CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

PROGETTO DI LEGGE REGIONALE DI INIZIATIVA POPOLARE

« Disposizioni per la qualità del servizio ferroviario regionale, la trasparenza dei dati e l'apertura del mercato alla concorrenza a tutela dell'utenza, nonché modifiche alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 »

(XII Legislatura)

Il servizio ferroviario regionale lombardo rappresenta una delle principali infrastrutture di mobilità pubblica del Paese, con un impatto diretto e quotidiano sulla vita di centinaia di migliaia di cittadini e sul funzionamento complessivo del sistema economico e territoriale.

Il servizio è gestito da Trenord, società costituita nel 2011 e partecipata al 50% da Trenitalia e al 50% da Ferrovie Nord Milano, quest'ultima controllata in misura prevalente dalla Regione Lombardia. Trenord gestisce il servizio passeggeri, la programmazione degli orari e la frequenza delle corse.

Soltanto nel 2025 hanno circolato circa 780.000 treni, con un volume complessivo di circa 205 milioni di passeggeri annui, confermando la rilevanza e la complessità del sistema e il suo ruolo centrale nella mobilità regionale.

Tuttavia, a fronte di questi volumi, emergono criticità strutturali che negli anni sono state oggetto di segnalazioni diffuse da parte dell'utenza, in particolare con riferimento ai ritardi e all'affidabilità del servizio.

I dati mostrano come la puntualità entro i 5 minuti, uno dei principali indicatori della qualità del servizio, non abbia mai raggiunto livelli sufficienti, e addirittura è calato negli anni. Dall'87,5% nel 2015, la puntualità è scesa fino al 78% nel 2018, per poi risalire progressivamente fino a circa l'83–84% negli ultimi anni, rimanendo comunque su livelli inferiori rispetto a quelli registrati in passato. Nel 2025 è stata registrata una puntualità media intorno all'83%, che significa circa 140.000 corse in ritardo o non effettuate, pari a circa una corsa su cinque, ovvero oltre 350 treni al giorno interessati da disservizi. In particolare di queste circa 40.000 sono le corse cancellate. Sulla base di una recente interrogazione in Consiglio Regionale risulta che oltre la metà dei ritardi e circa un terzo delle cancellazioni risultano direttamente imputabili al gestore del servizio.

Questi dati evidenziano che, in un sistema di tale dimensione, anche variazioni percentuali apparentemente contenute producono effetti rilevanti sulla qualità del servizio effettiva e percepita dai cittadini, nonché sulla regolarità degli spostamenti quotidiani.

Accanto a tali criticità operative emerge anche una carenza di natura istituzionale in materia di trasparenza e accessibilità delle informazioni.

In un sistema di servizio pubblico di queste dimensioni, la disponibilità di dati completi, tempestivi e verificabili rappresenta un elemento essenziale non solo per l'informazione all'utenza, ma anche per il corretto funzionamento dei meccanismi di controllo istituzionale e civico. La trasparenza dei

dati consente, infatti, di misurare in modo oggettivo la qualità del servizio, di individuare criticità ricorrenti e di valutare l'efficacia delle politiche e degli interventi adottati.

Tuttavia, l'accessibilità e la continuità della pubblicazione dei dati non risultano ancora adeguate a garantire tali finalità. In particolare, si sono registrate situazioni in cui strumenti informativi precedentemente disponibili sono stati ridotti o non più aggiornati, con conseguente limitazione della possibilità di analisi e di verifica da parte degli utenti e degli organismi di rappresentanza.

Sii pensi, a titolo esemplificativo, che a partire dal mese di agosto 2025 non risultano più pubblicate sul sito del gestore le tabelle dettagliate relative a ritardi e soppressioni, utilizzate per determinare le direttrici indennizzate. Nell'archivio online, inoltre, non risultano più disponibili i dati successivi al mese di gennaio 2024. Rimangono visibili esclusivamente le linee aventi diritto all'indennizzo, senza la possibilità di accedere ai dati puntuali sottostanti.

Un ulteriore elemento di criticità riguarda il rapporto tra istituzioni e utenza del servizio ferroviario regionale. Negli ultimi anni si è progressivamente indebolito il confronto strutturato con i pendolari: l'ultima sessione dei tavoli di quadrante territoriali risulta risalire addirittura al mede di novembre 2019, il che evidenzia una sostanziale assenza di momenti di ascolto e condivisione in merito alle principali criticità del servizio.

A ciò si aggiunge un arretramento sul piano della tutela economica degli utenti. A partire dal 1° gennaio 2024, infatti, il sistema dei rimborsi automatici per i pendolari è stato interrotto, e ciò ha determinato una evidente maggiore difficoltà nell'accesso agli indennizzi, con conseguente riduzione della loro effettiva erogazione, che si è ridotta da 5,7 milioni a 100 mila euro erogati per gli indennizzi.

In questo contesto, la presente proposta di legge di iniziativa popolare interviene per ricostruire un rapporto stabile, trasparente e verificabile con l'utenza, attraverso l'istituzione di strumenti permanenti di consultazione e l'introduzione di meccanismi automatici di tutela, con l'obiettivo di restituire centralità ai pendolari nel sistema del trasporto ferroviario regionale.

Il quadro attuale deve essere inoltre letto alla luce delle modalità di affidamento del servizio. La Giunta regionale della Lombardia ha, infatti, deliberato il prolungamento del contratto di servizio fino al 2033 mediante affidamento diretto, senza ricorso a una procedura ad evidenza pubblica. Tale scelta si inserisce in un orientamento diffuso anche in altre regioni italiane, nonostante il quadro normativo europeo (in particolare il Regolamento (CE) n. 1370/2007) abbia progressivamente introdotto strumenti volti a favorire forme di apertura controllata alla concorrenza.

In questo contesto, un affidamento di lungo periodo senza gara comporta il concreto rischio di consolidare una situazione di sostanziale monopolio, rinviando l'introduzione di meccanismi competitivi e di confronto tra operatori, con possibili ricadute sulla qualità e sull'efficienza del servizio.

In un sistema efficace, gli operatori che raggiungono o superano gli obiettivi dovrebbero essere incentivati, mentre il mancato rispetto degli standard dovrebbe comportare l'applicazione automatica e trasparente di penalità, in modo da garantire certezza delle regole e parità di trattamento. L'assenza di meccanismi pienamente automatici e verificabili rischia invece di indebolire l'efficacia del sistema di controllo.

Dai dati disponibili emerge come, a seguito del rinnovo del contratto, diversi standard di qualità del servizio non risultino rispettati. In particolare, per il 2024 erano previsti un indice di puntualità pari all'89,5% e un indice di regolarità pari al 98,3%, oltre all'introduzione di penali legate a ritardi, soppressioni e carenze nella pulizia. Tuttavia, alla luce dei dati effettivamente registrati, tali obiettivi risultano non raggiunti: nel 2024 la puntualità si è attestata a circa l'80% e nel 2025 intorno all'83%, evidenziando uno scostamento significativo rispetto ai livelli previsti.

Questo elemento rafforza la necessità di intervenire non solo sulla definizione degli obiettivi, ma soprattutto sugli strumenti di monitoraggio, verifica e responsabilizzazione, al fine di garantire che gli standard fissati siano effettivamente conseguiti e non rimangano meri riferimenti programmatici.

La presente proposta di legge di iniziativa popolare si pone l'obiettivo di intervenire in modo strutturale su tre aspettifondamentali del servizio pubblico ferroviario regionale:

a) la trasparenza dei dati e delle informazioni;
b) la verificabilità indipendente della qualità del servizio;
c) la tutela effettiva e l'ascolto degli utenti.

L'intervento normativo non modifica l'impianto del contratto vigente, ma introduce nuovi strumenti e standard idonei a rafforzare il controllo pubblico, migliorare la qualità del servizio e riequilibrare il rapporto tra gestore, istituzioni e cittadini.

La finalità complessiva è quella di accompagnare l'evoluzione del servizio ferroviario regionale verso un modello più trasparente, monitorabile e orientato alla qualità, coerente con il ruolo strategico che esso riveste per il territorio lombardo.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA:

Nel dettaglio, l'articolo 1 reca le definizioni necessarie all'applicazione della legge, individuando in modo unitario le nozioni e le terminologie utilizzate. La disposizione ha una funzione ordinatrice, perché chiarisce fin dall'inizio il significato tecnico delle categorie utilizzate dalla proposta e ne assicura l'applicazione sia alle disposizioni autonome della legge sia alle modifiche introdotte nella legge regionale n. 6 del 2012.

L'articolo 2 disciplina il sistema delle verifiche indipendenti. La Giunta regionale è tenuta ad affidare, mediante procedura ad evidenza pubblica, a un soggetto terzo di validazione la verifica dei flussi informativi e degli indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale, nonché lo svolgimento di controlli a campione a bordo treno e nelle stazioni. Sono previsti requisiti di indipendenza e assenza di conflitti di interesse, oltre a competenze nei settori dell'ingegneria dei trasporti, della statistica e della data governance. Il soggetto terzo redige rapporti semestrali pubblici, propone piani correttivi, partecipa con funzione consultiva al confronto con rappresentanti dei viaggiatori e associazioni dei consumatori e segnala alla struttura regionale competente eventuali inadempimenti rilevanti ai fini dell'applicazione delle penali. La verifica si estende anche alla qualità delle comunicazioni all'utenza, con particolare attenzione a eventi imprevisti, interruzioni, lavori programmati e scioperi.

L'articolo 3 modifica la legge regionale n. 6 del 2012, introducendo un nuovo articolo sugli obblighi di trasmissione dei dati da parte del gestore del servizio ferroviario regionale. La norma impone la trasmissione alla Regione di dati relativi alla programmazione dell'esercizio, all'andamento delle corse, ai ritardi, alle soppressioni, all'affollamento, ai posti disponibili, ai servizi igienici, all'accessibilità, ai reclami, agli indennizzi, ai rimborsi, alle penali, alla soddisfazione dell'utenza, ai cantieri, ai servizi sostitutivi, alle comunicazioni agli utenti e al funzionamento dei servizi informatici interattivi connessi al servizio ferroviario. I dati devono essere trasmessi con un livello minimo di dettaglio pari alla singola corsa e alla singola fermata, con invio giornaliero, consolidamento mensile, rettifiche entro termini certi e storicizzazione non inferiore a trentasei mesi. La disposizione collega tali obblighi a standard minimi di completezza, tempestività e accuratezza e prevede penali contrattuali automatiche in caso di invio mancato, tardivo, incompleto o non conforme.

Lo stesso articolo 3 interviene inoltre sull'articolo 16 della legge regionale n. 6 del 2012, inserendo una disciplina specifica del Portale Open Data del servizio ferroviario regionale. Il Portale, pubblico e gratuito, è concepito come strumento di informazione all'utenza, controllo civico e riuso dei dati. Vi sono pubblicati, in formato aperto e mediante API documentate, i principali flussi informativi sul servizio, inclusi puntualità, ritardi, soppressioni, tempi effettivi di percorrenza, affollamento, pulizia, accessibilità, reclami, rimborsi, penali, verifiche indipendenti, soddisfazione dell'utenza, cantieri e servizi sostitutivi. Sono inoltre pubblicati i dati sui rimborsi, gli indicatori relativi alla qualità dell'informazione e dei servizi informatici e, quando il materiale rotabile sia acquisito con investimento pubblico e vincolato al servizio pubblico, gli indicatori minimi relativi alla disponibilità, affidabilità e manutenzione programmata dei convogli.

L'articolo 4 inserisce nella legge regionale n. 6 del 2012 un nuovo articolo volto a istituire un sistema di rimborsi automatici in favore degli abbonati al servizio ferroviario regionale. Il meccanismo riguarda i titoli settimanali, mensili e annuali facenti parte del sistema tariffario integrato regionale,

in proporzione alla quota relativa al servizio ferroviario regionale. Sono considerati disservizi rilevanti le soppressioni totali, le soppressioni parziali e i ritardi pari o superiori a quindici minuti sulla tratta di riferimento. La percentuale di disservizio è calcolata sulla base dei dati consolidati e validati, attribuendo un peso maggiore alle soppressioni rispetto ai ritardi. Al superamento delle soglie previste, l'abbonato ha diritto a un rimborso pari al trenta, quaranta o cinquanta per cento del prezzo del titolo relativo al periodo considerato. Il rimborso è erogato d'ufficio dopo una prima abilitazione dell'utente su apposita piattaforma, resta a carico del gestore del servizio e non comporta oneri per il bilancio regionale.

L'articolo 5 introduce una programmazione concorsuale per l'apertura graduale del mercato dei servizi ferroviari regionali. La Giunta regionale deve adottare un Piano per l'apertura graduale, definendo criteri di individuazione dei servizi, eventuale suddivisione in lotti, calendario delle procedure, obblighi di trasparenza e modalità di consultazione. La Regione deve inoltre indire almeno due gare pilota per servizi ferroviari regionali aggiuntivi o sperimentali, non sostitutivi delle prestazioni oggetto del contratto vigente, entro una quota massima complessiva pari al dieci per cento del volume annuo di esercizio. I relativi contratti devono prevedere integrazione tariffaria, coordinamento con i gestori dell'infrastruttura, standard di qualità, obblighi di pubblicazione dei dati e criteri di aggiudicazione orientati alla qualità, all'affidabilità operativa e al miglioramento ambientale.

L'articolo 6 istituisce un tavolo permanente di consultazione dell'utenza, con rappresentanti dei viaggiatori e associazioni dei consumatori, finalizzato alla valutazione della qualità del servizio, all'analisi dei disservizi e alla definizione delle misure correttive. La Giunta regionale disciplina composizione, criteri di rappresentatività, accreditamento dei comitati, funzionamento e casi di consultazione obbligatoria, confermando nelle more l'efficacia della deliberazione regionale già vigente in materia.

L'articolo 7, infine, contiene le disposizioni finali, attuative, di coordinamento e transitorie. Prevede l'approvazione dell'Allegato tecnico entro novanta giorni, il recepimento degli obblighi nei contratti di servizio, l'applicazione diretta degli standard minimi in caso di mancata adozione dell'Allegato, l'avvio della procedura per il soggetto terzo di validazione, la disciplina transitoria della validazione provvisoria, il recepimento dei rimborsi automatici mediante atto aggiuntivo al contratto di servizio e la decorrenza graduale del nuovo sistema. La norma finale stabilisce che dall'attuazione della legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale e che la Regione provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente.

CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

PROGETTO DI LEGGE REGIONALE DI INIZIATIVA POPOLARE

« Disposizioni per la qualità del servizio ferroviario regionale, la trasparenza dei dati e l'apertura del mercato alla concorrenza a tutela dell'utenza, nonché modifiche alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 »

(XII Legislatura)

Art. 1

(Definizioni)

1. Ai fini e per gli effetti della presente legge si intende per:

a) Gestore del servizio: una impresa ferroviaria affidataria del servizio ferroviario regionale in base al Contratto di servizio vigente;

b) gestore dell'infrastruttura: i soggetti che gestiscono le reti ferroviarie sulle quali si svolge il servizio regionale, per i rispettivi ambiti;

c) contratto di servizio: l'atto che disciplina rapporti, corrispettivi, standard di qualità e penali tra la Regione e i Gestori del servizio;

d) Portale Open Data: il portale del servizio ferroviario regionale, pubblico e gratuito, gestito dalla Regione, che rende disponibili i dati e gli indicatori del servizio in formato aperto e riutilizzabile;

e) Allegato tecnico – "Open data e indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale": l'atto della Giunta regionale che definisce specifiche tecniche, formati, vocabolari, modalità operative, procedure di validazione e verifiche indipendenti per l'attuazione della presente legge, nel rispetto degli standard minimi inderogabili da essa fissati;

f) flussi informativi minimi: l'insieme delle informazioni che il Gestore del servizio e il gestore dell'infrastruttura regionale sono tenuti a trasmettere alla Regione, tra cui programmazione, andamento e ritardi, affollamento, pulizia, accessibilità, reclami, indennizzi e rimborsi, penali, come elencati dai successivi articoli della presente legge; la Regione promuove analoga collaborazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie diverse da quella regionale, interessate dal servizio ferroviario regionale;

g) livello di dettaglio minimo: il livello di disaggregazione dei flussi informativi pari alla singola corsa e a ciascuna fermata; restano fermi i dati riepilogativi per linea e per giorno;

h) interfacce applicative (API): modalità tecniche di accesso automatizzato ai dati, basate su standard aperti e documentazione pubblica, che consentono consultazione, estrazione e riuso dei dati senza intermediazione manuale;

i) indicatori di qualità (KPI): gli indicatori misurabili utilizzati per valutare la qualità del servizio (a titolo esemplificativo: puntualità, soppressioni, regolarità, affollamento, pulizia, accessibilità, tempi di risposta ai reclami, soddisfazione dell'utenza);

l) puntualità, ritardo e tempi effettivi di percorrenza: lo scostamento tra gli orari effettivi e quelli pianificati di arrivo o partenza, espresso in minuti, nonché il tempo effettivo di percorrenza del servizio ferroviario regionale tra località servite. Soglie e modalità di calcolo sono definite nell'Allegato tecnico;

m) soppressione totale/parziale: la mancata effettuazione dell'intera corsa oppure di uno o più segmenti tra fermate consecutive;

n) affollamento (load factor): indice di riempimento del treno calcolato come rapporto tra passeggeri a bordo nel segmento tra due fermate consecutive e la capacità di riferimento del convoglio nel medesimo segmento; possono distinguersi l'occupazione dei posti a sedere e l'occupazione rispetto alla capacità totale ammissibile;

o) posti disponibili: i posti a sedere e, se del caso, i posti in piedi ammissibili secondo gli standard di esercizio del convoglio;

p) accessibilità: la condizione per cui infrastrutture, materiale rotabile, procedure e informazioni del servizio sono fruibili in sicurezza, autonomia e dignità da tutte le persone, con particolare riferimento alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, permanenti o temporanee; include gli accomodamenti ragionevoli, l'assistenza ove necessaria e l'accessibilità dell'informazione;

q) posti per sedia a ruote: spazi riservati e attrezzati per l'allocazione e l'ancoraggio in sicurezza di una sedia a ruote, conformi alla normativa vigente;

r) servizi igienici accessibili: servizi igienici a bordo conformi agli standard di accessibilità e funzionanti per l'intera durata della corsa;

s) reclamo: la segnalazione formale dell'utente relativa a disservizi o inadempienze, con obbligo di risposta motivata nei termini stabiliti;

t) indennizzo e rimborso: somme riconosciute agli utenti a fronte di disservizi o mancata prestazione, secondo le condizioni previste dal Contratto di servizio e dalla presente legge;

u) soddisfazione dell'utenza (customer satisfaction): livello di gradimento del servizio rilevato con indagini campionarie standardizzate, anche per linea e periodo;

v) verifiche indipendenti (audit): attività di verifica sistematica, documentata e indipendente, svolta da un soggetto terzo, finalizzata ad accertare la conformità, correttezza e completezza dei dati, dei processi e degli indicatori di qualità del servizio;

w) soggetto terzo di validazione: l'operatore economico indipendente, selezionato con procedura ad evidenza pubblica ai sensi dell'articolo 2 della presente legge, incaricato della validazione dei flussi informativi e degli indicatori di qualità nonché delle verifiche a campione a bordo treno e in stazione;

x) validazione indipendente: la verifica, effettuata da soggetto terzo, della correttezza e completezza dei flussi informativi e dei KPI;

y) vocabolario uniforme delle causali: la classificazione standard delle cause di ritardi e soppressioni che distingue almeno tra cause imputabili al Gestore del servizio, cause imputabili al gestore dell'infrastruttura e cause imputabili a terzi o forza maggiore;

z) termini di trasmissione: i tempi inderogabili per l'invio dei flussi informativi fissati dalla presente legge e precisati dall'Allegato tecnico.

2. Le definizioni di cui al presente articolo si applicano alla presente legge e alle ulteriori disposizioni da essa introdotte o modificate nella legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, salvo quanto diversamente specificato nelle singole disposizioni di cui alla medesima legge.

3. Per quanto non espressamente definito, si applicano le definizioni tecniche e gli standard richiamati nell'Allegato tecnico e nelle pertinenti disposizioni regionali, nazionali ed europee in materia di trasporto pubblico ferroviario e open data, in quanto compatibili.

Art. 2

(Verifiche indipendenti sulla qualità del servizio ferroviario regionale e validazione terza dei dati)

1. La Giunta regionale affida, mediante procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, a un soggetto terzo di validazione la validazione dei flussi informativi e degli indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale previsti dagli articoli 15, 15-bis e 16 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, nonché lo svolgimento di verifiche a campione a bordo treno e nelle stazioni.

2. Al fine di garantire l'indipendenza e l'assenza di conflitto di interessi, il soggetto terzo di validazione affidatario del servizio, in proprio o tramite società controllate, non deve avere contratti in corso di esecuzione con il Gestore del servizio o con i gestori dell'infrastruttura. Il soggetto terzo di validazione deve inoltre possedere comprovate competenze nei settori dell'ingegneria dei trasporti, statistica e data governance.

3. Il soggetto terzo di validazione redige rapporti semestrali pubblici, propone piani di azione correttiva con tempistiche vincolanti, partecipa con funzione consultiva ai tavoli di confronto con i rappresentanti dei viaggiatori e con le associazioni dei consumatori e degli utenti, nonché formula segnalazioni di inadempimento alla struttura regionale competente ai fini dell'applicazione delle penali contrattuali.

4. Il soggetto terzo di validazione verifica, con cadenza almeno semestrale, la completezza, la tempestività, la correttezza e la coerenza con l'andamento reale del servizio delle comunicazioni all'utenza diffuse dal Gestore del servizio attraverso i canali istituzionali, ivi compresi posta elettronica agli abbonati registrati, applicazioni mobili e avvisi pubblicati sul sito istituzionale, in stazione e a bordo, con particolare riguardo agli eventi imprevisti, alle interruzioni del servizio, ai lavori programmati e agli scioperi. Gli esiti confluiscono nei rapporti di cui al comma 3 e sono trasmessi alla struttura regionale competente ai fini degli adempimenti conseguenti.

5. Il soggetto terzo di validazione ha pieno accesso ai dati e ai sistemi necessari, può richiedere informazioni integrative al Gestore del servizio, ai gestori dell'infrastruttura partecipanti e alla struttura regionale, e svolge verifiche in campo nel rispetto della normativa vigente.

6. Pareri, rapporti, esiti delle verifiche e stato di attuazione dei piani correttivi sono trasmessi alla Regione in formato aperto e pubblicati sul Portale Open Data ai sensi dell'articolo 16 della Legge regionale 4 aprile 2012, n. 6. La Regione assicura la pubblicazione integrale dei documenti e rende consultabili le informazioni su pubblicazione, aggiornamenti e rettifiche, mantenendo un registro pubblico delle relative operazioni.

Art. 3

(Sistema di monitoraggio, informazione, trasparenza e introduzione del Portale Open Data del servizio ferroviario regionale)

1. Alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Dopo l'articolo 15, è aggiunto il seguente: « 15-bis. (Obblighi di trasmissione dei dati da parte del Gestore del servizio ferroviario regionale) – 1. Ai fini del presente articolo si intende per:

a) Gestore del servizio: una impresa ferroviaria affidataria del servizio ferroviario regionale in base al Contratto di servizio vigente;

b) Portale Open Data: il portale pubblico e gratuito, gestito dalla Regione, che rende disponibili i dati e gli indicatori del servizio in formato aperto e riutilizzabile;

c) Allegato tecnico – "Open data e indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale": l'atto della Giunta regionale che definisce specifiche tecniche, formati, vocabolari, modalità operative, procedure di validazione e verifiche indipendenti per l'attuazione del presente e del successivo articolo, nel rispetto degli standard minimi inderogabili da essa fissati;

d) flussi informativi minimi: l'insieme delle informazioni che il Gestore del servizio è tenuto a trasmettere alla Regione ai sensi del successivo comma 2; la Regione promuove analoga collaborazione con gestori dell'infrastruttura ferroviaria, diversa da quella regionale, interessata dal servizio ferroviario regionale.

e) livello di dettaglio minimo: il livello di disaggregazione dei flussi informativi pari alla singola corsa e a ciascuna fermata;

f) interfacce applicative (API): modalità tecniche di accesso automatizzato ai dati, basate su standard aperti e documentazione pubblica;

g) vocabolario uniforme delle causali: la classificazione standard delle cause di ritardi e soppressioni che distingue almeno tra cause imputabili al Gestore del servizio, cause imputabili al gestore dell'infrastruttura e cause imputabili a terzi o forza maggiore;

h) verifiche indipendenti (audit): attività di verifica sistematica, documentata e indipendente, svolta da soggetto terzo, sulla conformità, correttezza e completezza di dati, processi e indicatori, con rapporti pubblici e piani di azione correttiva;

i) termini di trasmissione: i tempi inderogabili per l'invio, il consolidamento, la rettifica e la storicizzazione dei flussi, come stabiliti dal comma 4.

2. Il Gestore del servizio trasmette almeno i seguenti dati:

a) programmazione dell'esercizio: corse programmate per linea, giorno e fascia oraria; identificativo della corsa; origine e destinazione; fermate e orari pianificati;

b) andamento, tempi e ritardi: orari effettivi per fermata e capolinea; puntualità e ritardi, inclusi quelli inferiori a cinque minuti; soppressioni totali e parziali con causali classificate secondo il vocabolario uniforme delle causali;

c) posti disponibili, passeggeri e affollamento: indice di affollamento per tratta, inteso come rapporto tra passeggeri a bordo nel segmento tra due fermate consecutive e capacità di riferimento del convoglio nel medesimo segmento;

d) servizi igienici a bordo: disponibilità per tratta; eventi di indisponibilità con ora di inizio e fine e tempo di ripristino;

e) accessibilità: disponibilità di pedane e assistenza a bordo; segnalazioni di indisponibilità e tempi di ripristino; indicatori di accessibilità a bordo; disponibilità e funzionalità dei posti per sedia a ruote e dei servizi igienici accessibili;

f) reclami: volumi, tipologie, tempi medi di risposta e chiusura, esiti e misure correttive;

g) indennizzi e rimborsi: numero degli aventi diritto e importi erogati per linea e periodo, con causale;

h) penali contrattuali: penali applicate per linea e periodo, con causale e riferimento contrattuale;

i) soddisfazione dell'utenza: esiti di indagini e verifiche indipendenti e tracciate per linea;

l) cantieri e servizi sostitutivi di competenza del Gestore del servizio: programmazione e standard minimi garantiti (frequenza, capienza, coincidenze);

m) comunicazioni all'utenza: elenco delle comunicazioni diffuse nel periodo di riferimento in relazione a perturbazioni del servizio, soppressioni, limitazioni, variazioni di orario, attivazione di servizi sostitutivi, scioperi, lavori programmati ed eventi imprevisti, con indicazione almeno dell'oggetto, della linea o tratta interessata, della data e ora di diffusione, dei canali istituzionali utilizzati e dell'eventuale aggiornamento o rettifica;

n) indicatori di qualità dell'informazione all'utenza: indicatori relativi alla tempestività, correttezza, coerenza con l'andamento reale del servizio, chiarezza e adeguata diffusione delle comunicazioni di cui alla lettera m), secondo le modalità e le soglie definite dall'Allegato tecnico, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali.

o) corretto funzionamento, facilità di utilizzo, sicurezza, stabilità dei servizi informatici interattivi per l'utenza connessi al servizio ferroviario regionale.

3. I flussi informativi minimi sono trasmessi, quale standard inderogabile, secondo il livello di dettaglio minimo: per ogni singola corsa e per ciascuna fermata. Per ogni corsa sono indicati almeno: l'identificativo univoco (numero treno, data di esercizio e, se del caso, variante), la linea o relazione, la stazione interessata, individuata secondo gli standard tecnici vigenti, gli orari pianificati ed effettivi di arrivo e partenza, il ritardo, espresso in minuti, anche inferiore ai cinque minuti, lo stato (regolare; in ritardo; soppressa in tutto o in parte, con indicazione dei segmenti tra fermate consecutive interessati) e la causa dell'eventuale ritardo o soppressione secondo il vocabolario uniforme delle causali. In aggiunta, sono resi disponibili dati riepilogativi per linea e per giorno.

4. I flussi informativi minimi sono trasmessi alla Regione secondo i seguenti termini inderogabili:

a) trasmissione giornaliera dei dati relativi all'esercizio del giorno precedente, entro dodici ore dal termine del servizio del giorno di esercizio;

b) consolidamento mensile dei flussi, con invio delle versioni definitive entro il giorno dieci del mese successivo;

c) rettifica di errori o incompletezze segnalati dalla Regione entro cinque giorni lavorativi dalla richiesta;

d) messa a disposizione storica dei flussi per un periodo non inferiore a trentasei mesi.

5. I flussi sono trasmessi in formati aperti e tramite interfacce applicative (API) pubblicamente documentate, secondo quanto precisato dall'Allegato tecnico. Il Gestore del servizio garantisce almeno: completezza dei dati per non meno del 99% delle corse programmate nel periodo di riferimento, incluse le corse soppresse totalmente o parzialmente, per le quali è comunque presente un'istanza informativa con stato e causale; rispetto dei termini di trasmissione per non meno del 95% delle scadenze di cui al comma 4, lettere a), b) e c), misurato su base mensile; accuratezza con tasso d'errore non superiore a uno per mille sui campi essenziali di cui al comma 3. Per gli ulteriori flussi i campi essenziali sono stabiliti dall'Allegato tecnico. La Regione assicura la conservazione delle versioni e la tracciabilità delle rettifiche per l'intero periodo di storicizzazione di cui al comma 4, lettera d).

6. Il mancato, tardivo o incompleto invio dei flussi informativi minimi che impedisca la pubblicazione ai sensi dell'articolo 16, ovvero l'invio di flussi che, pur pubblicabili o pubblicati, risultino non conformi ai livelli minimi di qualità di cui al comma 5, comporta, a carico del Gestore del servizio, penali contrattuali automatiche, come definite nell'Allegato tecnico e in ogni caso non inferiori a 0,5 per mille del corrispettivo mensile per ciascun giorno di ritardo, fermo restando il massimale e le modalità di calcolo delle penali previste dal Contratto di servizio, nonché il massimale di cui all'articolo 126 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. Il reiterato inadempimento, per almeno due trimestri consecutivi o per almeno tre trimestri non consecutivi nell'arco di dodici mesi, comporta, oltre alle penali di cui al periodo precedente, la sospensione fino al 5% del corrispettivo mensile, ferme restando le previsioni contrattuali in tema di grave inadempimento. Le penali applicate sono pubblicate mensilmente sul Portale Open Data, per linea e mese di competenza, e concorrono al calcolo complessivo delle penali contrattuali ai fini della soglia di grave inadempimento prevista dal Contratto di servizio. Costituisce, altresì, inadempimento rilevante, ai fini dell'applicazione delle penali di cui al presente comma, la violazione degli obblighi di cui al comma 2, lettere m), n) e o), nonché il reiterato mancato rispetto degli standard minimi di qualità dell'informazione all'utenza e dei servizi informatici interattivi stabiliti dall'Allegato tecnico.

7. Le informazioni, il livello di dettaglio, i termini di trasmissione e le penali previsti dal presente articolo costituiscono standard minimi inderogabili. L'Allegato tecnico può esclusivamente precisare standard, formati e modalità operative in senso migliorativo, senza ridurre ampiezza informativa, livello di dettaglio o frequenza degli adempimenti. »;

b) all'articolo 16, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti: « 2-bis. La Regione istituisce e gestisce il Portale Open Data del servizio ferroviario regionale quale strumento pubblico e gratuito di informazione all'utenza, controllo civico e riuso dei dati. La gestione tecnica del Portale (sviluppo, esercizio, manutenzione, sicurezza informatica) può essere affidata a soggetti esterni selezionati con procedura ad evidenza pubblica; restano in capo alla Regione la governance, la titolarità dei dati e la responsabilità del trattamento, le politiche di pubblicazione e il ruolo di titolare del trattamento dei dati personali.

2-ter. Sul Portale Open Data sono pubblicati, in formato aperto e mediante interfacce applicative (API) documentate, almeno i seguenti flussi informativi: programmazione ed esecuzione del servizio (puntualità a 5 e 15 minuti, ritardi per classi, soppressioni totali e parziali, tempo di percorrenza effettiva), affollamento (load factor), conformità dei posti disponibili, pulizia, accessibilità (compresi disponibilità e funzionalità dei posti per sedia a ruote e dei servizi igienici accessibili), reclami (volumi e tempi), indennizzi e rimborsi erogati, penali contrattuali applicate, esiti delle verifiche indipendenti e della soddisfazione dell'utenza, nonché informazioni su cantieri e servizi sostitutivi. I dati sono resi disponibili con livello di dettaglio almeno per linea e per giorno e con storicizzazione non inferiore a trentasei mesi, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.

2-quater. La Giunta regionale, con l'Allegato tecnico – "Open data e indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale", definisce gli standard tecnici, i formati, le API, i vocabolari e le modalità operative per la pubblicazione e l'aggiornamento dei dati di cui al comma 2-ter, nonché le procedure di validazione e di verifiche indipendenti. Sono ammesse specifiche più favorevoli alla trasparenza e all'informazione all'utenza, fermo restando il rispetto degli standard minimi previsti dalla legge.

2-quinquies. I rapporti e gli esiti delle verifiche indipendenti effettuate da soggetti terzi di validazione sono pubblicati sul Portale Open Data per il tramite della Regione, secondo procedure che assicurano integrità, tracciabilità e tempestività. Al soggetto terzo di validazione è garantito l'accesso alle API e ai sistemi necessari alla trasmissione dei contenuti validati.

2-sexies. La Regione assicura la pubblicazione dei dati sul Portale entro i seguenti termini massimi:

a) I flussi giornalieri di cui all'articolo 15-bis, comma 4, lettera a), entro 24 ore dalla ricezione;

b) i consolidati mensili di cui all'articolo 15-bis, comma 4, lettera b), entro il giorno 12 del mese successivo;

c) le rettifiche di cui all'articolo 15-bis, comma 4, lettera c), entro 2 giorni lavorativi dalla ricezione.

2-septies. Sul Portale Open Data sono pubblicati, con cadenza mensile e in formato aperto ai sensi dell'Allegato tecnico, i dati relativi ai rimborsi di cui all'articolo 44-bis. Tali dati includono almeno: il numero degli aventi diritto, gli importi erogati, i tempi medi di pagamento e la percentuale di pagamenti entro i termini, con dettaglio per linea e per periodo di riferimento, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali.

2-octies. Sul Portale Open Data sono pubblicati, con cadenza almeno mensile e nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali, gli indicatori di cui all'articolo 15-bis, comma 2, lettere n) e o), nonché gli esiti delle verifiche indipendenti sulla qualità dell'informazione all'utenza e dei servizi informatici interattivi effettuate dal soggetto terzo incaricato dalla Regione mediante procedura ad evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente.

2-novies. Quando il materiale rotabile impiegato nel servizio ferroviario regionale è acquisito con investimento di capitale e vincolato all'utilizzo per il proprio servizio pubblico da parte della Regione o di altri soggetti pubblici, sul Portale Open Data sono pubblicati indicatori minimi relativi allo stato di disponibilità e affidabilità dei convogli e alla manutenzione programmata, con livello di aggregazione idoneo a consentire il controllo pubblico sulla corretta gestione dei beni, nel rispetto delle esigenze di sicurezza e della normativa sulla protezione dei dati personali. Le modalità di rilevazione e pubblicazione sono definite dall'Allegato tecnico. ».

Art. 4

(Rimborsi automatici agli abbonati del servizio ferroviario regionale)

1. Alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, dopo l'articolo 44 è aggiunto il seguente: « Art. 44-bis (Rimborsi automatici agli abbonati del servizio ferroviario regionale) – 1. È istituito un sistema di rimborsi automatici in favore degli abbonati al servizio ferroviario regionale, con riferimento a tutti i titoli settimanali, mensili e annuali facenti parte del sistema tariffario integrato regionale, in proporzione alla quota attinente al servizio ferroviario regionale. I rimborsi sono a carico del Gestore del servizio e non comportano oneri per il bilancio regionale.

2. Ai fini del presente articolo:

a) Il periodo di riferimento è la settimana di calendario per gli abbonamenti settimanali ovvero, per gli abbonamenti mensili e annuali, il mese di calendario. Per i titoli annuali, ai soli fini del rimborso, si assume una mensilità convenzionale pari a un dodicesimo del corrispettivo annuale. Per titoli di diversa durata, il periodo di riferimento e l'eventuale quota parte sono definiti dall'Allegato tecnico;

b) la tratta di riferimento coincide con le località estreme con servizio ferroviario ricomprese nella validità geografica del titolo di viaggio. Per i titoli zonali integrati rileva la somma delle tratte coerenti con le zone acquistate;

c) la base di calcolo è il numero di corse programmate sulla tratta di riferimento che ricadono nel periodo di riferimento, come risultanti dai flussi informativi di cui all'articolo 15-bis, comma 2, lettera a).

3. Costituiscono disservizi rilevanti, indipendentemente dalla causale:

a) Le soppressioni totali delle corse;

b) le soppressioni parziali che interessano uno o più segmenti tra fermate consecutive ricompresi nella tratta di riferimento di cui al comma 2, lettera b);

c) le corse che, nella tratta di riferimento, registrano un ritardo pari o superiore a quindici minuti in almeno una fermata.

Ciascuna corsa è conteggiata una sola volta come disservizio, considerando quello più grave.

4. Ai fini del calcolo della percentuale di disservizio del periodo, a ciascun disservizio di cui al comma 3 è attribuito il seguente valore:

a) soppressione totale o parziale: valore pari a 1;

b) ritardo pari o superiore a quindici minuti: valore pari a 0,5.

La percentuale di disservizio del periodo è calcolata come rapporto, espresso in percentuale e arrotondato al secondo decimale, tra la somma dei valori così determinati e il numero delle corse programmate sulla tratta di riferimento nel medesimo periodo, sulla base dei dati consolidati ai sensi dell'articolo 15-bis, comma 4, lettera b).

5. Quando la percentuale di disservizio è almeno del dieci per cento e inferiore al quindici per cento, spetta un rimborso pari al trenta per cento del prezzo del titolo relativo al periodo; quando è almeno del quindici per cento e inferiore al venti per cento, spetta un rimborso pari al quaranta per cento;

quando è almeno del venti per cento, spetta un rimborso pari al cinquanta per cento. In ogni caso l'importo del rimborso non può eccedere il corrispettivo pagato per il medesimo periodo di riferimento.

6. Il calcolo dei rimborsi avviene sulla base dei flussi informativi di cui all'articolo 15-bis, comma 2, utilizzando i dati consolidati di cui all'articolo 15-bis, comma 4, lettera b) e gli esiti di validazione indipendente del soggetto terzo incaricato dalla Giunta regionale con procedura ad evidenza pubblica. Il Gestore del servizio istituisce una piattaforma di accredito rimborsi presso la quale ogni abbonato, indipendentemente dal formato del titolo, effettua una sola volta l'abilitazione all'accredito registrando la propria anagrafica in conformità al GDPR e il mezzo di pagamento. A seguito dell'abilitazione, il rimborso è erogato d'ufficio, senza domanda, entro trenta giorni dalla pubblicazione dei dati consolidati ai sensi dell'articolo 16, comma 2-sexies. Per gli abbonati non ancora abilitati ai sensi del presente comma è prevista una procedura semplificata, digitale e/o fisica, precompilata sulla base dei flussi informativi di cui all'articolo 15-bis; l'istanza è presentabile entro sessanta giorni dalla pubblicazione dei dati consolidati di cui all'articolo 16, comma 2-sexies e il pagamento avviene entro trenta giorni dall'esito positivo dell'istruttoria. L'Allegato tecnico disciplina specifiche tecniche, controlli antifrode e interoperabilità; sono comunque garantiti gratuità, accessibilità digitale e fisica, identificazione certa, tracciabilità e facoltà di modifica o revoca dell'abilitazione.

7. Il mancato pagamento dei rimborsi nei termini di cui al comma 6 comporta, a carico del Gestore del servizio, penali contrattuali automatiche come definite dall'Allegato tecnico e dal Contratto di servizio, e comunque non inferiori a 0,5 per mille del corrispettivo mensile del servizio per ciascun giorno di ritardo o inadempimento. Le penali sono pubbliche ai sensi dell'articolo 16, comma 2-ter, e concorrono al calcolo cumulato delle penali contrattuali ai fini della soglia di grave inadempimento prevista dal Contratto di servizio.

8. I rimborsi di cui al presente articolo sono alternativi e non cumulabili con indennizzi riconosciuti per le medesime corse ai sensi della normativa europea vigente sui diritti dei passeggeri ferroviari; all'utente è applicato in automatico il trattamento più favorevole. È vietata qualsiasi rivalsa sugli utenti o compensazione tariffaria, diretta o indiretta, idonea a neutralizzare o ridurre gli effetti dei rimborsi previsti dal presente articolo, fatte salve eventuali disposizioni statali o dell'Autorità di regolazione e gli atti tariffari degli enti competenti. ».

Art. 5

(Programmazione concorsuale e gare pilota per l'apertura del mercato nel servizio ferroviario regionale)

1. Al fine di favorire l'apertura progressiva alla concorrenza del servizio ferroviario regionale, in coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e nel primario interesse dell'utenza, per innalzare qualità, puntualità, sicurezza e sostenibilità del servizio, la Giunta regionale adotta, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Piano per l'apertura graduale del mercato dei servizi ferroviari regionali, che definisce:

a) i criteri di individuazione e, ove necessario, di suddivisione in lotti dei servizi oggetto di affidamento e i relativi indicatori minimi di qualità;

b) il calendario delle procedure ad evidenza pubblica, con priorità alle gare pilota;

c) gli obblighi di trasparenza, trasmissione e pubblicazione dei dati e di rimborsi agli abbonati ai sensi degli articoli 15-bis, 16 e 44-bis della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, come modificata dalla presente legge;

d) le modalità di consultazione dei rappresentanti dei viaggiatori, delle associazioni dei consumatori e degli utenti e dei soggetti istituzionali interessati.

2. Nel rispetto del Contratto di servizio vigente e senza alterarne la natura e l'equilibrio economico-contrattuale, la Regione indice, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge, almeno due gare pilota per l'affidamento, mediante contratti di servizio pubblico ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, di servizi ferroviari regionali aggiuntivi o sperimentali, non sostitutivi delle prestazioni oggetto del Contratto di servizio vigente, su tratte o fasce orarie predefinite. L'avvio dei servizi avviene entro dodici mesi dall'aggiudicazione e, in ogni caso, non oltre trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

3. La dimensione massima complessiva delle gare pilota di cui al comma 2 non supera il dieci per cento del complessivo volume annuo di esercizio del servizio ferroviario regionale, espresso in treni-chilometro. La durata dei contratti affidati mediante gare pilota è compresa tra tre e sei anni. È ammessa una proroga tecnica una tantum, non superiore a ventiquattro mesi, esclusivamente per esigenze di continuità del servizio in pendenza della nuova aggiudicazione, purché prevista negli atti di gara e motivata, nel rispetto dell'articolo 120 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e dell'articolo 4, paragrafo 3, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

4. I bandi relativi alle gare pilota prevedono almeno:

a) aderenza in via esclusiva al sistema tariffario integrato regionale entro i suoi limiti di vigenza, prevedendo tariffe sovraregionali omogenee a quelle vigenti nelle Regioni confinanti;

b) coordinamento con i gestori dell'infrastruttura ai fini dell'accesso non discriminatorio alla rete e ai servizi essenziali;

c) indicatori di qualità e penali non inferiori agli standard minimi di cui agli articoli 15-bis e 44-bis della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, come modificata dalla presente legge;

d) obblighi di trasmissione e pubblicazione dei dati sul Portale Open Data ai sensi dell'articolo 16 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, come modificata dalla presente legge;

e) criteri di aggiudicazione che valorizzino la qualità del servizio, l'affidabilità operativa e il miglioramento ambientale.

5. Qualora, per specifiche tratte o fasce orarie, sia necessario coordinamento con i servizi affidati al Gestore del servizio ai sensi del Contratto di servizio vigente, la Giunta regionale promuove con il medesimo gli atti strettamente necessari, nel rispetto dell'articolo 120 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, senza alterare la natura e l'equilibrio economico-contrattuale dell'affidamento in essere.

6. L'esecuzione delle gare pilota è oggetto di valutazione indipendente da parte del soggetto terzo di cui all'articolo 2 della presente legge. I relativi rapporti ed esiti sono pubblicati sul Portale Open Data ai sensi dell'articolo 16 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, come modificata dalla presente

legge. Gli esiti confluiscono nel Piano di cui al comma 1 e sono utilizzati per la standardizzazione dei capitolati e la programmazione delle procedure di affidamento successive.

Art. 6

(Consultazione dell'utenza e tavolo permanente dei viaggiatori e consumatori)

1. La Regione assicura la consultazione periodica dell'utenza del servizio ferroviario regionale mediante un tavolo permanente con i rappresentanti dei viaggiatori e con le associazioni dei consumatori, finalizzato alla valutazione della qualità del servizio, all'analisi dei principali disservizi e alla definizione delle misure correttive.

2. Con deliberazione della Giunta regionale, da adottarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono definiti composizione, criteri di rappresentatività, modalità di accreditamento dei comitati dei viaggiatori, funzionamento e cadenza del tavolo, nonché i casi di consultazione obbligatoria, in particolare in occasione di variazioni programmate dell'offerta e dell'orario, ovvero di attivazione di servizi sostitutivi prolungati. Nelle more dell'adozione di tale deliberazione, resta ferma l'efficacia della deliberazione della Giunta regionale 24 aprile 2013, n. X/69. I criteri di accreditamento dei comitati dei viaggiatori non possono essere più restrittivi rispetto a quelli previsti dalla medesima deliberazione.

3. I verbali e gli esiti delle riunioni del tavolo sono pubblicati sul Portale Open Data, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.

Art. 7

(Disposizioni finali di attuazione, coordinamento e transitorie)

1. Ai fini dell'attuazione della presente legge, la Giunta regionale approva, entro novanta giorni dalla sua entrata in vigore, l'Allegato tecnico – "Open data e indicatori di qualità del servizio ferroviario regionale".

2. Entro novanta giorni dall'approvazione dell'Allegato tecnico, la Regione provvede al recepimento degli obblighi e delle previsioni di cui alla presente legge nei Contratti di servizio tramite gli atti contrattuali necessari. Qualora il Contratto di servizio vigente contenga già previsioni relative a sperimentazioni, servizi aggiuntivi o procedure concorsuali su quote del servizio, la Giunta regionale assicura il coordinamento con l'articolo 5 della presente legge e con gli atti attuativi conseguenti, in quanto compatibili, nel rispetto dell'articolo 120 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, senza alterare la natura e l'equilibrio economico-contrattuale dell'affidamento in essere.

3. Qualora l'Allegato tecnico non sia approvato nel termine di cui al comma 1, trovano diretta applicazione gli standard e i termini minimi stabiliti dagli articoli 15-bis, commi 2, 3, 4, 5 e 7, della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, nonché, per la pubblicazione dei dati, dai commi 2-bis, 2-ter, 2-quater, 2-quinquies, 2-sexies, 2-septies, 2-octies e 2-novies dell'articolo 16 della medesima legge. Le penali di cui all'articolo 15-bis, comma 6, sono comunque applicate.

4. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale avvia la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del soggetto terzo di validazione di cui all'articolo 2 della presente legge. L'aggiudicazione avviene entro centoventi giorni dall'avvio della procedura. L'avviso di avvio, il disciplinare di gara e il contratto sono pubblicati sul Portale Open Data.

5. Nelle more dell'aggiudicazione e fino all'effettiva operatività del soggetto terzo di validazione, restano fermi gli obblighi di trasmissione e pubblicazione di cui agli articoli 15-bis e 16 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6. La validazione è effettuata in via provvisoria dalla struttura regionale competente e sottoposta a successiva verifica del soggetto terzo di validazione, che può disporre rettifiche e aggiornamenti con effetti dalla data della rilevazione.

6. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale definisce nell'Allegato tecnico, ai sensi dell'articolo 16, comma 2-novies, della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, gli indicatori minimi relativi allo stato di disponibilità e affidabilità dei convogli e alla manutenzione programmata, nonché le modalità di rilevazione e di pubblicazione di cui al medesimo articolo.

7. Con riferimento all'articolo 44-bis della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, la Giunta regionale recepisce le relative previsioni nel Contratto di servizio mediante atto aggiuntivo, nel rispetto dell'articolo 120 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, senza alterare la natura, l'equilibrio economico-contrattuale e la concorrenza potenziale, e in coerenza con l'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 sui contenuti obbligatori dei contratti di servizio pubblico, entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, definendo l'algoritmo di calcolo, i flussi, i tempi e i canali di erogazione e le specifiche della piattaforma di accredito rimborsi di cui all'articolo 44-bis, comma 6, della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, nel rispetto degli standard minimi fissati dalla legge.

8. Le disposizioni di cui all'articolo 44-bis della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 si applicano ai primi periodi di riferimento completi che iniziano dal primo giorno del secondo mese successivo alla data di adozione dell'atto aggiuntivo di cui al comma 7; fino a tale data il rimborso è riconosciuto su richiesta dell'utente secondo i criteri del medesimo articolo, sulla base dei dati consolidati di cui all'articolo 15-bis, comma 4, lettera b), della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, pubblicati ai sensi dell'articolo 16, comma 2-sexies, della medesima legge. Il Gestore del servizio attiva la piattaforma di accredito rimborsi e i relativi canali di abilitazione entro novanta giorni dalla adozione dell'atto aggiuntivo di cui al comma 7. Lo stato di attuazione è pubblicato sul Portale Open Data ai sensi dell'articolo 16 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6.

9. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.