piano del ferro della stazione di Matera Sud (4,5 M€);
- n. 7 postazioni di ricarica batterie, allacciamento alla rete elettrica e allestimento officina di manutenzione di Serra Rifusa (9,1 M€).

Con il D.M. n.361/2018 sono stati finanziati gli interventi tecnologici e di sicurezza sulle due linee ferroviarie per 15 M€.

Con il D.M. n.364/2021 è stato finanziato l'intervento per il ripristino della funzionalità dell'officina ferroviaria di Serra Rifusa, a Matera, con un investimento di 3,5 M€.

Con il D.M. 182/2020 è stato finanziato il progetto di "Rafforzamento del sistema di controllo marcia treni" sulle linee di competenza regionale per 1,8 M€.

Con l'AdP sono disponibili ulteriori risorse per interventi su infrastruttura e sicurezza sulla base della rimodulazione in corso delle risorse finanziarie da parte del competente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Nell'arco di vigenza del Contratto saranno altresì poste in essere le azioni per la riqualificazione strutturale e funzionale delle stazioni che consentano, tra l'altro, l'intermodalità con altri vettori di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico.

6. Le condizioni di qualità del servizio

6.1 La Delibera ART n. 16/2018

Con la delibera in oggetto, l'ART ha definito le condizioni minime di qualità per i servizi di trasporto pubblico ferroviario sottoposti ad oneri di servizio pubblico, che definiscono gli obblighi o le prestazioni minime che il Gestore del servizio deve garantire, idonei a conseguire il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità dei passeggeri, in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche che vengono destinate alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Tali condizioni minime - da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi - devono essere stabilite in relazione ad una serie di fattori di qualità determinati dall'Autorità, ed in particolare:

1. **disponibilità** dei servizi di trasporto (e offerta di posti a sedere);
2. **regolarità e puntualità** del servizio;
3. **informazioni all'utenza**;
4. **accessibilità commerciale**;
5. **aspetti relazionali e attenzione al cliente**;
6. **pulizia e comfort dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico**;
7. **accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico** (con particolare riferimento a PMR);
8. **sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale**.

6.2 Le condizioni di qualità individuate e le relative certificazioni

Grazie agli interventi programmati di potenziamento delle infrastrutture, degli impianti e del materiale rotabile, la Regione Basilicata intende ottenere un sostanziale miglioramento del servizio, sia in termini qualitativi che quantitativi.

Offerta di posti – (Misura 6)

Conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio, fatte salve eventuali variazioni concordate nell'ambito della "Flessibilità del Contratto di servizio".

Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del Gestore dell'Infrastruttura, previsto entro il 2025, gli obiettivi annuali, sia per la regolarità che per la puntualità, sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti, nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che - in ragione della disponibilità dei dati - saranno computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

✓ Regolarità del Servizio

L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati nel mese, dove:

Treni effettuati regolarmente = numero dei treni programmati, sottratti:

- Treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a FAL o al Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

✓ Puntualità

Secondo la Delibera ART n.16/2018, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti e nella stazione di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore % di scostamento orario OS (0-5) dei treni per mese.

Informazioni all'utenza - prima del viaggio (Misura 8)

Le condizioni minime di informazione nei confronti dei clienti e dei cittadini nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione offerto dall'Operatore Ferroviario e dall'Ente Affidante e per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle adottate dalla Delibera n.16/2018.

Informazioni all'utenza - durante il viaggio (Misura 9)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle adottate dalla Delibera ART n. 16/2018.

Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, FAL Srl e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le informazioni e documenti previsti dalla Misura.

Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

La CMQ relativa all'accessibilità commerciale è garantita, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

- a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (% ACV);
- b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (% BTEL);
- c) funzionamento delle BSS full (rilevanti ai sensi della Delibera ART 16/2018) - biglietterie automatiche (% BAUT);
- d) funzionamento delle validatrici (%VAL).
- e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie).

Livelli minimi di pulizia (Misura 12)

Le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile sono soddisfatte quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

Indicatore 1 - PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
Indicatore 2 - PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta.

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

Il parametro di qualità richiede l'accessibilità del treno alle Persone a Mobilità Ridotta (PRM) e misura la quantità di treni accessibili rispetto a quelli programmati come accessibili.

Gli indicatori misureranno il funzionamento toilette e il funzionamento aria condizionata.

Elenco dei Piani di intervento previsti dalla Delibera ART n.16/2018

Al Gestore verrà richiesta la predisposizione dei seguenti Piani:

- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7) ;
- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12).

Per quanto riguarda le **certificazioni** la Regione intende prevedere l'obbligo per il Gestore di mantenere in corso di validità la certificazione ISO 9001.2015 Sistema di Gestione per la Qualità

7. Piano di Accesso al dato

La Misura 25 della Delibera ART n.154/2019 prevede l'obbligo dell'Ente Affidante (EA) di disciplinare contrattualmente la tipologia di dati, informazioni e documenti che l'Impresa Affidataria (IA) deve rendere disponibili all'EA.

Al contempo, la medesima misura stabilisce l'obbligo per l'ente affidante di definire il "Piano di Accesso al Dato" (PAD), specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai predetti dati, informazioni e documenti.

In particolare il Piano deve indicare:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità dell'Ente Affidante;
- b) la modalità di rilevazione del dato distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);

- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) il fornitore del dato, soggetto ad obbligo di trasmissione all'Ente Affidante.

Nel Contratto di servizio saranno previsti in capo al Gestore obblighi di monitoraggio e rendicontazione del servizio. Saranno inoltre posti in capo all'Impresa Affidataria gli obblighi di adozione degli schemi di contabilità regolatoria e separazione contabile, di cui alla Misura 12 e Annesso 3 della Delibera ART n.154/2019, in relazione ai quali il Contratto di servizio conterrà i relativi adempimenti e le modalità di rendicontazione, anche a beneficio dell'Ente Affidante.