

**REGIONE
BASILICATA**

Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità

Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile

**Relazione di Affidamento Contratto di Servizio del TPL
ferroviario
a Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.**

ex Delibera ART n.154/2019

Sommario

1	Premessa e sintesi preliminare	3
1.1	Informazioni di sintesi	4
1.2	Soggetto responsabile della compilazione	5
2	Quadro normativo di riferimento.....	6
3	Descrizione della situazione attuale e del contesto di produzione del nuovo affidamento a FAL del servizio.....	10
4	Obblighi di servizio pubblico e modalità di compensazione	14
5	Il materiale rotabile utilizzato e gli investimenti da effettuare in corso di affidamento	16
5.1	Gli investimenti programmati sul rinnovo del materiale rotabile	18
6	L’infrastruttura ferroviaria, gli impianti e gli investimenti programmati	19
6.1	Gli interventi programmati sull’infrastruttura	21
7	La scelta della modalità di affidamento e di gestione e la conformità rispetto al quadro normativo: condizioni minime di qualità e obiettivi di efficienza efficacia.....	22
8	Aspetti qualitativi del servizio da affidare.....	26
9	Criteri adottati per la definizione del PEF	27
10	Gli esiti della consultazione pubblica	31
11	Piano di accesso al dato	32
12	Obblighi di rendicontazione e trasparenza	33
13	Fonti e collegamenti utili	34

1 Premessa e sintesi preliminare

La presente Relazione di affidamento, predisposta ai sensi ed in attuazione della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito ART) n.154/2019, è riferita alla procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario regionale su rete isolata all'Impresa ferroviaria Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., mediante un nuovo contratto decennale dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario nel territorio della Regione Basilicata (nel seguito Regione).

La relazione riporta le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, la determinazione degli obblighi di servizio pubblico, le relative compensazioni, nonché i criteri e la verifica della sostenibilità finanziaria del contratto, anche con riferimento alle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili inerenti gli aspetti qualitativi, agli investimenti da effettuare e agli obiettivi individuati in termini di risultati attesi sotto il profilo dell'efficienza (in termini di costi sostenuti) e dell'efficacia.

Con nota prot. n.217634/BG del 20.10.2023 la Regione ha inviato all'ART la Relazione di Affidamento ex Delibera ART n.154/2019 del Contratto di Servizio del TPL ferroviario a FAL SrL per il decennio 2024-2033, rispetto alla quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha reso, in data 26.11.2023, le proprie osservazioni ex Misura 2, punto 2, dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019.

La Regione ha dato seguito a quanto osservato dall'Autorità, recependo le osservazioni formulate ed integrando il presente documento, che costituisce la Relazione di affidamento da pubblicare sul sito web istituzionale regionale.

La Regione Basilicata è titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale. In particolare, in forza dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, la Regione ha assunto le funzioni ed i compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale ferroviario anche con particolare riferimento alle ferrovie non in concessione alle Ferrovie dello Stato.

Con l'Accordo di Programma stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione in attuazione delle previsioni del D.Lgs. n. 422/1997, sono state inoltre definite le modalità per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche in materia di trasporto pubblico locale relative ai servizi in concessione, incluso il trasferimento a titolo gratuito della proprietà dell'infrastruttura ferroviaria e dei beni e degli impianti necessari all'esercizio della rete ferroviaria stessa, non ancora completamente compiuti.

Allo stato, il servizio viene svolto da Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. in forza di un apposito contratto di servizio stipulato con la Regione Basilicata, avente scadenza al 31/12/2023, che disciplina

l'affidamento in concessione sia dei servizi di trasporto ferroviario sia della gestione della relativa infrastruttura.

Riguardo alle attività prodromiche alla fase di determinazione dei contenuti del nuovo CdS si segnala la *Relazione redatta ai sensi della Misura 4, punto 11 dell'Allegato alla Delibera ART n.48/2017* (trasmessa dalla Regione all'ART con nota reg. prot. n.21637/BG del 10 feb. 2022) rispetto alla quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti si è espressa favorevolmente con il Parere n.2 del 23 marzo 2022 all'articolazione del bacino di mobilità della Regione Basilicata nei lotti ferroviari regionali, da affidare rispettivamente a Trenitalia S.p.A. (divisione passeggeri regionale) e a Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.

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. n.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 in GU in data 28 dicembre 2021 - GU/S S250 28/12/2022 730328-2022-IT).

Nella tabella seguente viene riportato un quadro delle informazioni di sintesi dell'affidamento.

1.1 Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale su rete isolata sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, ex Art. 8 D. Lgs n.422/1997 e s.m.i (Avigliano Città - Potenza; Potenza - Avigliano Lucania - Genzano - Gravina; Matera – Altamura) in regime di obbligo di servizio pubblico
Ente affidante	Regione Basilicata
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art.5, par. 6 Regolamento (CE) n.1370/2007)
Durata dell'affidamento	10 anni dal 1° gennaio 2024
Nuovo affidamento o adeguamento di servizio già affidato	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Intero territorio regionale

1.2 Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	Ing. Donato Arcieri
Ente di riferimento	Regione Basilicata
Ufficio	Trasporti e Mobilità Sostenibile
Telefono	0971668460
Email	donato.arcieri@regione.basilicata.it
Data di redazione	16/10/2023
Data di aggiornamento e revisione	11/12/2023

2 Quadro normativo di riferimento

Come già rilevato, in virtù delle previsioni vigenti, la Regione Basilicata è l'amministrazione deputata all'esercizio delle funzioni relative all'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale, in virtù delle previsioni di cui all'art.8 del D.Lgs. n.422/1997.

Si riportano nel seguito i principali riferimenti legislativi relativi al settore del trasporto pubblico locale, atti a definire il contesto normativo in cui s'inquadra lo specifico servizio pubblico oggetto dell'affidamento.

Il Regolamento (CE) n.1370/2007 e s.m.i

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è stabilita dal Regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007.

L'art.2 del predetto Regolamento definisce:

autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

L'art. 4 del Reg. (CE) n.1370/2007 dispone che i contratti di servizio pubblico:

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;

b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art.5 del Reg. (CE) n.1370/2007 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto ed in particolare l'art.5, par.6 contempla la facoltà, per le autorità competenti, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia per una durata non superiore a dieci anni, salvo nei casi di cui all'art.4, par.4 (il quale consente di prorogare la durata di detti contratti del 50% in ragione della significatività degli investimenti a carico dell'operatore del servizio pubblico).

La Legge n.99/2009

La Legge n.99 del 23.07.2009, al comma unico dell'art. 61 *“Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”* così dispone: *“Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”*

Con detta norma, pertanto, il legislatore ha ritenuto dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal Regolamento (CE) n.1370/2007, nonché il relativo regime transitorio.

La Legge Regionale n.22/1998 come modificata dalla L.R. n.7/2014.

La Legge Regionale n.22 del 27.07.1998 costituisce la norma regionale di riferimento per il Trasporto pubblico locale, in recepimento del D.Lgs. n. 422/1997.

La Legge Regionale n.7 del 30.04.2014, all'art.1 *“Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale”*, comma 5 così recita *“Nelle more dell'affidamento mediante procedura di gara della rete dei servizi ferroviari così come riorganizzati ai sensi del precedente comma 3, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/1997 esercitati su ferro può essere svolto dagli attuali gestori mediante rinnovo dei contratti di servizio in essere sino alla data del 31 dicembre 2017 o comunque nei termini che saranno definiti da parte del Consiglio regionale con gli strumenti di pianificazione di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.”*

Con le modifiche introdotte con il suddetto art.1 della L.R. n.7/2014, la Regione oltre a determinare la rete dei servizi ferroviari regionali, è competente all'affidamento dei predetti servizi in conformità alla normativa vigente e alla sottoscrizione dei relativi contratti di servizio.

La Regione è Ente di governo del bacino/ambito dei servizi di trasporto ferroviario che costituisce un unico ambito coincidente con il territorio regionale.

Il Regolamento (CE) n.1371/2007 e s.m.i.

Il Regolamento (CE) n.1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo “*ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*”, come da ultimo sostituito dal Regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021, stabilisce regole che disciplinano:

- a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni per il trasporto ferroviario (capo II);
- b) la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli (capo III);
- c) gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo e/o soppressioni (capo IV);
- d) la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime (capo V);
- e) la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami (capo VI).

Le Misure di regolazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Da ultimo - in riferimento al settore del trasporto ferroviario - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare:

- ✓ Deliberazione ART **n.48 del 3 aprile 2017** “*Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012*”;
- ✓ Deliberazione ART **n.16 dell'8 febbraio 2018** “*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito,*

con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”;

- ✓ Deliberazione ART **n.120 del 29 novembre 2018** “*Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*”; applicabile ai servizi ferroviari su rete isolata limitatamente al titolo II;
- ✓ Deliberazione ART **n.154 del 28 novembre 2019**, che sostituisce la Del. ART n.49/2015, “*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica*”;
- ✓ Deliberazione ART **n.49 del 10 marzo 2023** “*Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019*”.

3 Descrizione della situazione attuale e del contesto di produzione del nuovo affidamento a FAL del servizio

Con la sottoscrizione del Contratto di servizio per il periodo 2015 -2023, in scadenza al 31 dicembre 2023, la Regione Basilicata ha voluto perseguire un necessario elevamento della qualità del servizio, a partire dal rinnovo della flotta, prevedendo clausole contrattuali più stringenti, nonché l'introduzione di precisi obblighi di rendicontazione e di monitoraggio del servizio (loadfactor, ricavi da traffico, etc.) per consentire la programmazione di eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio, per una progettazione dinamica sempre più vicina alle esigenze espresse, e non, dall'utenza.

Le FAL gestiscono i seguenti servizi sulla rete ferroviaria della Regione Basilicata (articolata per tipologia e alimentazione) come da tabella seguente:

TIPOLOGIA	
Linee a semplice binario – scartamento 950 mm	84,425 km
Linee a semplice binario – doppio scartamento (RFI)	10,210 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	94,635 km
ALIMENTAZIONE	
Linee non elettrificate (diesel)	94,635 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	94,635 km

Offerta di trasporto ferroviaria

Per l'anno 2019, ultimo anno utile prima dell'avvento dell'emergenza pandemica e delle conseguenti ricadute operative, le FAL hanno realizzato:

- complessivi 465.919 treni-km effettuati sulle due tratte cosiddette potentine “Avigliano-Potenza” (232.880) e “Gravina-Potenza” (233.039), a cui sommare i bus-km sostitutivi effettuati (36.600) per arrivare ad un totale ferro più gomma di 502.519 treni;
- complessivi 268.608,87 treni-km effettuati sulla tratta “Altamura-Matera”.

L'offerta è strutturata per soddisfare principalmente la fetta più rilevante della domanda della clientela pendolare per lavoro e studio e poi anche la componente meno sistematica e frammentata della domanda legata al tempo libero e svago.

La programmazione dei servizi ferroviari in avvio della gestione, pari a quella effettuata attualmente, prevede l'effettuazione di:

- n. 31 treni/giorno feriale sulla relazione Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo (da estendere al Terminal del Gallitello);
- n. 4 treni/giorno feriale, soppressi nel mese di agosto, 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. 2 treni/giorno feriale, soppressi nel mese di agosto, sulla relazione metropolitana Potenza S. Maria – Potenza Inf. Scalo (da estendere al Terminal del Gallitello);
- n. 8 treni/giorno feriale sulla relazione San Nicola – Genzano;
- n. 34 treni/giorno feriale sulla relazione Matera – Altamura;
- n. 8 sostitutivi bus/giorno feriale sulla relazione Potenza Inf. Scalo – S. Nicola;
- n. 5 sostitutivi bus/giorno feriale sulla relazione Potenza Inf. Scalo – Genzano;
- n. 1 sostitutivo bus/giorno feriale sulla relazione Potenza Inf. Scalo – Oppido L.;
- n. 3 sostitutivi bus/giorno feriale sulla relazione Potenza Inf. Scalo – Gravina;
- n. 1 sostitutivo bus/giorno feriale, soppresso nel mese di agosto, sulla relazione Potenza Inf. Scalo – Gravina;
- n. 3 sostitutivi bus/giorno feriale sulla relazione Genzano – Gravina;
- n. 1 sostitutivo bus/giorno feriale, soppresso nel mese di agosto, sulla relazione Genzano – Gravina.

Tabella riepilogativa Offerta attuale

Relazione	Km	n. treni	Effettuazione	gg/anno	Treni*km
Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo	22,277	31	feriale	303	209.248
Avigliano Città – Potenza Inf. Scalo	22,277	4	feriale	281	25.039
Avigliano Lucania – Avigliano Città	7,716	1	feriale	303	2.338
Potenza S. Maria – Potenza Inf. Scalo	4,351	2	feriale	281	2.445
S. Nicola – Genzano	28,105	8	feriale	303	68.126
Altamura – Matera	26,192	34	feriale	303	269.830
Potenza I.S. – S. Nicola (sost.)	19,189	8	feriale	303	46.514
Potenza I.S. – Genzano (sost.)	47,294	5	feriale	303	71.650
Potenza I.S. – Oppido (sost.)	39,000	1	feriale	303	11.817
Potenza I.S. – Gravina (sost.)	88,143	3	feriale	303	80.122
Potenza I.S. – Gravina (sost.)	88,143	1	feriale	281	24.768
Genzano – Gravina (sost.)	40,849	3	feriale	303	37.132
Genzano – Gravina (sost.)	40,849	1	feriale	281	11.478

per una produzione totale pari a 860.509 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 Delibera di Giunta regionale n.376 del 23.06.2023, 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.

Il programma di esercizio allegato al Contratto, pertanto, è frutto del recepimento degli obiettivi di programmazione definiti nell'Aggiornamento del PRT sopra menzionato; la programmazione prevede uno sviluppo progressivo del servizio nell'arco temporale di validità del contratto fino a raggiungere, nell'anno 2027, la seguente produzione:

- n. 36 treni feriali sulla tratta Avigliano Città – Potenza Gallitello;
- n. 12 treni festivi sulla tratta Avigliano Città – Potenza Gallitello;
- n. 36 treni feriali sulla tratta urbana di Potenza;
- n. 12 treni festivi sulla tratta urbana di Potenza;
- n. 18 treni feriali sulla tratta Avigliano Lucania – Genzano;
- n. 36 treni feriali sulla tratta Altamura – Matera;
- n. 10 treni festivi sulla tratta Matera – Altamura;
- n. 40 treni feriali sulla tratta urbana di Matera;

- n. 50 treni festivi sulla tratta urbana di Matera;
- n. 8 corse autobus sostitutive sulla tratta Genzano – Gravina;
- n. 2 treni feriali “rapidi” sulla tratta Matera – Bari.

Tabella riepilogativa Offerta prevista (a regime dall’anno 2027)

Relazione	Km	n. treni	Effettuazione	gg/anno	Treni*km
Avigliano Città – PZ Gallitello	22,779	36	feriale	303	248.473
Avigliano Città – PZ Gallitello	22,779	12	festiva	62	16.948
tratta urbana di Potenza	4,853	36	feriale	303	52.937
tratta urbana di Potenza	4,853	12	festiva	62	3.611
Avigliano L. - Genzano	32,733	18	feriale	303	178.526
Altamura - Matera	26,192	36	feriale	303	285.702
Altamura - Matera	26,192	10	festiva	62	16.239
tratta urbana di Matera	4,318	40	feriale	303	52.334
tratta urbana di Matera	4,318	50	festivi	62	13.386
Genzano - Gravina	40,849	8 autobus sostitutivi		303	99.018
Matera – Bari	74,537	2	feriale	303	45.169

per una produzione totale pari a 1.012.343 treni x km

La programmazione prevede altresì, negli ultimi due anni di contratto, il prolungamento dei servizi di trasporto ferroviario, di tipo metropolitano, fino agli Ospedali di Potenza e di Matera, con un ulteriore incremento di produzione pari a 36.540 treni x km; tale aumento di produzione è tuttavia condizionato alla realizzazione, con investimenti da reperire da parte della Regione anche a valere su risorse finanziarie statali, delle opere infrastrutturali di prolungamento del tracciato ferroviario.

Rientrano nel perimetro del contratto e figurano all’interno del PEFs le attività relative alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria e alla gestione del servizio sostitutivo. In particolare l’esercizio dei servizi sostitutivi automobilistici è oggetto del nuovo Contratto di Servizio con Ferrovie Appulo Lucane Srl sino alla data del 30 giugno 2026, atteso che la Regione Basilicata ha avviato la gara per l’affidamento dell’intera rete dei servizi di TPL su gomma organizzata in 5 lotti di gara, comprensivi dei servizi attualmente esercitati da FAL srl. Infatti, la Regione, tramite l’Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile, ha posto in essere le attività tecnico amministrative propedeutiche all’avvio della citata gara regionale di affidamento dei servizi di TPL su gomma in chiave integrata (citando in proposito: il Piano di Bacino approvato con DGR

Relazione di affidamento dei servizi ferroviari regionali su rete isolata - ex Delibera ART n.154/2019

n.270/2020, la Consultazione sui beni essenziali e la Relaz. di Affidamento ex Del. ART n.154/2019, la Relazione sui Lotti di Gara ex Misura 6 Del. ART n.48/2017, la Consultazione specifica per la “Clausola sociale”, la Convenzione tra gli Enti e l’acquisizione dei Programmi d’Esercizio dei servizi di TPL comunale/urbano, il progetto di fattibilità del nuovo Sistema Tariffario Integrato) e, nel mese di luglio 2022, ha trasmesso la documentazione tecnica di gara alla Stazione Unica Appaltante regionale (SUA-RB), al fine di consentire i conseguenti adempimenti di competenza relativi alla stesura della versione definitiva degli stessi documenti e al concreto avvio della gara. Successivamente, in data 08.09.2022, a seguito di convocazione da parte del Responsabile del Procedimento della SUA-RB, si è insediato il Tavolo Tecnico di Lavoro (TTL), finalizzato all’istruttoria della documentazione di progetto presentata; attesa la complessità dell’affidamento i lavori del TTL hanno richiesto numerosi incontri per la definizione della tecnica di gara e il conseguente perfezionamento di tutta la documentazione. In data 22.08.2023 si è svolta la Conferenza di servizi interna propedeutica per il concreto avvio della gara. Infine in data 14.11.2023 è stata pubblicata la procedura aperta telematica, ex art.71 del D.Lgs. n.36/2023 per *“L’affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata - SIMOG n. 9416219”*.

4 Obblighi di servizio pubblico e modalità di compensazione

L’obbligo di servizio pubblico è l’obbligo definito o individuato da un’Autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l’Autorità competente può dunque accordare l’attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

L’elenco dei servizi programmati evidenzia la programmazione di corse durante un arco temporale particolarmente ampio, in funzione della domanda di trasporto registrata, secondo il processo di definizione degli OSP e dei lotti di affidamento del servizio ferroviario, già illustrato nella Relazione ex Delibera ART n.48/2017 trasmessa all’ART dalla Regione Basilicata e sulla quale la stessa Autorità ha espresso il proprio Parere n.2 del 23 marzo 2022.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

L'operatore di servizio pubblico è altresì obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente affidante, e specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

Con il presente affidamento la Regione intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Nel proseguo della Relazione saranno espressamente individuati tali parametri che costituiscono obblighi specifici di servizio pubblico in capo al gestore del servizio, attraverso i quali l'Ente affidante intende conseguire un innalzamento dei benefici complessivi per l'utenza. Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore. In generale, tuttavia, come da analisi economica risultante dalla predisposizione del PEFs, si può sostenere che si tratta di un servizio non appetibile al di fuori di un contesto di compensazione economica, essendo i costi del sistema ferroviario non remunerati dai ricavi del traffico.

A ciò deve aggiungersi che le caratteristiche della rete di riferimento – isolata e a scartamento ridotto – non consente né il conseguimento di effetti positivi di rete (non essendo il servizio integrabile con altri servizi ferroviari interconnessi), né la possibilità di generare particolari economie di scala sugli approvvigionamenti, trattandosi di materiale rotabile non in linea con le caratteristiche funzionali dei rotabili operanti sulla rete nazionale.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento (CE) n.1370/2007.

Circa le modalità di compensazione degli OSP in primo luogo si richiamano le considerazioni già effettuate nella Relazione ex Delibera ART n.48/2017, in merito alle dinamiche di copertura

dei costi con i ricavi del traffico e rispetto alla scelta di determinare la compensazione mediante corresponsione di corrispettivo.

La determinazione della compensazione economica (corrispettivo) è effettuata sulla base di parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di perseguire la sostenibilità finanziaria della gestione in relazione agli obblighi di servizio imposti dall'ente affidante.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nei PEFs, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla predeterminazione dei costi compensabili per come risultanti dai PEFs, in funzione degli obblighi di servizio assolti.

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, la Regione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri in corso di affidamento, attraverso il procedimento di confronto periodico tra le risultanze dei PEFs e quelle relative ai dati di consuntivo, redatti in conformità alle previsioni in materia di contabilità regolatoria.

5 Il materiale rotabile utilizzato e gli investimenti da effettuare in corso di affidamento

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 ciascuna 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 ciascuna 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.

5.1. 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.

Nell'arco di vigenza del contratto saranno posti in essere, interamente finanziati a cura di Ferrovie Appulo Lucane, gli interventi di revisione generale previsti dai piani di manutenzione dei veicoli.

Detti interventi di manutenzione straordinaria capitalizzabile sommano a circa 12,5 M€, interamente a carico di Ferrovie Appulo Lucane.

Tutto il materiale rotabile ferroviario è qualificato essenziale, essendo finanziato con risorse pubbliche è sottoposto ai noti vincoli di reversibilità e destinazione in conformità alla normativa vigente e delle previsioni normative e amministrative che disciplinano l'utilizzo delle risorse finanziarie.

6 L'infrastruttura ferroviaria, gli impianti e gli investimenti programmati

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, deviatori;
- 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).

La rete 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).

Nell'*Allegato 1* è descritta la *composizione della rete* con le relative chilometriche e le stazioni che vi insistono.

L'infrastruttura è stata trasferita ex lege alla Regione ai sensi dell'art. 8, commi 3 e 4 D.Lgs. n.422/1997, sebbene non si siano ancora perfezionati i verbali di trasferimento e presa in carico; la stessa quindi ancora in capo al demanio statale, è affidata in concessione alle FAL S.r.l.

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

Relazione di affidamento dei servizi ferroviari regionali su rete isolata - ex Delibera ART n.154/2019

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 lunghezza di circa 500 metri.

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 80m.

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).

Depositi, Officine e rimesse.

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).

I suddetti immobili, di proprietà della Regione Basilicata, in forza dell'Accordo di Programma sottoscritto in attuazione del D.Lgs. n. 422/97, sono resi disponibili a FAL in virtù del rapporto di concessione.

6.1 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€.

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.

Sempre nell'arco di vigenza del contratto saranno infine posti in essere i seguenti interventi infrastrutturali, interamente finanziati a cura di Ferrovie Appulo Lucane:

- Adeguamento e potenziamento dell'officina di manutenzione veicoli ferroviari presso Potenza Inferiore Scalo, per un importo stimato in 3,5M€;
- Realizzazione di una nuova rimessa veicoli ferroviari presso Avigliano Città, per un importo stimato in 0,9 M€;
- Realizzazione di un sottopasso pedonale, attrezzato tecnologicamente, presso Avigliano Lucania, per un importo stimato in 3,5 M€;
- Interconnessione funzionale della Stazione FAL di Potenza Santa Maria con la Stazione RFI di Potenza Superiore, per un importo stimato in 1,3 M€.

Detti investimenti a cura di FAL e le relative quote di ammortamento sono contabilizzati nell'ambito del PEFs redatto secondo le misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.154/2019.

7 La scelta della modalità di affidamento e di gestione e la conformità rispetto al quadro normativo: condizioni minime di qualità e obiettivi di efficienza efficacia

Come già riferito nel paragrafo 2 della presente relazione, l'ordinamento comunitario ammette espressamente l'affidamento diretto dei servizi ferroviari sottoposti ad obblighi di servizio pubblico. In particolare, tale facoltà è consentita dal combinato disposto dell'art.5, par. 6 e dell'art.8, par. 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, in modo generalizzato sino al 24 dicembre 2023.

Nel caso, ricorrente nella specie, di servizi di trasporto sottoposti ad OSP ed erogati su reti ferroviarie regionali non rientranti nel campo di applicazione degli artt. 7 e ss., 8 e 13 della Direttiva 2012/34/UE – ovvero le reti isolate funzionalmente secondo la classificazione accolta nella legislazione nazionale – tale facoltà di procedere all'affidamento diretto è altresì consentita anche successivamente al 24 dicembre 2023 (cfr. art. 5, par. 4^{ter}, Reg. (CE) n.1370/2007).

L'ordinamento nazionale non prevede alcun divieto o limitazione all'esercizio di tale facoltà, in virtù del disposto di cui all'art.61 della Legge n.99/2009. In ultimo, per quanto non trovi applicazione ai servizi di trasporto regionale - anche il recente D.Lgs. n.201/2022, all'art. 32, lascia impregiudicata l'applicazione integrale dell'art. 5 del Regolamento (CE) n.1370/2007.

Oltre alle considerazioni più generali circa il reale sviluppo del mercato di servizi di trasporto ferroviario, nel caso di specie la scelta della modalità di affidamento diretto a FAL – società integralmente partecipata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gestore uscente – appare dettata, in primo luogo, anche dalle specifiche e peculiari condizioni della infrastruttura.

Come già evidenziato, infatti, non soltanto l'infrastruttura di cui si discorre è isolata funzionalmente dal resto del sistema ferroviario nazionale – circostanza che impedisce l'utilizzo della stessa in un ambito di reti interconnesse e con il possibile sfruttamento di economie da ciò derivanti – ma si tratta altresì di un'infrastruttura ferroviaria a scartamento ridotto che richiede, a livello operativo, delle specificità degli impianti, del materiale rotabile, degli approvvigionamenti non parimenti conseguibili per la generalità delle reti ferroviarie, generando diseconomie di scala.

Sotto altro – ma parimenti rilevante – profilo, occorre rilevare che l'infrastruttura sulla tratta Matera/Bari è gestita in continuità di esercizio con il servizio ferroviario regionale di competenza della Regione Puglia, già oggetto di affidamento alle FAL (giusta D.G.R. Puglia n.2203 del 22.12.2021). Tale circostanza, costituisce di fatto vincolo all'ingresso di un eventuale diverso operatore sulla medesima rete ferroviaria e sulla medesima direttrice, a binario unico, e funzionalmente isolata, anche perché determinerebbe – sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio e dell'interazione di due operatori sulla medesima rete – la materiale impossibilità di garantire il medesimo esercizio ferroviario in termini di servizi prodotti e condizioni di circolazione, con l'inevitabile introduzione di limitazione di esercizio da parte della competente Agenzia (ANSFISA). Ciò senza contare l'ineludibile incremento di costi marginali unitari che deriverebbe dalla duplicazione di strutture, impianti e processi produttivi relativi alle funzioni di sicurezza dell'esercizio, della manutenzione, etc.

Occorre altresì rilevare, sempre in riferimento alla modalità di affidamento prescelta, che nel contesto di riferimento dell'infrastruttura di cui si discorre, FAL costituisce l'unico operatore titolato e abilitato – in virtù del possesso dei previgenti titoli USTIF e della contestuale richiesta di rilascio del certificato di idoneità all'esercizio in conformità agli artt. 28 e 31 del D. Lgs. n.50/2019 – ad operare ed esercire l'attività di gestione infrastruttura e di impresa ferroviaria sulla rete ferroviaria regionale isolata. Tale circostanza, derivante dall'applicazione delle norme in materia di rilascio dei titoli di abilitazione e di sicurezza per operare sulle infrastrutture ferroviarie, determina il fatto che ogni eventuale diversa scelta comporterebbe un ineludibile e non preventivabile ritardo nell'avvio del nuovo contratto di servizio, oltre che la necessità di coprire i costi sostenuti dall'impresa per istruire il processo autorizzativo propedeutico al conseguimento del titolo (ad es., costi relativi alla creazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS)).

Circa la forma di gestione, il contratto di servizio disciplinerà la gestione in concessione del servizio di trasporto pubblico, secondo il modello di remunerazione del costo al netto dei ricavi conseguiti, con il riconoscimento di un ragionevole margine di utile calcolato secondo le previsioni della Delibera ART n.43/2023 e mediante attribuzione ed allocazione di una serie di rischi gestionali in capo a FAL, previa definizione di apposita Matrice dei rischi secondo lo schema definito dall'ART con la Delibera

n.154/2019.

Tale strumento di regolazione verrà utilizzato anche in fase di esecuzione del contratto in sede di verifica dell'equilibrio economico e di confronto tra le risultanze del PEF e del consuntivo dell'anno di riferimento.

Sotto il profilo dell'impiego delle risorse pubbliche e del calcolo del costo del servizio, fermo restando che il procedimento istruttorio si fonda sulla predisposizione di un PEFs redatto secondo le misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.154/2019, sui cui contenuti si rinvia al paragrafo 9 della presente relazione "*Criteri di redazione del PEFs*", in riferimento alla scelta della modalità di affidamento, occorre rilevare che per l'approntamento di nuovi sistemi di approvvigionamento (es.: ricambi), impianti, dotazioni funzionali, nonché per lo svolgimento dei processi di abilitazione del personale, delle attività di progettazione della rete o del materiale rotabile, relativi ad un servizio da rendere su una rete assai peculiare e con caratteristiche non replicabili con gli ordinari standard prestazionali e costruttivi delle ordinarie infrastrutture ferroviarie (si tratta, infatti, come più volte rilevato, di un'infrastruttura a scartamento ridotto, non elettrificata ed isolata funzionalmente dall'infrastruttura nazionale), un'impresa *new comer* sopporterebbe un ingente costo di *start-up*. Tale costo si andrebbe a sommare a quello relativo all'acquisizione dei beni essenziali, con ricadute negative sugli oneri in capo all'amministrazione regionale in termini di risorse disponibili e tempistiche di avvio dei servizi.

Con specifico riferimento agli **aspetti qualitativi**, nel rinviare allo specifico paragrafo *infra*, conformemente alle misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.154/2019, FAL dovrà rispettare parametri relativi alle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) del servizio, che integrano gli obblighi di servizio pubblico, oltre che degli obiettivi di efficacia del servizio gestito. Il set dei parametri di CMQ ed i KPI contenenti gli obiettivi di efficacia saranno riportati in appositi allegati al Contratto. In ogni caso, pur facendo riferimento ad un livello soddisfacente di servizio reso da FAL nella gestione pregressa, i valori delle CMQ prefissati dalla Regione tendono ad un progressivo miglioramento degli standard in essere, in coerenza con gli obiettivi di perseguimento dell'interesse pubblico che la Regione intende raggiungere con l'affidamento a FAL.

Con riferimento agli **investimenti che riguardano il servizio di trasporto ferroviario**, la Regione intende proseguire e completare il percorso di rinnovo del materiale rotabile destinato allo svolgimento dei servizi. A tal fine, oltre agli interventi di revisione generale straordinaria sui rotabili di cui si è già detto al paragrafo 5.1 della presente Relazione, FAL è onerata dei seguenti ulteriori investimenti, totalmente a proprio carico:

- Realizzazione di una nuova APP ad uso degli utenti, per un importo stimato in circa 50 K€;
- Realizzazione di un nuovo sito internet, per un importo stimato in circa 30 K€;
- Innovazione del sistema di bigliettazione, per un importo stimato in circa 50 K€;
- Installazione di tornelli nelle stazioni, per un importo stimato in circa 200 K€.

Il corrispettivo, derivante dall'elaborazione del PEFs è determinato mediante l'applicazione dell'Allegato al Regolamento (CE) n.1370/2007 e secondo gli schemi dell'Annesso 5 della Delibera ART n.154/2019. Sotto il profilo dell'efficienza del costo sostenuto, i KPI contenenti gli obiettivi di efficacia, allegati al Contratto, danno evidenza del progressivo miglioramento delle *performance* del gestore e del corretto impiego delle risorse pubbliche, in attuazione dei principi di efficacia ed efficienza.

Recependo le richieste d'integrazione formulate dall'ART con nota del 26.11.2023, in particolare, si riporta di seguito un prospetto con i livelli di *coverage ratio* e del *load factor* previsti lungo l'intero arco contrattuale.

Coverage Ratio (Ricavi da traffico/Costi operativi)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,03	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04

Load factor (passeggeri/posti offerti) (*)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,13	0,12	0,13	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13

(*) la diminuzione dei valori del load factor riscontrabile in alcune annualità, pur in presenza della previsione di incremento del numero dei passeggeri trasportati, è da imputarsi alla progressiva immissione in servizio di nuovo materiale rotabile in sostituzione di quello attualmente in uso, connotato da una maggiore capienza e disponibilità di posti offerti.

Complessivamente, con l'affidamento a FAL la Regione intende conseguire una serie di obiettivi e risultati attesi:

- 1) il progressivo incremento della quantità di servizi erogati in rapporto ai miglioramenti infrastrutturali programmati e già descritti *supra*;
- 2) un incremento delle qualità attese e misurate mediante la fissazione di KPI ed il loro monitoraggio in corso di affidamento, nel rispetto delle previsioni della Delibera ART n.154/2019, in materia di rendicontazione e monitoraggio dei servizi resi;

- 3) un progressivo miglioramento dell'efficienza attraverso il contenimento dei costi unitari;
- 4) il completamento del programma di investimenti in materiale rotabile destinato allo svolgimento dei servizi.

8 Aspetti qualitativi del servizio da affidare

L'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile permetterà di migliorare la qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione dei bisogni e delle esigenze dei viaggiatori.

Gli investimenti in materiale rotabile previsti con il sottoscrivendo Contratto:

- consentiranno un notevole incremento del numero dei posti offerti;
- garantiranno più elevati standard in termini di sicurezza, di comfort e di dotazioni tecnologiche di bordo, quali dispositivi videosorveglianza live e porta biciclette;
- riguardo ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio, garantiranno l'accessibilità al 100% con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta (PMR). Nella fattispecie, per tali passeggeri, i nuovi materiali rotabili saranno dotati ciascuno di n. 1 postazione attrezzata e di n.1 toilette dedicata.

L'acquisto dei nuovi rotabili consentirà un miglioramento anche in termini di regolarità e puntualità del servizio.

In proposito, nel nuovo contratto troveranno piena attuazione le misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.16/2018 per la verifica del rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico. Gli indicatori e i relativi livelli minimi interessano i seguenti parametri: offerta di posti, puntualità e regolarità, informazioni all'utenza, livelli minimi di trasparenza e di accessibilità commerciale, pulizia e comfort del materiale rotabile, sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

Specifici allegati al Contratto danno conto delle singole condizioni minime di qualità (CMQ) fissate per lo svolgimento del servizio e degli obiettivi di efficienza/efficacia. Il contratto di servizio conterrà il sistema di penalità ricollegato al mancato rispetto dei predetti obiettivi.

9 Criteri adottati per la definizione del PEF

Il Piano Economico Finanziario (PEF) dell'affidamento è predisposto al fine di garantire il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario nonché il miglioramento dell'efficienza, in coerenza con la Delibera ART n.154/2019, nel rispetto delle previsioni comunitarie e nazionali in materia di compensazioni di obblighi di servizio pubblico.

Il progressivo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio viene delineato in funzione della proiezione dell'andamento dei KPI individuati dalle misure di regolazione e monitorati durante la gestione del servizio.

Gli obiettivi di efficienza e di efficacia (KPI di cui alla Misura 16, punto 3, della Delibera n.154/2019) saranno oggetto di apposito monitoraggio nel Contratto di Servizio.

Il PEF del Contratto, assumendo a riferimento dell'avvio dei servizi l'anno 2024, tiene necessariamente in considerazione le conseguenze che l'emergenza epidemiologica e l'attuale non completo recupero dei ricavi da traffico antecedenti alla pandemia. A ciò si aggiunge la necessità di considerare sia l'ulteriore situazione legata alla crisi internazionale generata dal conflitto nell'est dell'Europa, sia gli effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici e sui costi dell'energia.

Come meglio evidenziato in seguito, al gestore sono assegnati obiettivi di efficacia ed efficienza sia per i ricavi sia in termini di efficientamento dei costi operativi.

Per la stima dell'andamento dei ricavi da traffico s'ipotizza il recupero totale dagli effetti della pandemia Covid-19 entro il 2025 e l'incremento dei ricavi da mercato per effetto degli adeguamenti/incrementi tariffari, del miglioramento della qualità del servizio, del recupero dell'evasione, dell'incremento di produzione.

FAL applicherà i livelli tariffari e i titoli di viaggio in coerenza con i criteri e le misure regolatorie nazionali e in base agli obiettivi di politica tariffaria stabiliti dalla Regione, in considerazione dell'effettivo miglioramento del livello qualitativo dei servizi. Il PEF allegato al contratto di servizio contemplerà comunque un criterio di incremento tariffario pari al 5% nel 2024 e del 10% nel 2025.

Inoltre, con riferimento all'incremento dei ricavi, è stato previsto che questi aumentino durante l'arco contrattuale di circa il 48% spiegato prevalentemente dall'incremento del volume di produzione.

I costi di processo nell'arco temporale del contratto sono computati in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso (investimenti tecnologici, razionalizzazione processi di manutenzione e di manovra), dell'andamento previsionale del tasso d'inflazione, dell'andamento del costo dell'energia (energia elettrica, gasolio).

In termini concreti gli OPEX riconosciuti ai fini contrattuali per l'Esercizio, derivanti da una analisi dei dati contabili aziendali e da ipotesi di sviluppo coerenti con la gestione in esame, partono dai circa 8,4

milioni di euro dell'Anno 1, per attestarsi a circa 12,7 milioni di euro nell'ultimo anno di affidamento a seguito dell'incremento del personale legato all'incremento del volume di produzione.

I valori riportati tengono conto dell'applicazione di una dinamica inflattiva che parte dal 5,7% del 2023, con un ulteriore 4% nel 2024, 3% nel 2025, 2% nel 2026 e negli anni successivi. Al netto di tale dinamica, i costi operativi a fine affidamento risulterebbero pari a 10,1 milioni di euro, con un incremento nell'arco di contratto del 27% rispetto ad un incremento del volume di km effettivi prodotti del 35%.

Di seguito si evidenziano i principali punti assunti alla base del Piano dell'Esercizio.

Per i ricavi da traffico, il PEF prevede un recupero dell'impatto negativo connesso all'evento pandemico già dal 2025; con un incremento successivo legato al maggior volume di produzione e all'introduzione delle nuove modalità operative su alcune linee.

Le voci di costo più rilevanti risentono dell'applicazione del tasso d'inflazione descritto in precedenza. I costi del personale sono stati calcolati sulla base della paga media fornita da FAL e sulla base di una curva di sviluppo del numero di addetti connessa all'incremento dei volumi e dei servizi. Si è scelto di applicare anche al costo del personale una dinamica inflattiva, anche se consapevoli che la dinamica di tale costo non è coerente con la dinamica dei prezzi. Si è stimato che la dinamica inflattiva della paga media sia adeguata a compensare gli incrementi dovuti agli adeguamenti della contrattazione di secondo livello, già esistente in FAL, unitamente ai recuperi di produttività previsti nello sviluppo temporale del Contratto di Servizio.

I costi per trazione sono stati calcolati sulla base di un parametro standard coerente con l'andamento del costo del carburante.

I costi per la ricambistica sono definiti sulla base di un valore a chilometro ricavato dai costi storici manutentivi di FAL.

I costi di manutenzione sono stati calcolati sulla base dei parametri standard sperimentati da FAL.

Le spese per assicurazioni sono state valorizzate con un costo chilometrico basato sui dati storici dell'azienda.

Vigilanza, pulizia, utenze sono voci stimate sulla base di dati storici aziendali, in una componente fissa e una variabile (euro/km) correlata ai chilometri programmati.

I costi comuni sono stati imputati sia in via diretta, sulla base dei dati di contabilità analitica aziendale, sia attraverso adeguate basi di imputazione che tengono conto della ripartizione tra servizi e aree territoriali.

Gli oneri diversi di gestione sono stati valorizzati sulla base della contabilità analitica e adeguati annualmente con il tasso di inflazione programmata.

Gli ammortamenti sono stati calcolati unendo lo stato patrimoniale della società per il ramo ferroviario al 31/12/2022 fornito da FAL con i nuovi investimenti previsti in corso di gestione.

Non sono stati considerati gli investimenti finanziati con risorse pubbliche, non avendo gli stessi effetto finanziario sulla società. In particolare, con riferimento ai nuovi investimenti si precisa che nel PEF si è tenuto conto dell'anno della messa in esercizio dei beni oggetto di investimento, la tipologia di bene e l'aliquota di ammortamento utilizzata. Si precisa che sono state utilizzate le seguenti aliquote di ammortamento:

- 20% per il software;
- 25% per migliorie su fabbricati;
- 8% per i lavori su materiale rotabile;
- 5% per officine e rimesse;
- 11% per sede e uffici.

Con riferimento al calcolo dei debiti si è assunto il pagamento a 60 giorni dei fornitori su 360 giorni commerciali e la stessa tempistica è stata applicata alle voci annuali di "Costi per materie prime, costi per servizi, oneri diversi di gestione, costi per godimento beni di terzi".

Non si sono previsti crediti commerciali in quanto il pagamento dei titoli di viaggio è contestuale o precedente al viaggio (per gli abbonamenti).

Per il calcolo della compensazione si è utilizzato il modello di calcolo di cui all'Annesso all'Atto di regolazione allegato alla Delibera n.154/2019 dell'ART. In tal senso, la compensazione variabile funzionale all'equilibrio di ciascun anno di servizio è calcolata come $OPEX+AMM+ACC+RCIN-Ricavi$, dove:

- OPEX: sommatoria fra costi del personale, costi per materie prime, costi per servizi, costi per godimento beni di terzi, oneri diversi di gestione;
- AMM: ammortamenti;
- ACC: rilascio degli accantonamenti come indicato in uno dei punti precedenti,
- RCIN: remunerazione del capitale investito netto calcolato, a sua volta come sommatoria fra immobilizzazioni nette (immobilizzazioni – fondo di ammortamento) e crediti commerciali, ridotta dei debiti commerciali. La remunerazione è fissata pari ad un tasso WACC nominale pre-tax al 7,45% (Delibera ART n.49/2023). Ai sensi della Misura 15 dell'Atto di regolazione di cui alla Delibera ART n.154/2019, si è utilizzato tale tasso di remunerazione per il calcolo della remunerazione, secondo la formula $WACC \cdot CIN$.

Il rendimento viene applicato al capitale investito netto che tiene conto del piano di investimenti allegato al PEF (come descritti nei paragrafi 5.1, 6.1 e 7 della presente Relazione) con la metodologia di calcolo di cui alle misure regolatorie ART e alle condizioni di equilibrio definite in sede contrattuale e di PEF.

Si precisa che nel piano degli investimenti previsti dalla Società, si terranno in considerazione gli interventi di manutenzione straordinaria sui mezzi di trasporto. Tali interventi saranno previsti per il servizio di trasporto su ferro e faranno riferimento alla revisione programmata quinquennale dei mezzi di trasporto, con una vita utile di cinque anni.

Diversamente la manutenzione ordinaria, quella che non comporta incrementi degli standard prestazionali o estensione della vita utile, limitandosi al mantenimento degli standard di esercizio delle immobilizzazioni, sarà spesa interamente nel conto economico e di conseguenza non inclusa nel CIN. Sulla base dell'andamento delle voci di costo/ricavo di cui sopra lungo l'intera durata del contratto, il PEF, redatto ai sensi della Misura 15 dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, secondo gli schemi 1-3 dell'Annesso 5, consente di determinare il corrispettivo a carico della Regione, per l'intera durata contrattuale e per tutti i servizi contrattualizzati, e di verificare l'equilibrio economico-finanziario nell'arco dei dieci anni.

In questo senso, i passaggi di verifica di cui al prospetto di calcolo del corrispettivo annesso alla Delibera ART n.154/2019 danno esito positivo.

Nella redazione del PEF, proprio per offrire una completa trasparenza nell'uso di risorse pubbliche e per evitare sovvenzioni incrociate, si procede, come specificamente richiesto da ART, a costruire PEF separati con redazione dei vari schemi PEF (Conto economico regolatorio e Stato patrimoniale regolatorio) per Esercizio ferroviario, Infrastruttura e Servizi su gomma.

L'unico schema sintetico è il Piano finanziario regolatorio "Esercizio e Infrastruttura", che rappresenta uno schema di sintesi da cui si evince la compensazione variabile e fissa su base annua dell'Esercizio e dell'Infrastruttura.

Nel Conto economico regolatorio del PEF Esercizio, oltre alle voci di ricavo e di costo relative al servizio di trasporto su ferro, saranno imputate le voci di costo del servizio Bus Sostitutivo.

Per il periodo 2024-2026 tale imputazione avverrà sulla base del driver "Chilometri bus sostitutivo/Chilometri complessivi di bus e bus sostitutivo", mentre dal 2027 il costo del bus sostitutivo sarà calcolato direttamente e riclassificato nel Conto economico regolatorio.

10 Gli esiti della consultazione pubblica

In data 14 luglio 2023 la Regione Basilicata ha pubblicato sul sito istituzionale nella Sezione Infrastrutture e Mobilità/Ufficio trasporti e mobilità sostenibile, il documento di consultazione pubblica ai sensi della Misura 4 della Delibera ART n.154/2019, disponibile al link:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3091960>

Nelle premesse del predetto documento si è dato atto che la Consultazione pubblica è stata avviata con specifico riferimento e 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 linea con le previsioni della predetta Delibera, infatti, ed in considerazione della scelta della modalità di affidamento all'attuale Gestore, ai sensi dell'art.5, par. 6 del Regolamento (CE) n.1370/2007, del medesimo perimetro di servizi di trasporto gestiti, la consultazione non affronterà le tematiche relative al trasferimento di beni essenziali e della clausola sociale, non essendo previsto alcun trasferimento o necessaria messa a disposizione di beni e personale.

L'avviso ha previsto la possibilità per gli stakeholders di presentare osservazioni e rilievi in forma scritta sulle materie oggetto del documento mediante trasmissione mail all'indirizzo PEC dell'Ufficio Trasporti indicato nell'Avviso, entro il termine del 31 luglio 2023.

Nel termine assegnato – ed in ogni caso anche in data successiva – non sono pervenute osservazioni.

11 Piano di accesso al dato

L'amministrazione ha predisposto il Piano di Accesso al Dato relativo al contratto di servizio tra la Regione Basilicata e Ferrovie Appulo Lucane, per la gestione del servizio di trasporto ferroviario su rete isolata che contiene:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità della Regione Basilicata in qualità di Ente Affidante;
- b) la modalità di rilevazione del dato;
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) il fornitore del dato, soggetto ad obbligo di trasmissione alla Regione Basilicata.

12 Obblighi di rendicontazione e trasparenza

Il contratto di servizio prevede in capo a FAL una serie di obblighi di informazione sia nei confronti della Regione, sia nei confronti dei cittadini e dell'utenza.

Parte di tali obblighi costituiscono delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) del servizio di trasporto e risultano espressamente contemplati in un allegato al Contratto.

Inoltre, al fine di garantire la massima trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo diffuso dei servizi erogati, nel contratto di servizio saranno disciplinati:

a) l'obbligo per le Parti di pubblicare sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui al Piano di Accesso al Dato, secondo le tempistiche e le modalità ivi previste;

b) l'obbligo di FAL di pubblicare sul proprio sito web istituzionale i seguenti documenti:

- il Contratto di Servizio;
- la Carta dei Servizi;
- i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
- i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal contratto;
- i Piani di cui alla Delibera ART n.16/2018 (Piano di Accesso al Dato, Piano di intervento relativo ai servizi sostitutivi, Piano operativo per l'Accessibilità, Piano operativo di sicurezza e controlleria e Piano Operativo vendite e informazioni).

La violazione dei predetti obblighi potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come disciplinato dal contratto di servizio.

Tra gli obblighi informativi in capo a FAL, il contratto conterrà l'onere di trasmettere le informazioni relative al set informativo minimo previsto dalla Delibera ART n.154/2019, nonché i dati riguardanti l'utilizzo del servizio e i passeggeri necessari all'adeguamento della programmazione dei servizi in aderenza alla domanda di mobilità registrata sul territorio.

13 Fonti e collegamenti utili

Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3018840>

Aggiornamento Piano Regionale dei Trasporti 2023-2035:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3089185&level=1>

Piano di Bacino:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3071125&level=1>