

**Beschluss
der Landesregierung****Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 866
Sitzung vom 08/08/2017 Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher
Philipp Achammer
Waltraud Deeg
Florian Mussner
Arnold Schuler

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Dienstleistungsvertrag mit SAD Nahverkehr
AG betreffend Eisenbahndienste in der
Zuständigkeit des Landes für den Zeitraum
2017 (September) - 2024

Oggetto:

Contratto di servizio con SAD Trasporto
locale S.p.A. riguardante servizi ferroviari
di competenza provinciale per il periodo
2017 (settembre)- 2024

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Mit Artikel 1bis des DPR Nr. 527/87, eingefügt mit Artikel 1 des GvD Nr. 174/2001, wurden dem Land die Planungs- und Verwaltungsbefugnisse und –aufgaben bezüglich der innerhalb des nationalen Netzes durchgeführten Eisenbahndienste, die weder nationalen noch internationalen Interesses sind, übertragen.

Der besagte Artikel 1bis sieht unter Anderem vor, dass die den Autonomen Provinzen übertragenen regionalen Dienste mit Planungsübereinkommen bestimmt werden.

Am 20. April 2006 wurde das Planungs-übereinkommen zwischen dem Ministerium für Infrastrukturen und Transporte und dem Land Südtirol für die Durchführung der Übertragung der Planungs- und Verwaltungsbefugnisse und –aufgaben bezüglich der Eisenbahndienste im Interessenbereich der Region und des Landes unterzeichnet.

Die Eisenbahndienste, die in die Zuständigkeit des Landes Südtirol fallen, werden derzeit zum Teil von Trenitalia AG, aufgrund eines Dienstleistungsvertrages mit einer Dauer von 9 Jahren, bis zum 31.12.2024 und zum Teil von SAD AG, aufgrund einer Konzession laut Dekret des Landesrates Nr. 475 vom 23.07.2008, abgeändert mit Dekret Nr. 226 vom 05.06.2009 durchgeführt.

Die bis 22.07.2017 gültige Konzession wurde in Erwartung des Abschlusses der Verfahren zur Unterzeichnung des Dienstleistungsvertrages mit SAD mit Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 13155/2017 bis zum 31.08.2017 verlängert, um die Kontinuität des öffentlichen Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten.

SAD betreibt derzeit Eisenbahndienste auf der Linie „Meran-Mals“, „Meran-Bozen“, die Dienste, die vom Land Südtirol im Betriebsprogramm ab dem 14. 12.2008 festgelegt sind, welches auch die Dienste der SAD auf der Linie Pustertal vorsieht und die Dienste, die in der am 20. Mai 2008 unterzeichneten politischen Vereinbarung zwischen dem Land Südtirol und dem Bundesland Tirol (A) zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Eisenbahndienste, enthalten sind.

Ab 01.09.2017 muss der Teil der Eisenbahndienste, den SAD aufgrund der oben genannten Konzession durchführt, gemäß der unten angeführten gesetzlichen Bestimmungen mit Dienstleistungsauftrag vergeben werden.

Con l'articolo 1bis del DPR 527/1987, introdotto dall'articolo 1 del D.lgs 174/2001, sono state trasferite alla Provincia le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari svolti sulla rete nazionale che non costituiscono trasporto ferroviario di interesse nazionale o internazionale.

Il citato articolo 1bis, tra l'altro, prevede che i servizi regionali attribuiti alle Province Autonome vengano individuati con accordo di programma.

In data 20 aprile 2006 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Provincia di Bolzano per l'attuazione del trasferimento delle funzioni e compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari di interesse regionale e provinciale.

I servizi ferroviari di competenza provinciale sono attualmente effettuati in parte da Trenitalia S.p.A. in base a un contratto di servizio con durata di nove anni fino al 31.12.2024 e in parte da SAD S.p.A. in base a una concessione rilasciata con decreto dell'Assessore alla Mobilità n. 475 del 23.07.2008, modificato con decreto n. 226 del 05.06.2009.

L'affidamento in concessione a SAD in scadenza il 22.07.2017 è stato prorogato al 31.08.2017 con decreto dell'Assessore provinciale alla mobilità n.13155/2017 nelle more del completamento della procedura di stipula del contratto di servizio con SAD, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di trasporto ferroviario.

SAD esercisce attualmente i servizi ferroviari sulle linee “Merano-Malles”, “Merano-Bolzano”, i servizi individuati dalla Provincia con il programma di esercizio a partire dal 14.12.2008 che prevede l'impegno della SAD anche sulla linea della Val Pusteria e i servizi oggetto dell'accordo politico tra la Provincia di Bolzano e il Bundesland Tirol (A) sul potenziamento della collaborazione transfrontaliera nel settore del traffico ferroviario, firmato il 20.05.2008.

Dal 01.09.2017 la parte di servizi ferroviari che SAD effettua sulla base della succitata concessione deve essere affidata, ai sensi delle disposizioni legislative sotto riportate, tramite contratto di servizio.

Die Verordnung Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007 „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene“ ist die Referenznorm des Sektors, die, unter anderem, die Vergabe der regionalen Eisenbahndienste regelt.

Die besagte Verordnung Nr. 1370/2007 überlässt im Artikel 5 Absatz 6 den zuständigen Behörden die Entscheidung, ob sie die Dienstverträge für den öffentlichen Bahnverkehr direkt vergeben oder öffentlich ausschreiben. Im Falle der direkten Beauftragung, dürfen die Verträge eine Dauer von höchstens zehn Jahren haben.

Das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, „Öffentliche Mobilität“, hat die Verfahren zur Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste neu definiert und an jene der Europäischen Union angepasst und in den Artikeln 12 und 60 vorgesehen, dass nach Verfall der bestehenden Konzessionen die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol und den Betreibern mittels Dienstleistungsvertrag geregelt sein müssen.

Das Land Südtirol hat die im lokalen Eisenbahnverkehr erzielten Ergebnisse positiv beurteilt und erachtet es, unbeschadet der Möglichkeit der öffentlichen Ausschreibung in Zukunft, für vorteilhaft, die Eisenbahndienste an SAD direkt zu vergeben, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Südtirol.

Am 20. Jänner 2016 wurde im Amtsblatt der Europäischen Union Serie S Nr. 13 die Vorinformation Nr. 17835, laut Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/07, veröffentlicht. Damit wurde die Absicht des Landes an die SAD einen Teil der Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes im Sinne des Artikels 5 Absatz 6 der Verordnung EG Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, in angemessener Weise bekanntgegeben.

Die Landesregierung hat mit Beschluss Nr. 793 vom 12.07.2016 beschlossen, die Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes, die bis Juli 2017 in Konzession von SAD durchgeführt werden, mit Dienstleistungsvertrag mit folgenden wesentlichen Inhalten direkt an SAD zu vergeben:

Il Regolamento n. 1370/2007 del 23.10.2007 „relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia“, è la norma di settore che regola, tra l'altro, l'affidamento dei servizi ferroviari di trasporto regionale.

Il predetto Regolamento n. 1370/2007, all'articolo 5, comma 6, rimette alle autorità competenti la facoltà di scegliere tra aggiudicare direttamente o con gara d'appalto i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia; in caso di affidamento diretto la durata dei contratti dovrà essere non superiore a dieci anni.

La legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, „Mobilità pubblica“, ha innovato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea e ha stabilito, agli articoli 12 e 60, che dopo la scadenza delle concessioni in essere i rapporti tra la Provincia ed i gestori siano regolati mediante contratto di servizio.

La Provincia, valutati positivamente i risultati raggiunti nel trasporto ferroviario locale e senza pregiudicare, per il futuro, l'utilizzo dello strumento della gara d'appalto, ritiene vantaggioso procedere a un affidamento diretto a SAD, in considerazione, tra l'altro, dell'evoluzione in corso del servizio ferroviario in Alto Adige.

Il 20 gennaio 2016 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie S n. 13 l'avviso di preinformazione n. 17835, a norma dell'articolo 7, comma 2 del regolamento 1370/2007. Con questo avviso è stata data adeguata pubblicità alle intenzioni della Provincia di affidare direttamente a SAD l'esercizio di parte del servizio ferroviario di competenza provinciale, a norma dell'articolo 5, comma 6 del Regolamento CE n.1370/2007.

La Giunta provinciale con deliberazione n. 793 del 12.07.2016 ha stabilito di affidare direttamente a SAD con contratto di servizio i servizi ferroviari di competenza provinciale in concessione fino a luglio 2017, fissandone i seguenti contenuti principali:

Vergütungsmodell zu Bruttokosten, Laufzeit angeglichen an die Fälligkeit des mit Trenitalia unterzeichneten Dienstleistungsvertrages (Ende 2024), Beibehaltung des aktuell von SAD durchgeführten Produktionsvolumens und dessen Erhöhung im Laufe des Vertrages im Verhältnis zum Gesamtwachstum der öffentlichen Verkehrsdienste, wobei grenzüberschreitende Projekte besonders gefördert werden, Ankauf von 7 neuen interoperablen Elektrozüge, Anwendung von Mindestqualitätsstandards mit Strafen und Anreizen aufgrund von Richtlinien, die mit den auf die anderen Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol angewandten, übereinstimmen.

Entsprechend der mit Verordnung EG Nr. 1370/2007 und mit Beschluss ART Nr. 49/2015 festgelegten Kriterien hat das Land Südtirol die Vergütung des Dienstleistungsvertrages quantifiziert und verhandelt, wobei seit 2015 in einem kontradiktorischen Verfahren mit SAD, in zahlreichen Treffen und mittels Schriftverkehrs, die Kosten, die das Unternehmen für die Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tragen wird, einer genauen Analyse und Überprüfung, anhand eines Standardkostenmodells, unterzogen wurden.

In der Anlage 4 des Vorlage zum Dienstleistungsvertrag sind das Verfahren zur Berechnung des Entgelts laut Artikel 8 des Dienstleistungsvertrages und in synthetischer Form die durchgeführten Erhebungen beschrieben, die aus einer Analyse der Kosten SAD und der Anwendung eines Standardkostenmodells in Bezug auf zwei Zeiträume bestanden:

- erster Zeitraum: vom 01.09.2017 bis zur Inbetriebnahme der elektrifizierten Eisenbahnlinie im Vinschgau;
- zweiter Zeitraum: von der Inbetriebnahme der elektrifizierten Eisenbahnlinie im Vinschgau (voraussichtlich Dezember 2020) bis zur Fälligkeit des Dienstleistungsvertrages am 31.12.2024.

Nach Abschluss dieser Analysen haben die Parteien einvernehmlich die Vergütung des neuen Vertrages vereinbart.

modell von remunerazione a costo lordo, termine allineato alla scadenza del contratto stipulato con Trenitalia (fine 2024), mantenimento dell'attuale volume di produzione effettuato da SAD e suo aumento nel corso del contratto in proporzione alla crescita complessiva del servizio di trasporto provinciale, incentivando in particolare i progetti per servizi transfrontalieri, acquisto di 7 nuovi elettrotreni interoperabili, applicazione di standard minimi di qualità con penali e incentivi secondo criteri omogenei a quelli applicati ai restanti servizi ferroviari di competenza della Provincia.

La Provincia, nel rispetto dei criteri previsti dal Regolamento CE n.1370/2007 e dalla delibera ART n. 49/2015, ha quantificato e negoziato il corrispettivo del contratto di servizio, svolgendo, in contraddittorio con SAD in molteplici incontri e scambi scritti dal 2015 una puntuale analisi e verifica dei costi che l'impresa andrà a sostenere per l'adempimento degli obblighi di servizio, utilizzando un modello di costo standard.

Nell'allegato 4 dello schema di contratto di servizio è descritto il metodo applicato per il calcolo del corrispettivo di cui all'articolo 8 del contratto di servizio dando conto in forma sintetica degli approfondimenti svolti, consistenti nell'analisi dei costi di SAD e nell'applicazione di un modello di costo standard con riferimento ai due periodi:

- primo periodo: dal 01.09.2017 fino all'entrata in esercizio della linea ferroviaria della Val Venosta elettrificata;
- secondo periodo: dall'entrata in esercizio della linea Venosta elettrificata (presumibilmente dicembre 2020) fino alla scadenza del contratto di servizio il 31.12.2024.

Le parti, al termine delle analisi sopra richiamate, sono giunte alla determinazione consensuale del corrispettivo del nuovo contratto.

Für den Dienstleistungsvertrag wurde außerdem die Anwendung von Anreizmechanismen zur Steigerung der Qualität und Effizienz, welche eine Prämie für die Steigerung der Kundenzufriedenheit und die Beteiligung an den Mehreinnahmen infolge der steigenden Fahrgastzahlen beinhalten, vereinbart. Weiters ist im Vertrag die Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale Südtirol und die Ausarbeitung einer Qualitätscharta vorgesehen.

Die Anwendung des Entgelts laut Artikel 8 des Dienstleistungsvertrages sieht für dessen Durchführung im Zeitraum vom 01.09.2017 bis zum 31.12.2024 einen an SAD zu entrichtenden Gesamtbetrag von 246.842.568,24 Euro (inklusive MwSt.) vor, wie in der Tabelle „Kostenschätzung“ detailliert angeführt.

Das gesetzesvertretende Dekret Nr. 118 vom 23.06.2011 verfügt die Harmonisierung der Buchungssysteme und der Bilanzgliederungen der Regionen, der örtlichen Körperschaften und der entsprechenden Hilfskörperschaften und regelt insbesondere im Artikel 56 die Zweckbindung der Ausgaben.

Dies festgestellt und nach Einsicht in den beigelegten Entwurf des Dienstleistungsvertrages zwischen dem Land Südtirol und SAD,

beschließt

die Landesregierung in gesetzlicher Form und mit Stimmeneinhelligkeit,

1. die direkte Vergabe in Form eines Dienstleistungsvertrages an SAD AG, betreffend einen Teil der Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes, für den Zeitraum vom 01.09.2017 bis 31.12.2024 zu genehmigen;

2. den beigelegten Entwurf des Dienstleistungsvertrages mit SAD AG, der wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen und den Landeshauptmann zum Abschluss des Vertrages zu ermächtigen;

Per il contratto di servizio è inoltre stata concordata l'applicazione di meccanismi incentivanti per il miglioramento della qualità e dell'efficacia, prevedendo un premio sull'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e la compartecipazione ai maggiori introiti conseguenti all'aumento dei viaggiatori trasportati. Inoltre nel contratto di servizio è prevista la partecipazione dell'associazione dei consumatori e l'elaborazione della carta della qualità dei servizi.

L'applicazione del corrispettivo di cui all'articolo 8 del contratto di servizio prevede una spesa complessiva da corrispondere a SAD per il periodo dal 01.09.2017 al 31.12.2024 di Euro 246.842.568,24 (IVA compresa) come da dettaglio nella tabella "Previsione costi" allegata.

Il decreto legislativo n. 118 del 23 giugno 2011, dispone in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi ed in particolare l'articolo 56 disciplina gli impegni di spesa.

Constatato questo e visto l'allegato schema del contratto di servizio tra la Provincia di Bolzano e SAD,

la Giunta provinciale a voti unanimi legalmente espressi

delibera

1. di approvare l'affidamento diretto a SAD S.p.A. con la forma del Contratto di Servizio riguardante una parte dei servizi ferroviari di competenza provinciale per il periodo dal 01.09.2017 al 31.12.2024;

2. di approvare lo schema del contratto di servizio con SAD S.p.A., che fa parte integrante della presente deliberazione e di autorizzare il Presidente della Provincia alla stipula del contratto;

3. die Gesamtausgabe von 246.842.568,24 Euro (inklusive MwSt.) für den Zeitraum vom 01.09.2017 bis 31.12.2024 laut Tabelle „Kostenschätzung“, die wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen;

4. den Betrag von 246.842.568,24 Euro (MwSt. inbegriffen) wie folgt zweckzubinden:

- 9.776.462,88 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2017;
- 30.199.117,83 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2018;
- 30.264.840,66 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2019;
- 30.409.004,57 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2020;
- 36.299.773,32 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2021;
- 36.434.925,33 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2022;
- 36.630.128,95 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2023;
- 36.828.314,70 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0360 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2024.

DER LANDESHAUPTMANN

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

3. di autorizzare la spesa totale di Euro 246.842.568,24 (IVA compresa) per il periodo dal 01.09.2017 al 31.12.2024, come da tabella "Previsione costi", che fa parte integrante della presente delibera;

4. di impegnare l'importo di Euro 246.842.568,24 (IVA compresa) come segue:

- 9.776.462,88 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2017;
- 30.199.117,83 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2018;
- 30.264.840,66 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2019;
- 30.409.004,57 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2020;
- 36.299.773,32 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2021;
- 36.434.925,33 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2022;
- 36.630.128,95 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2023;
- 36.828.314,70 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0360 del piano di gestione del bilancio 2024.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

CONTRATTO DI SERVIZIO
TRA
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO – ALTO ADIGE
E
SAD TRASPORTO LOCALE S.P.A.
RIGUARDANTE SERVIZI FERROVIARI DI COMPETENZA PROVINCIALE
PER IL PERIODO 2017 (settembre) - 2024

La Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige (d'ora in avanti "Provincia"), con sede in Bolzano, piazza Silvius Magnago 1, codice fiscale 00390090215, ai fini del presente atto rappresentata dal dott. Arno Kompatscher, nato [REDACTED] nella sua qualità di Presidente della Provincia,

e

SAD TRASPORTO LOCALE S.P.A. (d'ora in avanti "SAD"), con sede in Bolzano, Corso Italia 13/N, codice fiscale e partita IVA 01276500210, ai fini del presente atto rappresentata dal Presidente del suo C.d.A. e Amministratore Delegato Dott. Mag. Ingomar Gatterer, debitamente autorizzato secondo i patti sociali,

PREMESSO CHE

1. SAD è in possesso di licenza n. 22 del 28.12.2001 per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;
2. SAD è in possesso del certificato di sicurezza Parte A n. IT1120140020, valido dal 12.11.2014 al 25.09.2017, e Parte B n. IT1220140044, valido dal 12.11.2014 al 25.09.2017, entrambi in corso di rinnovo presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ("ANSF");
3. ai sensi del comma 3 dell'art. 1 del D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, per le Regioni a statuto speciale e le Province Autonome di Trento e di Bolzano, "il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione";
4. lo Statuto Speciale per il Trentino Alto Adige, approvato con il DPR n. 670 del 31.08.1972, attribuisce alla Provincia la competenza primaria in materia di trasporto e comunicazioni di interesse provinciale;
5. il DPR del 19 novembre 1987 n. 527, così come modificato dal D.Lgs. 16 marzo 2001 n. 174, costituisce la norma attuativa del suddetto Statuto in materia di comunicazione e trasporti di interesse provinciale;
6. con l'art. 1 bis del DPR 527/87, introdotto dall'art. 1 del D.Lgs. 174/2001, sono state trasferite alla Provincia di Bolzano le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari svolti sulla rete nazionale che non costituiscono trasporto ferroviario di interesse nazionale o internazionale;
7. SAD attualmente esercisce in regime di concessione, ai sensi della legge provinciale 2 dicembre 1985 n.16, parte dei servizi ferroviari di competenza della Provincia di Bolzano o definiti dalla stessa con accordi con enti locali (Regioni/Province) o autorità straniere di paesi confinanti sulle linee "Merano-Malles", "Merano-Bolzano", i servizi individuati dalla Provincia con il programma di esercizio a partire dal 14.12.2008, i servizi oggetto dell'accordo politico tra la Provincia autonoma di Bolzano e il Bundesland Tirol (A) sul potenziamento della collaborazione transfrontaliera nel settore del traffico ferroviario, firmato il 20.05.2008, affidatale per nove anni con Decreto dell'Assessore provinciale alla Mobilità n. 475 del 23.07.2008 modificato con decreto n.269 del 5.06.2009;
8. il vigente affidamento novennale in concessione decorre dal 23.07.2008 e scade il 22.07.2017, termine prorogato al 31.08.2017 con decreto dell'Assessore provinciale alla mobilità n.13155/2017 nelle more del completamento della procedura di stipula del contratto di servizio con SAD, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di trasporto ferroviario;
9. la legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, "Mobilità pubblica", ha innovato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea e ha stabilito, agli articoli 12 e 60, che dopo la scadenza delle concessioni in essere i rapporti tra la Provincia ed i

gestori siano regolati mediante contratto di servizio;

10. il Regolamento CE n.1370/2007 del 23.10.2007 e successive modifiche e integrazioni, "relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio CEE n. 1191/69 e n. 1107/70", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 03.12.2007, è la norma di settore che regola, tra l'altro, l'affidamento dei servizi ferroviari di trasporto regionale;
11. il Regolamento CE n.1370/2007, all'art. 4, comma 2, conferma che "i contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (c.d. "Net Cost"), riversati all'autorità competente (c.d. "Gross Cost") o ripartiti fra di loro";
12. il Regolamento CE n.1370/2007, all'articolo 5 comma 6, rimette alle autorità competenti la facoltà di scegliere tra aggiudicare direttamente o con gara d'appalto i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia; in caso di affidamento diretto la durata dei contratti dovrà essere non superiore a 10 (dieci) anni;
13. la Provincia, valutati positivamente i risultati raggiunti e senza pregiudicare, per il futuro, l'utilizzo dello strumento della gara d'appalto, ha ritenuto vantaggioso procedere a nuovi affidamenti diretti, fino al 31.12.2024, alle due imprese ferroviarie Trenitalia e SAD che attualmente gestiscono il servizio, in considerazione, tra l'altro, dell'evoluzione in corso del servizio ferroviario in Alto Adige e dell'attuale incertezza e complessità delle procedure di gara in Italia;
14. l'obbligo di pubblicità previsto dal comma 2 dell'articolo 7 del Regolamento CE n.1370/2007 in caso di affidamento diretto è stato adempiuto con la pubblicazione dell'avviso di preinformazione n.17835 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie S n.13 del 20.01.2016;
15. la Giunta provinciale con deliberazione n.793 del 12.07.2016 ha stabilito di affidare direttamente a SAD un contratto di servizio riguardante i servizi ferroviari di competenza provinciale in concessione fino a luglio 2017 e ne ha definito i contenuti principali;
16. la Provincia intende strutturare anche questo nuovo contratto di servizio in analogia a quello firmato con Trenitalia (firmato il 22.12.2015 Rep. 59/38.0) secondo il modello Gross Cost, prevedendo quindi che gli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio vengano integralmente riversati alla Provincia stessa;
17. il Regolamento CE n.1370/2007, all'art. 4, stabilisce i criteri generali che devono essere rispettati dalle parti per definire la compensazione economica in un contratto di servizio, in modo da impedire una compensazione eccessiva e, all'art.6, precisa che, nel caso di affidamento diretto, devono essere applicati anche i criteri aggiuntivi specificati nell'allegato;
18. l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (d'ora in avanti "ART"), con delibera n.49 del 17.06.2015, ha emanato la Regolazione "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" in cui, alla Misura 13 e nel Prospetto n. 4, ha ribadito i criteri di determinazione della compensazione nei casi di affidamento diretto e ha dettagliato la metodologia di calcolo;
19. in coerenza con i sopra richiamati criteri stabiliti dal Regolamento CE n.1370/2007 e dalla delibera ART n.49/2015, il corrispettivo di un contratto Gross Cost deve coprire integralmente il costo efficiente di produzione dei servizi più un ragionevole utile;
20. la Provincia, nel rispetto dei sopra citati criteri, ha quantificato e negoziato il corrispettivo del contratto di servizio, svolgendo, in contraddittorio con SAD in molteplici incontri e scambi scritti dal 2015 una puntuale analisi e verifica dei costi che l'impresa andrà a sostenere per l'adempimento degli obblighi di servizio, anche utilizzando un modello di costo standard;
21. le parti, al termine delle analisi sopra richiamate, sono giunte alla determinazione consensuale del corrispettivo del nuovo contratto;
22. nell'ambito delle azioni in corso di attuazione per lo sviluppo del servizio ferroviario in Provincia di Bolzano che, tra l'altro, prevedono l'elettrificazione della linea Merano – Malles (d'ora in avanti "Venosta") e l'attivazione di un numero crescente di servizi transfrontalieri, è di prioritaria importanza il potenziamento del materiale rotabile con mezzi elettrici, interoperabili con l'infrastruttura austriaca per quanto concerne i sistemi di trazione e di segnalamento e caratterizzati da servizi di bordo in linea con le esigenze attuali;

23. l'assetto dei servizi previsto dopo l'elettificazione della linea Venosta, approvato dalla Giunta provinciale nella seduta del 04.10.2016, richiede la sostituzione degli undici treni diesel oggi utilizzati con nuovi treni elettrici con maggiore capacità di trasporto (almeno 260 passeggeri seduti) ed interoperabili per le linee con alimentazione DC-3kV (standard rete RFI-Italia), AC-15kV (standard Austria) e AC-25kV (nuova linea elettrificata Merano-Malles, linee ad alta velocità Italia, BBT), in tal modo idonei anche per l'effettuazione in futuro di servizi transfrontalieri;
24. il fabbisogno di materiale rotabile, in considerazione del fatto che gli attuali collegamenti Malles – Merano saranno estesi realizzando un cadenzamento ogni mezz'ora tra Malles e Bolzano ed ogni ora tra Malles e Brennero, è stato quantificato in diciassette treni, di cui sette aggiuntivi, in sostituzione dei diesel, ed i restanti già finanziati nel contratto con Trenitalia (sette treni) o da ottenere come upgrade di rotabili già disponibili (tre treni);
25. con deliberazione n. 1253 del 15.11.2016 "Approvazione del programma stralcio di cui alle leggi regionali n. 6 del 24.07.2014 e n. 22 del 03.08.2015 per l'utilizzo delle risorse regionali per il finanziamento di interventi per lo sviluppo del territorio" la Giunta provinciale ha approvato la concessione di credito a favore della società Strutture Trasporto Alto Adige S.p.a. (d'ora in avanti "STA") per l'acquisto dei sette nuovi elettrotreni;
26. i sette nuovi elettrotreni saranno utilizzati da SAD in locazione dalla società STA per le necessità di produzione dei servizi, secondo i Programmi di Esercizio approvati dalla Provincia, e destinati primariamente all'infrastruttura della linea Venosta elettrificata in corrente alternata 25kV, 50hz, nonché sulle restanti linee al bisogno;
27. per la produzione dei servizi SAD continuerà inoltre ad utilizzare, in locazione dalla società STA, anche gli undici attuali elettrotreni FLIRT e, fino all'elettificazione della linea Venosta, gli undici treni diesel GTW;
28. il corrispettivo è strutturato in modo da assicurare al gestore del servizio la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale e verrà rivalutato secondo quanto stabilito dal contratto di servizio;
29. conformemente a quanto richiesto dalla misura 14 della sopra citata delibera ART n.49 del 17.06.2015 le parti hanno concordato per il presente contratto di servizio l'applicazione di meccanismi incentivanti il miglioramento della qualità e dell'efficacia: un premio sull'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e la compartecipazione ai maggiori introiti conseguenti all'aumento dei viaggiatori trasportati;
30. in base all'articolo 4, comma 9 dell'Allegato A della delibera della Giunta provinciale n. 760 del 05.07.2016 (Sistema tariffario e condizioni di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone in Alto Adige), sui treni provinciali sono ammessi anche i titoli di viaggio ordinari interregionali, nazionali ed internazionali, emessi dalle imprese operanti in Provincia o da altri gestori, purché siano stipulati gli appositi accordi, autorizzati dall'Assessore provinciale competente;
31. la sopracitata delibera della Giunta provinciale n. 760 del 05.07.2016 ha armonizzato, ove opportuno, le agevolazioni tariffarie e gratuità vigenti sui servizi oggetto del presente contratto in relazione a quelle attualmente riconosciute a livello nazionale;
32. l'articolo 6 della legge provinciale n.15/2015 assegna alla società STA, tra le funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato, la gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete dei servizi e del sistema di bigliettazione, la pubblicazione e diffusione dell'orario dei servizi di linea e la gestione dell'informazione al pubblico;

VISTO

la delibera della Giunta Provinciale n. ____ del ___.2017 e la delibera dell'assemblea straordinaria di SAD nella seduta del ___.2017 che hanno approvato i contenuti del presente contratto di servizio.

Tutto ciò premesso, le Parti

STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Le premesse e gli allegati fanno parte integrante del presente contratto

Articolo 1

(Struttura del Contratto)

1. Il presente Contratto di servizio, di seguito chiamato per brevità "Contratto", disciplina gli obblighi e le modalità di esecuzione dei servizi e relative prestazioni di trasporto pubblico ferroviario di persone di interesse provinciale effettuati da SAD, come specificate nel successivo articolo 6.
2. Il Contratto è strutturato come segue:
 - Articolo 2: Affidamento dei servizi
 - Articolo 3: Durata
 - Articolo 4: Sistema tariffario e condizioni di utilizzo
 - Articolo 5: Introiti della vendita dei titoli di viaggio
 - Articolo 6: Obblighi di SAD
 - Articolo 7: Materiale rotabile
 - Articolo 8: Corrispettivi
 - Articolo 9: Pagamenti e compensazioni
 - Articolo 10: Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per cause di forza maggiore
 - Articolo 11: Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio in caso di sciopero
 - Articolo 12: Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per lavori del Gestore dell'Infrastruttura
 - Articolo 13: Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per soppressioni
 - Articolo 14: Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per servizi aggiuntivi in corso d'orario
 - Articolo 15: Standard prestazionali e di qualità
 - Articolo 16: Sistema di monitoraggio
 - Articolo 17: Penali
 - Articolo 18: Obiettivi di miglioramento e premi
 - Articolo 19: Gestione del Contratto, prevenzione e risoluzione delle controversie
 - Articolo 20: Rapporti con i viaggiatori
 - Articolo 21: Risoluzione e cessione del Contratto
 - Articolo 22: Oneri contrattuali e clausole fiscali
 - Articolo 23: Applicazione della normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari
 - Articolo 24: Codice etico
 - Articolo 25: Obblighi di SAD alla scadenza del Contratto

Allegati:

- Allegato 1: Programmazione annuale del servizio
- Allegato 2: Programma di Esercizio
- Allegato 3: Accessibilità al servizio per le persone a mobilità ridotta
- Allegato 4: Metodo di calcolo del corrispettivo
- Allegato 5: Costi cessanti nel caso di interruzioni programmate dai Gestori delle Infrastrutture, di modifiche al servizio per cause di forza maggiore e di scioperi del personale di altre imprese

- Allegato 6: Dati economici e parametri gestionali
- Allegato 7: Standard minimi di qualità
- Allegato 8: Sistema incentivante

Articolo 2

(Affidamento dei servizi)

1. La Provincia affida a SAD l'esercizio di parte del servizio di trasporto pubblico ferroviario di persone di competenza della Provincia medesima.
2. Per ciascuno degli orari annuali rientranti nel periodo di vigenza del Contratto il volume di produzione sarà definito applicando le regole e le tempistiche dell'Allegato 1. La Provincia tiene conto nella propria programmazione annuale dell'esigenza di un impiego razionale ed efficiente delle risorse produttive di SAD.
3. L'elenco delle corse programmate per ciascun orario sarà riportato nel Programma di Esercizio, la cui struttura è contenuta nell'Allegato 2.
4. A fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al successivo articolo 6 spettano a SAD i corrispettivi di cui al successivo articolo 8, che sono stati determinati in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del Contratto.

Articolo 3

(Durata)

1. Il Contratto ha validità di sette anni e quattro mesi, dal 1 settembre 2017 al 31 dicembre 2024.
2. Al termine del periodo sopra indicato, fermo restando quanto previsto all'art. 5 comma 5 del Reg. (CE) 1370/2007, SAD si obbliga, su formale richiesta della Provincia da presentarsi almeno dodici mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale e sempre che ciò sia compatibile con la normativa vigente in materia, a continuare a svolgere, ai sensi dell'art. 4 comma 4 del Reg. (CE) 1370/2007, i servizi oggetto del Contratto. Quanto sopra al fine di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more dell'aggiudicazione di un nuovo contratto di servizio anche a seguito di procedura di gara. Ai sensi di quanto stabilito dal comma 5 dell'articolo 17 della legge provinciale n.15/2015, per i primi dodici mesi di proroga le condizioni contrattuali restano immutate. Le condizioni da applicarsi ad eventuali ulteriori mesi di proroga saranno definite in un apposito atto.

Articolo 4

(Sistema tariffario e condizioni d'utilizzo)

1. Sui treni oggetto del Contratto valgono le tariffe e i titoli di viaggio previsti dalla delibera della Giunta provinciale n. 760 del 5.7.2016 e successive modifiche e/o integrazioni, qui di seguito sintetizzati a scopo esemplificativo:
 - a) per le tratte le cui origini e destinazioni rientrano nel perimetro di applicazione del sistema di trasporto integrato Alto Adige (d'ora in avanti "sistema tariffario provinciale"), esclusivamente le tariffe ed i titoli di viaggio previsti da tale sistema tariffario;
 - b) per le tratte sul territorio italiano la cui origine o destinazione è esterna al perimetro di applicazione del sistema tariffario provinciale, tutte le tariffe ed i titoli di viaggio di Trenitalia con applicazione sovraregionale;
 - c) tutte le tariffe ed i titoli di viaggio, anche internazionali, frutto di accordi tra la Provincia ed altri Enti pubblici o imprese ferroviarie, per le tratte di competenza stabilite da tali accordi.Valgono inoltre le agevolazioni e le gratuità tariffarie previste dalla sopra citata delibera.
2. Per quanto non già disciplinato dal sistema tariffario provinciale e dalle condizioni d'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone in Alto Adige (delibera della Giunta provinciale n.760 del 05.07.2016 e successive modifiche e/o integrazioni) SAD applica nei confronti della clientela le proprie condizioni generali di trasporto.
3. L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del regolamento CE 1371/2007 sarà erogata da SAD alle condizioni indicate e per i titoli di viaggio previsti nella delibera della Giunta provinciale n.760 del

05.07.2016 e successive modifiche e/o integrazioni. A seguito della richiesta del viaggiatore la Provincia verificherà e comunicherà a SAD l'attribuzione del viaggio al vettore ed il suo valore tariffario, applicando il criterio dell'attribuzione del viaggio al primo treno utile in base all'orario ed alla destinazione indicata al momento della validazione.

Articolo 5

(Introiti della vendita dei titoli di viaggio)

1. Spettano alla Provincia gli introiti del sistema tariffario provinciale relativi ai viaggi effettuati sui servizi oggetto del Contratto. Per l'attribuzione degli introiti si applica il metodo di Clearing dei documenti di viaggio che STA adotta in virtù dei compiti ad essa attribuiti dall'articolo 6, comma 2 della legge provinciale n.15/2015.
2. Le modalità di conguaglio tra quanto deve essere trasferito da SAD alla Provincia in attuazione del comma 1 e dalla Provincia a SAD per l'applicazione dell'articolo 8 sono stabilite dal successivo articolo 9.
3. I proventi delle sanzioni amministrative a carico degli utenti per infrazioni tariffarie e riguardanti i titoli di viaggio previste dalla normativa provinciale in materia, relativi ai treni oggetto del presente contratto ed effettivamente introitati da SAD, spettano a SAD che li impiega, nella misura stabilita dal comma 11 dell'articolo 50 della legge provinciale n.15/2015, per migliorare le attività di controllo e di assistenza alla clientela e informazione relative al servizio e ai punti vendita. A questo scopo SAD presenta, entro il mese di novembre di ogni anno, un programma contenente le azioni, aggiuntive o migliorative degli obblighi già previsti dal Contratto che saranno attuate a partire da gennaio dell'anno successivo, con il loro costo.
4. SAD, fino a diverso accordo tra le Parti, assolve gli obblighi fiscali di legge relativamente agli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio provvedendo, ai sensi di legge, ad annotarli nei propri registri dei corrispettivi e ad inserirli nelle normali liquidazioni I.V.A. ad esse afferenti.

Articolo 6

(Obblighi di SAD)

1. SAD si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario previsti dal Programma di Esercizio secondo le modalità ed i requisiti di qualità definiti nel Contratto e nell'Allegato 7, utilizzando il materiale rotabile indicato nel Contratto ed eventuali altri rotabili, previa autorizzazione provinciale.
2. Tutto il servizio oggetto del Contratto dovrà essere effettuato con la modalità ferroviaria. SAD potrà attivare autonomamente servizi automobilistici sostitutivi solo al verificarsi delle condizioni di cui agli articoli 10, 11, 12 e 13 (eventi non programmati), dando le informazioni ivi previste.
3. SAD è tenuta ad eseguire in modo adeguato tutte le attività accessorie all'effettuazione dei servizi previsti dal Programma di Esercizio e, in particolare:
 - a) garantisce la manutenzione programmata, di primo e di secondo livello, e quella correttiva del materiale rotabile. Per i rotabili presi in locazione da SAD, gli obblighi riguardanti la manutenzione saranno regolati dal contratto di locazione;
 - b) cura la sicurezza personale dei viaggiatori, operando nel proprio ambito di responsabilità, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 26 del Regolamento CE n.1371/2007, attraverso la propria organizzazione, la presenza ed attività del proprio personale, di personale di società di sicurezza private, ove opportuno, e sensibilizzando le Forze dell'Ordine;
 - c) garantisce la sicurezza e la pulizia del materiale rotabile;
 - d) assicura la diffusione delle informazioni ai viaggiatori, statiche e dinamiche, a bordo dei treni applicando le regole stabilite dalla Provincia per il sistema di trasporto integrato Alto Adige, compatibilmente con le caratteristiche di ciascun rotabile e secondo le modalità tecniche definite da STA in esecuzione dei compiti ad essa attribuiti dall'articolo 6 della legge provinciale n.15/2015;
 - e) cura l'assistenza ai viaggiatori a bordo dei treni, a cura del proprio personale e gestisce l'informazione presso le stazioni con biglietteria;
 - f) garantisce il controllo, a bordo dei treni, del possesso di regolare titolo di viaggio da parte dei passeggeri, in forma continuativa quando è prevista la presenza del Capo Treno, a campione negli

altri casi;

- g) cura l'accesso al servizio da parte delle persone a mobilità ridotta negli impianti e con le modalità specificate nell'Allegato 4.
4. SAD si impegna inoltre a farsi parte attiva nei confronti dei Gestori delle Infrastrutture ferroviarie (d'ora in poi "GI") e della STA, in relazione alle funzioni ad essa assegnate dall'articolo 6 della legge provinciale n. 15/2015, per quanto attiene l'informazione al pubblico nelle stazioni e fermate, l'integrità ed il decoro degli impianti e la pulizia, il buon funzionamento delle biglietterie automatiche, coadiuvando la Provincia nel raggiungimento di standard di qualità soddisfacenti. SAD rileva i casi di non conformità e li segnala ai GI, a STA e per conoscenza alla Provincia.

Articolo 7

(Materiale rotabile)

1. SAD utilizzerà prioritariamente i sette nuovi elettrotreni policorrente interoperabili, che saranno acquistati dalla società STA in attuazione della deliberazione della Giunta Provinciale n. 1253 del 15.11.2016, per le necessità di produzione delle corse, rientranti nel Contratto, che percorreranno l'infrastruttura della linea Venosta elettrificata in corrente alternata 25kV, 50hz, nonché, secondo necessità, per corse che percorreranno le restanti linee, secondo i Programmi di Esercizio approvati dalla Provincia.
2. Per l'effettuazione dei servizi oggetto del Contratto SAD inoltre continuerà ad utilizzare undici elettrotreni FLIRT ETR 170 a sei casse, di cui tre adattati per l'utilizzo in Val Venosta, e, fino all'elettrificazione della linea Venosta, undici autotreni GTW ATR100 a due casse.
3. Il materiale rotabile di cui ai due commi precedenti sarà reso disponibile da STA in regime di locazione. A tal fine SAD e STA stipuleranno entro la data di entrata in vigore del presente atto, per i nuovi sette elettrotreni e per gli attuali elettrotreni FLIRT, un nuovo contratto di locazione, di durata stabilita dalla Provincia di Bolzano, ma tale da garantire comunque a SAD l'esercizio delle corse rientranti nel Contratto. In tale contratto il canone annuo di locazione, non rivalutabile, sarà pari alla rata di ammortamento costante del costo d'acquisto su un periodo di 25 anni, corrispondente a 343.464,00 Euro per i FLIRT Serie 100, 347.853,64 Euro per i FLIRT Serie 0 e da calcolare successivamente per i nuovi treni. Per i treni GTW resterà in vigore l'attuale locazione.
4. È a carico di SAD l'effettuazione della manutenzione programmata di primo e di secondo livello e di quella correttiva, anche mediante contratti di tipo Full service con i costruttori. SAD trasmetterà annualmente, al più tardi entro il 30 novembre, un programma sintetico degli interventi manutentivi di secondo livello previsti nell'anno successivo. Inoltre, SAD invierà annualmente a STA, con le modalità definite nel contratto di locazione di cui al comma 3, il rendiconto delle attività di manutenzione svolta, di secondo livello, straordinaria, eccezionale e di quella comunque non prevista.
5. Al venir meno della locazione di uno o di più rotabili nel corso del periodo di vigenza del Contratto, disposta o autorizzata dalla Provincia, le Parti concorderanno una revisione del corrispettivo di cui all'articolo 8, commi 1 o 2, lettera b), sottraendo i canoni di locazione non più dovuti da SAD a STA ed aggiungendo l'eventuale costo annuo di ammortamento o di locazione che sosterrà SAD per acquisire eventuali rotabili sostitutivi.
6. Tutto il materiale rotabile è destinato in via esclusiva alle corse di competenza provinciale, rientranti nel Contratto o autorizzate con altro atto, ed alle tratte, anche in territori limitrofi, funzionali al suo impiego efficiente con turni ottimizzati. Inoltre, la Provincia autorizza SAD a farlo circolare su rete estera per svolgere servizi connessi a quelli oggetto del Contratto, nel quadro di specifici accordi internazionali stipulati dalla Provincia, nonché a concederlo in comodato e/o in locazione a vettori terzi, laddove necessario per l'espletamento di tali servizi internazionali.

Articolo 8

(Corrispettivi)

1. Per i servizi a trazione elettrica sulla rete RFI, a fronte dell'erogazione da parte di SAD delle prestazioni di cui al Contratto ed Allegati, la Provincia riconosce a SAD un corrispettivo unitario per ogni treno*Km di € 12,23 (Euro dodici/23) più IVA 10% fino al 31.12.2017, successivamente aggiornato come indicato ai commi 3 e 7, di cui:
 - a) € 6,82 (Euro sei/82) come corrispettivo dei costi di produzione, inclusi gli oneri di consultazione,

verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio e la manutenzione di primo livello e correttiva del materiale rotabile, da rivalutare in base all'inflazione, come previsto dal comma 7;

- b) € 2,80 (Euro due/80) come corrispettivo dei costi per l'ammortamento dei beni strumentali e la locazione dei rotabili;
 - c) € 2,43 (Euro due/43) a titolo di acconto del corrispettivo di quanto pagato da SAD al Gestore dell'Infrastruttura RFI per canone di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura;
 - d) € 0,18 (Euro zero/18), pari al 1,9% della somma delle precedenti voci a) e b), come profitto ragionevole riconosciuto ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b) del regolamento UE n.1370/2007.
2. Per i servizi a trazione diesel sulla linea Venosta, a fronte dell'erogazione da parte di SAD delle prestazioni di cui al Contratto e Allegati, la Provincia riconosce a SAD un corrispettivo unitario per ogni treno*Km di € 7,86 (Euro sette/86) più IVA 10% fino al 31.12.2017, successivamente aggiornato come indicato ai commi 3 e 7, di cui:
- a) € 7,50 (Euro sette/50) come corrispettivo dei costi di produzione, inclusi gli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali- quantitativi del servizio e la manutenzione di primo livello e correttiva del materiale rotabile, da rivalutare in base all'inflazione, come previsto dal comma 7;
 - b) € 0,17 (Euro zero/17) come corrispettivo dei costi per l'ammortamento dei beni strumentali e la locazione dei rotabili;
 - c) € 0,04 (Euro zero/04) a titolo di acconto del corrispettivo di quanto pagato da SAD al Gestore dell'Infrastruttura RFI per l'utilizzo della stazione di Merano;
 - d) € 0,15 (Euro zero/15), pari al 1,9 % della somma delle precedenti voci a) e b), come profitto ragionevole riconosciuto ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b) del regolamento UE n.1370/2007.
3. A decorrere dalla data di avvio del servizio a trazione elettrica sulla linea Venosta i corrispettivi di cui ai precedenti commi 1 e 2 vengono così modificati:
- a) i corrispettivi unitari per treno*km di cui ai commi 1 e 2 lettera a) sono unificati e stabiliti al valore medio applicato alla totalità dei treni*km nell'anno 2017, pari a 7,103 €, da rivalutare all'inflazione relativa agli anni 2018, 2019, 2020 2021, e successivamente ridotti del 10,81% per il previsto efficientamento conseguente al nuovo assetto del servizio;
 - b) i corrispettivi unitari per treno*km di cui sopra ai commi 1 e 2 lettera b) vengono unificati e ridefiniti in considerazione della diversa tipologia di rotabili noleggiati (dall'esercizio commerciale effettivo escluso i periodi di prova) e stabiliti (salve le rettifiche più oltre previste) in € 2,38 (Euro due/38);
 - c1) il corrispettivo di cui al comma 1 lettera c) viene determinato in € 2,51 (Euro due/51), a titolo di acconto del corrispettivo di quanto pagato da SAD a RFI per canone di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura;
 - c2) il corrispettivo di cui al comma 2 lettera c) viene determinato (salve le rettifiche conseguenti alla deliberazione dei canoni di accesso alla infrastruttura provinciale) in € 4,46 (Euro quattro/46) per la linea Venosta a titolo di acconto del corrispettivo di quanto pagato da SAD a STA per canone di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ed a RFI per l'utilizzo della stazione di Merano;
 - d) viene confermato il 1,9 % della somma delle precedenti voci a) e b) come profitto ragionevole riconosciuto ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b) del regolamento UE n.1370/2007.
- Le Parti verificheranno il consuntivo del primo anno solare di esercizio dopo l'attivazione della trazione elettrica in Venosta e del nuovo modello di orario per concordare in esito a eventuali motivate variazioni dei costi le conseguenti variazioni del corrispettivo.
4. La Provincia rimborserà a SAD separatamente, al di fuori del Contratto, i costi, al netto dei relativi introiti, per il servizio di trasporto biciclette integrativo su strada attivato su propria richiesta ove necessario per la limitata capacità di trasporto dei treni, data la forte affluenza nella stagione turistica. Condizione per il riconoscimento del rimborso è che la gestione del servizio sia stata affidata da SAD con procedura a evidenza pubblica, nel rispetto della disciplina vigente in materia.
5. I costi sostenuti da SAD per la manutenzione del materiale rotabile provinciale, di secondo livello, di quella straordinaria, eccezionale e di quella comunque non prevista, sono a carico del proprietario dei treni e potranno essere compensati con i canoni di locazione che SAD è tenuta a pagare annualmente

a STA in attuazione del comma 3 dell'articolo 7.

6. Rientrano nei corrispettivi dei commi 1 lettera c) e 3 lettere c1) e c2) i servizi forniti dai gestori delle infrastrutture RFI e STA che formano il pacchetto minimo di accesso, abbreviato con "PMdA", di cui all'articolo 13 comma 1 del D.Lgs. n.112/2015, compresa la sosta lunga nei binari di stazione (articolo 13, comma 2, lettera d) del D.Lgs. n.112/2015), l'erogazione dell'energia elettrica di trazione (articolo 13, comma 9, lettera a) del D.Lgs. n.112/2015), nonché la prestazione di altri servizi complementari ed ausiliari (articolo 13, comma 9 e 11 del D.Lgs. n.112/2015) indispensabili per l'esercizio dei treni oggetto del Contratto e non auto-producibili o acquisibili da soggetti terzi a costi inferiori e gli adeguamenti a nuove disposizioni e norme attinenti i treni oggetto del Contratto.
7. Per tutti gli anni successivi al primo, la componente del corrispettivo chilometrico contrassegnata ai commi 1, 2 e 3 dalla lettera a) sarà rivalutata, con effetto a decorrere dalla prima fattura dell'anno solare successivo in misura pari alla variazione media annua dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati (FOI) relativo all'anno precedente.
8. Fermi restando gli impegni della Provincia riguardanti l'evoluzione dei servizi riportati nell'Allegato 1, qualora, per motivate ragioni, la produzione chilometrica annua programmata fosse inferiore a 2,4 milioni oppure superiore a 2,8 milioni di treni*km, la componente del corrispettivo contrassegnata dalla lettera a) potrà essere rinegoziata su richiesta di una delle parti, al solo fine di ricostituire l'equilibrio economico - finanziario del Contratto ed entro i limiti di quanto stabilito dal regolamento CE n.1370/2007 e dalle altre norme vigenti. Inoltre, dopo l'elettrificazione della linea Venosta, la produzione annuale di treni*km non sarà ridotta al di sotto del valore di riferimento di 2.675.500 treni*km indicato al paragrafo 1.2 dell'Allegato 1, opportunamente aggiornato in base al numero di giorni lavorativi e festivi del calendario, in presenza di un incremento del volume di produzione a favore di altri vettori operanti nell'ambito provinciale.
9. La componente del corrispettivo chilometrico indicata alla lettera b) dei commi 1, 2 e 3 è calcolata per ogni anno sul volume di produzione programmata risultante dalla tabella del Piano Economico Finanziario riportato nell'Allegato 4 e non verrà modificata nei casi di variazioni per modifiche al Programma di Esercizio previsti dagli articoli 10, 11, 12, 13 e 14.
10. La componente del corrispettivo indicata al comma 2 dalla lettera c) sarà ricalcolata in aumento nel caso in cui sia istituita sulla linea Venosta la riscossione del canone di accesso all'infrastruttura (PMdA) prima dell'attivazione della trazione elettrica. Viceversa, la componente del corrispettivo contrassegnata al comma 3 dalla lettera c2) sarà temporaneamente ricalcolata in diminuzione nel caso in cui l'istituzione della riscossione del canone avvenga in ritardo rispetto all'elettrificazione.
11. Per la componente del corrispettivo indicata al comma 1 lettera c), al comma 2 lettera c) e al comma 3 lettere c1) e c2) sarà annualmente determinato l'importo a conguaglio, a favore di SAD o della Provincia, a seguito di presentazione da parte di SAD di dichiarazioni, rilasciate da RFI e STA, di quanto effettivamente pagato a consuntivo, al netto di IVA, con dettaglio di tutti i servizi forniti. Nei casi di variazioni per modifiche al Programma di Esercizio previsti dai successivi articoli 10, 11, 12 e 13 tale componente del corrispettivo chilometrico, riguardante l'utilizzo delle tracce, sarà dovuta dalla Provincia solo per la parte che rimarrà effettivamente a carico di SAD.

Articolo 9

(Pagamenti e compensazioni)

1. L'80% del corrispettivo annuo, calcolato sulla produzione chilometrica programmata risultante dal Programma di Esercizio al cambio di orario di dicembre (Allegato 2), viene pagato in acconto dalla Provincia a SAD in rate mensili posticipate, a seguito di presentazione di regolare fattura. La Provincia si impegna ad effettuare il pagamento delle fatture entro 30 giorni solari dalla data di ricevimento delle stesse. Eventuali ritardi ingiustificati saranno sanzionati nei termini di cui al Decreto legislativo n. 231/02 e s.m.i.
2. Il saldo degli importi dovuti dalla Provincia a SAD viene calcolato di norma entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, a patto che siano disponibili entro il termine previsto dal successivo comma 4 i relativi dati, tenendo conto, ove applicabile, delle seguenti variazioni:
 - a) variazioni in diminuzione:
 - riduzioni di corrispettivo per la mancata effettuazione di treni programmati;
 - penali dovute da SAD per il mancato rispetto degli obblighi previsti dal Contratto, al netto di

- quanto determinato ai sensi dell'art. 17 comma 3;
- gli introiti tariffari di cui all'articolo 5 comma 1;
- b) variazioni in aumento:
- incrementi di corrispettivo per treni aggiuntivi la cui effettuazione sia stata concordata tra le parti;
 - premi spettanti a SAD in attuazione del sistema incentivante;
- c) variazioni, in aumento o in diminuzione, per la sostituzione di treni con autobus nei casi ammessi dal Contratto;
- d) variazioni, in aumento o in diminuzione, conseguenti all'accertamento dell'importo effettivamente corrisposto a consuntivo da SAD ai Gestori delle Infrastrutture risultante dalle dichiarazioni di cui all'articolo 8 comma 9.
3. Le somme a debito o a credito della Provincia sono regolate in sede di pagamento della prima fattura successiva al calcolo del saldo; per le somme a credito, relative agli introiti tariffari di cui all'art. 5 comma 1, la Provincia provvede ad emettere fattura con separato addebito dell'iva nei confronti di SAD con aliquota del 10%. Il Comitato di cui all'articolo 19 può decidere di posporre la regolazione del saldo di alcune delle voci elencate al comma precedente, motivando la propria decisione.
4. Per consentire l'effettuazione dei conteggi di cui al comma 2 SAD invia alla Provincia, al più tardi entro il 28 febbraio di ciascun anno, con dettaglio mensile, la seguente documentazione:
- a) elenco dei treni programmati non effettuati, con indicazione per ciascuno della data, della casistica in cui rientra la soppressione (rispettivamente: articoli 10, 11, 12, 13) e della causa prevalente secondo la classificazione utilizzata da RFI e da STA;
 - b) elenco dei treni sostituiti con autobus, con indicazione per ciascuno della data, della motivazione della sostituzione, dei posti a sedere offerti e degli orari di effettuazione di ciascuna corsa dichiarati dall'impresa automobilistica;
 - c) elenco dei treni aggiuntivi effettuati in accordo con la Provincia ai sensi dell'articolo 14 comma 1, con le stesse informazioni previste dall'Allegato 2 per il Programma di Esercizio;
 - d) riepilogo delle percorrenze in treni*km e bus*km relative alle precedenti lettere a), b), c);
 - e) le somme incassate dalla vendita dei titoli di viaggio del sistema tariffario provinciale di cui all'articolo 5 comma 1;
 - f) i proventi delle sanzioni amministrative applicate ai viaggiatori ed effettivamente incassate, per infrazioni in materia tariffaria e di titoli di viaggio a bordo dei treni oggetto del contratto, da destinare, in parte, alle azioni previste dall'articolo 5 comma 3.
5. Ferme restando le conseguenze da ritardato pagamento di cui al Decreto legislativo n. 231/02 e s.m.i., qualora eventuali ritardi nel pagamento delle fatture di SAD fossero dovuti all'insufficienza dei fondi della Provincia a copertura dei servizi ovvero, anche in mancanza di detti ritardi, sussistessero giustificate ragioni per ritenere che la Provincia non sia in grado di disporre delle coperture finanziarie per i servizi ancora da erogare, su atto di interpello di SAD la Provincia dovrà formalizzare entro 60 giorni l'impegno ad onorare gli obblighi contrattuali assunti specificando le idonee fonti di finanziamento in base alle quali assicurerà la copertura. Qualora la Provincia non formalizzasse l'impegno sopra espresso entro i termini fissati, SAD procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Provincia, ad una riprogrammazione quantitativa / qualitativa dei servizi. Tale riprogrammazione, finalizzata a mantenere l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto, dovrà essere tale da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a SAD.

Articolo 10

(Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per cause di forza maggiore)

1. L'esecuzione dei servizi di trasporto ferroviario oggetto del Contratto non può essere sospesa né interrotta da SAD per alcun motivo, salvo che per cause di forza maggiore, quali calamità naturali, terremoti, sommosse o a seguito di eventi non prevedibili e non imputabili all'Impresa Ferroviaria o ai Gestori delle Infrastrutture o per sospensione del servizio disposta dalle Autorità di Pubblica Sicurezza. SAD informa la Provincia per le vie brevi il prima possibile e comunque non oltre 2 ore dal verificarsi di

ciascun evento.

2. Per i primi cinque giorni la Provincia pagherà a SAD il corrispettivo per la produzione programmata al netto dei costi cessanti individuati nell'Allegato 5 per le singole voci di costo e l'eventuale servizio automobilistico sostitutivo, entro il limite massimo del corrispettivo totale previsto dall'articolo 8, a condizione che la circolazione sia ripristinata al più presto, ancorché in forma sostitutiva assicurando una tempestiva informazione alla clientela coordinata con il Gestore dell'Infrastruttura e le altre imprese ferroviarie operanti sulle stesse tratte.
3. Al protrarsi dell'interruzione oltre il quinto giorno SAD si impegna a concordare con la Provincia un Programma di Esercizio modificato, che sarà utilizzato per il calcolo del corrispettivo da liquidare.

Articolo 11

(Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio in caso di sciopero)

1. In caso di sciopero SAD garantisce almeno l'erogazione dei servizi minimi riportati nel Programma di Esercizio e sull'orario ufficiale, individuati con accordo, ritenuto idoneo dalla Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi essenziali, tra l'azienda e le Organizzazioni Sindacali, secondo quanto disposto dalla legge 12.06.1990 n. 146 e successive modifiche e integrazioni.
2. La componente del corrispettivo chilometrico di cui all'articolo 8 comma 1 lettera a) e comma 2 lettera a) oppure comma 3 lettera a) sarà pagata dalla Provincia a SAD per i soli treni*km effettuati.
3. Nel caso in cui le soppressioni siano dovute allo sciopero di personale non dipendente da SAD, la Provincia riconoscerà a SAD il corrispettivo per la produzione programmata al netto dei costi cessanti individuati nell'Allegato 5 per le singole voci di costo e l'eventuale servizio automobilistico sostitutivo, entro il limite massimo del corrispettivo totale previsto dall'articolo 8.

Articolo 12

(Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per lavori del Gestore dell'Infrastruttura)

1. In caso di variazioni disposte dai Gestori delle Infrastrutture per lavori programmati, non riguardanti la manutenzione ordinaria, SAD si impegna, prima di procedere alla comunicazione al pubblico, a informare la Provincia entro i seguenti termini, a seconda della classificazione dei lavori:
 - a) di maggiore rilevanza: 60 giorni;
 - b) di minore rilevanza che comportano indisponibilità sistematiche per un periodo continuativo superiore a 30 giorni: 60 giorni;
 - c) di minore rilevanza diversi dal caso b): 30 giorni.

Questi termini, corrispondenti a quelli previsti dalla vigente edizione del Prospetto Informativo della rete (di seguito PIR) di RFI, potranno essere modificati dalle Parti per allinearli a quelli stabiliti da edizioni successive o, nel caso del gestore STA, al corrispondente PIR della linea Venosta.
2. Le variazioni temporanee al Programma di Esercizio dovranno assicurare il più possibile condizioni di viaggio quantitativamente e qualitativamente paragonabili all'offerta base e comunque rimanere entro i seguenti limiti:
 - a) in caso di agibilità degradata dell'infrastruttura dovrà essere predisposto un Programma di Esercizio che preveda le opportune modifiche ai tempi di percorrenza dei treni transitanti nelle fasce orarie o nelle tratte interessate dai lavori, operando in modo da limitare il più possibile i disagi nelle ore e nelle giornate di maggior traffico;
 - b) in caso di indisponibilità totale dell'infrastruttura dovrà essere predisposto un apposito Programma di Esercizio di sostituzione con bus dei treni soppressi, facendo corrispondere ad ogni treno soppresso una corsa effettuata con un numero di bus sufficienti a trasportare tutti i passeggeri statisticamente presenti su tale treno;
 - c) in caso di soppressioni su lunghi percorsi, individuati caso per caso, con riguardo sia alle distanze sia ai tempi di percorrenza, dal Comitato di cui all'articolo 19, il servizio sostitutivo dovrà essere differenziato organizzando anche corse bus di tipo diretto per le relazioni più lunghe, in modo da contenere l'aumento del tempo di percorrenza rispetto al treno.

3. SAD si impegna a concordare con la Provincia le richieste da formulare ai Gestori delle Infrastrutture per la modifica delle tracce durante i lavori, nonché le osservazioni sul progetto orario da questi elaborato.
4. La Provincia pagherà a SAD il corrispettivo per la produzione programmata al netto dei costi cessanti individuati nell'Allegato 5 per le singole voci di costo e l'eventuale servizio automobilistico sostitutivo, entro il limite massimo del corrispettivo totale previsto dall'articolo 8.

Articolo 13

(Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per soppressioni)

1. In tutti i casi di soppressioni di corse, totali o parziali, che non rientrano nei casi previsti dai precedenti articoli 10, 11 e 12, la Provincia non pagherà a SAD, per le percorrenze non effettuate, la componente del corrispettivo di cui all'articolo 8 comma 1, lettera a) e comma 2, lettera a) oppure comma 3 lettera a).
2. Qualora non sia possibile per i viaggiatori utilizzare una corsa ferroviaria successiva con adeguata capacità di posti disponibili entro 35 minuti, SAD si impegna a sostituire la corsa soppressa con un numero di autobus adeguati al numero di viaggiatori della stessa, con partenza della corsa automobilistica sostitutiva entro 40 minuti dall'orario in cui la soppressione è disposta dal Gestore dell'Infrastruttura. L'orario di partenza della corsa sostitutiva è dimostrato da SAD mediante registrazione automatica tratta dal sistema di monitoraggio della flotta oppure con autocertificazione dell'impresa incaricata. Sono indicate nel Programma di Esercizio le corse che, in base ai dati medi di frequentazione rilevati nell'anno precedente sulla linea da esse servita, sono necessariamente in ogni caso auto-sostituite in caso di soppressione.
3. SAD effettua il servizio sostitutivo su gomma con propri mezzi e personale oppure seleziona le imprese che lo effettueranno mediante procedura ad evidenza pubblica nel rispetto della disciplina vigente in materia.
4. La Provincia pagherà a SAD, per ogni bus*km effettuato nei tempi stabiliti dal comma 2 con propri mezzi e personale il costo riconosciuto in base al principio del costo standard per i servizi extraurbani in Alto Adige di cui all'articolo 17 della legge provinciale n.16/1985 oppure, dalla decorrenza dei contratti di servizio affidati in base all'articolo 11, comma 1 della legge provinciale n.15/2015, il costo medio extraurbano dei servizi automobilistici extraurbani affidati dalla Provincia. Per ogni bus*km affidato da SAD ad imprese terze secondo le procedure di cui al comma 3 la Provincia pagherà, sulla base di idonea documentazione giustificativa, il corrispettivo risultante da tale procedura di affidamento.

Articolo 14

(Variazioni del corrispettivo per modifiche al Programma di Esercizio per servizi aggiuntivi in corso d'orario)

1. La Provincia e SAD possono concordare, nel corso di ciascun orario, l'effettuazione di eventuali corse ferroviarie aggiuntive, nei limiti, rispettivamente, delle risorse finanziarie e produttive disponibili, con particolare riferimento alla flotta di rotabili finanziata dalla componente del corrispettivo all'articolo 8, comma 1, lettera b) e comma 2, lettera b) oppure comma 3 lettera b). Queste modifiche saranno, qualora opportuno, recepite dal Programma di Esercizio dell'anno successivo.
2. La Provincia pagherà a SAD, per ogni treno*km aggiuntivo, ove opportuno in relazione alle infrastrutture utilizzate, le componenti del corrispettivo chilometrico di cui all'articolo 8, comma 1, lettere a) e c) e comma 2, lettere a) e c) oppure comma 3, lettere a), c1) e c2).

Articolo 15

(Standard prestazionali e di qualità)

1. Le parti individuano i seguenti fattori prestazionali e di qualità di particolare rilevanza per il servizio oggetto del Contratto:
 - a) rispetto del materiale rotabile e delle composizioni assegnate ad ogni corsa nel Programma di esercizio;
 - b) puntualità per linea;
 - c) soppressioni totali e parziali;

- d) funzionamento dei dispositivi di bordo (porte, toilette, tecnologia per l'informazione al pubblico, prese elettriche, wi-fi, riscaldamento e climatizzazione);
 - e) diffusione delle informazioni a bordo e a terra ed assistenza ai viaggiatori a bordo treno;
 - f) pulizia esterna ed interna del materiale rotabile e manutenzione degli arredi del treno;
 - g) dispositivi per l'accesso ai treni da parte delle persone con disabilità e a mobilità ridotta.
2. Per ciascuno dei fattori prestazionali e di qualità sono indicati nell'Allegato 7 gli standard minimi che SAD si impegna a rispettare e, ove opportuno, gli obiettivi minimi di miglioramento.
 3. I livelli prestazionali e di qualità effettivamente erogati da SAD sono rilevati per mezzo del sistema di monitoraggio di cui all'articolo 16. Nei casi di non conformità si applicano le penali stabilite dall'articolo 17.
 4. Le parti possono, nel corso del periodo di validità del Contratto, integrare o modificare l'Allegato 7 introducendo standard prestazionali e di qualità migliorativi di quelli definiti alla data di sottoscrizione. Si impegnano inoltre ad apportare le variazioni che si renderanno necessarie per conformarsi all'evoluzione della normativa e delle regolazioni emanate dall'ART, valutandone, di comune accordo, le implicazioni economiche.

Articolo 16

(Sistema di monitoraggio)

1. L'adempimento delle prestazioni previste dal Contratto sarà monitorato dalla Provincia avvalendosi, in modo coordinato, delle seguenti modalità e strumenti, anche sperimentali:
 - a) monitoraggio documentale: trasmissione periodica da parte di SAD di dati e di dichiarazioni in autocertificazione;
 - b) monitoraggio automatizzato: accesso della Provincia ai sistemi informativi di SAD e dei Gestori delle Infrastrutture che rilevano lo stato della circolazione, del materiale rotabile e dei dispositivi di bigliettazione, di validazione dei titoli di viaggio e di diffusione delle informazioni a bordo dei treni;
 - c) rilevazioni: osservazione e registrazione dello stato del servizio e dei mezzi utilizzati per erogarlo, effettuata da personale della Provincia o da soggetti appositamente incaricati, anche senza preavviso, in contraddittorio con personale di SAD;
 - d) segnalazioni: informazioni trasmesse alla Provincia da utenti o loro associazioni su eventi specifici e circostanziati. A seguito del ricevimento di ciascuna segnalazione la Provincia può chiedere a SAD il riscontro di quanto segnalato, anche mediante accesso agli atti in contraddittorio.
2. I dati e le dichiarazioni che SAD è tenuta a trasmettere alla Provincia devono pervenire entro i termini specificati nel Contratto e nei suoi Allegati oppure, se non è stabilito un termine, entro 30 giorni dalla richiesta.
3. SAD prende atto dell'articolo 5 dell'Accordo Quadro stipulato tra la Provincia e RFI il 4 maggio 2015, che prevede lo sviluppo di un'interfaccia informatica tra il sistema PICWEB-IF, o prodotto equivalente, e i sistemi informatici della Provincia avente l'obiettivo di fornire l'andamento in tempo reale (con l'evidenza degli scostamenti tra orario programmato e orario effettivo) della circolazione di tutti i treni viaggiatori che servono il territorio provinciale per la diffusione di informazioni al pubblico, e dà il consenso all'utilizzo dei dati ivi contenuti che riguardano i propri treni.
4. Per il monitoraggio automatizzato del funzionamento dei dispositivi di bordo per l'accesso al treno, il comfort e l'informazione, SAD garantirà inoltre alla Provincia il flusso dati rilevato dai sistemi diagnostici della flotta, nei limiti di quanto necessario per la verifica degli standard di qualità previsti dall'Allegato 7, una volta definite le modalità operative tra SAD ed i soggetti indicati dalla Provincia, la quale si farà promotrice dei necessari accordi.
5. Per l'effettuazione delle rilevazioni di cui al comma 1 lettera c), quando richiesto da SAD la Provincia si impegna a rilasciare una liberatoria, ai sensi della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, per il personale che effettua gli accessi.
6. SAD si impegna a trasmettere alla Provincia, entro il 31 ottobre di ciascun anno, il conto economico consuntivo ed i parametri gestionali dell'esercizio precedente riportati nell'Allegato 6. Si impegna inoltre a trasmettere entro i termini ogni altro dato che possa essere richiesto dai Ministeri o dalle Autorità di

regolazione e di controllo competenti.

Articolo 17

(Penali)

1. Sono sanzionati con l'applicazione di penali i casi di:
 - a) mancato adempimento degli obblighi stabiliti dal Contratto e dai suoi Allegati;
 - b) non conformità agli standard di qualità riportati nell'Allegato 7;
 - c) mancata adozione di azioni correttive per la risoluzione delle non conformità rilevate.
2. Con riferimento ai casi di cui al comma 1, lettere a) e b):
 - i. il mancato rispetto degli standard minimi e/o degli obiettivi minimi di miglioramento per ciascuno dei fattori prestazionali e di qualità elencati all'articolo 15, comma 1 sarà sanzionato applicando le penali riportate nell'Allegato 7;
 - ii. la mancata o gravemente incompleta fornitura da parte di SAD delle dichiarazioni, documenti e dati previsti dal Contratto e dagli Allegati comporterà l'applicazione di una penale di 50,00 € per ogni giorno lavorativo di ritardo rispetto alle scadenze previste.
3. Con riferimento al punto c) del comma 1, le parti intendono sperimentare e adottare nel corso del periodo di vigenza del Contratto, con incontri di norma trimestrali e su convocazione della Provincia, una procedura di individuazione e di applicazione di azioni correttive per prevenire il ripetersi di situazioni di non conformità del servizio rispetto al programma e agli standard di qualità. La procedura sarà attivata al verificarsi, nel corso di ogni mese, di ripetute non conformità di uno o più fattori prestazionali e di qualità riguardanti specifiche unità di produzione del servizio (ad esempio, le corse del Programma di Esercizio, i rotabili). Prevederà una fase di diagnosi, consistente nell'individuazione delle cause delle non conformità rilevate, una fase di analisi delle possibili soluzioni e, al termine, l'applicazione delle misure correttive. La procedura sarà svolta da SAD in condizioni di trasparenza nei confronti della Provincia, i cui rappresentanti potranno partecipare alle fasi di lavoro. I costi delle misure correttive saranno a carico di SAD, salvo diverso accordo raggiunto dalle parti.
4. La Provincia incentiva l'uso sistematico da parte di SAD della procedura di correzione delle non conformità di cui al comma 3 e può disporre a questo scopo l'esclusione del pagamento delle penali corrispondenti ai fattori prestazionali e di qualità per cui tale procedura è stata attivata con esito positivo.
5. Ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del D.Lgs. n.70/2014 sarà consentita l'applicazione di penali a SAD solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto. Le somme che SAD dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento CE n.1371/2007 andranno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali corrispondenti penali, previa verifica nell'ambito del Comitato di cui all'articolo 19.
6. Nel complesso le penali non potranno superare, per ogni anno di applicazione del Contratto, il 2% del corrispettivo annuo totale.

Articolo 18

(Obiettivi di miglioramento e premi)

1. Le parti condividono, come obiettivi primari del Contratto, l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e del numero di persone trasportate in conseguenza della buona qualità e affidabilità del servizio.
2. Il numero dei viaggiatori trasportati con titolo di viaggio del sistema tariffario provinciale e il relativo introito tariffario vengono monitorati attraverso il sistema di bigliettazione integrata della Provincia rilevando le validazioni effettuate in stazione e attribuendole attraverso opportuni algoritmi a ciascun treno oggetto del Contratto.
3. La soddisfazione dei viaggiatori viene rilevata per mezzo delle indagini di customer satisfaction previste dall'articolo 20, comma 4.
4. Come premio per l'incremento dei viaggiatori trasportati sui treni oggetto del Contratto viene riconosciuta a SAD la compartecipazione ai maggiori introiti tariffari conseguenti all'aumento delle

vendite e dei passeggeri trasportati con titoli di viaggio del sistema tariffario provinciale per cui è possibile rilevare l'origine e la destinazione del viaggio. Il metodo di calcolo del premio e la sua entità sono stabiliti nell'Allegato 8.

5. Per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori viene riconosciuto a SAD un premio, al raggiungimento dell'obiettivo di soddisfazione dei clienti stabilito dalle parti nell'ambito del Comitato di cui all'articolo 19. Il premio sarà applicato a partire dalla prima indagine di customer satisfaction utile svolta nel corso del periodo di vigenza del Contratto, in relazione al livello di soddisfazione iniziale e agli obiettivi di miglioramento da conseguire nelle indagini successive. Il metodo di calcolo del premio e la sua entità sono stabiliti nell'Allegato 8. L'entità massima del premio descritto al presente comma è pari al 2% del corrispettivo annuo totale.

Articolo 19

(Gestione del Contratto, prevenzione e risoluzione delle controversie)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le parti si ispirano, è costituito il "Comitato Paritetico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da due rappresentanti di SAD e due rappresentanti della Provincia, di cui uno svolgerà le funzioni di presidente.
2. I membri del Comitato saranno nominati entro 30 giorni dalla data di decorrenza del Contratto con scambio di lettere tra le parti.
3. Il Comitato ha funzioni di cooperazione e coordinamento tra le parti per l'interpretazione e l'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, alla prevenzione e soluzione delle controversie nonché all'applicazione delle penali e dei premi. Svolge anche attività organizzative per il monitoraggio e di analisi congiunta dei dati.
4. Le parti convengono che, in caso di controversia in ordine all'interpretazione, esecuzione e/o risoluzione del Contratto, verrà esperito un tentativo preliminare di conciliazione nell'ambito del Comitato che si riunirà, su istanza della parte più diligente, ed avrà il compito di trovare un'intesa che, se raggiunta, assumerà la forma di accordo contrattuale. In alternativa, le parti potranno decidere, di comune accordo, di avvalersi del servizio di mediazione della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bolzano.
5. Non è ammessa la competenza arbitrale. Pertanto, qualora a seguito dei predetti tentativi di conciliazione non venga raggiunto un accordo in merito alla controversia entro e non oltre sessanta giorni dall'attivazione del Comitato oppure nell'ambito della procedura di mediazione, essa sarà deferita, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Bolzano.
6. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Articolo 20

(Rapporti con i viaggiatori)

1. SAD elabora la Carta della qualità del servizio secondo le norme e regolazioni vigenti, con standard e obiettivi allineati a quelli del Contratto e in conformità a intese con il Centro Tutela Consumatori Utenti (d'ora in avanti "CTCU"), di cui all'articolo 2 della legge provinciale n.15 del 20.05.1992. La bozza finale della Carta viene trasmessa alla Provincia entro il 31 gennaio di ogni anno per la verifica di conformità, da effettuarsi entro 30 giorni. Vale il silenzio assenso.
2. Le parti condividono che un sottoinsieme significativo dei dati di monitoraggio, individuato di comune accordo dal Comitato di cui all'articolo 19, possa essere pubblicato con regolarità dalla Provincia, in modo da garantire la dovuta trasparenza nei confronti degli utenti.
3. In attuazione delle norme europee, nazionali e provinciali in difesa dei consumatori e utenti, le parti si impegnano a consultare regolarmente, almeno una volta all'anno, le associazioni dei consumatori invitandole a partecipare ad apposite sedute del Comitato di cui all'articolo 19. Nel corso di queste sedute saranno analizzati i parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato, rilevati dal sistema di monitoraggio, e le osservazioni e proposte dei consumatori finalizzate al miglioramento dell'efficacia e della qualità. È a carico di SAD l'importo per le attività di cui alle lettere b), c) e d) dell'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/07 a favore del CTCU. Tale importo annuo dovrà essere proporzionale all'impegno e alle prestazioni fornite dal CTCU nello stesso periodo e non potrà comunque eccedere lo 0,005% dell'effettivo corrispettivo annuo del Contratto.

4. La Provincia svolge, direttamente o per mezzo di soggetti terzi appositamente incaricati, rilevazioni annuali di customer satisfaction per la verifica del gradimento del servizio e per l'individuazione degli elementi da migliorare. La metodologia di indagine specifica da utilizzare per la determinazione dei premi di cui all'articolo 18, sarà concordata tra le Parti prima dell'avvio della prima indagine e in ogni caso di modifica.
5. Le attività svolte in attuazione dei commi da 1 a 3 del presente articolo hanno copertura finanziaria nell'ambito del corrispettivo del Contratto, senza oneri aggiuntivi per la Provincia, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 2 comma 461 lettera f) della legge n. 244/2007.

Articolo 21

(Risoluzione e cessione del Contratto)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla parte inadempiente un termine per porre rimedio a detto inadempimento. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto.
2. La risoluzione del Contratto è inoltre prevista nei casi di decadenza dall'affidamento previsti dall'articolo 19 della legge provinciale n.15/2015 ed in quelli di revoca per motivi di interesse pubblico elencati all'articolo 18 della stessa legge. È escluso qualsiasi indennizzo.
3. È vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previo consenso scritto della Provincia e verifica in capo a SAD dell'effettivo possesso dei requisiti e dell'idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico-organizzativo ed economico finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
 - a) operazioni di riorganizzazione aziendale;
 - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione della Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige.
4. Il superamento della soglia prevista al comma 6 dell'articolo 17 per due anni consecutivi è considerato indicatore di gravi inadempienze di SAD nel rispetto degli impegni assunti nel Contratto. In questo caso la Provincia potrà chiedere il risarcimento dei danni conseguenti al servizio inadeguato offerto all'utenza e, nei casi di particolare gravità, la risoluzione del Contratto.

Articolo 22

(Oneri contrattuali e clausole fiscali)

1. Tutti gli oneri derivanti dalla stipulazione del Contratto, salvo dove espressamente escluso, sono a carico di SAD.
2. Ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 26 aprile 1986, n. 131 il presente atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.
3. Tutti gli importi previsti nel Contratto sono espressi al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), da applicarsi nei casi e secondo le modalità previste nel DPR 633/1972 e successive modificazioni.

Articolo 23

(Applicazione della normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari)

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L. n.136/2010 e s.m.i. troverà applicazione nei confronti di SAD laddove la stessa non risultasse soggetta agli obblighi di evidenza pubblica per affidamenti di cui alle tipologie contemplate dalla predetta normativa.

Articolo 24

(Codice Etico)

1. La Provincia si impegna a rispettare le norme contenute nel Codice Etico di SAD. Detto codice, seppur non allegato al Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Provincia dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, SAD avrà diritto

di risolvere il Contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Articolo 25

(Obblighi di SAD alla scadenza del Contratto)

1. In vista della scadenza del Contratto e al fine di consentire alla Provincia l'organizzazione della procedura di affidamento con gara oppure la negoziazione di un nuovo affidamento diretto, SAD si impegna a trasmettere, almeno un anno prima della scadenza, su richiesta della Provincia:
 - a) l'elenco dei beni mobili, immobili, del materiale rotabile e degli altri beni strumentali, anche non di proprietà, utilizzati per l'effettuazione del servizio, con l'indicazione del titolo giuridico per il loro uso, delle caratteristiche tecniche e funzionali, del costo e degli eventuali investimenti effettuati con risorse aziendali;
 - b) l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo per l'azienda;
 - c) ulteriori altre informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie per l'organizzazione e lo svolgimento della procedura di affidamento del servizio previste dagli atti di regolazione emanati dalle autorità competenti, con particolare riferimento alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.49 del 17.06.2015 e s.m.i. e da eventuali altre norme.
2. SAD autorizza fin d'ora la pubblicazione delle informazioni di cui al comma 1, in forma aggregata o disaggregata, negli atti di gara, incluso l'avviso di preinformazione, nei tempi ritenuti opportuni dalla Provincia.
3. SAD si impegna a non stipulare con soggetti terzi contratti in scadenza oltre il termine dell'affidamento e della sua eventuale proroga ai sensi dell'articolo 3, comma 2 oppure a prevedere in detti contratti un'idonea clausola risolutiva.

PER LA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO-ALTO ADIGE
Il Presidente della Provincia
dott. Arno Kompatscher

PER SAD TRASPORTO LOCALE S.P.A.
Il Presidente del C.d.A. e Amministratore Delegato
Dott. Mag. Ingomar Gatterer

**ALLEGATI AL CONTRATTO DI SERVIZIO
TRA
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO – ALTO ADIGE
E
SAD TRASPORTO LOCALE S.P.A.
01.09.2017 – 31.12.2024**

Sommario

Allegato 1 – Programmazione annuale del servizio.....	2
1.1. Modello di servizio	2
1.2. Criteri di attribuzione a SAD delle corse previste dai programmi di esercizio annuali.....	7
1.3. Procedura annuale di programmazione dei servizi affidati a SAD	8
Allegato 2 – Programma di Esercizio.....	10
Allegato 3 – Accessibilità al servizio per le persone a mobilità ridotta.....	12
Allegato 4 – Metodo di calcolo del corrispettivo	15
4.1. Riferimenti metodologici e normativi.....	15
4.2. Analisi dei costi di SAD ed attestazioni	16
4.3. Costo standard ed efficientamento	19
4.4. Sviluppo del corrispettivo nel corso del Contratto.....	20
4.5. Attribuzione dei rischi e determinazione dell'utile ragionevole	24
Allegato 5 – Costi cessanti nel caso di interruzioni programmate dai Gestori delle Infrastrutture, di modifiche al servizio per cause di forza maggiore e di scioperi del personale di altre imprese	26
Allegato 6 – Dati economici e parametri gestionali	27
Allegato 7 – Standard minimi di qualità.....	30
7.1. Standard di qualità e penali	30
7.2. Modalità di verifica degli standard	38
Allegato 8 – Sistema incentivante.....	43
8.1. Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori	43
8.2. Premio per l'incremento dei viaggiatori trasportati	46

Allegato 1 – Programmazione annuale del servizio

1.1. Modello di servizio

Il servizio affidato a SAD è una parte del servizio ferroviario di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige (d'ora in avanti "Provincia") ed è caratterizzato da:

- cadenzamento;
- elevata frequenza (30 minuti);
- nodi di interscambio con coincidenze integrate ed adattate;
- integrazione tra i servizi automobilisti e quelli ferroviari regionali (R), regionali veloci (RV) ed a lunga percorrenza, internazionali (EC) e ad alta velocità (FA);
- integrazione dei servizi regionali con quelli confinanti del Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento.

Il modello di servizio provinciale nel corso del periodo di vigenza del presente contratto di servizio (d'ora in avanti "Contratto") si articola in **due periodi**, in relazione all'entrata in esercizio dell'elettrificazione della linea Venosta (Merano – Malles):

1. **dall'entrata in vigore del Contratto all'entrata in esercizio della linea Venosta elettrificata** (indicativamente, dicembre 2020);
2. **dopo l'entrata in esercizio della linea Venosta elettrificata.**

Ulteriori modifiche sostanziali, ad oggi non definite completamente, potranno avvenire nel periodo finale del Contratto qualora siano attivati i previsti potenziamenti dell'infrastruttura ferroviaria che hanno riflesso sull'offerta dei servizi (variante di Riga della linea della Pusteria, nuovo PRG della stazione di Bressanone, ingresso indipendente della linea Bolzano-Merano (Meranese) nella stazione di Bolzano tramite il tunnel del Virgolo, velocizzazione della linea Meranese tra Bolzano Sud e Maia Bassa). Relativamente a queste ulteriori modifiche del servizio, nel seguito saranno riportate informazioni sul modello di servizio successivo all'attivazione della variante di Riga, che è prevista per l'anno 2023.

Il modello di servizio provinciale relativo al **primo periodo**, coordinato con i servizi a media e lunga percorrenza, è rappresentato nel suo complesso nelle Figure da 1.1 a 1.5.

Figura 1.1 – Primo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni da lunedì a venerdì feriali

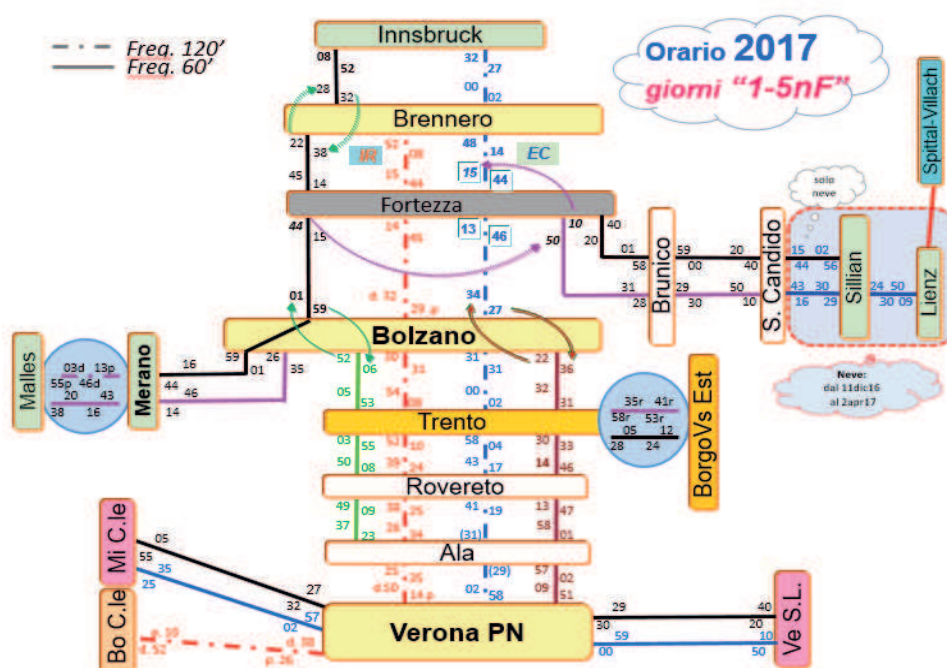


Figura 1.2 – Primo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni di sabato feriali con indicazione dei rinforzi sciistici in Val Pusteria

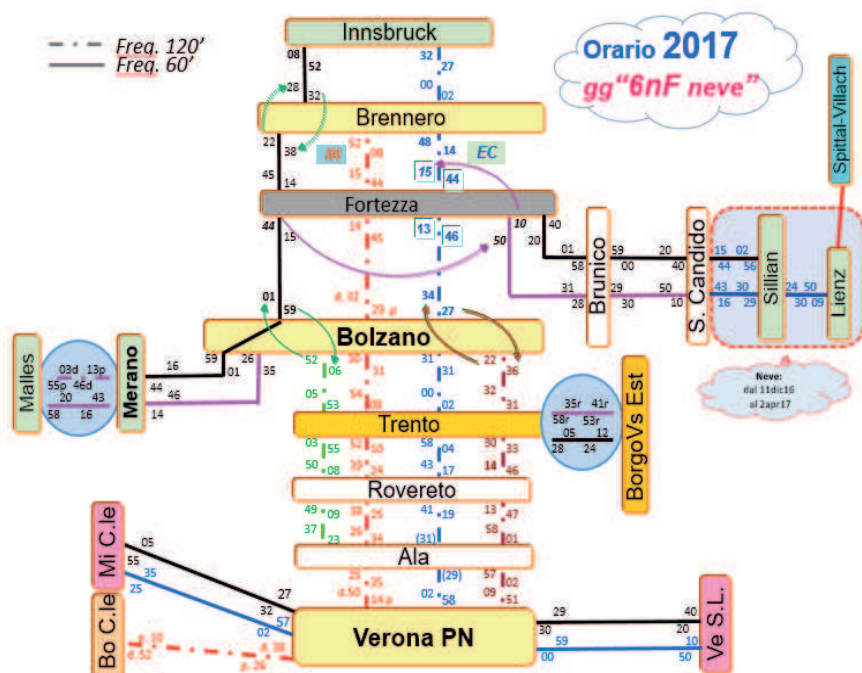


Figura 1.3 – Primo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni festivi con indicazione dei rinforzi sciistici in Val Pusteria

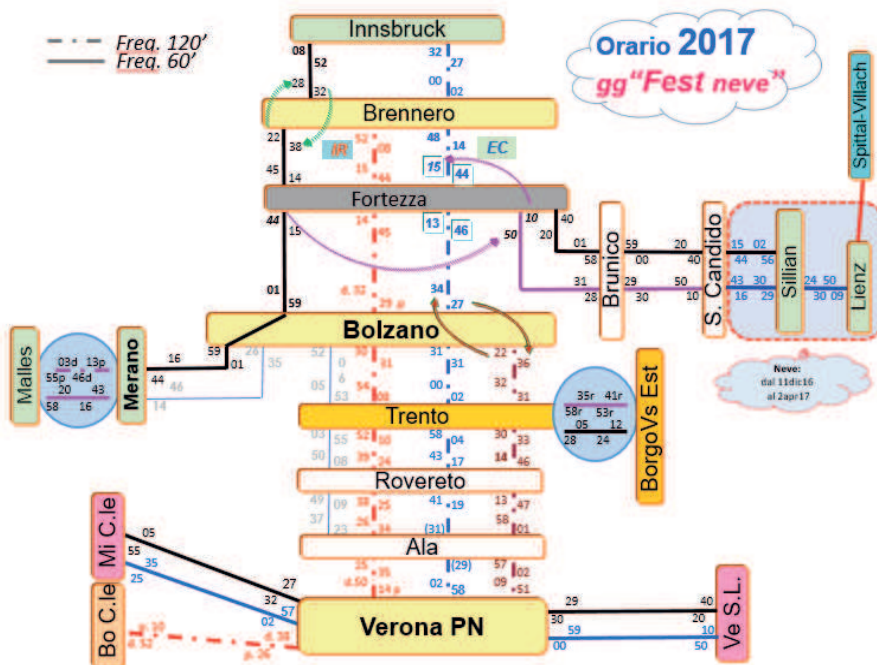


Figura 1.4 – Primo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni di sabato feriali in estate

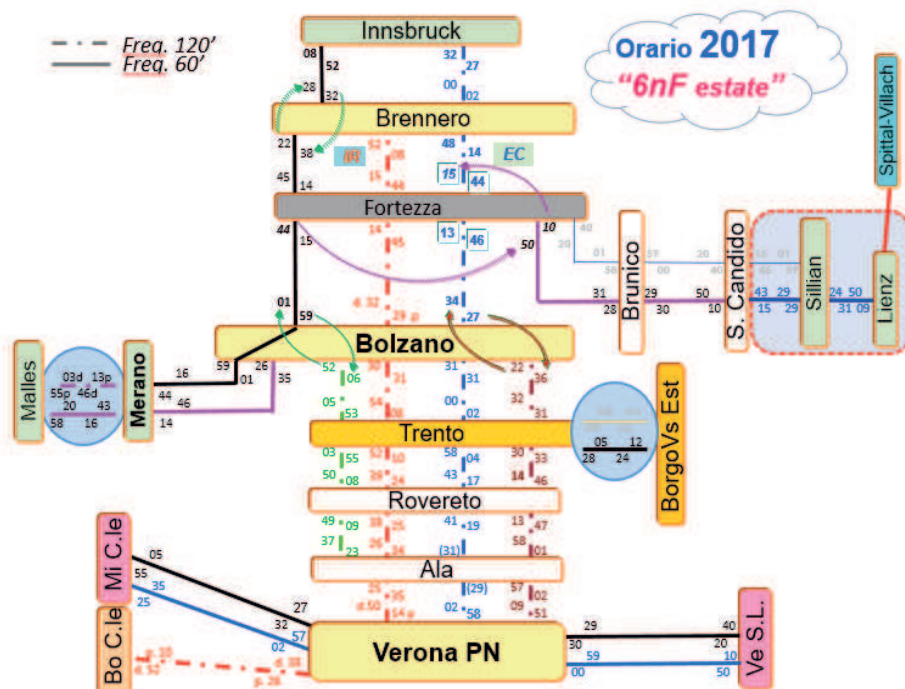
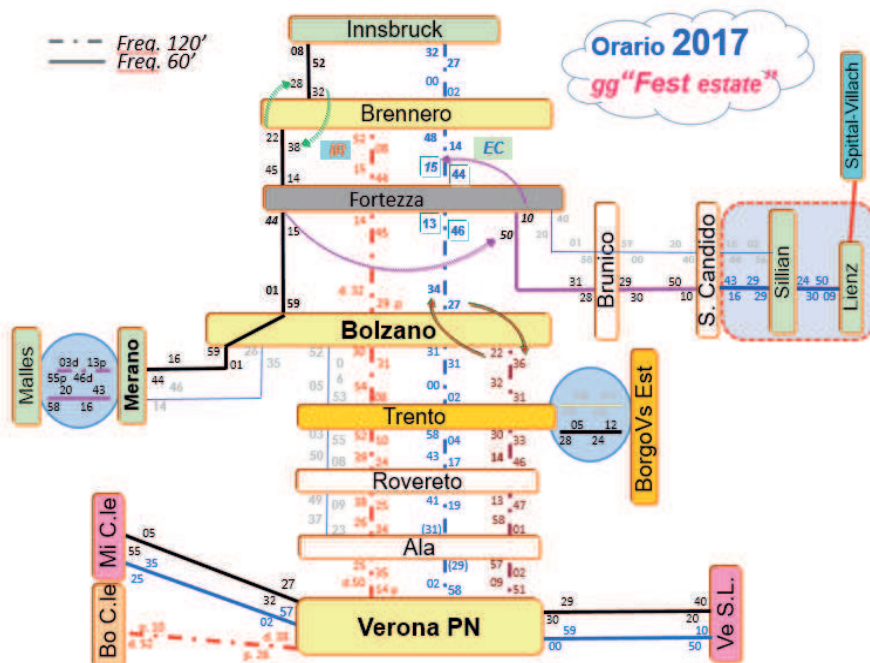


Figura 1.5 – Primo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni festivi in estate



Il modello di servizio provinciale relativo al **secondo periodo** si inserisce nell'evoluzione verso lo scenario a tendere delineato:

1. dall'Accordo Quadro tra la Provincia e RFI per il periodo dal 11 dicembre 2016 fino al 14 dicembre 2025, e sue eventuali modifiche ed aggiornamenti successivi alla stipula;
2. dalla revisione dell'offerta sulla linea Venosta conseguente alla realizzazione del progetto di elettrificazione, in conformità a quanto deciso dalla Giunta Provinciale nella seduta del 4.10.2016 (scenario Ele3bPAB).

In particolare, l'**elettrificazione della linea Venosta** comporterà questi importanti cambiamenti:

- abolizione, per tutte le corse, del cambio treno a Merano per i viaggiatori della Val Venosta diretti oltre Merano;
- eliminazione della trazione diesel;
- cadenzamento a 30' anche in Venosta con un aumento di offerta di circa 170.000 treni*km/anno ed un raddoppio dei posti offerti per la maggiore capacità di ogni singolo convoglio (elettrotreni a 6 casse al posto di treni diesel GTW a 2 o 4 casse).

Il modello di servizio provinciale relativo al secondo periodo avrà perciò le seguenti **caratteristiche**:

1. linee Venosta, Meranese e Brennero:
 - prolungamento a Malles degli attuali treni della linea Meranese, così articolato:
 - 1 Malles – Brennero ogni 60',
 - 1 Malles – Bolzano ogni 60',
 offrendo nel complesso la frequenza di 30' tra Malles e Bolzano;
 - nessuna modifica ai restanti servizi;
2. linea Pusteria: nessuna modifica;
3. linea Bassa Atesina: nessuna modifica;
4. collegamenti internazionali:
 - conferma degli attuali treni per/da Lienz sulla linea Pusteria;
 - prolungamento per/da Innsbruck dei servizi cadenzati ogni 60' Malles – Bolzano – Brennero nel quadro degli accordi con il Land Tirolo per i servizi nell'Euregio.

Nelle due figure successive la rappresentazione schematica del modello di servizio del secondo periodo, relativamente ai giorni lunedì-venerdì feriali, prima e dopo il potenziamento dei servizi internazionali.

Figura 1.6 – Secondo periodo: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni da lunedì a venerdì feriali (scenario Ele3bPAB)

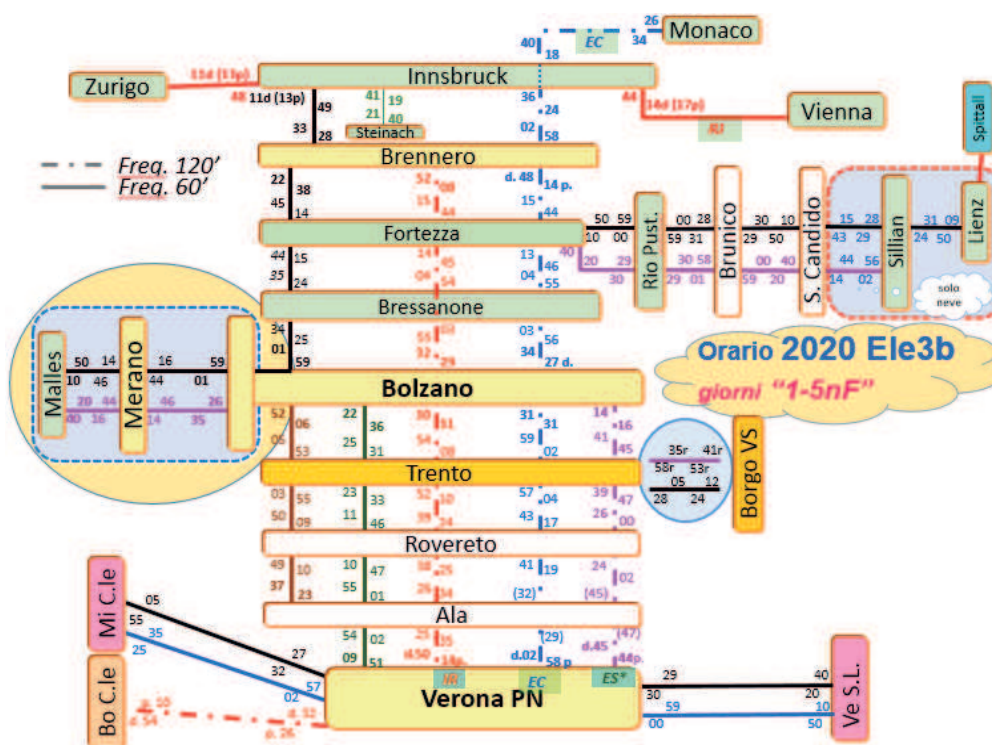


Figura 1.7 – Secondo periodo con potenziamento dei servizi internazionali: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni da lunedì a venerdì feriali (scenario Ele3bPAB con proseguimenti fino ad Innsbruck)

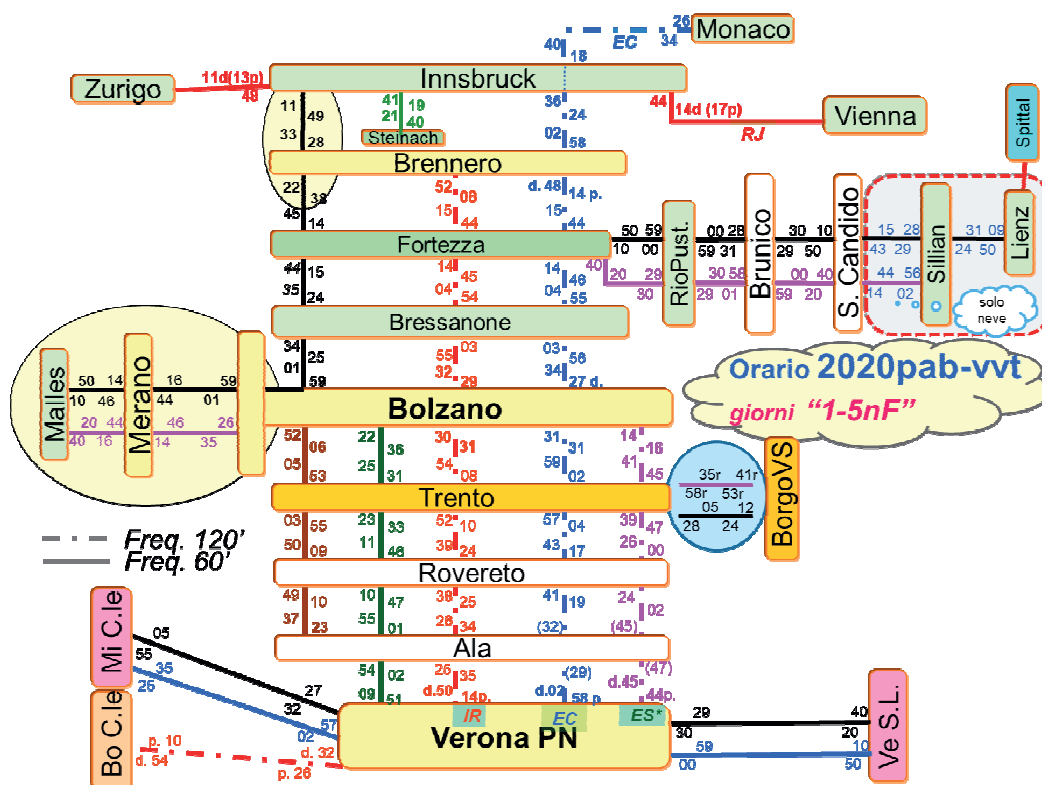
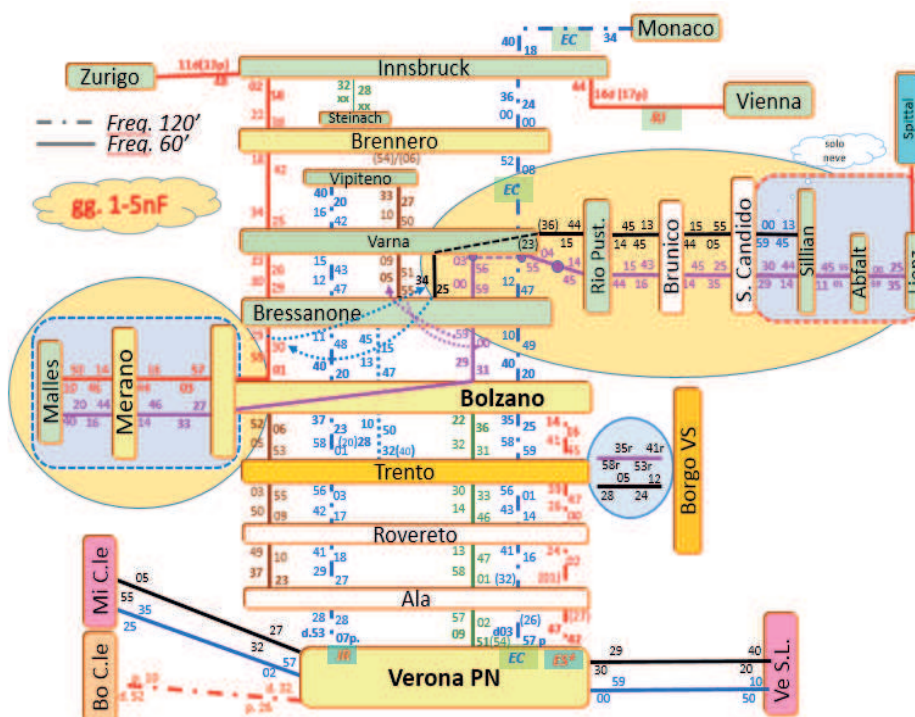


Figura 1.8 – Variante di Riga e stazione di Bressanone: quadro schematico delle relazioni in cui si inseriscono i servizi oggetto del Contratto: giorni da lunedì a venerdì feriali (scenario 2023 Variante di Riga)



Come mostrato nella figura 1.8, ulteriori potenziamenti e miglioramenti faranno seguito all'attivazione della **variante di Riga** ed alla realizzazione del nodo di interscambio tra le linee Brennero e Pusteria nella stazione di Bressanone. Il progetto di dettaglio del servizio è in corso di definizione. L'attivazione di questi interventi infrastrutturali è prevista nel 2023, cioè un anno prima

del termine di vigenza del Contratto. Con sufficiente anticipo rispetto alla data effettiva di attivazione delle infrastrutture le Parti concorderanno le modifiche al Programma di Esercizio del Contratto riguardanti le corse assegnate a SAD.

Le due **caratteristiche principali** del modello di servizio successivo all'attivazione della variante di Riga sono lo spostamento da Fortezza a Bressanone dell'interscambio tra le linee Brennero e Pusteria ed il prolungamento a Bolzano della relazione cadenzata oraria Lienz – San Candido – Bressanone, allacciata eventualmente a quella da Bolzano a Malles, così da poter offrire ogni ora un servizio diretto Lienz – San Candido – Malles e, tra Bolzano e Bressanone, un treno ogni 30 minuti cadenzato.

È anche allo studio un servizio orario tra Bressanone e Vipiteno, in coincidenza con il collegamento Malles – Lienz, per offrire la frequenza di 30 minuti anche nella parte alta della linea del Brennero. Saranno possibili servizi di rinforzo tra Bressanone, Bolzano e Trento.

1.2. Criteri di attribuzione a SAD delle corse previste dai programmi di esercizio annuali

Spetta alla Provincia, per ogni programma di esercizio annuale, l'individuazione delle corse la cui produzione è affidata a SAD.

La Provincia si impegna a tenere conto, nelle proprie scelte, del criterio generale di favorire un impiego razionale ed efficiente delle risorse produttive di SAD (articolo 2, comma 2 del Contratto) e dei seguenti **criteri di dettaglio**:

1. Primo periodo del Contratto:

data la sostanziale continuità del servizio offerto con quello dell'orario vigente (da dicembre 2016 a dicembre 2017), la Provincia confermerà, per quanto possibile, per tutto il primo periodo l'attuale assegnazione delle corse a SAD.

2. Secondo periodo del Contratto:

dato il prolungamento, rispettivamente, a Bolzano e a Brennero delle corse cadenzate orarie programmate sulla linea Venosta, la Provincia assegnerà a SAD parte delle corse delle relazioni Malles – Bolzano, Malles – Brennero (– Innsbruck) e Fortezza – San Candido (– Lienz), in funzione di una programmazione dei turni del materiale rotabile in grado di totalizzare una percorrenza ottimizzata di tutti i mezzi utilizzati per il servizio provinciale. L'assegnazione delle corse terrà conto naturalmente del corretto abbinamento tra i sistemi di segnalamento e di alimentazione delle linee e le caratteristiche tecniche dei rotabili (mezzi tricolore e bicorrente, attrezzaggio con sistema di segnalamento ERTMS livello 3).

Operativamente, in una prima fase saranno costruite righe di turno ottimizzate per tutte le corse in orario e coerenti con le caratteristiche tecniche delle linee e dei rotabili; successivamente le righe di turno saranno assegnate alle imprese ferroviarie nel rispetto dei vincoli dati dal numero di rotabili disponibili e tecnicamente adatti e dalle regole contenute nei contratti di servizio.

Nella Tabella 1.1 sono riportate, come riferimento, le percentuali indicative di servizio di cui la Provincia prevede l'assegnazione a SAD nel secondo periodo del Contratto.

Per quanto possibile si cercherà di mantenere una costanza di assegnazione delle corse durante tutto il secondo periodo del Contratto, fatta eccezione per le modifiche conseguenti all'attivazione di nuove infrastrutture o di infrastrutture potenziate, ferma restando l'esigenza di dare attuazione agli accordi con il Land Tirol sullo sviluppo dei servizi transfrontalieri attraverso il Brennero. Eventuali aumenti o diminuzioni dei km complessivi dell'offerta provinciale saranno assegnati a Trenitalia e a SAD in linea di principio in ugual misura, compatibilmente con il materiale rotabile disponibile e tecnicamente adatto per i due gestori, ed in funzione dei turni assegnati con il criterio di ottimizzazione degli stessi.

Tabella 1.1 – Percentuali indicative per l’assegnazione delle corse a SAD nel secondo periodo

LINEA	PERCENTUALE DI ASSEGNAZIONE
Venosta-Bolzano: Bolzano – Merano – Malles	60%
Brennero: Bolzano – Brennero – (Innsbruck)	48%
Pusteria: Fortezza – San Candido – Lienz	65%
Bassa Atesina: Bolzano – Trento	0%

Il tutto comunque per un valore di riferimento della produzione affidata a SAD, espressa in treni*km di percorrenza, non inferiore a 2.675.500 in relazione al modello d’esercizio approvato dalla Giunta provinciale il 04.10.2016.

1.3. Procedura annuale di programmazione dei servizi affidati a SAD

La progettazione di dettaglio delle corse affidate a SAD seguirà la procedura ed i tempi descritti qui di seguito con riferimento ad ogni orario che entra in vigore nel secondo fine settimana di dicembre.

Tabella 1.2 – Procedura per la formazione dell’orario annuale

SCADENZA	ATTIVITÀ
Gennaio	La Provincia fornisce a SAD le specifiche per la presentazione delle richieste di tracce ai Gestori delle Infrastrutture (GI), RFI e STA, per l’orario che entra in vigore nel successivo mese di dicembre. La scelta delle corse affidate a SAD tiene conto dell’esigenza di un impiego razionale ed efficiente delle risorse produttive aziendali e, per quanto possibile, dell’assegnazione effettuata nel periodo di orario precedente.
Febbraio-Marzo	SAD e la Provincia concordano eventuali modifiche alle tracce da richiedere ai GI.
Prima decade di Aprile	SAD presenta ai GI le richieste di tracce e ne trasmette copia alla Provincia, prima della presentazione, per la validazione.
Prima settimana di Luglio	SAD trasmette alla Provincia i progetti orario elaborati dai GI, le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce e proposte alternative. La Provincia e SAD concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell’eventuale procedura di coordinamento attivata dai GI.
Fine Luglio	La Provincia invia a SAD un parere vincolante per l’accettazione dei progetti orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che SAD invierà ai GI entro la prima settimana di agosto.
Fine Agosto	SAD trasmette alla Provincia il progetto orario definitivo internazionale fornito da RFI.
Prima settimana di Ottobre	SAD trasmette alla Provincia i dati necessari per la pubblicazione del libretto d’orario della Provincia.
Prima decade di Novembre	SAD trasmette alla Provincia il progetto orario definitivo nazionale approvato dai GI.

Le scadenze sopra riportate, riferite al PIR 2016-17 di RFI, saranno aggiornate nel caso di approvazione di modifiche al PIR.

Un’analoga procedura sarà svolta per l’eventuale aggiornamento di giugno dell’orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla Provincia, sia in quello di variazioni chieste dai GI, con le seguenti scadenze:

Tabella 1.3 – Procedura per l’adeguamento intermedio dell’orario (in genere giugno)

SCADENZA	ATTIVITÀ
4 mesi prima	La Provincia invia a SAD le specifiche per la richiesta di tracce.
2 mesi prima	SAD trasmette alla Provincia i progetti orario elaborati dai GI, prima della presentazione, per la validazione.
1 mese prima	La Provincia invia a SAD un parere vincolante per l’accettazione dei progetti orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie.

Le procedure di cui alle tabelle 1.2 e 1.3 valgono nell’ambito del presente Contratto anche per la **linea Venosta gestita da STA**. Eventuali discordanze saranno comunicate a SAD di volta in volta in tempo utile da STA o dalla Provincia.

Allegato 2 – Programma di Esercizio

La tabella del Programma di Esercizio fa riferimento, per ragioni amministrative, ad un anno solare e contiene l'elenco delle corse ferroviarie dell'orario entrato in vigore a dicembre dell'anno antecedente a quello di riferimento, proiettando il numero di giorni di effettuazione al 31 dicembre.

Tabella 2.1 – Contenuto del Programma di Esercizio

N.	NOME DEL CAMPO	FORMATO	ISTRUZIONI
1	Numero treno	Numero	Numerazione data dai GI; se il treno ha più numeri, riportarli tutti.
2	Relazione	Testo	Origine-Destinazione del treno.
3	Origine_treno	Testo	Stazione di origine del treno.
4	Ora_P_O_treno	Ora	Orario di partenza dalla stazione di origine.
5	Destinazione_treno	Testo	Stazione di destinazione del treno.
6	Ora_A_D_treno	Ora	Orario di arrivo alla stazione di destinazione.
7	Origine_PAB	Testo	Prima stazione di competenza PAB del treno.
8	Ora_P_O_PAB	Ora	Orario di partenza dalla prima stazione PAB.
9	Destinazione_PAB	Testo	Ultima stazione di competenza PAB del treno.
10	Ora_A_D_PAB	Ora	Orario di arrivo all'ultima stazione PAB.
11	Km_treno	Numero	Percorrenza totale del treno.
12	Km_PAB	Numero	Percorrenza di competenza PAB.
13	Minuti_treno	Numero	Tempo di percorrenza totale in minuti.
14	Minuti_PAB	Numero	Tempo di percorrenza della tratta di competenza PAB.
15	Periodicità	Testo	Giorni e periodi di effettuazione, utilizzando una codifica standardizzata.
16	Giorni	Numero	Numero di giorni di effettuazione nell'anno solare di riferimento.
17	Treni*km_PAB	Numero	Prodotto dei Km_PAB per i giorni di effettuazione.
18	Tipo di materiale rotabile	Testo	Il tipo di materiale rotabile assegnato alla corsa, secondo la classificazione della tabella 2.2, precisando eventuale uso in doppia composizione: 1. tipo di materiale rotabile; 2. numero di composizioni (se ETR o ATR); 3. numero di vetture (se materiale ordinario); 4. trazione: elettrica (E) o diesel (D).
19	Piano Ribassato	Sì/No	Se sì = materiale rotabile a piano ribassato attrezzato per l'accesso ed il viaggio dei disabili.
20	Elevata frequentazione	Sì/No	Se sì = corsa che per l'elevata frequentazione è soggetta ad un requisito più severo di mantenimento della composizione programmata
21	Sciopero	Sì/No	Se sì = corsa garantita in caso di sciopero.
22	Autosostituzione	Sì/No	Se sì = corsa da sostituire senz'altro con bus in caso di soppressione, a norma dell'articolo 13 comma 2.

Tabella 2.2 – Elenco delle tipologie e composizioni di materiale rotabile

N	TIPO MATERIALE ROTABILE	COMPOSIZIONE	TRAZIONE	N. POSTI A SEDERE	CLASSE DI CAPACITÀ
1	Elettrotreno FLIRT bicorrente	ETR 170 a 6 casse	Elettrica	277 ¹	Media
2	Elettrotreno FLIRT tricorrente	ETR 170 a 6 casse	Elettrica	277 ²	Media
3	Elettrotreno di nuova acquisizione tricorrente	n.d.	Elettrica	250-300	Media
4	Materiale ordinario monopiano bicorrente	Locomotiva E190 + 3 vetture Öbb	Elettrica	198 ³	Media
5	Treno automotore GTW 2/6 diesel in doppia	2 ATR 100 a 2 casse accoppiati	Diesel	208	Piccola
6	Treno automotore GTW 2/6 diesel in singola	1 ATR 100 a 2 casse	Diesel	104	Molto Piccola

Termini di consegna e formato:

- invio alla Provincia ogni anno entro il 31 dicembre ed entro 30 giorni da ogni variazione;
- nel caso di variazioni all'orario dovranno essere riportati nella tabella aggiornata:
 - la traccia precedente la modifica con il numero di giorni in cui è stata effettuata;
 - la nuova traccia con i nuovi dati ed il numero di giorni di effettuazione;
- formato MS Excel[®] o compatibile.

¹ Nel dettaglio: 258 posti a sedere fissi + 19 ribaltabili.

² Nel dettaglio: 258 posti a sedere fissi + 19 ribaltabili.

³ Considerando in composizione 3 vetture a scompartimenti.

Allegato 3 – Accessibilità al servizio per le persone a mobilità ridotta

L'accessibilità al servizio ferroviario per le persone a mobilità ridotta avviene mediante:

1. impianti di stazione e di fermata privi di barriere o attrezzati con rampe e/o ascensori e marciapiedi all'altezza del pavimento del materiale rotabile a piano ribassato;
 2. materiale rotabile a piano ribassato e con porte e ambienti interni adeguati all'uso di carrozzine e, per le forniture bandite dopo il 2008, a norma STI PRM (2008/164/CE), e pedane per il superamento dello spazio vuoto tra treno e banchina;
- oppure, per gli impianti ed i rotabili non conformi ai punti 1) e 2):
3. servizi di assistenza in stazione per l'accompagnamento dei viaggiatori ai binari e per l'imbarco e lo sbarco, utilizzabili a richiesta e, dove specificato, su prenotazione;
 4. elevatori per il sollevamento delle carrozzine dal livello del marciapiede di stazione a quello del pavimento del treno, disponibili in stazione. La manovra degli elevatori deve essere effettuata da personale appositamente incaricato da SAD o dai GI.

Nelle tabelle che seguono sono elencati, rispettivamente, le stazioni e fermate attrezzate come al precedente punto 1) (tabella 3.1) e le stazioni in cui è disponibile il servizio di assistenza (tabella 3.2). Nel primo caso è possibile l'accesso delle persone a ridotta mobilità ai treni solo per le corse effettuate con materiale rotabile conforme al precedente punto 2). Queste corse sono indicate nel Programma di Esercizio. L'attrezzaggio infrastrutturale ed alcuni servizi sono garantiti dai GI.

Il presente allegato rappresenta la situazione in essere alla data di sottoscrizione del Contratto. La Provincia, SAD, STA e RFI sono impegnate nel continuo miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio ferroviario con l'acquisto di nuovo materiale rotabile a piano ribassato e con l'upgrade delle stazioni e fermate: questo Allegato è pertanto soggetto ad aggiornamento durante il periodo di vigenza del Contratto. Le Parti aggiornano le tabelle entro 30 giorni da ogni variazione.

Tabella 3.1 – Impianti di stazione e di fermata, serviti da SAD, privi di barriere o attrezzati

LINEA	DENOMINAZIONE	SOTTOPASSO (Sì/No)	BANCHINE ALTE (Sì/No)	ASCENSORI (Sì/No)	NOTE
Brennero	Ponte Gardena Waidbruck	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Chiusa Klausen	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Campo di Trens Freienfeld	Sì	1° sì 2° no	Sì (non attivati)	Da dare in gestione al Comune
	Colle Isarco Gossensass	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
Meranese	Bolzano Sud Bozen Süd	In viadotto	Sì	Sì	Proprietà PAB Gestita da STA
	Casanova Kaiserau	In viadotto	Sì	Sì	In carico a PAB Gestita da STA
	Ponte d'Adige Sigmundskron	No	Sì	No	Attraversam. a raso In carico a PAB Gestita da STA
	Settequerce Siebeneich	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
	Terlano Andriano Terlan Andrian	No	In parte	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
	Vilpiano Nalles Vilpiano Nals	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
	Gargazzone Gargazon	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune

LINEA	DENOMINAZIONE	SOTTOPASSO (Sì/No)	BANCHINE ALTE (Sì/No)	ASCENSORI (Sì/No)	NOTE
	Lana Postal Burgstall	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
	Maia Bassa Untermais	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
Pusteria	Rio di Pusteria Mühlbach	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Vandoies Vintl	No	Sì	No	Attraversam. a raso Gestita dal Comune
	Casteldarne Ehrenburg	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	S. Lorenzo S. Lorenzen	No	Sì	No	Gestita dal Comune
	Brunico Bruneck	Sì	Sì	Sì	
	Brunico Nord Bruneck Nord	In viadotto	Sì	Sì	In carico a PAB Gestita da STA
	Perca Percha	Sovrappasso	Sì	Sì	Gestita da STA e dal Comune
	Valdaora Anterselva Olang Antholz	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Monguelfo Val Casies Welsberg Gsies	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Villabassa Braies Niederdorf Prags	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Dobbiaco Toblach	Sì	Sì	Sì	Gestita dal Comune
	Versciaco Vierschach	In viadotto	Sì	Sì	In carico a PAB Gestita da STA
Venosta	Lagundo Algund	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Marlengo Marling	No	Sì	No	Attraversam. a raso Proprietà PAB
	Tel Töll	No	Sì	No	Attraversam. a raso Proprietà PAB
	Rablà Rabland	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Plaus	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Naturno Naturns	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Stava Staben	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Ciardes Tschars	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Castelbello Kastelbell	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Laces Latsch	Sì	Sì	No	Proprietà PAB
	Coldrano Goldrain – Martellital	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Silandro Schlanders	Sì	Sì	Sì	Proprietà PAB
	Lasa Laas	No	Sì	No	Attraversam. a raso Proprietà PAB
	Oris Eys	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Spondigna Spondinig	No	Sì	No	Attraversam. a raso Proprietà PAB

LINEA	DENOMINAZIONE	SOTTOPASSO (Sì/No)	BANCHINE ALTE (Sì/No)	ASCENSORI (Sì/No)	NOTE
	Sluderno Schluderns	No	Sì	No	Proprietà PAB
	Malles Mals	No	Sì	No	Proprietà PAB

Tabella 3.2 – Stazioni con servizio di assistenza gestito da RFI

DENOMINAZIONE	SALA BLU DI RIFERIMENTO
Bolzano Bozen	Verona
Bressanone Brixen	Verona
Brunico Bruneck	Verona
Fortezza Franzensfeste	Verona
Merano Meran	Verona

Il servizio viene erogato attraverso le Sale Blu, cui ci si deve rivolgere per prenotare l'assistenza. Per le modalità di erogazione del servizio e di prenotazione si rinvia all'apposita sezione del sito internet di RFI raggiungibile al seguente percorso:

<http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Accessibilità-stazioni/Servizi-di-assistenza-e-Sale-Blu-RFI>

Allegato 4 – Metodo di calcolo del corrispettivo

4.1. Riferimenti metodologici e normativi

Con il presente contratto, in conformità con quanto stabilito dalla nuova legge provinciale n.15/2015, viene superato il precedente regime di affidamento a SAD mediante concessione di parte dei servizi di ferroviari di competenza della Provincia di Bolzano.

L'affidamento dei servizi oggetto del Contratto avviene in forma diretta ai sensi dell'articolo 5, comma 6, del regolamento CE n.1370/2007 che rimette alle autorità competenti la facoltà di scegliere tra aggiudicare direttamente o con gara d'appalto i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, previa effettuazione della pubblicità prevista dal comma 2 dell'articolo 7 dello stesso regolamento. La pubblicazione dell'avviso di preinformazione di affidamento diretto a SAD è avvenuta il 20 gennaio 2016 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie S n.13 con il numero 17835.

L'affidamento diretto a SAD è stato deciso dalla Giunta provinciale con la deliberazione n.793 del 12.07.2016 che ha stabilito i contenuti principali del contratto di servizio ed i criteri per la definizione del corrispettivo.

A seguito della pubblicazione dei sopra citati atti è pervenuta una richiesta di chiarimenti da parte di LIBUS, Consorzio dei concessionari di linea della Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige, datata 16.08.2016, cui la Provincia ha dato prontamente riscontro. Non sono pervenute manifestazioni di interesse da altre imprese, né proposte od offerte da LIBUS o da altre parti interessate.

Trattandosi di affidamento diretto ad una specificata azienda, per la quantificazione della compensazione finanziaria, cioè del corrispettivo del contratto di servizio, si applicano le norme previste dal regolamento CE n.1370/2007 al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 6 e nel suo allegato. Esse sono state ulteriormente dettagliate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") con l'Allegato A alla delibera n.49/2015, in particolare alle Misure n.13 "Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti" e n.14 "Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive" e nel Prospetto n.4 "Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento in house o diretto". Inoltre ART, nel documento "Indicazioni sull'applicazione della delibera n. 49/2015", rivolto a tutte le Regioni e Province Autonome e pervenuto alla Provincia Autonoma di Bolzano in data 2.11.2016, ha fornito ulteriori indirizzi e chiarimenti riguardanti specificamente i casi di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale.

In sintesi, il metodo di legge per la determinazione del corrispettivo prevede un'analisi dei conti dell'impresa con cui l'Ente negozia l'affidamento diretto per individuare le voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio stabiliti dal Contratto ed escludere quelle non pertinenti. Riguardo ai costi comuni devono essere individuati i driver per la loro attribuzione ai servizi oggetto del Contratto ed alle altre attività aziendali. Infine, ai costi deve essere aggiunto un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'impresa affidataria a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica. A questo scopo la citata delibera ART n.49/2015 invita le Parti contrattuali alla compilazione del Prospetto n.3 "Tipologie di rischio", in cui devono essere esplicitate le ipotesi di suddivisione dei rischi tra l'impresa affidataria e l'Ente affidante.

Per evitare che, nei casi di affidamento diretto, il corrispettivo riproduca i costi dell'azienda affidataria, ART, nella stessa delibera n.49/2015, richiede il progressivo miglioramento delle performance aziendali sia come aumento della qualità, sia come efficientamento ottenuto mediante riduzione dei costi e/o aumento della produttività. Il sopra citato documento esplicativo di ART del 2.11.2016 ha inoltre chiarito, a pagina 3, che "la valutazione dell'efficienza dei costi può essere condotta ricorrendo a una stima o simulazione dei costi sulla base di parametri o standard produttivi e tecnologici che derivano dalla conoscenza dei processi di produzione industriale. Ad esempio, la stima dei costi del personale può essere ottenuta supponendo livelli standard di produttività che tengano conto dei CCNL e dei contratti integrativi applicabili, dai quali calcolare il numero di addetti standard da moltiplicare per il parametro standard di costo unitario."

Coerentemente con il quadro normativo qui sintetizzato, la deliberazione della Giunta Provinciale n.793 del 12.07.2016 ha deciso, tra l'altro:

- la determinazione del corrispettivo che la Provincia pagherà annualmente a SAD, valido per l'intero periodo di durata del Contratto, sulla base di un modello di costo standard, che tiene conto dei nuovi scenari di servizio con l'elettificazione della linea Merano-Malles, e nel rispetto dei limiti stabiliti dalla norma europea;
- l'applicazione di meccanismi incentivanti il miglioramento della qualità e dell'efficienza, prevedendo un premio sull'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e la compartecipazione ai maggiori introiti conseguenti all'aumento dei viaggiatori trasportati.

Nel presente Allegato le Parti danno conto in forma sintetica degli approfondimenti svolti, consistenti nell'analisi dei costi di SAD e nell'applicazione di un modello di costo standard, per la determinazione del corrispettivo contrattuale riportato all'articolo 8 del Contratto, con riferimento ai due periodi, descritti nell'Allegato 1, in cui è articolato il modello di servizio.

4.2. Analisi dei costi di SAD ed attestazioni

La prima fase del processo di determinazione del corrispettivo contrattuale è consistita nell'analisi dei dati di bilancio di SAD degli ultimi esercizi. Infatti, nel primo periodo contrattuale il servizio svolto da SAD coinciderà con quello svolto attualmente.

Ai fini dell'analisi, il conto economico è stato riclassificato ripartendo in primo luogo i costi in tre macro categorie:

1. gestione,
2. infrastruttura (costi esogeni in applicazione della normativa sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie),
3. capitale (costi di ammortamento e di locazione del materiale rotabile e degli altri asset).

Successivamente, i costi di gestione sono stati articolati per processo (esercizio, manutenzione, struttura, altri costi) e per natura (personale, acquisto di beni, acquisto di servizi, godimento di beni di terzi).

Infine, tutti i costi sono stati ripartiti tra le due diverse infrastrutture su cui SAD opera: linea Venosta, a trazione diesel, in concessione a STA e linee elettrificate, in concessione a RFI.

I costi per la manutenzione di secondo livello del materiale rotabile (revisioni cicliche) sostenuti da SAD non sono riportati nel conto economico riclassificato perché sono compensati a parte, stante la proprietà pubblica dei treni e l'incostanza dei costi nel tempo, per cui non è possibile capitalizzarli.

Ugualmente a parte avviene la compensazione dei costi per il servizio sussidiario di trasporto bici in val Venosta, necessario per la limitata capacità di trasporto degli attuali treni.

Dal momento che sia la precedente concessione, sia il nuovo contratto di servizio sono di tipo gross cost (attribuzione degli introiti tariffari all'Ente affidante), non sono stati analizzati i ricavi.

È stata infine verificata la pertinenza dei costi ai servizi oggetto del Contratto acquisendo da SAD i criteri di attribuzione dei costi al conto economico della Divisione ferroviaria e, nel caso di imputazione indiretta, sono stati esplicitati i driver utilizzati. Per i costi imputati direttamente, le Parti hanno analizzato per singolo conto i raggruppamenti denominati Altri costi.

Sono stati inoltre individuati ed esclusi dai costi compensati dal Contratto quelli riguardanti la messa a disposizione di SAD da parte dell'impresa ferroviaria austriaca Oebb di materiale rotabile utilizzato sulle tratte Brennero – Innsbruck e San Candido – Sillian / Lienz.

Il metodo di riclassificazione del conto economico ed i criteri e driver di attribuzione dei costi sono mostrati nella tabella 4.1.

Tabella 4.1 – Riclassifica del conto economico di SAD e criteri di imputazione

ANNO 2015		CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO						
TRENI*KM		1.074.290		1.489.709		2.563.999		
VOCE	Linea Venosta		Linee RFI		Totale		Criterio di imputazione diretto o indicare il driver	% su totale costo imputato in via indiretta
	€	€/km	€	€/km	€	€/km		
INFRASTRUTTURA								
Pedaggio (PMdA)							diretto	100,00%
Accesso stazione Merano							diretto	100,00%
Energia elettrica di trazione							diretto	100,00%
Totale costi di accesso								
GESTIONE								
ESERCIZIO								
Personale di condotta							diretto	100,00%
Personale di scorta							diretto	100,00%
Altro personale: sala operativa, formatori							diretto	100,00%
Combustibile trazione termica							diretto	100,00%
Pulizia materiale rotabile							diretto	100,00%
Bilinguismo							diretto	100,00%
Assicurazioni							diretto	100,00%
Altri costi di esercizio							diretto	100,00%
totale								
MANUTENZIONE								
Personale di manutenzione							diretto	100,00%
Materiali di manutenzione							diretto	100,00%
Servizi di terzi contratto Stadler							diretto	100,00%
Locazione immobili dei GI								
Altri costi di manutenzione							diretto	100,00%
STRUTTURA								
Personale							diretto	100,00%
Altri costi							proporzionale ai costi x € 1.329.296	30,00%
							diretto x €314.385	100,00%
totale								
ALTRI COSTI								
Commerciale								
Saldo della gestione finanziaria							proporzionale alla differenza costi ricavi	30,00%
IRAP sul personale							proporzionale ai costi del personale	27,00%
Accantonamenti e svalutazioni								
Altro								
totale								
Totale costi di gestione								
CAPITALE								
Ammortamenti Rotabili								
Ammortamenti Impianti							diretto	100,00%
Noleggio rotabili							diretto	100,00%
Rendimento capitale investito oppure Utile ragionevole								
Totale capitale								
Totale costi in contratto								
Manutenzione di secondo livello							diretto	100,00%
Servizio biciclette su strada							diretto	100,00%
Totale costi a rimborso								
Totale generale								

Note:

- I driver di attribuzione dei costi si riferiscono ai dati del conto economico 2015.
- Il dettaglio degli importi non è mostrato in tabella per motivi di riservatezza.

Il costo chilometrico totale di gestione dell'anno 2015 ammonta a 7,22 €/km, quelli per capitale e per l'infrastruttura, che riflettono invece le condizioni specifiche di quell'anno, rispettivamente 0,44 €/km e 1,27 €/km.

Nelle successive tabelle, sempre riferite al 2015, sono riportati la consistenza ed il costo del personale, i dati sugli ammortamenti ed i dati patrimoniali di SAD.

Tabella 4.2 – Dati sul personale

Categoria	Numero di addetti	Costo anno 2015 (incluso accantonamento TFR)
Condotta	59,47	
Scorta	43,61	
Gestione equipaggi		
Sala operativa / formatori	16,76	
Altro personale di produzione e circolazione (tirocinanti)	2,50	
Manutenzione	13,58	
Pulizia		
Manovra		
Commerciale		
Staff (Amministrazione)	6,00	
Totale	141,92	6.547.771,00 €
Oneri norme su bilinguismo		328.090,00 €
TOTALE GENERALE	141,92	6.875.861,00 €

Nota:

- Il dettaglio degli importi non è mostrato in tabella per motivi di riservatezza.

Tabella 4.3 - Ammortamenti

Descrizione dell'asset	Costo di acquisto	Costi di manutenzione capitalizzati	Totale E + F	Fondo ammortamento al 31/12/2015	Valore residuo G - H	% ammortamento costo di acquisto	% ammortamento manutenzione
Software Ferrovia Merano Malles	€ 2.560.890,00		€ 2.560.890,00	€ 2.560.890,00		30,00%	
Lav.su beni di terzi Staz.Merano	€ 233.000,57		€ 233.000,57	€ 163.100,41	€ 69.900,16	10,00%	
Attrezz.tecniche ferr.Me Malles	€ 988.208,67		€ 988.208,67	€ 945.408,90	€ 42.799,77	12,00%	
Attrezz.tecniche Val Pusteria	€ 580.301,44		€ 580.301,44	€ 452.635,12	€ 127.666,32	12,00%	
Computer di bordo ferr.Me-Malles	€ 72.374,00		€ 72.374,00	€ 72.374,00	€ -	20,00%	
Apparecch.elettron.ferr.Me- Malles	€ 1.327.240,20		€ 1.327.240,20	€ 1.096.795,90	€ 230.444,30	20,00%	
Apparecch.elett.Ferr.val Pusteria	€ 12.094,62		€ 12.094,62	€ 12.094,60	€ 0,02	10,00%	
Macchine ufficio ferr. Me – Malles	€ 858,67		€ 858,67	€ 858,67	€ -	20,00%	
Mobile e arredi ferr.Me- Malles	€ 92.830,34		€ 92.830,34	€ 90.159,30	€ 2.671,04	12,00%	
Totale	€ 5.867.798,51	€ -	€ 5.867.798,51	€ 5.394.316,90	€ 473.481,61		

Tabella 4.4 – Dati patrimoniali

DATI DI STATO PATRIMONIALE	ANNO 2015
Circolante:	
+ attività	€ 15.575.504,05
- passività	€ 14.097.981,81
circolante netto	€ 1.477.522,24
Capitale immobilizzato:	
+valore immobilizzazioni ferro	€ 3.064.989,45
-fondo ammortamento ferro	-€ 2.800.360,49
+	
totale capitale immobilizzato	€ 264.628,96
Contributi in conto impianti	€ 264.629,00
Altri fondi:	
fondo imposte	
fondo ferie non goduto	€ 302.174,91
fondo tfr	€ 268.110,24
Fondo IVA	
Fondo stato	
Totale fondi	€ 570.285,15
Capitale Investito Netto	€ 907.237,05

SAD attesta che i costi considerati per la determinazione del corrispettivo sono relativi al solo perimetro del servizio oggetto del Contratto con la Provincia e non ad altri servizi (presenti o passati) in regime di mercato o ad altri contratti di servizio.

SAD inoltre attesta che essi sono stati depurati da eventuali "effetti di Rete", ad esempio conseguenti all'esercizio di altri servizi di trasporto pubblico affidati dalla Provincia, ai sensi della normativa e delle regolazioni vigenti. Questo anche in considerazione del fatto che tutti i servizi di trasporto della Provincia Autonoma di Bolzano sono eserciti in regime Gross cost.

4.3. Costo standard ed efficientamento

I corrispettivi riconosciuti dalla Provincia a SAD per l'effettuazione dei servizi oggetto del Contratto sono stati stabiliti, separatamente per ciascuno dei due periodi del modello di servizio, mediante la comparazione tra il conto economico riclassificato di SAD e quello simulato elaborato dalla Provincia utilizzando un modello di costo standard.

Il modello utilizzato è stato sviluppato nel 2004 in occasione delle gare per l'affidamento della gestione di tre lotti del servizio ferroviario lombardo ed è stato successivamente applicato in Italia ad altri contesti simili, tra cui la negoziazione del contratto di servizio tra la Provincia Autonoma di Bolzano e Trenitalia. Attraverso l'uso di parametri tecnico-economici ricavati dalla conoscenza dei processi di produzione industriali consente di stimare costi di gestione efficienti tenendo conto degli specifici contesti in cui si collocano i servizi ferroviari oggetto di affidamento. Per quanto riguarda SAD, il modello è stato impiegato dalla Provincia per definire i costi standard approvati per gli anni 2016 e 2017 rispettivamente con le deliberazioni della Giunta n.1459 del 15.12.2015 e n.1035 del 27.09.2016.

Il metodo di lavoro ha previsto il confronto tra i valori per treno*km calcolati dal modello per ognuna delle principali voci di costo ed i corrispondenti costi del conto economico riclassificato dell'ultimo esercizio disponibile. Le differenze risultanti dal confronto sono state analizzate verificando le motivazioni degli scostamenti. In base a queste motivazioni in alcuni casi la Provincia ha ammesso i costi effettivi aziendali invece di quelli calcolati dal modello, per tenere conto di situazioni specifiche locali in cui opera SAD.

Primo periodo

Il primo periodo del modello di servizio va dall'entrata in vigore del Contratto (1.09.2017) all'entrata in esercizio della linea Venosta elettrificata, prevista a dicembre 2020.

Per questo periodo il corrispettivo del Contratto è fissato al costo standard 2017 con le seguenti variazioni:

- a. incremento del costo per il servizio di vigilanza a bordo treno a seguito del potenziamento di questo servizio;
- b. aggiunta del costo per il nuovo servizio di assistenza ai viaggiatori a bordo treno, in particolare sulla linea Venosta ove non è previsto il capotreno;
- c. aggiornamento degli importi dei canoni di locazione degli elettrotreni Flirt disposto dalla Provincia per allinearli a valori prossimi a quelli di mercato;
- d. aggiunta dei costi di noleggio e di manutenzione del materiale rotabile di proprietà Oebb utilizzato per l'effettuazione di una coppia di corse tra Bolzano e Innsbruck e viceversa in attuazione dell'accordo di cooperazione stipulato a marzo 2015 con il Verkehrsverbund Tirol (VVT);
- e. aggiunta del costo per il servizio externalizzato di rifornimento di acqua e carburante e di smaltimento dei reflui che non rientrava tra i costi stimati dal modello;
- f. revisione del costo per la pulizia dei treni stimato dal modello;
- g. aggiornamento dei costi di accesso all'infrastruttura a seguito della progressiva entrata in vigore, nel 2017 e 2018, dei nuovi canoni e corrispettivi decisi da RFI in attuazione della deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96/2015.

Il corrispettivo del primo periodo per la gestione del servizio (lettere a dei commi 1 e 2 dell'articolo 8) comporta un primo efficientamento del 1,7% rispetto al costo aziendale, calcolato confrontando i valori medi chilometrici per l'intero servizio (somma delle linee Venosta e RFI) del corrispettivo (7,10 €/km) e del costo di gestione risultante dal conto economico riclassificato (7,22 €/km). L'entità dell'efficientamento tiene conto del fatto che nel primo periodo il servizio è svolto in continuità con quello gestito fino ad oggi in regime di concessione.

Le restanti componenti del corrispettivo (lettere b e c dei commi 1 e 2 dell'articolo 8) non sono invece soggette ad efficientamento, in quanto costituite da importi regolati dalla Provincia o dall'ART.

Secondo periodo

Il secondo periodo del modello di servizio va dall'entrata in esercizio della linea Venosta elettrificata fino alla scadenza del Contratto il 31.12.2024.

Questo periodo è caratterizzato da una significativa modifica dell'organizzazione produttiva del servizio, come conseguenza sia del passaggio alla trazione elettrica sulla linea Venosta, sia dell'attivazione di treni passanti che collegheranno direttamente Malles con Brennero e con Innsbruck, con una diversa ripartizione dei servizi tra le due imprese operanti in Alto Adige, come indicato nell'Allegato 1.

Riguardo al materiale rotabile, saranno dismessi gli attuali treni diesel e SAD utilizzerà in locazione 7 nuovi treni che STA acquisterà con risorse pubbliche.

Infine, relativamente all'uso delle infrastrutture, anche la linea Venosta in concessione a STA sarà utilizzabile dietro pagamento di un canone e vedrà la circolazione di due diverse imprese ferroviarie.

Per tenere conto della situazione diversa, il corrispettivo del secondo periodo è distinto dal primo e riportato al comma 3 dell'articolo 8. Per calcolarlo è stato utilizzato il modello di costo standard, con cui sono state simulate le nuove condizioni operative che consentono, grazie all'elettrificazione ed alla maggiore velocità commerciale, una significativa riduzione del costo di gestione. Rispetto al corrispettivo del primo periodo le principali differenze sono:

- a. riduzione del 10,81% della componente del corrispettivo per la gestione (lettera a del comma 3 dell'articolo 8) che, inclusa la rivalutazione per inflazione previsionale del periodo 2017-21, passa da 7,25 €/km a 6,47 €/km;
- b. incremento del 40% della componente del corrispettivo riguardante il noleggio dei treni (lettera b del comma 3 dell'articolo 8) in conseguenza dell'aumento del 64% della flotta elettrica (il canone di locazione dei vecchi treni diesel oggi è di importo simbolico);
- c. pagamento del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e per l'energia elettrica di trazione per la linea Venosta (lettera c2 del comma 3 dell'articolo 8), in aggiunta a quello che oggi già è in vigore per le linee RFI (lettera c1 del comma 3 dell'articolo 8).

Per quanto riguarda l'efficientamento, la maggiore produttività derivante dalla più elevata velocità commerciale consente una riduzione del costo complessivo per il personale di guida del 13,9%. L'aggiunta di un secondo agente (capotreno) a bordo dei treni sulla linea Venosta, oggi non presente, farà crescere il costo complessivo del personale di bordo del 48%.

Si prevede inoltre un minor costo medio di manutenzione rispetto ai convogli diesel, oggi soggetti a notevole usura su una linea molto acclive e tortuosa come la Venosta.

Infine, dal punto di vista dell'energia di trazione, è prevista una riduzione del 32,9% del costo per chilometro percorso con uso di treni più capienti del 33% rispetto a quelli attuali. La compensazione del costo del gasolio di trazione, inclusa nel primo periodo tra i costi di gestione, viene azzerata, mentre la compensazione per il costo dell'energia elettrica di trazione viene aggiunta nel secondo periodo, per la linea Venosta, al corrispettivo per l'utilizzo dell'infrastruttura (lettera c2 del comma 3 dell'articolo 8).

4.4. Sviluppo del corrispettivo nel corso del Contratto

Lo sviluppo completo delle cifre da cui sono derivati i corrispettivi per ciascuno degli anni di vigenza del Contratto è riportato nel Piano Economico Finanziario delle tabelle 4.5, 4.6 e 4.7. Le tabelle danno evidenza dell'articolazione dei costi per linea, per processo e per natura, con separata indicazione del costo del personale.

Tabella 4.5 – Articolazione del corrispettivo del primo periodo (anni 2017-19)

	ANNO 2017 da settembre a dicembre						ANNO 2018						ANNO 2019					
Inflazione						0,0%						0,3%					0,3%	
Utile ragionevole sui costi totali						1,9%						1,9%					1,9%	
Treni*km annui	358.097		496.570		854.666		1.074.290		1.489.709		2.563.999		1.074.290		1.489.709		2.563.999	
VOCE	Venosta		RFI		Totale		Venosta		RFI		Totale		Venosta		RFI		Totale	
	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm
INFRASTRUTTURA																		
Canone PMdA incl.staz.confine	€ -	€ -	€ 930.025,51	€ 1,87	€ 930.025,51	€ 1,09	€ -	€ -	€ 2.958.751,73	€ 1,99	€ 2.958.751,73	€ 1,15	€ -	€ -	€ 2.958.751,73	€ 1,99	€ 2.958.751,73	€ 1,15
Altri servizi di RFI	€ 14.437,09	€ 0,04	€ 69.996,61	€ 0,14	€ 84.433,70	€ 0,10	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 209.989,84	€ 0,14	€ 253.301,10	€ 0,10	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 209.989,84	€ 0,14	€ 253.301,10	€ 0,10
Energia elettrica di trazione	€ -	€ -	€ 206.726,78	€ 0,42	€ 206.726,78	€ 0,24	€ -	€ -	€ 646.533,71	€ 0,43	€ 646.533,71	€ 0,25	€ -	€ -	€ 646.533,71	€ 0,43	€ 646.533,71	€ 0,25
VOCE C ART.8	€ 14.437,09	€ 0,04	€ 1.206.748,90	€ 2,43	€ 1.221.185,98	€ 1,43	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 3.815.275,28	€ 2,56	€ 3.858.586,54	€ 1,50	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 3.815.275,28	€ 2,56	€ 3.858.586,54	€ 1,50
GESTIONE																		
ESERCIZIO																		
Personale di condotta	€ 464.155,35	€ 1,30	€ 608.116,11	€ 1,22	€ 1.072.271,46	€ 1,25	€ 1.396.921,96	€ 1,30	€ 1.830.186,23	€ 1,23	€ 3.227.108,19	€ 1,26	€ 1.401.392,11	€ 1,30	€ 1.836.042,83	€ 1,23	€ 3.237.434,94	€ 1,26
Personale di scorta	€ -	€ -	€ 477.654,80	€ 0,96	€ 477.654,80	€ 0,56	€ -	€ -	€ 1.437.549,90	€ 0,96	€ 1.437.549,90	€ 0,56	€ -	€ -	€ 1.442.150,06	€ 0,97	€ 1.442.150,06	€ 0,56
Assistenza a bordo treno	€ 37.500,00	€ 0,10	€ 37.500,00	€ 0,08	€ 75.000,00	€ 0,09	€ 112.860,00	€ 0,11	€ 112.860,00	€ 0,08	€ 225.720,00	€ 0,09	€ 113.221,15	€ 0,11	€ 113.221,15	€ 0,08	€ 226.442,30	€ 0,09
Altro personale	€ 72.332,56	€ 0,20	€ 186.236,11	€ 0,38	€ 258.568,68	€ 0,30	€ 217.692,08	€ 0,20	€ 560.496,20	€ 0,38	€ 778.188,28	€ 0,30	€ 218.388,70	€ 0,20	€ 562.289,79	€ 0,38	€ 780.678,49	€ 0,30
Combustibile trazione termica	€ 694.823,83	€ 1,94	€ -	€ -	€ 694.823,83	€ 0,81	€ 2.091.141,80	€ 1,95	€ -	€ -	€ 2.091.141,80	€ 0,82	€ 2.097.833,45	€ 1,95	€ -	€ -	€ 2.097.833,45	€ 0,82
Servizi bus sostitutivi	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Pulizia materiale rotabile	€ 172.785,39	€ 0,48	€ 368.361,14	€ 0,74	€ 541.146,53	€ 0,63	€ 520.014,90	€ 0,48	€ 1.108.619,69	€ 0,74	€ 1.628.634,59	€ 0,64	€ 521.678,94	€ 0,49	€ 1.112.167,27	€ 0,75	€ 1.633.846,22	€ 0,64
Rifornimenti e reflui	€ 38.626,90	€ 0,11	€ 65.145,26	€ 0,13	€ 103.772,16	€ 0,12	€ 116.251,51	€ 0,11	€ 196.061,17	€ 0,13	€ 312.312,69	€ 0,12	€ 116.623,52	€ 0,11	€ 196.688,57	€ 0,13	€ 313.312,09	€ 0,12
Vigilanza a bordo treno	€ 15.622,74	€ 0,04	€ 45.238,04	€ 0,09	€ 60.860,78	€ 0,07	€ 47.018,20	€ 0,04	€ 136.148,41	€ 0,09	€ 183.166,61	€ 0,07	€ 47.168,66	€ 0,04	€ 136.584,08	€ 0,09	€ 183.752,74	€ 0,07
Bilinguismo	€ 25.066,77	€ 0,07	€ 64.554,06	€ 0,13	€ 89.620,82	€ 0,10	€ 75.440,94	€ 0,07	€ 194.281,89	€ 0,13	€ 269.722,83	€ 0,11	€ 75.682,35	€ 0,07	€ 194.903,59	€ 0,13	€ 270.585,94	€ 0,11
Locazione immobili dei GI	€ -	€ -	€ 26.495,64	€ 0,05	€ 26.495,64	€ 0,03	€ -	€ -	€ 79.741,29	€ 0,05	€ 79.741,29	€ 0,03	€ -	€ -	€ 79.996,46	€ 0,05	€ 79.996,46	€ 0,03
Altri costi diretti	€ 28.248,13	€ 0,08	€ 210.686,24	€ 0,42	€ 238.934,37	€ 0,28	€ 85.015,58	€ 0,08	€ 634.081,31	€ 0,43	€ 719.096,89	€ 0,28	€ 85.287,63	€ 0,08	€ 636.110,37	€ 0,43	€ 721.398,00	€ 0,28
totale	€ 1.549.161,67	€ 4,33	€ 2.089.987,41	€ 4,21	€ 3.639.149,08	€ 4,26	€ 4.662.356,96	€ 4,34	€ 6.290.026,10	€ 4,22	€ 10.952.383,06	€ 4,27	€ 4.677.276,51	€ 4,35	€ 6.310.154,18	€ 4,24	€ 10.987.430,69	€ 4,29
MANUTENZIONE																		
Personale di manutenzione	€ 356.340,24	€ 1,00	€ 407.009,22	€ 0,82	€ 763.349,46	€ 0,89	€ 1.072.441,58	€ 1,00	€ 1.224.934,95	€ 0,82	€ 2.297.376,53	€ 0,90	€ 1.075.873,39	€ 1,00	€ 1.228.854,75	€ 0,82	€ 2.304.728,14	€ 0,90
Materiali di manutenzione	€ 267.239,93	€ 0,75	€ 238.353,44	€ 0,48	€ 505.593,37	€ 0,59	€ 804.285,31	€ 0,75	€ 717.348,51	€ 0,48	€ 1.521.633,82	€ 0,59	€ 806.859,02	€ 0,75	€ 719.644,03	€ 0,48	€ 1.526.503,05	€ 0,60
Manutenzione treno Oebb	€ -	€ -	€ 47.052,39	€ 0,09	€ 47.052,39	€ 0,06	€ -	€ -	€ 141.608,88	€ 0,10	€ 141.608,88	€ 0,06	€ -	€ -	€ 142.062,03	€ 0,10	€ 142.062,03	€ 0,06
Locazione immobili dei GI	€ 45.173,96	€ 0,13	€ 20.511,21	€ 0,04	€ 65.685,16	€ 0,08	€ 135.955,54	€ 0,13	€ 61.730,52	€ 0,04	€ 197.686,06	€ 0,08	€ 136.390,59	€ 0,13	€ 61.928,06	€ 0,04	€ 198.318,66	€ 0,08
Altri costi diretti	€ 117.459,45	€ 0,33	€ 30.757,46	€ 0,06	€ 148.216,91	€ 0,17	€ 353.505,97	€ 0,33	€ 92.567,65	€ 0,06	€ 446.073,62	€ 0,17	€ 354.637,19	€ 0,33	€ 92.863,86	€ 0,06	€ 447.501,05	€ 0,17
totale	€ 786.213,58	€ 2,20	€ 743.683,72	€ 1,50	€ 1.529.897,30	€ 1,79	€ 2.366.188,39	€ 2,20	€ 2.238.190,52	€ 1,50	€ 4.604.378,91	€ 1,80	€ 2.373.760,19	€ 2,21	€ 2.245.352,73	€ 1,51	€ 4.619.112,92	€ 1,80
STRUTTURA																		
Personale Divisione ferroviaria	€ 60.564,82	€ 0,17	€ 127.738,44	€ 0,26	€ 188.303,26	€ 0,22	€ 182.275,88	€ 0,17	€ 384.441,60	€ 0,26	€ 566.717,48	€ 0,22	€ 182.859,16	€ 0,17	€ 385.671,82	€ 0,26	€ 568.530,98	€ 0,22
Altri costi diretti	€ 30.492,50	€ 0,09	€ 42.283,70	€ 0,09	€ 72.776,20	€ 0,09	€ 91.770,23	€ 0,09	€ 127.257,02	€ 0,09	€ 219.027,25	€ 0,09	€ 92.063,90	€ 0,09	€ 127.664,25	€ 0,09	€ 219.728,14	€ 0,09
Spese generali	€ 147.337,00	€ 0,41	€ 194.477,99	€ 0,39	€ 341.814,99	€ 0,40	€ 443.425,43	€ 0,41	€ 585.300,97	€ 0,39	€ 1.028.726,40	€ 0,40	€ 444.844,39	€ 0,41	€ 587.173,93	€ 0,39	€ 1.032.018,32	€ 0,40
totale	€ 238.394,32	€ 0,67	€ 364.500,13	€ 0,73	€ 602.894,45	€ 0,71	€ 717.471,54	€ 0,67	€ 1.096.999,60	€ 0,74	€ 1.814.471,14	€ 0,71	€ 719.767,45	€ 0,67	€ 1.100.509,99	€ 0,74	€ 1.820.277,44	€ 0,71
ALTRI COSTI																		
Saldo della gestione finanziaria	€ 15.083,67	€ 0,04	€ 21.785,00	€ 0,04	€ 36.868,67	€ 0,04	€ 45.395,80	€ 0,04	€ 65.564,14	€ 0,04	€ 110.959,94	€ 0,04	€ 45.541,07	€ 0,04	€ 65.773,94	€ 0,04	€ 111.315,01	€ 0,04
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Accantonamenti e svalutazioni	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Assicurazioni	€ 96.283,30	€ 0,27	€ 165.385,43	€ 0,33	€ 261.668,73	€ 0,31	€ 289.774,21	€ 0,27	€ 497.744,00	€ 0,33	€ 787.518,21	€ 0,31	€ 290.701,49	€ 0,27	€ 499.336,78	€ 0,34	€ 790.038,27	€ 0,31
Altro	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
totale	€ 111.366,96	€ 0,31	€ 187.170,43	€ 0,38	€ 298.537,40	€ 0,35	€ 335.170,02	€ 0,31	€ 563.308,14	€ 0,38	€ 898.478,15	€ 0,35	€ 336.242,56	€ 0,31	€ 565.110,72	€ 0,38	€ 901.353,28	€ 0,35
VOCE A ART.8	€ 2.685.136,53	€ 7,50	€ 3.385.341,69	€ 6,82	€ 6.070.478,22	€ 7,10	€ 8.081.186,91	€ 7,52	€ 10.188.524,35	€ 6,84	€ 18.269.711,26	€ 7,13	€ 8.107.046,71	€ 7,55	€ 10.221.127,63	€ 6,86	€ 18.328.174,33	€ 7,15
CAPITALE																		
Ammortamenti Esercizio	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Ammortamenti Manutenzione	€ -	€ -	€ 33.749,67	€ 0,07	€ 33.749,67	€ 0,04	€ -	€ -	€ 101.249,00	€ 0,07	€ 101.249,00	€ 0,04	€ -	€ -	€ 101.249,00	€ 0,07	€ 101.249,00	€ 0,04
Noleggio treno Oebb	€ -	€ -	€ 87.629,69	€ 0,18	€ 87.629,69	€ 0,10	€ -	€ -	€ 262.889,06	€ 0,18	€ 262.889,06	€ 0,10	€ -	€ -	€ 262.889,06	€ 0,18	€ 262.889,06	€ 0,10
Noleggio materiale rotabile	€ 62.500,00	€ 0,17	€ 1.271.073,71	€ 2,56	€ 1.333.573,71	€ 1,56	€ 187.5											

Tabella 4.6 – Articolazione del corrispettivo del primo periodo (anno 2020) e secondo periodo (anno 2021)

ANNO 2020							ANNO 2021										
Inflazione						0,7%									0,7%		
Utile ragionevole sui costi totali						1,9%									1,9%		
Treni*km annui	1.074.290		1.489.709		2.563.999		778.170		1.897.337				2.675.507				
VOCE	Venosta		RFI		Totale		Venosta		RFI		Totale						
	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	€	€/TKm	diff		
INFRASTRUTTURA																	
Canone PMdA incl.staz.confine	€ -	€ -	€ 2.958.751,73	€ 1,99	€ 2.958.751,73	€ 1,15	€ 2.422.319,07	€ 3,11	€ 3.724.409,50	€ 1,96			€ 6.146.728,56	€ 2,30			
Altri servizi di RFI	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 209.989,84	€ 0,14	€ 253.301,10	€ 0,10	€ 43.311,26	€ 0,06	€ 210.000,00	€ 0,11			€ 253.311,26	€ 0,09			
Energia elettrica di trazione	€ -	€ -	€ 646.533,71	€ 0,43	€ 646.533,71	€ 0,25	€ 1.008.738,89	€ 1,30	€ 823.444,13	€ 0,43			€ 1.832.183,02	€ 0,68			
VOCE C ART.8	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 3.815.275,28	€ 2,56	€ 3.858.586,54	€ 1,50	€ 3.474.369,22	€ 4,46	€ 4.757.853,63	€ 2,51			€ 8.232.222,84	€ 3,08	115,3%		
GESTIONE																	
ESERCIZIO																	
Personale di condotta	€ 1.411.201,85	€ 1,31	€ 1.848.895,13	€ 1,24	€ 3.260.096,98	€ 1,27							€ 3.425.690,97	€ 1,28	€ 2.950.408,02	€ 1,10	-13,9%
Personale di scorta	€ -	€ -	€ 1.452.245,11	€ 0,97	€ 1.452.245,11	€ 0,57							€ 1.526.010,73	€ 0,57	€ 2.468.708,75	€ 0,92	61,8%
Assistenza a bordo treno	€ 114.013,70	€ 0,11	€ 114.013,70	€ 0,08	€ 228.027,40	€ 0,09							€ 239.609,87	€ 0,09	€ -	€ -	-100,0%
Altro personale	€ 219.917,42	€ 0,20	€ 566.225,82	€ 0,38	€ 786.143,24	€ 0,31							€ 826.074,75	€ 0,31	€ 759.288,68	€ 0,28	-8,1%
Combustibile trazione termica	€ 2.112.518,29	€ 1,97	€ -	€ -	€ 2.112.518,29	€ 0,82							€ 2.219.821,95	€ 0,83	€ -	€ -	-100,0%
Servizi bus sostitutivi	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -							€ -	€ -	€ -	€ -	-100,0%
Pulizia materiale rotabile	€ 525.330,70	€ 0,49	€ 1.119.952,44	€ 0,75	€ 1.645.283,14	€ 0,64							€ 1.728.853,97	€ 0,65	€ 2.075.169,74	€ 0,78	20,0%
Rifornimenti e reffui	€ 117.439,88	€ 0,11	€ 198.065,39	€ 0,13	€ 315.505,27	€ 0,12							€ 331.531,11	€ 0,12	€ 385.316,30	€ 0,14	16,2%
Vigilanza a bordo treno	€ 47.498,84	€ 0,04	€ 137.540,17	€ 0,09	€ 185.039,01	€ 0,07							€ 194.437,92	€ 0,07	€ 186.334,29	€ 0,07	-4,2%
Bilinguismo	€ 76.212,13	€ 0,07	€ 196.267,92	€ 0,13	€ 272.480,04	€ 0,11							€ 286.320,45	€ 0,11	€ 334.832,02	€ 0,13	16,9%
Locazione immobili dei GI	€ -	€ -	€ 80.556,44	€ 0,05	€ 80.556,44	€ 0,03							€ 84.648,23	€ 0,03	€ 81.120,33	€ 0,03	-4,2%
Altri costi diretti	€ 85.884,64	€ 0,08	€ 640.563,15	€ 0,43	€ 726.447,79	€ 0,28							€ 763.347,11	€ 0,29	€ 731.532,92	€ 0,27	-4,2%
totale	€ 4.710.017,44	€ 4,38	€ 6.354.325,26	€ 4,27	€ 11.064.342,70	€ 4,32							€ 11.626.347,05	€ 4,35	€ 9.972.711,04	€ 3,73	-14,2%
MANUTENZIONE																	
Personale di manutenzione	€ 1.083.404,50	€ 1,01	€ 1.237.456,73	€ 0,83	€ 2.320.861,23	€ 0,91							€ 2.438.747,51	€ 0,91	€ 2.218.674,17	€ 0,83	-9,0%
Materiali di manutenzione	€ 812.507,03	€ 0,76	€ 724.681,54	€ 0,49	€ 1.537.188,57	€ 0,60							€ 1.615.268,82	€ 0,60	€ 1.471.130,19	€ 0,55	-8,9%
Manutenzione treno Oebb	€ -	€ -	€ 143.056,47	€ 0,10	€ 143.056,47	€ 0,06							€ 150.322,90	€ 0,06	€ -	€ -	-100,0%
Locazione immobili dei GI	€ 137.345,33	€ 0,13	€ 62.361,56	€ 0,04	€ 199.706,89	€ 0,08							€ 209.850,84	€ 0,08	€ 201.104,83	€ 0,08	-4,2%
Altri costi diretti	€ 357.119,65	€ 0,33	€ 93.513,91	€ 0,06	€ 450.633,56	€ 0,18							€ 473.523,13	€ 0,18	€ 453.787,99	€ 0,17	-4,2%
totale	€ 2.390.376,51	€ 2,23	€ 2.261.070,20	€ 1,52	€ 4.651.446,71	€ 1,81							€ 4.887.713,19	€ 1,83	€ 4.344.697,19	€ 1,62	-11,1%
STRUTTURA																	
Personale Divisione ferroviaria	€ 184.139,18	€ 0,17	€ 388.371,52	€ 0,26	€ 572.510,70	€ 0,22							€ 601.590,91	€ 0,22	€ 602.124,09	€ 0,23	0,1%
Altri costi diretti	€ 92.708,34	€ 0,09	€ 128.557,90	€ 0,09	€ 221.266,24	€ 0,09							€ 232.505,28	€ 0,09	€ -	€ -	-100,0%
Spese generali	€ 447.958,30	€ 0,42	€ 591.284,15	€ 0,40	€ 1.039.242,45	€ 0,41							€ 1.092.029,93	€ 0,41	€ 1.309.645,66	€ 0,49	19,9%
totale	€ 724.805,82	€ 0,67	€ 1.108.213,56	€ 0,74	€ 1.833.019,39	€ 0,71							€ 1.926.126,12	€ 0,72	€ 1.911.769,75	€ 0,71	-0,7%
ALTRI COSTI																	
Saldo della gestione finanziaria	€ 45.859,86	€ 0,04	€ 66.234,36	€ 0,04	€ 112.094,22	€ 0,04							€ 117.787,95	€ 0,04	€ 112.878,88	€ 0,04	-4,2%
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -							€ -	€ -	€ -	€ -	
Accantonamenti e svalutazioni	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -							€ -	€ -	€ -	€ -	
Assicurazioni	€ 292.736,40	€ 0,27	€ 502.832,14	€ 0,34	€ 795.568,54	€ 0,31							€ 835.978,80	€ 0,31	€ 955.670,27	€ 0,36	14,3%
Altro	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -							€ -	€ -	€ -	€ -	
totale	€ 338.596,26	€ 0,32	€ 569.066,50	€ 0,38	€ 907.662,75	€ 0,35							€ 953.766,75	€ 0,36	€ 1.068.549,15	€ 0,40	12,0%
VOCE A ART.8	€ 8.163.796,03	€ 7,60	€ 10.292.675,52	€ 6,91	€ 18.456.471,55	€ 7,20							€ 19.393.953,12	€ 7,25	€ 17.297.727,124	€ 6,47	-10,81%
CAPITALE																	
Ammortamenti Esercizio	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -							€ -	€ -	€ -	€ -	
Ammortamenti Manutenzione	€ -	€ -	€ 101.249,00	€ 0,07	€ 101.249,00	€ 0,04							€ 160.530,40	€ 0,06	€ -	€ -	51,9%
Noleggio treno Oebb	€ -	€ -	€ 262.889,06	€ 0,18	€ 262.889,06	€ 0,10							€ -	€ -	€ -	€ -	-100,0%
Noleggio materiale rotabile	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 3.813.221,12	€ 2,56	€ 4.000.721,12	€ 1,56							€ 6.217.469,12	€ 2,32	€ -	€ -	48,9%
VOCE B ART.8	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 4.177.359,18	€ 2,80	€ 4.364.859,18	€ 1,70							€ 6.377.999,52	€ 2,38	€ -	€ -	40,0%
Totale costi	€ 8.394.607,29	€ 7,81	€ 18.285.309,98	€ 12,27	€ 26.679.917,27	€ 10,41							€ 31.907.949,49	€ 11,93	€ -	€ -	15,2%
Utile ragionevole	€ 158.674,62	€ 0,15	€ 274.930,66	€ 0,18	€ 433.605,28	€ 0,17							€ 449.838,81	€ 0,17	€ -	€ -	0,0%
VOCE D ART.8	€ 158.674,62	€ 0,15	€ 274.930,66	€ 0,18	€ 433.605,28	€ 0,17							€ 449.838,81	€ 0,17	€ -	€ -	0,0%
Totale CONTRATTO	€ 8.553.281,92	€ 7,96	€ 18.560.240,64	€ 12,46	€ 27.113.522,56	€ 10,57							€ 32.357.788,30	€ 12,09	€ -	€ -	14,9%
Premio massimo 2% corrispett.					€ 542.270,45	€ 0,21							€ 647.155,77	€ 0,24			
IVA 10% sul corrispettivo+premio					€ 2.765.579,30	€ 1,08							€ 3.300.494,41	€ 1,23			
SPESA TOTALE PER PAB					€ 30.421.372,31	€ 11,86							€ 36.305.438,47	€ 13,57			

Tabella 4.7 – Articolazione del corrispettivo del secondo periodo (anni 2022-24)

	ANNO 2022		ANNO 2023		ANNO 2024	
Inflazione		0,7%		1,0%		1,0%
Utile ragionevole sui costi totali		1,9%		1,9%		1,9%
Treni*km annui	2.675.507		2.675.507		2.675.507	
VOCE	Totale		Totale		Totale	
		€/TKm		€/TKm		€/TKm
INFRASTRUTTURA						
Canone PMdA incl.staz.confine	€ 6.146.728,56	€ 2,30	€ 6.146.728,56	€ 2,30	€ 6.146.728,56	€ 2,30
Altri servizi di RFI	€ 253.311,26	€ 0,09	€ 253.311,26	€ 0,09	€ 253.311,26	€ 0,09
Energia elettrica di trazione	€ 1.832.183,02	€ 0,68	€ 1.832.183,02	€ 0,68	€ 1.832.183,02	€ 0,68
VOCE C ART.8	€ 8.232.222,84	€ 3,08	€ 8.232.222,84	€ 3,08	€ 8.232.222,84	€ 3,08
GESTIONE						
ESERCIZIO						
Personale di condotta	€ 2.971.060,88	€ 1,11	€ 3.000.771,48	€ 1,12	€ 3.030.779,20	€ 1,13
Personale di scorta	€ 2.485.989,71	€ 0,93	€ 2.510.849,61	€ 0,94	€ 2.535.958,11	€ 0,95
Assistenza a bordo treno	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Altro personale	€ 764.603,70	€ 0,29	€ 772.249,74	€ 0,29	€ 779.972,23	€ 0,29
Combustibile trazione termica	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Servizi bus sostitutivi	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Pulizia materiale rotabile	€ 2.089.695,92	€ 0,78	€ 2.110.592,88	€ 0,79	€ 2.131.698,81	€ 0,80
Rifornimenti e reflui	€ 388.013,51	€ 0,15	€ 391.893,65	€ 0,15	€ 395.812,58	€ 0,15
Vigilanza a bordo treno	€ 187.638,63	€ 0,07	€ 189.515,01	€ 0,07	€ 191.410,16	€ 0,07
Bilinguismo	€ 337.175,84	€ 0,13	€ 340.547,60	€ 0,13	€ 343.953,08	€ 0,13
Locazione immobili dei GI	€ 81.688,17	€ 0,03	€ 82.505,05	€ 0,03	€ 83.330,11	€ 0,03
Altri costi diretti	€ 736.653,65	€ 0,28	€ 744.020,19	€ 0,28	€ 751.460,39	€ 0,28
totale	€ 10.042.520,01	€ 3,75	€ 10.142.945,21	€ 3,79	€ 10.244.374,67	€ 3,83
MANUTENZIONE						
Personale di manutenzione	€ 2.234.204,89	€ 0,84	€ 2.256.546,94	€ 0,84	€ 2.279.112,41	€ 0,85
Materiali di manutenzione	€ 1.481.428,11	€ 0,55	€ 1.496.242,39	€ 0,56	€ 1.511.204,81	€ 0,56
Manutenzione treno Oebb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Locazione immobili dei GI	€ 202.512,57	€ 0,08	€ 204.537,69	€ 0,08	€ 206.583,07	€ 0,08
Altri costi diretti	€ 456.964,51	€ 0,17	€ 461.534,15	€ 0,17	€ 466.149,50	€ 0,17
totale	€ 4.375.110,07	€ 1,64	€ 4.418.861,18	€ 1,65	€ 4.463.049,79	€ 1,67
STRUTTURA						
Personale Divisione ferroviaria	€ 606.338,95	€ 0,23	€ 612.402,34	€ 0,23	€ 618.526,37	€ 0,23
Altri costi diretti	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Spese generali	€ 1.318.813,18	€ 0,49	€ 1.332.001,31	€ 0,50	€ 1.345.321,32	€ 0,50
totale	€ 1.925.152,13	€ 0,72	€ 1.944.403,66	€ 0,73	€ 1.963.847,69	€ 0,73
ALTRI COSTI						
Saldo della gestione finanziaria	€ 113.669,03	€ 0,04	€ 114.805,72	€ 0,04	€ 115.953,78	€ 0,04
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Accantonamenti e svalutazioni	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Assicurazioni	€ 962.359,96	€ 0,36	€ 971.983,56	€ 0,36	€ 981.703,40	€ 0,37
Altro	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
totale	€ 1.076.028,99	€ 0,40	€ 1.086.789,28	€ 0,41	€ 1.097.657,18	€ 0,41
VOCE A ART.8	€ 17.418.811,21	€ 6,51	€ 17.592.999,33	€ 6,58	€ 17.768.929,32	€ 6,64
CAPITALE						
Ammortamenti Esercizio	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Ammortamenti Manutenzione	€ 160.530,40	€ 0,06	€ 160.530,40	€ 0,06	€ 160.530,40	€ 0,06
Noleggio treno Oebb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Noleggio materiale rotabile	€ 6.217.469,12	€ 2,32	€ 6.217.469,12	€ 2,32	€ 6.217.469,12	€ 2,32
VOCE B ART.8	€ 6.377.999,52	€ 2,38	€ 6.377.999,52	€ 2,38	€ 6.377.999,52	€ 2,38
Totale costi	€ 32.029.033,58	€ 11,97	€ 32.203.221,69	€ 12,04	€ 32.379.151,69	€ 12,10
Utile ragionevole	€ 452.139,40	€ 0,17	€ 455.448,98	€ 0,17	€ 458.791,65	€ 0,17
VOCE D ART.8						
Totale CONTRATTO	€ 32.481.172,99	€ 12,14	€ 32.658.670,67	€ 12,21	€ 32.837.943,33	€ 12,27
Premio massimo 2% corrispett.	€ 649.623,46	€ 0,24	€ 653.173,41	€ 0,24	€ 656.758,87	€ 0,25
IVA 10% sul corrispettivo+premio	€ 3.313.079,64	€ 1,24	€ 3.331.184,41	€ 1,25	€ 3.349.470,22	€ 1,25
SPESA TOTALE PER PAB	€ 36.443.876,09	€ 13,62	€ 36.643.028,49	€ 13,70	€ 36.844.172,42	€ 13,77

Nelle tabelle è riportato anche l'importo massimo del premio conseguibile da SAD secondo quanto previsto dall'Allegato 8.

Lo sviluppo dei costi negli anni di vigenza del Contratto segue i seguenti criteri:

- I costi di accesso all'infrastruttura ed energia di trazione sono stati stimati analiticamente negli anni 2017, 2018 e 2021 in funzione delle modifiche normative e regolamentari che danno origine, in questi anni, a discontinuità (2017: entrata in vigore dei nuovi corrispettivi per servizi diversi dal pedaggio su rete RFI e avvio dei nuovi pedaggi RFI; 2018: piena vigenza dei nuovi pedaggi RFI; 2021: entrata in vigore dei pedaggi e corrispettivi su rete STA). Dal momento che questa voce di corrispettivo è pagata dalla Provincia a conguaglio, come specificato negli articoli 8 e 9, non è stata prevista rivalutazione per inflazione.
- I costi di gestione sono qui rivalutati annualmente, a scopo indicativo, nella misura di un tasso di inflazione previsionale stimato dalla Provincia. Al fine del pagamento del corrispettivo, invece, la rivalutazione avverrà anno per anno nella misura del tasso d'inflazione reale. I tassi previsionali utilizzati nelle tabelle 4.5, 4.6. 4.7 sono: 0,32% nel 2018 e 2019, 0,7% dal 2020 al 2022, 1% nel 2023 e 2024.
- I costi per il noleggio del materiale rotabile sono ricalcolati nel 2021 per tenere conto dei treni elettrici aggiuntivi e non prevedono rivalutazione in base all'inflazione perché essa non è prevista dai contratti di locazione.

Al termine del primo anno del secondo periodo è prevista una verifica allo scopo di accertare, soprattutto in relazione alle importanti modifiche conseguenti al passaggio al nuovo modello di servizio, eventuali situazioni di sovra o sotto compensazione.

4.5. Attribuzione dei rischi e determinazione dell'utile ragionevole

Attribuzione dei rischi

Le responsabilità delle Parti per tutta la durata del periodo di affidamento del servizio sono regolate dal Contratto secondo la seguente ripartizione dei rischi, redatta secondo lo schema del Prospetto n.3 allegato alla delibera ART n.49/2015.

Rischio:

1. Variazioni dei costi operativi, esclusi i costi di infrastruttura: rischio attribuito alla Provincia entro i limiti del tasso d'inflazione reale (indice FOI) mediante aggiornamento annuo della componente a) del corrispettivo, alla SAD per variazioni superiori al tasso d'inflazione.
2. Variazioni costo del personale: sia per le variazioni conseguenti al CCNL di settore (autoferrotranvieri), sia per quelle derivanti al contratto aziendale vale quanto specificato al punto 1 per i costi operativi.
3. Variazioni costi dei carburanti: vale quanto specificato al punto 1 per i costi operativi.
4. Variazioni elementi di ricavo: il Contratto è gross cost, quindi le variazioni positive e negative dei ricavi spettano alla Provincia.
5. Variazioni costi finanziari: rischio attribuito a SAD.
6. Modifiche Legislative incluse quelle relative al regime fiscale delle attività svolte: gli effetti delle modifiche legislative con impatto sui costi di utilizzo delle infrastrutture sono a carico della Provincia; l'attribuzione degli effetti di altre modifiche normative saranno valutati di volta in volta.
7. Modifiche del sistema tariffario: queste modifiche sono deliberate dalla Provincia, senza impatto sul Contratto.
8. Investimenti: l'acquisto del nuovo materiale rotabile è a carico della Provincia; eventuali integrazioni a carico di SAD sono regolate dall'articolo 7.
9. Variazioni dei costi di manutenzione dei rotabili: il rischio per variazioni dei costi di manutenzione di primo livello e correttiva è attribuito a SAD, quello per manutenzione programmata di secondo livello (grandi revisioni) è a carico della Provincia, proprietaria dei treni per tramite della sua società in-house STA, che rimborsa a SAD i costi sostenuti per i singoli interventi.
10. Variazioni dei costi di utilizzo delle infrastrutture e per energia elettrica di trazione: questi costi sono a carico della Provincia che rimborsa a SAD a consuntivo i costi sostenuti dietro presentazione di una dichiarazione da parte di ciascun gestore dell'infrastruttura.

Utile ragionevole

Il Contratto non prevede capitale investito da SAD oltre il circolante e parte delle attrezzature industriali per la manutenzione. Gli investimenti in materiale rotabile sono infatti a carico della Provincia, come già avvenuto negli scorsi anni.

Per la determinazione dell'utile ragionevole spettante a SAD la Provincia ha effettuato una survey di casi simili italiani e tedeschi relativi ad anni recenti e ha scelto di quantificare l'utile in percentuale sui costi, esclusi quelli per l'accesso all'infrastruttura. La percentuale di utile è stata fissata al 1,9%. Il metodo di calcolo, agganciando l'utile alle componenti a e b del corrispettivo, garantisce l'automatica rivalutazione dell'utile al verificarsi di inflazione e quindi di crescita dei rendimenti sui mercati finanziari.

L'importo dell'utile applicato in questo contratto è comparabile con quello che si otterrebbe applicando un tasso WACC del 6,74% (lo stesso applicato al contratto con Trenitalia) ad un capitale circolante (crediti) pari a due mensilità del corrispettivo ed al valore medio annuo della spesa per manutenzione di secondo livello (che è rimborsata dalla Provincia a consuntivo dopo un'apposita rendicontazione).

Allegato 5 – Costi cessanti nel caso di interruzioni programmate dai Gestori delle Infrastrutture, di modifiche al servizio per cause di forza maggiore e di scioperi del personale di altre imprese

Nella tabella allegata è riportata la quantificazione, per ogni voce di costo che compone il corrispettivo dell'anno 2017, della quota di costi che cessano di essere sostenuti da SAD al verificarsi degli eventi previsti, rispettivamente, all'articolo 12, comma 1, lettere a) e b), all' articolo 12, comma 1, lettera c), all'articolo 11, comma 3, all'articolo 10, comma 2.

Tabella 5.1 – Calcolo dei costi cessanti

CALCOLO DEI COSTI CESSANTI SAD								
RIFERIMENTO: ANNO 2017								
VOCE	Linea Venosta				Linee RFI			
	% costi cessanti per interruzione lunga	% costi cessanti per interruzione breve	% costi cessanti per sciopero altra impresa	% costi cessanti per forza maggiore	% costi cessanti per interruzione lunga	% costi cessanti per interruzione breve	% costi cessanti per sciopero altra impresa	% costi cessanti per forza maggiore
INFRASTRUTTURA								
Canone PMdA incl.staz.confine	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Altri servizi di RFI	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Energia elettrica di trazione					100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
GESTIONE								
<i>ESERCIZIO</i>								
Personale di condotta	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Personale di scorta	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Assistenza a bordo treno	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Altro personale	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Combustibile trazione termica	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%				
Pulizia materiale rotabile	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%
Rifornimenti e reflui	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%
Vigilanza a bordo treno	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bilinguismo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Locazione immobili dei GI	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Altri costi diretti	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<i>MANUTENZIONE</i>								
Personale di manutenzione	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Materiali di manutenzione	4,8%	0,0%	0,0%	0,0% / 4,8%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0% / 4,8%
Servizi di terzi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Manutenzione treno Oebb					100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Locazione immobili dei GI	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Altri costi diretti	2,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 2,0%
<i>STRUTTURA</i>								
Personale	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Altri costi diretti	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Spese generali	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<i>ALTRI COSTI</i>								
Saldo della gestione finanziaria	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
IRAP	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Accantonamenti e svalutazioni	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Assicurazioni	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Altro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
CAPITALE								
Ammortamenti Esercizio	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ammortamenti Manutenzione	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Noleggio treno Oebb					100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Noleggio rotabili	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nota:

In relazione ai valori indicati nelle colonne "costi cessanti per causa di forza maggiore" le percentuali si riferiscono, rispettivamente, la prima da sinistra ad una interruzione di breve durata e, la seconda ad una interruzione di lunga durata. In coerenza con la valutazione fatta per le adiacenti colonne riguardanti le interruzioni lunghe e brevi per lavori dei gestori delle infrastrutture.

Le percentuali di costi cessanti esposte in tabella sono state stimate sulla base dell'ultimo conto economico disponibile e saranno applicate dal primo anno di vigenza del Contratto. Le Parti aggiornano la tabella al verificarsi di variazioni negli anni successivi.

Allegato 6 – Dati economici e parametri gestionali

Di seguito sono riportati i prospetti dei dati economici e gestionali che SAD è tenuta a trasmettere alla Provincia a consuntivo entro il 31 ottobre di ogni anno come previsto dall'articolo 16, comma 6 del Contratto.

Tabella 6.1 – Conto economico riclassificato

ANNO _____		CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO							
TRENI*KM									
VOCE	Linea Venosta		Linee RFI		Totale		Criterio di imputazione	% su totale costo	
	€	€/km	€	€/km	€	€/km	diretta o driver	imputato in via indiretta	
INFRASTRUTTURA									
Canone PMdA incl.staz.confine			- €		- €	- €			
Altri servizi di RFI			- €		- €	- €			
Energia elettrica di trazione			- €		- €	- €			
Totale costi di accesso		- €	- €	- €	- €	- €			
GESTIONE									
ESERCIZIO									
Personale di condotta			- €		- €	- €			
Personale di scorta			- €		- €	- €			
Assistenza a bordo treno			- €		- €	- €			
Altro personale			- €		- €	- €			
Combustibile trazione termica			- €		- €	- €			
Pulizia materiale rotabile			- €		- €	- €			
Rifornimenti e reflui			- €		- €	- €			
Vigilanza a bordo treno			- €		- €	- €			
Bilinguismo			- €		- €	- €			
Locazione immobili dei GI			- €		- €	- €			
Altri costi diretti			- €		- €	- €			
totale		- €	- €	- €	- €	- €			
MANUTENZIONE									
Personale di manutenzione			- €		- €	- €			
Materiali di manutenzione			- €		- €	- €			
Servizi di terzi			- €		- €	- €			
Manutenzione treno Oebb			- €		- €	- €			
Locazione immobili dei GI			- €		- €	- €			
Altri costi diretti			- €		- €	- €			
		- €	- €	- €	- €	- €			
STRUTTURA									
Personale			- €		- €	- €			
Altri costi diretti			- €		- €	- €			
Spese generali			- €		- €	- €			
totale		- €	- €	- €	- €	- €			
ALTRI COSTI									
Saldo della gestione finanziaria			- €		- €	- €			
IRAP			- €		- €	- €			
Accantonamenti e svalutazioni			- €		- €	- €			
Assicurazioni			- €		- €	- €			
Altro			- €		- €	- €			
totale		- €	- €	- €	- €	- €			
Totale costi di gestione		- €	- €	- €	- €	- €			
CAPITALE									
Ammortamenti Esercizio			- €		- €	- €			
Ammortamenti Manutenzione			- €		- €	- €			
Noleggio treno Oebb			- €		- €	- €			
Noleggio materiale rotabile			- €		- €	- €			
Totale capitale		- €	- €	- €	- €	- €			
Totale costi in contratto		- €	- €	- €	- €	- €			
Utile ragionevole			- €		- €	- €			
Totale contratto		- €	- €	- €	- €	- €			
Manutenzione di secondo livello			- €		- €	- €			
Servizio biciclette su strada			- €		- €	- €			
Totale costi a rimborso		- €	- €	- €	- €	- €			
Totale generale		- €	- €	- €	- €	- €			

I costi, i ricavi ed i dati patrimoniali vanno riferiti ai servizi oggetto del Contratto operando le opportune imputazioni, anche utilizzando appositi parametri. SAD indica in tabella il criterio di imputazione.

Tabella 6.2 – Personale

CATEGORIA	NUMERO DI ADDETTI	COSTO MEDIO ANNUO
Condotta		
Scorta		
Gestione equipaggi		
Altro personale di produzione e circolazione		
Manutenzione		
Pulizia		
Manovra		
Vendita		
Staff		
TOTALE		

Tabella 6.3 – Indicatori operativi

DATO	LINEA VENOSTA	LINEE RFI
Treni*km		
Bus*km sostitutivi		
Velocità commerciale		
Ore treno		
Eventi treno (n. di corse)		
Ore di manovra		
Ore di manutenzione corrente (= programmata di 1° livello e correttiva)		
Ore di manutenzione ciclica (=programmata di 2° livello)		
Traffico (passeggeri*Km)		
Capacità offerta (posti*km)		
Load factor		
Carico medio treni (pax/treno)		

Tabella 6.4 – Ammortamenti

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Codice identificativo	Descrizione dell'asset	Anno di acquisto	Numero asset utilizzati	Costo di acquisto	Costi di manutenzione capitalizzati	Totale E + F	Fondo ammortamento al 31/12	Valore residuo G - H	% ammortamento costo di acquisto	% ammortamento manutenzione

Nota:

Le colonne da A a D devono essere compilate per tutti i beni ammortizzabili utilizzati; le restanti colonne vanno compilate ove opportuno (ad esempio: capitalizzazione della manutenzione di secondo livello).

Tabella 6.5 – Dati patrimoniali al 31 dicembre

DATI DI STATO PATRIMONIALE	ANNO X
Circolante:	
+ attività	
- passività	
circolante netto	0,0
Capitale immobilizzato:	
+ dettaglio per categorie con evidenza dei nuovi investimenti	
+	
+	
totale capitale immobilizzato	0,0
Contributi in conto impianti	
Altri fondi:	
- dettaglio per categorie	
-	
-	
Totale fondi	0,0
Capitale Investito Netto	0,0

Termini di consegna e formato:

- entro il 31 ottobre di ogni anno;
- formato MS Excel[®] o compatibile.

Le tabelle del presente allegato potranno essere modificate, di comune accordo tra le Parti, in particolare nel caso di emanazione da parte di Enti nazionali o europei di nuove regolazioni unificate.

Allegato 7 – Standard minimi di qualità

In questo allegato sono riportati, mediante tabelle, gli standard minimi per i fattori prestazionali e di qualità elencati all'articolo 15 del Contratto e le penali da applicarsi nei casi del loro mancato rispetto; sono anche indicate le modalità di verifica e di monitoraggio.

Per la formulazione degli standard e per la verifica si adotta la classificazione delle linee riportata nella Tabella 7.1 e quella del materiale rotabile riportata nella Tabella 2.2.

Tabella 7.1 – Elenco delle linee

N	NOME LINEA	ESTREMO 1	ESTREMO 2	NODI DI INTERSCAMBIO
1	Meranese	Bolzano Bozen	Merano Meran	Merano Meran, Bolzano Bozen
2	Pusteria	Fortezza Franzensfeste	S. Candido Innichen	Fortezza Franzensfeste, S. Candido Innichen A seguito della costruzione e messa in esercizio della "Variante di Riga" Fortezza Franzensfeste sarà sostituita da Bressanone Brixen
3	Brennero	Bolzano Bozen	Brennero Brenner	Bolzano Bozen, Fortezza Franzensfeste
4	Bassa Atesina	Bolzano Bozen	Trento	Bolzano Bozen, Trento
5	Venosta	Malles Mals	Merano Meran	Merano Meran, Malles Mals

7.1. Standard di qualità e penali

Tabella 7.2 – Quadro degli standard di qualità e delle penali verificati con monitoraggio documentale (articolo 16, comma 1, lettera a)

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	PERIODO DI RIFERIMENTO PER LO STANDARD E LE VERIFICHE	STANDARD	PENALE
							N. MASSIMO DI NON CONFORMITÀ AMMESSE PER PERIODO E AMBITO	
1	Materiale rotabile assegnato	Art.15 comma 1 lettera a)	La corsa circola con il tipo di composizione prevista dal Programma di Esercizio	Uso di rotabile di tipo diverso da quello previsto nel Programma di Esercizio	Corse	Mese	1. Corse ad elevata frequentazione: 0,2% 2. Corse restanti: 1% Entrambe le soglie sono calcolate sul totale delle corse programmate nel mese, arrotondando all'intero più vicino	500,00 € per ogni corsa non conforme oltre lo standard
2	Puntualità per linea	Art.15 comma 1	Rispetto degli orari di arrivo a	Ritardo > 5 minuti standard B1	Linee	Mese	% massima di corse in ritardo.	10.000,00 € (*) per mese e per linea in

							STANDARD	
N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	PERIODO DI RIFERIMENTO PER LO STANDARD E LE VERIFICHE	N. MASSIMO DI NON CONFORMITÀ AMMESSE PER PERIODO E AMBITO	PENALE
		lettera b)	destinazione e nei nodi di interscambio				Una corsa si intende in ritardo se arriva in ritardo a destinazione e/o nelle stazioni intermedie di interscambio (tabelle 8.1 e 8.6)	caso di superamento dello standard di almeno 1 punto percentuale, con arrotondamento all'unità più vicina
3	Soppressioni totali e parziali	Art.15 comma 1 lettera c)	Effettuazione della corsa o del servizio sostitutivo nei casi previsti dall'art.13	Cancellazione della corsa senza la sostituzione, se prevista	Corse	Mese	0,5 % dei treni*km programmati	10,00 € per treno*km soppresso e non sostituito oltre lo standard

Note:

(*): In caso di linee su cui SAD effettua un volume di servizio programmato inferiore al 20% rispetto al totale dell'offerta di competenza provinciale, questa penale sarà ridotta al 20% (2.000,00 €).

Tabella 7.3 – Quadro degli standard di qualità e delle penali verificati con monitoraggio automatizzato, rilevazioni e segnalazioni
(articolo 16, comma 1, lettere b), c), d))

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	FRANCHIGIA	PENALE
1	Toilette	Art.15 comma 1 lettera d)	Almeno 1 toilette funzionante (1). La toilette si intende funzionante se accessibile, rifornita di acqua e con scarico funzionante	1. Nessuna toilette funzionante oppure 2. Se il treno è dotato di più toilette, una o più di esse non funzionanti	Composizione	1. Nessuna franchigia, salvo quanto stabilito nella nota 1 2. Ripristino al più tardi dopo 3 giorni consecutivi di non funzionamento	1. 500,00 € per ogni giorno di non conformità 2. 250,00 € per ogni giorno di ritardo nel ripristino oltre la franchigia
2a	Riscaldamento e climatizzazione: adeguatezza	Art.15 comma 1 lettera d)	Mantenimento di una temperatura interna adeguata, da raggiungere entro 5 minuti dalla	Temperatura fuori dall'intervallo ammesso, rilevata in almeno una delle	Corsa	Ammessa al massimo una cassa con temperatura fuori dall'intervallo se è stato possibile ospitare	500,00 € per ogni corsa non conforme

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	FRANCHIGIA	PENALE
	<i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>		partenza dalla stazione origine della corsa. Per temperatura adeguata si intende un minimo di 18°C relativo al riscaldamento ed un massimo conforme alla curva di temperatura prevista dal costruttore dell'impianto di climatizzazione.	casse degli elettrotreni (ETR) o dei treni diesel automotori (ATR).		tutti i passeggeri che ne hanno fatto richiesta nelle altre casse in cui la temperatura era entro i limiti ammessi.	
2b	Riscaldamento e climatizzazione: funzionamento	Art.15 comma 1 lettera d)	Funzionamento dell'impianto di riscaldamento e climatizzazione in tutti gli ambienti del treno (2).	Impianto non funzionante	Composizione	Ripristino entro il giorno successivo a quello della rilevazione, salvo quanto stabilito nella nota 2.	250,00 € per ogni giorno di ritardo nel ripristino oltre la franchigia
3a	Informazioni a bordo: attivazione del sistema <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	Attivazione del sistema automatico di diffusione (3) ai viaggiatori delle informazioni elencate nella tabella 7.4, ad eccezione di quelle previste dal punto 6.	Mancata accensione ed attivazione, a cura del personale di bordo, dell'impianto, in relazione alla corsa effettuata	Corsa	Nessuna franchigia	250,00 € per ogni corsa non conforme
3b	Informazioni a bordo: guasto del sistema <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	In caso di guasto del sistema automatico di diffusione (3) ai viaggiatori delle informazioni, segnalazione mediante chiamata al centro di assistenza.	Mancata chiamata al centro di assistenza, a cura del personale di bordo, entro il tempo stabilito come franchigia.	Corsa	Chiamata al centro di assistenza entro 1 ora dalla rilevazione del guasto o comunque dall'orario di partenza del treno dalla stazione di origine.	250,00 € per ogni corsa non conforme
3c	Informazioni a bordo: diffusione <i>Materiale rotabile di tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	Diffusione ai viaggiatori, mediante annuncio effettuato dal personale di bordo, delle informazioni elencate nella tabella 7.4, ad eccezione di quelle	Mancata effettuazione degli annunci.	Corsa	Nessuna franchigia	250,00 € per ogni corsa non conforme

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	FRANCHIGIA	PENALE
			previste dal punto 6.				
4a	Dispositivi di bordo: prese elettriche <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	Funzionamento.	Dispositivi non funzionanti o spenti.	Composizione	Ammessa al massimo una presa elettrica non funzionante per ogni modulo da 4 sedili. Se viene superata la franchigia, rimessa in funzione degli elementi guasti al più tardi dopo 3 giorni consecutivi di non funzionamento (4).	250,00 € per ogni giorno di ritardo nel ripristino oltre la franchigia.
4b	Dispositivi di bordo: router wi-fi <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	Funzionamento.	Dispositivi non funzionanti o spenti.	Composizione	Invio da SAD a STA (3) di informazione scritta entro 24 ore dalla segnalazione del non funzionamento da parte di un viaggiatore.	150,00 € per ogni giorno di ritardo nell'invio dell'informazione scritta.
4c	Dispositivi di bordo: porte <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera d)	Funzionamento.	Porte non funzionanti.	Composizione	In coerenza con la normativa ANSF, ammesse al massimo 2 porte non funzionanti non contigue, con rimessa in funzione entro 7 giorni.	250,00 € per ogni porta non funzionante oltre la franchigia e per ogni giorno di ritardo nel ripristino.
5	Informazioni a bordo in caso di variazioni e interruzioni improvvise del servizio o ritardi prolungati	Art.15 comma 1 lettera e)	Diffusione ai viaggiatori delle informazioni di cui al punto 6 della tabella 7.4 con le modalità indicate nella stessa tabella.	Mancata, intempestiva o incompleta diffusione delle informazioni.	Corsa	Nessuna franchigia.	500,00 € per ogni corsa non conforme allo standard
6	Informazioni a terra a cura di SAD	Art.15 comma 1 lettera e)	Affissione nelle stazioni e fermate con aggiornamento nei tempi previsti dalla tabella 7.5.	Informazioni mancanti o incomplete o non aggiornate.	Stazione o fermata	Ripristino o aggiornamento entro 3 giorni dal reclamo dell'utente o dalla richiesta della Provincia.	250,00 € per ogni giorno di ritardo nel ripristino oltre la franchigia.

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	FRANCHIGIA	PENALE
7	Assistenza ai viaggiatori a bordo dei treni e verifica dei titoli di viaggio (5)	Art.15 comma 1 lettera e)	760 turni annui (pari a 4 turni giornalieri) di assistenza ai viaggiatori e controllo dei titoli di viaggio a bordo dei treni (squadre mobili di 1 o 2 persone), in aggiunta al capotreno e dove non è presente. SAD organizza i turni in modo da garantire il servizio di assistenza tutti i giorni su tutte le linee (6).	Mancata effettuazione di turni secondo i criteri qui stabiliti. SAD invia mensilmente a PAB il rendiconto dei turni effettuati nel mese precedente e la programmazione del mese successivo.	Turno	Nessuna franchigia.	250,00 € per ogni turno non effettuato.
8	Pulizia del materiale rotabile	Art.15 comma 1 lettera f)	Efficacia delle attività di pulizia programmate.	Elementi esterni ed interni visibilmente sporchi.	Composizione	Si applicano le regole riportate nella tabella 7.7. Se nel corso della verifica si rinviene un elemento evidentemente sporco per cause non imputabili a SAD (forza maggiore, vandalismo, ...), l'elemento non viene considerato e si passa ad esaminare un altro, al fine di raggiungere il numero previsto dalla tabella 7.7 da controllare per l'applicazione della penale.	500,00 € per ogni giorno e composizione verificata, da suddividere tra gli elementi e sotto-elementi verificati secondo i pesi riportati nella tabella 7.7.
9	Manutenzione degli arredi e dei dispositivi di bordo	Art.15 comma 1 lettera f)	Tempestivo ripristino degli arredi e degli altri dispositivi (componenti della toilette, cestini portarifiuti, cartelli, monitor, altoparlanti, prese elettriche, ecc.) per il servizio ai viaggiatori a	Rilevazione di parti di arredi, dispositivi o altri componenti del treno mancanti o danneggiati oltre il termine di franchigia ammesso per il ripristino.	Composizione	1 mese al massimo per il ripristino. (4) Il termine decorre dalla data in cui PAB rileva e comunica a SAD la mancanza. SAD autocertifica a PAB il ripristino, che PAB può	da 150,00 € a 500,00 €, secondo la gravità, per ogni arredo, dispositivo o altro non ripristinato entro il termine massimo.

N	FATTORE DI QUALITÀ	ARTICOLO DEL CONTRATTO	PRESCRIZIONE	NON CONFORMITÀ	AMBITO DI APPLICAZIONE	FRANCHIGIA	PENALE
			bordo dei treni mancanti o danneggiati, anche per vandalismo.			verificare a campione.	
10	Dispositivi di bordo per accesso disabili e persone mobilità ridotta (pedane retrattili) <i>Tutto il materiale rotabile tranne il tipo 4</i>	Art.15 comma 1 lettera g)	Funzionamento.	Dispositivi non funzionanti o non attivati.	1. Composizione 2. Corsa	1. Se il mancato funzionamento è dovuto a guasto, riparazione delle pedane delle porte delle casse attrezzate per i disabili dopo 3 giorni al massimo di non funzionamento. Riparazione delle restanti pedane al primo rientro in officina. 2. Se il mancato funzionamento è dovuto a mancata attivazione, nessuna franchigia. Non si considerano le pedane delle porte guaste	1. 250,00 € per ogni giorno di ritardo nel ripristino oltre la franchigia. 2. 150,00 € per ogni corsa non conforme.

Note:

- (1): La penale non si applica nel caso in cui l'unica toilette non sia funzionante per guasto o per atto di vandalismo avvenuto nel corso del turno. SAD si impegna ad intervenire al più presto, non appena il rotabile giunga nel più vicino impianto attrezzato di sua competenza, eventualmente anche sostituendo il rotabile. Si impegna inoltre ad assistere i viaggiatori riducendo il più possibile i disagi.
- (2): Ammesso il ripristino dell'impianto al più tardi dopo 3 giorni di non funzionamento se, in relazione alla stagione, alle caratteristiche del rotabile e dell'impianto ed al tipo di guasto, è possibile effettuare il servizio mantenendo in tutti gli ambienti temperatura e ventilazione adeguate.
- (3): La società in-house della Provincia Strutture Trasporto Alto Adige S.p.a. (STA), in attuazione dell'articolo 6, comma 2 della legge provinciale n.15/2015, è stata incaricata con deliberazione della Giunta Provinciale n.1370 del 6/12/2016 dello svolgimento di tutte le attività del servizio pubblico SII, che è responsabile della fornitura di diversi servizi di supporto al trasporto pubblico integrato dell'Alto Adige, tra cui la gestione hardware e software di alcuni sistemi tecnologici di bordo dei treni acquistati con finanziamenti della Provincia. Tra questi, hardware ed il software dei treni Flirt e GTW del sistema di diffusione a bordo treno delle informazioni ai viaggiatori.
- (4): Salvo comprovato ritardo nella consegna di componenti o ricambi dovuto a cause non imputabili a SAD.
- (5): In relazione alle modalità organizzative di svolgimento del servizio a bordo treno dopo l'elettrificazione della linea Venosta, il servizio aggiuntivo di assistenza a bordo dei treni potrà essere abolito o modificato in accordo tra le Parti.

(6): Ad esempio, in una giornata: 1 turno alla mattina sulla linea Venosta ed al pomeriggio sulla Meranese + 1 turno alla mattina sulla linea Pusteria e al pomeriggio sulla Brennero (nel primo periodo del servizio impiegata prevalentemente in Pusteria, poi equidistribuita tra Pusteria e Brennero), OPPURE 1 turno tutto il giorno tra Malles e Bolzano + 1 turno tutto il giorno tra Brennero/San Candido e Bolzano.

Tabella 7.4 – Informazioni da diffondere a bordo del materiale rotabile secondo le indicazioni della Provincia

N	INFORMAZIONE	DISPOSITIVI ESTERNI/INTERNI	STATICA/DINAMICA	AUDIO/VIDEO	TIPO ROTABILE
1	Destinazione	1. Display frontali e laterali esterni 2. Display e/o monitor interni	Statica	Video	Tutto, tranne tipo 4
2	Elenco delle fermate intermedie (*)	Monitor interni	Statica	Video	Tutto, tranne tipo 4
3	Annuncio della prossima fermata e delle coincidenze con altri treni nei nodi d'interscambio (*)	Interno	Dinamica	1. Audio 2. Video dove possibile	Tutto, tranne tipo 4
4	Indicazioni di eventuali ritardi (*)	Interno	Dinamica	1. Audio 2. Video dove possibile	Tutto, tranne tipo 4
5	Modifiche al servizio programmato	Monitor interni o affissione degli annunci cartacei di variazioni al servizio	Statica	Video/avvisi cartacei	Tutto, tranne tipo 4
6	Motivi di soste in linea prolungate (**) e informazioni su come proseguire il viaggio	Interno con tutti i dispositivi disponibili a questo scopo; in mancanza e in caso di variazioni rilevanti passaggio del personale di bordo nelle vetture	Dinamica	Audio	Tutto, tranne tipo 4

Note:

(*) Le informazioni diffuse sui treni FLIRT e GTW sono rese disponibili dalla Provincia o dai Gestori dell'infrastruttura e con rappresentazione delle relazioni complete fino a Verona, Lienz, Innsbruck.

(**) Per sosta prolungata si intende una sosta di almeno 6 minuti.

Tabella 7.5 – Informazioni da esporre nelle stazioni e fermate a cura di SAD su supporti fisici o elettronici accessibili o gestiti da SAD

INFORMAZIONE DA ESPORRE	AGGIORNAMENTO
Informazioni sui punti vendita fornite in file .pdf o equivalente dalla Provincia o da STA	Affissione delle informazioni aggiornate entro 3 giorni prima dell'entrata in vigore delle modifiche
Variazioni programmate	Affissione delle informazioni aggiornate entro 3 giorni prima dell'entrata in vigore delle modifiche
Elenco dei servizi minimi in caso di sciopero fornito in file .pdf o equivalente dalla Provincia o da STA	Affissione delle informazioni aggiornate entro 3 giorni prima dell'entrata in vigore delle modifiche

Tabella 7.6 – Standard di puntualità mensile per linea

N	NOME LINEA	STANDARD PUNTUALITÀ (% massima di corse con ritardo superiore a 5 minuti)	MIGLIORAMENTO RISPETTO ALLO STANDARD RICHIESTO DURANTE IL PERIODO CONTRATTUALE
1	Meranese	10%	▪ a infrastruttura costante riduzione di 2 punti, di cui 1 entro il 2020; ▪ a seguito dell'entrata in esercizio di potenziamenti infrastrutturali lo standard sarà rinegoziato.
2	Pusteria	3%	▪ riduzione di 1 punto entro il 2024
3	Brennero	5%	▪ riduzione di 1 punto entro il 2020
5	Venosta	3%	▪ riduzione di 1 punto entro il 2024

Gli standard di qualità di cui sopra saranno riesaminati dal Comitato dopo l'attivazione di nuove infrastrutture e conseguentemente di nuovi orari d'esercizio.

7.2. Modalità di verifica degli standard

Gli standard minimi per i fattori prestazionali e di qualità elencati nella tabella 7.2 sono verificati mediante:

1. presentazione da parte di SAD di un report trimestrale su dati di fonte RFI e STA (Puntualità per linea, Soppressioni totali e parziali) e di fonte propria (Materiale rotabile, Bus sostitutivi);
2. accesso diretto di PAB al portale PICWEB-IF.

Gli standard minimi per i fattori prestazionali e di qualità elencati nella tabella 7.3 sono verificati mediante la seguente procedura:

1. la Provincia riceve segnalazioni dagli utenti oppure effettua proprie ispezioni mensili programmate e senza preavviso;
2. a seguito dei reclami o della rilevazione di non conformità, la Provincia chiede a SAD, al fine del contraddittorio, i dati relativi all'andamento del fattore prestazionale e di qualità oggetto della verifica nel periodo della rilevazione/reclamo e nei periodi precedenti e, se del caso, seguenti precisati nella richiesta;
3. SAD è tenuta a presentare i dati e le eventuali proprie controdeduzioni entro 15 giorni lavorativi;
4. entro i successivi 30 giorni la Provincia esamina la documentazione ricevuta e decide sull'eventuale penale da applicare. In alternativa può chiedere l'attivazione della procedura sperimentale di cui all'articolo 17 comma 3. In assenza di riscontro da SAD la Provincia può decidere l'applicazione della penale anche sulla base di verbali dei rilevatori di cui all'articolo 16, comma 1, lettera c) del Contratto controfirmati dal capotreno oppure di almeno 3 segnalazioni da parte degli utenti autonome e concordanti.

Nel seguito sono riportate ulteriori precisazioni riguardanti la verifica della pulizia, della puntualità ed i dati di frequentazione dei treni.

Tabella 7.7 – Modalità di verifica della pulizia e di applicazione della penale

ELEMENTI DA VALUTARE	PESO	SOTTO-ELEMENTI DA VALUTARE	PESO	NON CONFORMITÀ	MOMENTO DI VERIFICA	FREQUENZA DI VERIFICA
1. Esterno treno	10%			Se giudicato non pulito	Dopo l'effettuazione del lavaggio, se tecnicamente effettuabile	Almeno 1 volta al mese
2. Ambiente interno	30%	a. Porte	6%	Se più di 1 porta visibilmente sporca su 5 controllate casualmente	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
		b. Pareti	8%	Se più di 1 scompartimento (*) con almeno una parete visibilmente sporca su 5 controllati casualmente	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
		c. Finestrini	8%	Se più di 1 scompartimento (*) con almeno un finestrino visibilmente sporco su 5 controllati casualmente	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
		d. Pavimento	8%	Se più di 1 scompartimento (*) con il pavimento visibilmente sporco su 5 controllati casualmente	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
3. Toilette	20%	a. Ambiente	7%	Se visibilmente sporco in almeno 1 toilette controllata	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
		b. Water	7%	Se visibilmente sporco in almeno 1 toilette controllata	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
		c. Lavabo	6%	Se visibilmente sporco in almeno 1 toilette controllata	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese
4. Sedili	40%			Se più di 1 modulo di 4 sedili affacciati o più di 2 moduli di 2 sedili a correre visibilmente sporchi su 5 controllati casualmente	Alla partenza del treno	Almeno 1 volta al mese

Nota:

(*): Per scompartimento si intende ogni ambiente situato tra due vestiboli, oppure tra un vestibolo e la cabina di guida oppure tra un vestibolo e l'intercomunicante, anche se non sono presenti porte che lo separino dagli altri ambienti interni del treno. Nel caso di treni effettuati con materiale ordinario (tipo 4 riportato nella Tabella 2.2), per le carrozze a compartimenti si considera l'intera vettura.

Verifica della puntualità:

Per ogni corsa:

1. si accerta quali linee percorre;
2. si verifica il rispetto dello standard di puntualità separatamente per ogni linea (ogni linea ha uno standard diverso);
3. per ogni linea percorsa, la corsa è puntuale se rispetta lo standard in arrivo nella stazione capolinea e nei nodi di interscambio attraversati.

Esempio: corsa della relazione Malles – Brennero:

- percorre le linee Venosta, Meranese e Brennero;
- attraversa i nodi di interscambio di Merano, Bolzano e Fortezza;
- viene verificato l'orario di arrivo a Merano: questo dato concorre alla verifica del rispetto dello standard di puntualità della linea Venosta, ai fini dell'applicazione dell'eventuale penale per la linea Venosta;
- viene verificato l'orario di arrivo a Bolzano: questo dato concorre alla verifica del rispetto dello standard di puntualità della linea Meranese, ai fini dell'applicazione dell'eventuale penale per la linea Meranese;
- viene verificato l'orario di arrivo a Fortezza e a Brennero: questi dati concorrono alla verifica del rispetto dello standard di puntualità della linea Brennero, ai fini dell'applicazione dell'eventuale penale per la linea Brennero: è sufficiente che almeno uno dei due orari di arrivo sia fuori standard per considerare la corsa in ritardo, come meglio specificato di seguito.

Procedura per l'estrazione dei dati dal portale PICWEB-IF ed il calcolo degli indici di puntualità.

A. Accesso al sistema:

scegliere:

- profilo informativo 3;
- controllo produzione;
- analisi circolazione.

B. Operazioni preliminari:

1. per ogni linea, creare e salvare con un nome (che evochi la linea) la lista delle località che la compongono. Ad esempio: per la Meranese tutte le stazioni e fermate da Merano a Bolzano, estremi compresi;
2. caricare le liste di località su Territorio Verona;
3. per ogni linea, creare, utilizzando un editor di testo tipo il Blocco note di Windows, la lista dei numeri dei treni che la percorrono, pari e dispari, prodotti da SAD a norma del contratto di servizio. Vanno inseriti nella lista anche i treni che percorrono parte della linea perché hanno origine o destinazione in una località intermedia.

C. Operazioni da effettuare per tutte le linee:

1. scegliere il periodo = mese x (ad esempio gennaio);
2. scegliere lista località = la lista della linea di cui si vuole calcolare l'indice;
3. scegliere tipo ritardo = uscita territorio⁴;
4. scegliere numero treno = lista dei treni della linea di cui si vuole calcolare l'indice;
5. scegliere tipo esclusione = standard B1;
6. eseguire l'elaborazione;

⁴ Il sistema considera l'ora di arrivo nell'ultima stazione della lista.

7. esportare in Excel il risultato dell'elaborazione e comunque almeno i seguenti dati:

- ✓ C = numero di treni che hanno circolato nel periodo;
- ✓ P = numero di treni che sono arrivati con ritardo fino a 5 minuti.

D. Calcolo dell'indice di puntualità:

per tutte le linee tranne la Brennero, definito C il numero dei treni circolati e P il numero dei treni arrivati con ritardo fino a 5 minuti (considerati puntuali a norma di contratto):

1. calcolare $C - P = R$ (numero di treni arrivati in ritardo a norma di contratto);
2. calcolare l'indice di puntualità $IS_{\text{mese}} = R / C$

E. Operazioni aggiuntive per la linea Brennero (nodo di Fortezza⁵):

1. creare le seguenti 4 liste di treni invece di una:
 - treni pari che circolano tra Bolzano e Fortezza;
 - treni pari che circolano tra Fortezza e Brennero;
 - treni dispari che circolano tra Bolzano e Fortezza;
 - treni dispari che circolano tra Fortezza e Brennero;
2. eseguire per ogni lista treni le operazioni elencate al punto C e l'operazione n.1 del punto D, ottenendo i seguenti 4 valori dei numeri C e R:
 - C_{Bz-Fo} = numero di treni pari che hanno circolato nel mese tra Bolzano e Fortezza;
 - C_{Fo-Br} = numero di treni pari che hanno circolato nel mese tra Fortezza e Brennero;
 - C_{Br-Fo} = numero di treni dispari che hanno circolato nel mese tra Brennero e Fortezza;
 - C_{Fo-Bz} = numero di treni dispari che hanno circolato nel mese tra Fortezza e Bolzano;
 - R_{Bz-Fo} = numero di treni pari che nel mese sono arrivati in ritardo a Fortezza;
 - R_{Fo-Br} = numero di treni pari che nel mese sono arrivati in ritardo a Brennero;
 - R_{Br-Fo} = numero di treni dispari che nel mese sono arrivati in ritardo a Fortezza;
 - R_{Fo-Bz} = numero di treni dispari che nel mese sono arrivati in ritardo a Bolzano;
3. calcolare:
 - $C_{Bz-Br} = \text{Max}(C_{Bz-Fo}, C_{Fo-Br})$
 - $R_{Bz-Br} = \text{Max}(R_{Bz-Fo}, R_{Fo-Br})$
 - $C_{Br-Bz} = \text{Max}(C_{Br-Fo}, C_{Fo-Bz})$
 - $R_{Br-Bz} = \text{Max}(R_{Br-Fo}, R_{Fo-Bz})$
4. calcolare, infine, l'indice di puntualità della linea Brennero:

$$IS_{\text{mese}} = (R_{Bz-Br} + R_{Br-Bz}) / (C_{Bz-Br} + C_{Br-Bz})$$

⁵ Dopo l'attivazione della variante di Riga diventerà Bressanone.

Dati delle frequentazioni

SAD si impegna a svolgere, almeno due volte all'anno, campagne di rilevazione della frequentazione dei treni, ciascuna della durata di una settimana, rilevando, per ogni corsa, il numero di viaggiatori saliti e discesi ad ogni fermata. SAD trasmette alla Provincia i risultati dei conteggi sulla frequentazione dei treni per ciascuna delle campagne di rilevazioni svolte entro 90 giorni dal termine di ogni rilevazione.

Le Parti potranno concordare un formato di fornitura sintetico, fermo restando l'obbligo per SAD, in mancanza di ulteriori specificazioni, l'intero database.

Allegato 8 – Sistema incentivante

Il presente allegato definisce l'entità dei premi previsti dall'articolo 18 del Contratto e le modalità per il calcolo di quanto spetta a SAD. Il Comitato paritetico di cui all'articolo 19 del Contratto potrà integrare i contenuti di questo allegato, di comune accordo tra le Parti.

L'articolo 18 stabilisce due diversi premi che spettano, rispettivamente, nei casi di incremento della customer satisfaction e dei viaggiatori trasportati.

8.1. Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori

RISULTATO PREMIATO	Incremento o mantenimento della customer satisfaction su più indici ed obiettivi.
METODO DI VERIFICA	Indagini di customer satisfaction di cui all'art.20 comma 4 del Contratto.
ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO	Tutti gli anni.
DECORRENZA DEL PREMIO	Dal primo anno o parte di anno successivo a quello base. In tal caso saranno confrontati solo periodi di ugual durata.
ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO	2% del corrispettivo totale annuo.
ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE	Sono calcolati almeno 4 indici complessivi di soddisfazione, ottenuti raggruppando opportunamente i fattori di qualità oggetto di rilevazione: 1. Sicurezza⁶. 2. Puntualità e regolarità (soppressioni e limitazioni)⁷. 3. Valutazione del comfort a bordo: affollamento, pulizia, decoro (stato di manutenzione dell'arredamento, climatizzazione, illuminazione)⁸. 4. Valutazione delle informazioni a bordo e del servizio di assistenza alla clientela: completezza e tempestività, qualità della trasmissione, aspetto, cortesia e professionalità del personale, capacità del personale di bordo di gestire i disservizi (ad esempio forti ritardi e soppressioni)⁹.

⁶ Domanda n.1: come giudica il livello di sicurezza garantito a Lei e ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie?

Domanda n.2: come giudica il livello di sicurezza del treno contro il rischio di incidenti, cadute o altri danni alla sua persona?

⁷ Domanda n.3: come giudica la puntualità del treno (per cui è stato intervistato)?

Domanda n.4: come giudica la regolarità (soppressioni e limitazioni) dei treni nell'ultimo mese?

⁸ Domanda n.5: come giudica la disponibilità di posti e di spazio a bordo treno?

Domanda n.6: come giudica la pulizia interna della carrozza su cui ha viaggiato?

Domanda n.7: come giudica la pulizia del posto?

Domanda n.8: come giudica la pulizia delle toilette?

Domanda n.9: come giudica la funzionalità delle toilette?

Domanda n.10: come giudica il decoro del treno, ossia l'arredamento interno dei vagoni e il loro stato di manutenzione?

Domanda n.11: come giudica la climatizzazione della carrozza su cui ha viaggiato?

Domanda n.12: come giudica l'illuminazione della carrozza su cui ha viaggiato?

⁹ Domanda n.13: come giudica la completezza e la tempestività delle informazioni fornite a bordo treno?

Domanda n.14: come giudica la qualità della trasmissione delle informazioni che ha sentito?

	Il premio massimo da assegnare è suddiviso tra gli indici di soddisfazione in funzione dei rating (livelli di importanza) espressi dal campione di viaggiatori intervistati¹⁰. I rating vengono rilevati ed aggiornati ogni anno. La suddivisione del premio massimo tra gli indici di soddisfazione viene decisa dal Comitato Paritetico di Gestione del Contratto a partire dai dati di rating, senza essere vincolato ad essi.
MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE	Le indagini vengono effettuate da una società esterna con comprovata esperienza nel settore, selezionata ed incaricata dalla Provincia con le modalità previste dalla normativa vigente in materia di contratti pubblici. Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: ▪ l'universo di riferimento è costituito dai viaggi effettuati dai viaggiatori con età superiore a 14 anni; ▪ la rilevazione è eseguita su un campione rappresentativo delle diverse categorie di viaggiatori nelle diverse fasce orarie, giorni della settimana e periodi dell'anno e su tutte le relazioni servite dai treni gestiti da SAD, tenendo conto della frequentazione dei treni. Le persone intervistate sono individuate con campionamento a passo effettuato nelle stazioni in discesa dai treni SAD e a bordo dei treni SAD; ▪ verranno effettuate da 2 a 4 rilevazioni nel corso dell'anno solare; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di 15 giorni; ▪ la numerosità del campione è prevista da 150 a 300 interviste a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 600 interviste; ▪ per il calcolo delle percentuali dei viaggiatori soddisfatti o insoddisfatti i risultati del campione possono essere pesati con i dati di frequentazione dei treni per fascia oraria; ▪ il livello di confidenza è del 95% rispetto al numero di passeggeri trasportati risultanti dalle frequentazioni nell'anno precedente alla rilevazione; ▪ il margine di errore viene calcolato al termine delle rilevazioni annuali e dipende dal numero di interviste effettivamente fatte, ma non dovrà avere valore maggiore di $\pm 3,5\%$; ▪ le interviste sono svolte con interviste face to face secondo la tecnica C.A.P.I. (Computer Assisted

Domanda n.15: come giudica l'aspetto, la cortesia e la professionalità del personale di bordo del treno, sempre che abbia avuto occasione di incontrarlo?

Domanda n.16: come giudica la capacità mostrata dal personale SAD nel gestire i disservizi, come, ad esempio, forti ritardi o soppressioni dei treni?

¹⁰ Ad esempio:

- Valutazione della sicurezza: rating 20% $\Rightarrow$ incentivo massimo = premio massimo totale * 20%;
- Valutazione puntualità e regolarità: rating 20% $\Rightarrow$ incentivo massimo = premio massimo totale * 20%;
- Valutazione del comfort a bordo: rating 40% $\Rightarrow$ incentivo massimo = premio massimo totale * 40%;
- Valutazione delle informazioni a bordo e del servizio di assistenza alla clientela: rating 20% $\Rightarrow$ incentivo massimo = premio massimo totale * 20%.

	Personal Interview) esplicitando preventivamente che la valutazione riguarda i servizi svolti da SAD; - per le indagini successive all'anno di base il numero delle interviste per categorie di viaggiatori sarà conforme al profilo socio-demografico che il Comitato potrà individuare basandosi sulle risultanze dell'anno base, stratificato per genere, età, titolo di studio, professione, motivo del viaggio e/o frequenza di viaggio. Il profilo socio-demografico potrà essere aggiornato dal Comitato dopo tre anni; - le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate saranno così raggruppate: - voti da 6 a 7: MEDIAMENTE SODDISFATTO - voti da 7 a 8: SODDISFATTO - voti da 8 a 9: MOLTO SODDISFATTO. Per ciascuna domanda deve essere prevista anche l'opzione NS/NR = non so/non risponde. - gli indici sono calcolati rapportando il numero di risposte, eventualmente pesate, che hanno riportato i voti prescelti al totale delle risposte, escludendo quelle NS/NR.
DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE	Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte, tenendo conto anche delle risposte "non so") effettuate nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 600.
VALORE BASE	L'indagine dell'anno base sarà utilizzata per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere. Il 2017 viene considerato anno base per i livelli di soddisfazione del periodo autunnale; il 2018 per l'intero anno.
SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO	Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori mediamente soddisfatti, soddisfatti e molto soddisfatti sono inferiori a valori minimi che vengono stabiliti dal Comitato sulla base dei risultati dell'indagine dell'anno base. Ogni due anni il Comitato può aggiornare i valori minimi, su richiesta di una o di entrambe le Parti.
CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI	Il premio viene assegnato al raggiungimento di più obiettivi articolati per: - indice complessivo di soddisfazione; - votazione: mediamente soddisfatto, soddisfatto oppure molto soddisfatto; - anno di rilevazione. Gli obiettivi verranno stabiliti dal Comitato Paritetico di Gestione del Contratto entro febbraio 2018 per il periodo autunnale del 2018, da confrontarsi con la rilevazione che sarà fatta nell'autunno del 2017, ed entro febbraio 2019 per l'intero anno 2019, da

	confrontarsi con le rilevazioni del 2018. Per la definizione degli obiettivi il Comitato tiene conto del margine d'errore, che è noto solo al termine delle rilevazioni annuali. Gli obiettivi potranno essere aggiornati, di comune accordo, nel corso del periodo di vigenza del contratto.
PRIMA APPLICAZIONE	Data la disponibilità, per l'anno base 2017, della sola rilevazione autunnale, e, per il 2018, dei soli obiettivi autunnali, la verifica del raggiungimento degli obiettivi sarà fatta considerando per il 2018 il solo periodo autunnale. Per l'anno 2018, pertanto, l'entità massima del premio sarà pari ad un quarto del valore normalmente previsto.
CONDIVISIONE DEI DATI	La società incaricata dell'indagine trasmette anche a SAD i dati risultanti dall'indagine di customer satisfaction, nel formato informatico definito dal Comitato. La SAD può utilizzare questi dati per monitorare l'indagine, per ulteriori elaborazioni e per la loro diffusione al pubblico.

8.2. Premio per l'incremento dei viaggiatori trasportati

RISULTATO PREMIATO	Aumento dei viaggi effettuati con titoli di viaggio di corsa semplice e a valore.
METODO DI VERIFICA	Rilevazione delle obliterazioni ferroviarie da parte di STA.
AMBITO DI APPLICAZIONE	I seguenti titoli di viaggio del sistema provinciale: 1. Biglietto urbano 2. Biglietto extraurbano; 3. Carta valore; 4. Alto Adige Pass e Euregio FamilyPass
DEFINIZIONE DEL VALORE BASE	Numero di obliterazioni ferroviarie rilevate, separatamente per ciascun titolo di viaggio, nell'anno precedente.
ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO	Tutti gli anni.
CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO	Numero di obliterazioni ferroviarie rilevate maggiore del valore base.
ENTITÀ DELL'INCENTIVO IN RIFERIMENTO AL MAGGIOR INTROITO TARIFFARIO	➤ Se incremento obliterazioni (anno x – anno x-1) ≤ incremento obliterazioni (anno x-1 – anno x-2) → incentivo = 15% del maggior introito al netto delle variazioni tariffarie. ➤ Se incremento obliterazioni (anno x – anno x-1) > incremento obliterazioni (anno x-1 – anno x-2) → incentivo = 25% del maggior introito al netto delle variazioni tariffarie.
MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO	A seconda del tipo di titolo di viaggio si conteggiano, per le sole obliterazioni attribuibili a corse prodotte da SAD gli incassi aggiuntivi rispetto all'anno precedente rilevati da STA. Si considerano effettuati con treni SAD i viaggi le cui obliterazioni sono state effettuate nell'intervallo di tempo tra 15 minuti prima e 5 minuti dopo la partenza del treno, che risulta essere il primo utile per

	raggiungere la destinazione risultante dall'obliterazione.
DATI NECESSARI	Per ogni anno del periodo 2016-2024 e per i soli treni prodotti da SAD, per i biglietti extraurbani, le carte valore e gli Alto Adige Pass, separatamente: numero totale di obliterazioni ferroviarie, km totali corrispondenti a tali obliterazioni, incassi rilevati da STA. Invio trimestrale alla Provincia di un report contenente questi dati relativi ai 3 mesi precedenti. I report saranno trasmessi a SAD dalla Provincia.

Nota:

La società in-house della Provincia Strutture Trasporto Alto Adige S.p.a. (STA), in attuazione dell'articolo 6, comma 2 della legge provinciale n.15/2015, è stata incaricata con deliberazione della Giunta Provinciale n.1370 del 6/12/2016 dello svolgimento di tutte le attività del servizio pubblico SII, che è responsabile della fornitura di diversi servizi di supporto al trasporto pubblico integrato dell'Alto Adige, tra cui la rilevazione delle validazioni dei titoli di viaggio, l'attribuzione dei viaggi alle diverse imprese di trasporto ed il riparto degli introiti tariffari, ove necessario.

Dienstleistungsvertrag
Zwischen
der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol
und
SAD Nahverkehr AG
Betreffend Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes
für den Zeitraum 2017 (September) -2024

Die Autonome Provinz Bozen – Südtirol (in der Folge Land Südtirol), mit Sitz in Bozen, Silvius-Magnago-Platz 1, Steuernummer 00390090215, für die Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch Dr. Arno Kompatscher, geboren [REDACTED] in seiner Eigenschaft als Landeshauptmann
und

SAD Nahverkehr A. G. (in der Folge "SAD"), mit Sitz in Bozen, Italienallee 13/N, Steuernummer und Mehrwertsteuernummer 01276500210, für die Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch den Präsident des Verwaltungsrates und Geschäftsführer Dr. Mag. Ingomar Gatterer, ordnungsgemäß bevollmächtigt.

Vorausgesetzt wird:

1. SAD ist im Besitz der Lizenz Nr. 22 vom 28.12.2001 für die Durchführung der Tätigkeit des Eisenbahntransportes;
2. SAD ist im Besitz des Sicherheitszertifikates Teil A Nr. IT1120140020, gültig vom 12.11.2014 bis 25.09.2017 und Teil B Nr. IT1220140044, gültig vom 12.11.2014 bis 25.09.2017, die derzeit von der „Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie (ANSF)“ erneuert werden;
3. im Sinne von Art. 1 Absatz 3 des GvD vom 19. November 1997, Nr. 422, erfolgt für die Regionen mit Sonderstatut und die Autonomen Provinzen Trient und Bozen die Übertragung der Befugnisse und der entsprechenden Güter und Ressourcen unter Beachtung der Statute und mittels entsprechender Durchführungsbestimmungen;
4. das mit DPR vom 31. August 1972, Nr. 670, genehmigte Sonderstatut für Trentino-Südtirol überträgt dem Land Südtirol die primäre Zuständigkeit auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse;
5. das DPR vom 19. November 1987, Nr. 527, in der Fassung laut GvD vom 16. März 2001, Nr. 174, stellt die Durchführungsbestimmung zum besagten Statut auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse dar;
6. mit Art. 1 bis des DPR Nr. 527/87, eingefügt mit Art. 1 des GvD Nr. 174/2001, wurden dem Land Südtirol die Planungs- und Verwaltungsbefugnisse und –aufgaben bezüglich der auf dem nationalen Netz durchgeführten Eisenbahndienste, die weder nationalen noch internationalen Interesses sind, übertragen;
7. SAD betreibt derzeit im Sinne des Landesgesetzes vom 2. Dezember 1985, Nr. 16 in Konzession einen Teil der Eisenbahndienste, die in die Zuständigkeit des Landes Südtirol fallen oder aufgrund von Abkommen des Landes mit Gebietskörperschaften (Regionen/Provinzen) oder ausländischen Behörden angrenzender Staaten auf der Linie „Meran-Mals“, „Meran-Bozen“ durchgeführt werden, die Dienste, die vom Land Südtirol im Betriebsprogramm ab dem 14. Dezember 2008 festgelegt sind und die Dienste, die in der am 20. Mai 2008 unterzeichneten politischen Vereinbarung zwischen dem Land Südtirol und dem Bundesland Tirol (A) zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Eisenbahndienste, enthalten sind und der SAD mit Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 475 vom 23.07.2008 geändert mit Dekret Nr. 269 vom 05.06.2009, für eine Dauer von neun Jahren übertragen wurden;
8. die derzeitige neunjährige Konzession, gültig seit 23.07.2008 und bis am 22.07.2017, wurde in

Erwartung des Abschlusses der Verfahren zur Unterzeichnung des Dienstleistungsauftrages mit SAD mit Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 13155/2017 bis zum 31.08.2017 verlängert, um die Kontinuität des öffentlichen Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten;

9. das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, "Öffentliche Mobilität", hat die Verfahren zur Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste neu definiert und an jene der Europäischen Union angepasst und in den Artikeln 12 und 60 vorgesehen, dass nach Verfall der bestehenden Konzessionen die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol und den Betreibern mittels Dienstleistungsauftrag geregelt sein müssen;
10. die Verordnung EG Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007, in geltender Fassung, „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union am 3. Dezember 2007, ist die Referenznorm des Sektors, die, unter anderem, die Vergabe von regionalen Eisenbahndiensten regelt;
11. die Verordnung EG Nr. 1370/2007 bestätigt im Art. 4 Absatz 2, dass in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen sind, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben (sog. „Net Cost“), an die zuständige Behörde übergehen (sog. „Gross Cost“) oder unter ihnen aufgeteilt werden;
12. die Verordnung EG Nr. 1370/2007 überlässt im Artikel 5 Absatz 6 den zuständigen Behörden die Entscheidung, ob sie öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr direkt vergeben oder öffentlich ausschreiben. Im Falle der direkten Vergabe dürfen die Verträge eine Dauer von höchstens 10 (zehn) Jahren haben;
13. das Land Südtirol hat die erzielten Ergebnisse positiv beurteilt und erachtet es, unbeschadet der Möglichkeit der öffentlichen Ausschreibung in Zukunft, für vorteilhaft, die Eisenbahndienste den zwei derzeitigen Betreibern, Trenitalia und SAD, bis 31. Dezember 2024 direkt zu vergeben, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung im Eisenbahndienst in Südtirol und der Unsicherheit und Komplexität der Wettbewerbsverfahren in Italien;
14. der Pflicht der im Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/07 im Falle der Direktvergabe vorgesehenen Veröffentlichung wurde mit der Veröffentlichung der Vorinformation Nr. 17835 im Amtsblatt der Europäischen Union Serie S Nr. 13 Genüge getan;
15. die Landesregierung hat mit Beschluss Nr. 793 vom 12.07.2016 beschlossen, die Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes, die bis Juli 2017 in Konzession von SAD durchgeführt werden, mit Dienstleistungsvertrag direkt an SAD zu vergeben und dessen wesentlichen Inhalte festgelegt;
16. das Land Südtirol beabsichtigt, auch für diesen neuen Dienstleistungsvertrag, in Analogie zu dem mit Trenitalia am 22.12.2015, Rep. 59/38.0 unterzeichneten Vertrag, das Gross Cost Modell vorzusehen, wonach die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf vollständig an das Land Südtirol übergehen;
17. die Verordnung EG Nr. 1370/2007 legt im Art. 4 die von den Parteien einzuhaltenden allgemeinen Kriterien zur Definition der Ausgleichsleistung eines Dienstleistungsauftrages fest, um eine übermäßige Vergütung zu verhindern; im Art. 6 wird präzisiert, dass im Falle der direkten Beauftragung die in der Anlage angeführten Zusatzkriterien anzuwenden sind;
18. die „Autorità di Regolazione dei Trasporti (in der Folge „ART“) hat mit Beschluss Nr. 49 vom 17. Juni 2015 die Maßnahmen für die Abfassung von Ausschreibungen und Vereinbarungen bezüglich der Ausschreibungen zur ausschließlichen Vergabe der öffentlichen Personennahverkehrsdienste erlassen und die Kriterien für die Ernennung der Wettbewerbskommissionen definiert, wobei mit Maßnahme 13 und Tabelle Nr. 4 die Kriterien zur Festlegung der Vergütung im Falle der direkten Beauftragung bestätigt und die Berechnungsmethode spezifiziert werden;
19. entsprechend der oben angeführten mit Verordnung EG Nr. 1370/2007 und mit Beschluss ART Nr. 49/2015 festgelegten Kriterien, muss die Vergütung eines Gross Cost Vertrages die effizienten Produktionskosten des Dienstes voll abdecken und einen angemessenen Gewinn bringen;
20. in Einhaltung der oben genannten Kriterien hat das Land Südtirol die Vergütung des Dienstleistungsvertrages quantifiziert und verhandelt, wobei seit 2015 in einem kontradiktorischen Verfahren mit SAD, in zahlreichen Treffen und mittels Schriftverkehrs, die Kosten, die das Unternehmen für die Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tragen wird, einer genauen Analyse und Überprüfung, auch anhand eines Standardkostenmodells, unterzogen wurden;
21. nach Abschluss dieser Analysen haben die Parteien einvernehmlich die Vergütung des neuen

Vertrages vereinbart;

22. im Rahmen der laufenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Eisenbahndienstes in Südtirol, die unter anderem die Elektrifizierung der Linie Meran-Mals (in der Folge „Vinschgau“) und die Aktivierung einer wachsenden Zahl von grenzüberschreitenden Diensten vorsehen, ist es von größter Wichtigkeit, das Rollmaterial mit Elektrozüge zu potenzieren, die mit den österreichischen Infrastrukturen bezüglich Antriebs- und Signalsystem kompatibel sind und den heutigen Bedürfnissen entsprechende Borddienste aufweisen;
23. die Gestaltung der nach der Elektrifizierung der Linie Vinschgau vorgesehen Dienste, genehmigt in der Sitzung der Landesregierung vom 04.10.2016, verlangt, dass die elf Dieselzüge, die derzeit im Betrieb sind, mit neuen Elektrozüge ersetzt werden, die eine höhere Beförderungskapazität (zumindest 260 Sitzplätze) haben und auf den Linien mit DC-3kV-Versorgung (Standard auf dem Netz der RFI-Italia), AC-15kV (Standard in Österreich) und AC-25kV (neue elektrifizierte Linie Meran-Mals, Hochgeschwindigkeitsstrecke Italien, BBT), geeignet sind, um auch in Zukunft grenzüberschreitende Dienste zu ermöglichen;
24. in Anbetracht der Tatsache, dass die derzeitigen Verbindungen Mals - Meran auf einen Halbstundentakt zwischen Mals und Bozen und eine stündliche Verbindung zwischen Mals und Brenner ausgebaut werden, ist der Bedarf an Rollmaterial mit siebzehn Zügen festgelegt worden, davon sieben zusätzliche als Ersatz für die Dieselzüge und die restlichen bereits im Vertrag mit Trenitalia (sieben Züge) finanziert oder mittels upgrade von bereits verfügbarem Rollmaterial bereitgestellt (drei Züge);
25. mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1253 vom 15.11.2016 „Genehmigung des Teilprogramms gemäß der Regionalgesetze Nr. 6 vom 24.07.2014 und Nr. 22 vom 03.08.2015, bezüglich der Verwendung der Ressourcen der Region zur Finanzierung von Maßnahmen zur Gebietsentwicklung“, hat die Landesregierung die Kreditgewährung zugunsten der STA – Südtiroler Transportstrukturen (in der Folge „STA“), für den Ankauf von sieben neuen Elektrozüge, genehmigt;
26. die sieben neuen von SAD von der Gesellschaft STA angemieteten Elektrozüge werden zur Durchführung der Dienste laut dem vom Land genehmigten Betriebsprogramm, vorwiegend auf der elektrifizierten Vinschger Bahnstrecke, die mit Wechselstrom 25kV, 50hz betrieben wird, sowie bei Bedarf auf den übrigen Linien eingesetzt;
27. für die Erbringung der Dienste wird SAD auch weiterhin die von der Gesellschaft STA bereits angemieteten elf Elektrozüge FLIRT verwenden und, bis zur Elektrifizierung der Vinschger Bahnstrecke, die elf Dieselzüge GTW;
28. die Vergütung ist so berechnet, dass dem Betreiber des Dienstes die wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit des Vertragsverhältnisses gewährleistet ist und wird nach den Bestimmungen des Dienstleistungsvertrages neu bewertet werden;
29. entsprechend den Vorgaben der Maßnahme 14 des oben angeführten Beschlusses ART Nr. 49 vom 17.06.2015, haben die Parteien für diesen Vertrag die Anwendung von Anreizmechanismen zur Erhöhung der Qualität und Effizienz vereinbart: eine Prämie für die Steigerung der Kundenzufriedenheit und die Beteiligung an den Mehreinnahmen infolge steigender Fahrgastzahlen;
30. laut Art. 4 Absatz 9 der Anlage A des Beschlusses der Landesregierung vom 05.07.2016, Nr. 760 (Tarifsystem und Benützungsbedingungen der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol), gelten auf den Zügen des Landes auch die regulären überregionalen, nationalen und internationalen Fahrscheine, die von in Südtirol tätigen Unternehmen oder von anderen Betreibern ausgestellt werden, sofern entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen und vom zuständigen Landesrat genehmigt wurden;
31. der oben erwähnte Beschluss der Landesregierung Nr. 760 vom 05.07.2016, hat, sofern notwendig, die auf den mit diesem Vertrag geregelten Diensten geltenden Tarifvergünstigungen mit jenen auf Staatsebene in Einklang gebracht;
32. der Art. 6 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 überträgt der STA, im Rahmen der technischen und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem, die Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der Fahrscheinausgabe, die Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste und die Verwaltung der Kundeninformation.

DIE PARTEIEN HABEN EINSICHT GENOMMEN

in den Beschluss der Landesregierung Nr. ____ vom _____.2017 und in den Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der SAD in der Sitzung vom _____.2017, mit welchem die Inhalte dieses Dienstleistungsvertrages genehmigt wurden.

All dies vorausgeschickt,

SCHLIEßEN die Parteien FOLGENDEN VERTRAG AB:

Die Prämissen und die Anhänge sind Bestandteile dieses Vertrages.

Artikel 1

(Struktur des Vertrages)

2. Der vorliegende Dienstleistungsvertrag, in der Folge "Vertrag" genannt, regelt die Pflichten und die Ausführungsmodalitäten des Dienstes und die entsprechenden Leistungen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs von Landesinteresse durch SAD, wie im folgenden Artikel 6 erläutert.
3. Der Vertrag ist folgendermaßen aufgebaut:
 - Artikel 2: Vergabe der Dienste
 - Artikel 3: Laufzeit
 - Artikel 4: Tarifsystem und Nutzungsbedingungen
 - Artikel 5: Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf
 - Artikel 6: Pflichten der SAD
 - Artikel 7: Rollmaterial
 - Artikel 8: Entgelte
 - Artikel 9: Zahlung und Ausgleich
 - Artikel 10: Änderungen des Entgelts wegen Änderungen am Betriebsprogramm aus Gründen höherer Gewalt
 - Artikel 11: Änderungen des Entgelts wegen Änderungen am Betriebsprogramm im Streikfall
 - Artikel 12: Änderungen des Entgelts wegen Änderungen am Betriebsprogramm wegen Arbeiten seitens des Infrastrukturbetreibers
 - Artikel 13: Änderungen des Entgelts wegen Änderungen am Betriebsprogramm wegen Streichungen
 - Artikel 14: Änderungen des Entgelts wegen Änderungen am Betriebsprogramm wegen Zusatzdiensten im laufenden Fahrplan
 - Artikel 15: Leistungs- und Qualitätsstandards
 - Artikel 16: Überwachungssystem
 - Artikel 17: Vertragsstrafen
 - Artikel 18: Ziele zur Verbesserung und Prämien
 - Artikel 19: Vertragsmanagement, Vermeidung und Lösung von Streitfällen
 - Artikel 20: Beziehungen mit den Fahrgästen
 - Artikel 21: Auflösung und Abtretung des Vertrages
 - Artikel 22: Vertragskosten und Steuerklauseln
 - Artikel 23: Anwendung der Bestimmungen zur Verfolgbarkeit der Geldflüsse
 - Artikel 24: Ethikkodex

- Artikel 25: Verpflichtungen der SAD nach Ablauf der Vertragsdauer

Anlagen:

- Anlage 1: Jährliche Dienstplanung
- Anlage 2: Betriebsprogramm
- Anlage 3: Zugänglichkeit des Dienstes für Personen mit beschränkter Mobilität
- Anlage 4: Verfahren zur Berechnung des Entgelts
- Anlage 5: Hinfällige Kosten im Falle geplanter Unterbrechungen seitens der Infrastrukturbetreiber, von Änderungen der Leistungen aufgrund höherer Gewalt und von Streiks des Personals anderer Betriebe
- Anlage 6: Wirtschaftliche Daten und Betriebsrichtwerte
- Anlage 7: Mindestqualitätsstandards
- Anlage 8: Anreizsystem

Artikel 2

(Vergabe der Dienste)

1. Das Land Südtirol vergibt an SAD die Durchführung eines Teils der öffentlichen Eisenbahnpersonenverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes.
2. Für jeden der jährlichen Fahrpläne während der Vertragslaufzeit wird das Produktionsvolumen unter Anwendung der Regeln und Zeitpläne gemäß Anlage 1 festgelegt. Das Land Südtirol wird in der eigenen Jahresplanung die Notwendigkeit eines rationalen und effizienten Einsatzes der Ressourcen von SAD berücksichtigen.
3. Die Liste der geplanten Fahrten für jeden Fahrplan wird im Betriebsprogramm angeführt, dessen Gliederung in Anlage 2 enthalten ist.
4. Im Gegenzug zur Erbringung der Dienstleistungen laut folgendem Artikel 6 zahlt das Land Südtirol an SAD die Entgelte laut Artikel 8, die so festgesetzt werden, dass die wirtschaftlich-finanzielle Tragbarkeit dieses Vertrages gewährleistet ist.

Artikel 3

(Laufzeit)

1. Der Vertrag hat eine Laufzeit von sieben Jahren und vier Monaten, vom 1. September 2017 bis 31. Dezember 2024.
2. Am Ende des genannten Zeitraums, vorbehaltlich der Bestimmungen laut Art. 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) 1370/2007, verpflichtet sich SAD, auf formelle Anfrage des Landes Südtirol, die mindestens zwölf Monate vor Vertragsende einzureichen ist und sofern dies mit den geltenden einschlägigen Bestimmungen vereinbar ist, die vertragsgegenständlichen Dienste im Sinne des Art. 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 weiterhin zu erbringen. Dadurch soll die Kontinuität des öffentlichen Dienstes in der Zeit bis zur Genehmigung eines neuen Dienstleistungsvertrages, auch infolge einer Ausschreibung, gewährleistet werden. Laut Artikel 17 Absatz 5 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, bleiben die Vertragsbedingungen für die ersten zwölf Monate der Verlängerung unverändert. Die Bedingungen im Falle einer Verlängerung für weitere Monate werden mit einem eigenen Rechtsakt definiert.

Artikel 4

(Tarifsystem und Nutzungsbedingungen)

1. Auf den vertragsgegenständlichen Zügen gelten die im Beschluss der Landesregierung Nr. 760 vom 5.7.2016, in geltender Fassung, vorgesehenen Tarife und Fahrscheine, die zum Zweck der Veranschaulichung wie folgt zusammengefasst sind :
 - a) für die in die Zuständigkeit des Landes fallenden Strecken, deren Ursprung und Ziel im Anwendungsgebiet des Verkehrsverbundes Südtirol liegen, gelten ausschließlich die Tarife und Fahrscheine des Verkehrsverbundes;

- b) für die Strecken auf Staatsgebiet, deren Ursprung oder Ziel außerhalb des Geltungsbereichs des Verkehrsverbundes Südtirol liegen, gelten alle überregionalen Tarife und Fahrscheine von Trenitalia;
- c) alle Tarife und Fahrscheine, auch internationale, die das Ergebnis von Abkommen zwischen dem Land Südtirol und anderen öffentlichen Körperschaften oder Bahnunternehmen sind, gelten für die mit dem entsprechenden Abkommen festgelegten Strecken.

Es gelten außerdem die Tarifvergünstigungen und –befreiungen, die im oben erwähnten Beschluss vorgesehen sind.

- 2. Soweit nicht vom Tarifsysteem und den Nutzungsbedingungen der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol geregelt (Beschluss der Landesregierung Nr. 760 vom 05.07.2016 in geltender Fassung), gelten für die Fahrgäste von SAD die eigenen allgemeinen Beförderungsbedingungen.
- 3. Die vom Artikel 17 der Verordnung EG 1371/2007 vorgesehene Entschädigung für Verspätungen wird von SAD gemäß den im Beschluss der Landesregierung Nr. 760 vom 05.07.2016, in geltender Fassung, vorgesehen Bedingungen sind, bezahlt. Auf Anfrage des Fahrgastes wird das Land Südtirol eine Kontrolle durchführen und SAD die Zuordnung der Fahrt an den Beförderer und deren Tarifwert mitteilen, wobei das Kriterium der Fahrtzuweisung an den ersten möglichen Zug aufgrund der Entwertungszeit und des Bestimmungsortes im Moment der Entwertung zur Anwendung kommt.

Artikel 5

(Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf)

- 1. Dem Land Südtirol stehen die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrscheinen des Landestarifsystems betreffend die auf den vertragsgegenständlichen Diensten durchgeführten Fahrten zu. Die Zuerkennung der Einnahmen erfolgt nach dem Clearingverfahren, das STA, entsprechend der ihr im Sinne des Artikels 6 Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 zuerkannten Aufgaben, anwendet.
- 2. Die Ausgleichsmodalitäten für die Überweisung seitens der SAD an das Land Südtirol gemäß Absatz 1 und seitens des Landes Südtirol an SAD für die Anwendung des Artikels 8 sind im folgenden Artikel 9 festgelegt.
- 3. Die Einnahmen aus den in den einschlägigen Landesgesetzen vorgesehenen Verwaltungsstrafen zu Lasten der Fahrgäste wegen Übertretung der Tarifbestimmungen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Züge und effektiv von SAD eingenommen, stehen der SAD zu, die sie, im Ausmaß laut Artikel 50 Absatz 11 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, zur Verbesserung der Kontrolltätigkeit und Kundenbetreuung sowie für die Information über die Dienstleistungen und Verkaufsstellen einsetzt. Dazu legt SAD innerhalb November jeden Jahres ein Programm mit den Maßnahmen und den entsprechenden Kosten vor, welche zusätzlich oder als Verbesserung der vertraglich vorgesehenen Pflichten ab Januar des nächsten Jahres umgesetzt werden.
- 4. SAD muss, sofern von den Parteien nicht anders vereinbart wird, den steuerlichen Pflichten bezüglich der Einnahmen für den Fahrscheinverkauf nachkommen und diese, wie vom Gesetz vorgesehen, in die eigenen Einnahmeregister und in die vorgesehene gewöhnliche Mehrwertsteuerabrechnung eintragen.

Artikel 6

(Pflichten der SAD)

- 1. SAD verpflichtet sich, die vom Betriebsprogramm vorgesehenen Eisenbahndienste nach den Modalitäten und den Qualitätsanforderungen, die im Vertrag und in der Anlage 7 festgelegt sind, auszuführen und dazu das im Vertrag vorgesehene Rollmaterial und, vorbehaltlich der Genehmigung des Landes, eventuell andere Züge, zu verwenden.
- 2. Der gesamte vertragsgegenständliche Dienst muss auf Schiene durchgeführt werden. SAD kann einen Schienenersatzverkehr nur bei Eintritt der Bedingungen laut der Artikel 10, 11, 12 und 13 (nicht geplante Vorfälle) selbständig einsetzen, wobei die dort vorgesehenen Informationen mitgeteilt werden müssen.
- 3. SAD muss alle mit der Erbringung der im Betriebsprogramm vorgesehenen Dienste in Zusammenhang stehenden Zusatzleistungen in angemessener Weise ausführen, und insbesondere gewährleisten:

- a) die programmierte Instandhaltung erster und zweiter Ebene, sowie die Reparatur des Rollmaterials. Für das von SAD angemietete Rollmaterial, gelten hinsichtlich der Wartung die im Mietvertrag festgelegte Pflichten;
 - b) die Sicherheit der Fahrgäste im Rahmen der eigenen Zuständigkeit im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels 26 der Verordnung der EG Nr. 1371/2007, durch die eigene Organisation, durch die Anwesenheit und die Tätigkeit des eigenen Personals, gegebenenfalls durch das Personal privater Sicherheitsunternehmen und durch die Sensibilisierung der Ordnungskräfte;
 - c) die Sicherheit und Reinigung des Rollmaterials;
 - d) die Verbreitung der statischen und dynamischen Informationen an Bord der Züge unter Anwendung der vom Land Südtirol für den Südtiroler Verkehrsverbund festgelegten Regeln, entsprechend den Merkmalen jedes Zuges und den von STA in Ausübung der mit Artikel 6 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 übertragenen Aufgaben, festgelegten Modalitäten;
 - e) die Betreuung der Reisenden an Bord der Züge durch eigenes Personal und die Informationen für die Reisenden an den Bahnhöfen mit Fahrkartenschalter;
 - f) die Kontrolle der Fahrscheine an Bord der Züge, kontinuierlich wenn die Anwesenheit des Zugführers vorgesehen ist, stichprobenmäßig in den anderen Fällen;
 - g) den Zugang zum Dienst für alle Personen mit beschränkter Mobilität in den Einrichtungen und nach den Modalitäten laut Anlage 4.
4. SAD verpflichtet sich außerdem, sich gegenüber den Infrastrukturbetreibern (in der Folge „IB“) und der STA, hinsichtlich der ihr aufgrund des Artikel 6 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 übertragenen Aufgaben, aktiv für die Fahrgastinformation in den Bahnhöfen und Haltestellen, die Unversehrtheit und Würde der Anlagen und der Sauberkeit, das reibungslose Funktionieren der Fahrkartenautomaten, einzusetzen, und das Land Südtirol bei der Erreichung von zufriedenstellenden Qualitätsstandards zu unterstützen. SAD ermittelt im Falle von Missachtung und teilt sie dem IB, der STA und zur Kenntnis an das Land Südtirol mit.

Artikel 7

(Rollmaterial)

1. SAD wird prioritär die sieben neuen interoperablen Elektrozüge mit Mehrfachspannungsantrieb einsetzen, die von der Gesellschaft STA, gemäß dem Beschluss der Landesregierung Nr. 1253 vom 15.11.2016, angekauft werden, um die vertraglich vorgesehen Fahrten auf der elektrifizierten Strecke der Vinschger Linie, die mit Wechselstrom 25kV, 50hz betrieben wird, sowie, nach Bedarf, die Fahrten auf den restlichen Linien laut dem vom Land genehmigten Betriebsprogramm durchführen zu können.
2. Für die Durchführung der im Vertrag vorgesehenen Dienste wird SAD außerdem weiterhin die elf Elektrozüge des Typs FLIRT ETR 170 mit sechs Waggons, von denen drei für die Nutzung im Vinschgau umgerüstet wurden, einsetzen und, bis zur Elektrifizierung der Vinschger Linie, elf Triebwagen GTW ATR 100 mit zwei Waggons.
3. Das Rollmaterial laut der vorangegangenen zwei Absätze wird von STA in Miete zur Verfügung gestellt. Zu diesem Zwecke werden SAD und STA innerhalb des Datums des Inkrafttretens dieses Vertrages einen neuen Mietvertrag für die sieben neuen Elektrozüge und für die bereits zur Verfügung stehenden Elektrozüge des Typs FLIRT abschließen, dessen Dauer vom Land Südtirol bestimmt wird, welche jedenfalls SAD die Durchführung der im Vertrag vorgesehenen Fahrten gewährleistet. Dieser Mietvertrag sieht eine jährliche, nicht neu zu bewertende Miete vor, die der konstanten Tilgungsrate der Anschaffungskosten während eines Zeitraums von 25 Jahren von 343.464,00 Euro für FLIRT-347.853,64 Euro per i FLIRT Serie 0 Züge Serie 100, von 347.853,64 Euro für die FLIRT-Züge Serie 0 entspricht und danach für die neuen Züge zu berechnen ist. Für die GTW Züge bleibt der aktuelle Mietvertrag aufrecht.
4. Zu Lasten der SAD gehen die planmäßigen Wartungsarbeiten der ersten und zweiten Ebene und die korrigierende Wartung, auch mittels Full Service-Verträgen mit den Herstellern. SAD übermittelt jährlich, spätestens innerhalb 30. November, ein zusammenfassendes Programm der im darauffolgenden Jahr vorgesehenen Wartungsarbeiten der zweiten Ebene. Außerdem übermittelt SAD an STA, unter Einhaltung der im Mietvertrag laut Absatz 3 vorgesehenen Modalitäten, einen Bericht über die vorgenommen Wartungstätigkeiten zweiter Ebene, der außerordentlichen,

besonderen und jedenfalls nicht vorgesehenen Wartungen.

5. Wenn die Miete ein oder mehrerer Züge während des Vertragszeitraumes, nach Anordnung oder Genehmigung des Landes Südtirol, wegfällt, werden die Parteien eine Anpassung des Entgelts laut Artikel 8 Absatz 1 oder 2, Buchstabe b), vereinbaren, wobei die der STA von SAD nicht mehr zustehenden Mietzahlungen abgezogen und die jährlichen Abschreibungskosten oder die von SAD getragenen Mietkosten für eventuelles Ersatzrollmaterial dazugezählt werden.
6. Das gesamte Rollmaterial darf ausschließlich für Fahrten in der Zuständigkeit des Landes, die Gegenstand des Vertrages sind oder mit einer anderen Verwaltungsmaßnahme genehmigt werden, und auf Strecken, auch in angrenzenden Gebieten, benutzt werden, wobei ein optimaler Einsatz unter Berücksichtigung der Turnusse gegeben sein muss. Das Land Südtirol ermächtigt SAD außerdem, das Material auch auf ausländischen Eisenbahnnetzen einzusetzen, um die mit dem Vertrag zusammenhängende Dienste, im Rahmen spezifischer internationaler vom Land Südtirol vereinbarten Abkommen, zu gewährleisten, sowie dasselbe Dritten Beförderungsunternehmen in Leihe und/oder Miete zu überlassen, wenn es für die Ausübung der internationalen Dienste erforderlich ist.

Artikel 8

(Entgelte)

1. Für die elektrisch betriebenen Dienste auf dem Netz von RFI erkennt das Land SAD für die Erbringung der Verkehrsdienste laut Vertrag und Anlagen ein einheitliches Entgelt in Höhe von 12,23 € (zwölf/23 Euro) pro Zugkilometer zzgl. 10% MwSt. bis zum 31.12.2017 zu, welches danach, wie in den Absätzen 3 und 7 festgelegt, angepasst wird und sich wie folgt zusammensetzt:
 - a) 6,82 € (sechs/82 Euro) als Entgelt für die Produktionskosten, inklusive Kosten für Beratung, Überprüfung und Kontrolle der Qualität und Quantität des Dienstes und Wartung der ersten Ebene und Reparaturarbeiten des Rollmaterials, neu zu bewerten aufgrund der Inflation, wie in Absatz 7 vorgesehen;
 - b) 2,80 € (zwei/80 Euro) als Entgelt der Kosten für die Amortisierung der strumentellen Güter und die Miete für das Rollmaterial;
 - c) 2,43 € (zwei/43 Euro) als Anzahlung auf die von SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI bezahlten Beträge für den Zugang und die Nutzung der Infrastrukturen;
 - d) 0,18 € (null/18 Euro), das entspricht 1,9 % der Summe der vorhergehenden Buchstaben a) und b) als angemessener Gewinn laut Artikel 4 Absatz 1, Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007.
2. Für den Dienst mit Dieselantrieb auf der Vinschger Linie erkennt das Land für die Erbringung der Verkehrsdienste laut Vertrag und Anlagen SAD ein einheitliches Entgelt in Höhe von 7,86 € (sieben/86 Euro) pro Zugkilometer zzgl. 10% MwSt. bis zum 31.12.2017 zu, welches danach, wie in den Absätzen 3 und 7 festgelegt, angepasst wird und sich wie folgt zusammensetzt:
 - a) 7,50 € (sette/50 Euro) als Entgelt für die Produktionskosten, inklusive Kosten für Beratung, Überprüfung und Kontrolle der Qualität und Quantität des Dienstes und Wartung der ersten Ebene und Reparaturarbeiten des Rollmaterials, neu zu bewerten aufgrund der Inflation, wie in Absatz 7 vorgesehen;
 - b) 0,17 € (null/17 Euro) als Entgelt der Kosten für die Amortisierung der strumentellen Güter und die Miete für das Rollmaterial;
 - c) 0,04 € (null/04 Euro) als Anzahlung auf die von SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI bezahlten Beträge für die Nutzung des Bahnhofs Meran;
 - d) 0,15 € (null/15 Euro), das entspricht 1,9 % der Summe der vorhergehenden Buchstaben a) und b) als angemessener Gewinn laut Artikel 4 Absatz 1, Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007.
3. Ab dem Datum der Aufnahme des Dienstes mit elektrisch angetriebenen Zügen auf der Linie Vinschgau werden die Entgelte laut vorhergehender Absätze 1 und 2 wie folgt geändert:
 - a) die Einheitsentgelte pro Zugkilometer laut Absätze 1 und 2 Buchstaben a) werden vereinheitlicht und mit dem auf die Gesamtheit der Zugkilometer des Jahres 2017 angewandten Durchschnittswert von 7,103 € festgelegt. Der Wert wird für die Jahre 2018, 2019 und 2020, 2021 an die Inflation angepasst und danach aufgrund der sich aus der neuen Dienstplanung ergebenden vorgesehenen

Verbesserung der Effizienz um 10,81% reduziert;

b) die Einheitsentgelte pro Zugkilometer laut Absätze 1 und 2 Buchstaben b) werden vereinheitlicht und aufgrund der unterschiedlichen Typologie des gemieteten Rollmaterials (ab dem effektiven Dienstbetrieb Probezeiten ausgeschlossen) (vorbehaltlich der nachfolgend vorgesehenen Berichtigung) mit 2,38 € (zwei/38 Euro) festgelegt;

c1) das Entgelt laut Absatz 1 Buchstabe c) wird mit 2,51 € (zwei/51 Euro) als Anzahlung auf die von SAD an RFI bezahlten Beträge für den Zugang und die Nutzung der Infrastrukturen festgelegt;

c2) das Entgelt laut Absatz 2 Buchstabe c) wird (vorbehaltlich der Berichtigungen infolge beschlossener Zugangsgebühren zur Infrastruktur des Landes) mit 4,46 € (vier/46 Euro) für die Linie Vinschgau, als Anzahlung auf die von SAD an STA bezahlten Beträge für den Zugang und die Nutzung der Infrastruktur und an RFI für die Nutzung des Bahnhofs Meran, festgelegt;

d) bestätigt werden die 1,9% der Summe der vorhergehenden Buchstaben a) und b), als angemessene Gewinnspanne, laut Artikel 4 Absatz 1, Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007.

Die Parteien werden eine Überprüfung der Bilanz des ersten Kalenderjahres des Dienstes nach Inbetriebnahme der Elektrozüge im Vinschgau und des neuen Fahrplanmodells vornehmen, um aufgrund allfälliger begründeter Kostenänderungen die entsprechenden Änderungen des Entgelts zu vereinbaren.

4. Das Land Südtirol wird SAD, gesondert vom Vertrag, die Kosten, abzüglich der entsprechenden Einnahmen, für den Zusatzdienst der Beförderung von Fahrrädern auf der Straße, den sie von sich aus, aufgrund der beschränkten Transportkapazität der Züge, bedingt durch den Andrang während der Urlaubssaison, angefordert hat, erstatten. Voraussetzung für die Anerkennung der Erstattung der Kosten ist, dass die Dienstleistung von SAD mit öffentlicher Ausschreibung, unter Einhaltung der geltenden Vorschriften, vergeben wurde.
5. Die von SAD getragenen Kosten für die Wartung des Rollmaterials, der zweiten Ebene, der außerordentlichen und der jedenfalls nicht vorhersehbaren Wartung gehen zu Lasten des Zugeigentümers und können mit den Mietzahlungen ausgeglichen werden, die SAD jährlich an STA gemäß Artikel 7 Absatz 3 zu zahlen hat.
6. Zu den Entgelten laut Absatz 1 Buchstabe c) und Absatz 3 Buchstaben c1) und c2) zählen die von den Infrastrukturbetreibern RFI und STA geleisteten Dienste, die das Mindestzugangspaket, abgekürzt „PMdA“, gemäß Artikel 13 Absatz 1 des GvD Nr. 112/2015 bilden, einschließlich des langen Aufenthalts auf den Gleisen des Zugbahnhofs (Artikel 13 Absatz 2, Buchstabe d) des GvD Nr. 112/2015), des Antriebsstroms (Artikel 13 Absatz 9, Buchstabe a) des GvD Nr. 112/2015), sowie anderer zusätzlicher Dienstleistungen und Hilfsdienste (Artikel 13 Absatz 9 und 11 des GvD Nr. 112/2015), die für den im Vertrag vorgesehenen Zugbetrieb erforderlich sind und nicht selbst oder von Dritten zu niedrigeren Kosten geleistet oder erworben werden können, sowie die Anpassung an neue Vorschriften und Normen hinsichtlich der vertragsgegenständlichen Züge.
7. Für alle auf das erste Jahr folgenden Jahre wird die Komponente des Kilometerentgelts, die in den Absätzen 1, 2 und 3 unter Buchstabe a) angeführt ist, neu berechnet, mit Wirkung ab der ersten Rechnung des folgenden Kalenderjahres, in Höhe der durchschnittlichen jährlichen Änderung des ISTAT Verbraucherpreisindex für Familien von Arbeitern und Angestellten (FOI) des vergangenen Jahres.
8. Vorbehaltlich der in der Anlage 1 angeführten Verpflichtungen des Landes in Bezug auf die Entwicklung der Dienste, und sofern die jährlich geplante Zugkilometerleistung niedriger als 2,4 Millionen oder höher als 2,8 Millionen sein sollte, kann der durch den Buchstaben a) gekennzeichnete Teil der Entgeltkomponente, auf Ansuchen einer der Parteien, neu verhandelt werden, mit dem alleinigen Zweck, das wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht des Vertrages, im Rahmen der Bestimmungen der Verordnung EG, Nr. 1370/2007 und anderen geltenden Rechtsvorschriften, wieder herzustellen. Außerdem wird nach der Elektrifizierung der Linie Vinschgau die jährlich geplante Zugkilometerleistung nicht unter den Schwellenwert von 2.675.500 Zugkilometern verringert. Der im Absatz 1.2 der Anlage 1 angegebene Wert wird aufgrund der Anzahl der Werk- und Feiertage des Kalenders und einer Steigerung des Produktionsvolumens zu Gunsten anderer Verkehrsunternehmen im Land entsprechend angepasst.
9. Die Komponente des Kilometerentgelts laut Buchstabe b) der Absätze 1, 2 und 3 wird jährlich anhand des Produktionsvolumens laut der in Anlage 4 wider gegebenen Tabelle zum Finanzplan berechnet und wird in den Fällen der in den Artikeln 10, 11, 12, 13 und 14 vorgesehenen Änderungen des

Betriebsplanes nicht abgeändert werden.

10. Die Entgeltkomponente laut Absatz 2 Buchstabe c) wird zwecks Erhöhung neu berechnet, sofern auf der Bahnlinie Vinschgau die Erhebung der Gebühr für den Zugang zu den Infrastrukturen (PMdA) vor Aktivierung des Elektroantriebes eingeführt wird. Umgekehrt, wird die Entgeltkomponente laut Absatz 3, Buchstabe c2), vorübergehend zwecks Verminderung neu berechnet, wenn die Erhebung der Gebühr mit Verspätung gegenüber der Elektrifizierung eingeführt wird.
11. Für die Entgeltkomponente laut Absatz 1 Buchstabe c), Absatz 2 Buchstabe c) und Absatz 3 Buchstaben c1) und c2) wird der Ausgleichsbetrag zugunsten von SAD oder dem Land Südtirol jährlich festgelegt, nachdem SAD die von RFI und STA ausgestellte Erklärung hinsichtlich des tatsächlich bezahlten Abrechnungsbetrages, abzüglich MwSt. und der Angabe aller geleisteten Dienste, vorgelegt hat. Im Falle von Änderungen infolge von Änderungen am Betriebsprogramm, wie von den folgenden Artikeln 10, 11, 12 und 13 vorgesehen, wird diese Komponente des Kilometerentgelts bezüglich Nutzung der Strecken, vom Land Südtirol nur für den Teil geschuldet, der effektiv zu Lasten von SAD bleibt.

Artikel 9

(Bezahlung und Ausgleich)

1. 80% des Jahresentgelts, berechnet auf die programmierte Jahreszugproduktion, gemäß Betriebsprogramm beim Fahrplanwechsel im Dezember (Anlage 2), wird vom Land Südtirol an SAD als Anzahlung in vier nachträglichen Quartalsraten gegen Vorlage ordnungsgemäßer Rechnungen bezahlt. Das Land Südtirol verpflichtet sich, die Bezahlung innerhalb von 30 Kalendertagen ab Erhalt der Rechnung vorzunehmen. Allfällige ungerechtfertigte Verspätungen werden gemäß GvD Nr. 231/02 in geltender Fassung bestraft.
2. Die Begleichung der vom Land an SAD geschuldeten Beträge wird in der Regel innerhalb 30. April des auf das Referenzjahr folgenden Jahres berechnet, sofern die entsprechenden Daten innerhalb des im nachfolgenden Absatz 4 festgesetzten Termins zur Verfügung stehen, wobei, sofern anwendbar, folgende Änderungen zu berücksichtigen sind:
 - a) Änderungen in Verminderung:
 - Verringerung des Entgelts wegen Ausfall der geplanten Züge;
 - von SAD geschuldete Vertragsstrafen wegen Verletzung der vom Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen, abzüglich der im Sinne des Artikels 17 Absatz 3 festgesetzten Beträge;
 - Tarifeinnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 1;
 - b) Änderungen mit Erhöhung:
 - Erhöhung des Entgelts für zusätzliche Züge, deren Fahrt von den Parteien vereinbart wurde,
 - SAD aus dem Anreizsystem zustehende Prämien,
 - c) Änderungen nach oben oder nach unten für Schienenersatzverkehr in den vertraglich zulässigen Fällen;
 - d) Änderungen nach oben oder nach unten infolge der Feststellung des effektiv von SAD den Infrastrukturbetreibern bezahlten Betrages laut Erklärungen gemäß Artikel 8 Absatz 9.
3. Die dem Land Südtirol oder vom Land Südtirol geschuldeten Beträge werden bei der Bezahlung der ersten Rechnung nach Berechnung des Saldobetrages beglichen; für die bezüglich Tarifeinnahmen laut Artikel 5 Absatz 1 geschuldeten Beträge stellt das Land an SAD eine Rechnung mit separater Ausweisung der MWST zu 10% aus. Das Komitee laut Artikel 19 kann entscheiden, die Begleichung des Saldobetrages einiger der im vorhergehenden Absatzes aufgelisteten Posten aufzuschieben, wobei die Entscheidung zu begründen ist.
4. Um die Berechnungen laut Absatz 2 zu ermöglichen, übermittelt SAD dem Land Südtirol bis spätestens 28. Februar eines jeden Jahres folgende, nach Monaten detaillierte, Unterlagen:
 - a) Auflistung der geplanten und nicht durchgeführten Züge mit Angabe des Datums, der Statistik, in die der Ausfall fällt (jeweils Artikel 10, 11, 12, 13) und des vorwiegenden Grundes nach der von RFI und STA verwendeten Klassifizierung;
 - b) Auflistung der mit Bussen ersetzten Züge mit Angabe des Datums, des Grundes für die Ersetzung, der angebotenen Sitzplätze und der Abfahrtszeit jeder einzelnen Fahrt laut Erklärung des

Fuhrunternehmens;

- c) Auflistung der in Absprache mit dem Land durchgeführten Zusatzzüge im Sinne des Artikels 14 Absatz 1 mit denselben laut Anlage 2 für das Betriebsprogramm vorgesehenen Informationen;
 - d) Zusammenfassung der Fahrten in Zugkilometern und Buskilometern bezogen auf die Buchstaben a), b), c);
 - e) Summe der eingenommenen Beträge aus dem Verkauf der Fahrscheine des Landestarifsystems laut Artikel 5 Absatz 1;
 - f) die tatsächlich an Bord der vertragsgegenständlichen Züge eingenommenen Erlöse aus den Verwaltungsstrafen zu Lasten der Fahrgäste für Übertretung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen, die teilweise für die vom Artikel 5 Absatz 3 vorgesehenen Maßnahmen bestimmt sind.
5. Unbeschadet der Folgen wegen Zahlungssäumigkeit laut GvD Nr. 231/02 in geltender Fassung, sollten allfällige Verzögerungen in der Bezahlung der Rechnungen von SAD auf unzureichenden Geldmitteln des Landes Südtirol zur Deckung der Dienste beruhen oder, auch in Ermangelung besagter Verzögerungen, berechnete Gründe für die Annahme vorliegen, dass das Land Südtirol nicht in der Lage sein könnte, noch zu erbringende Dienste finanziell abzudecken, so muss das Land Südtirol, auf Anfrage von SAD innerhalb von 60 Tagen formell die Verpflichtung auf Einhaltung der eingegangenen Vertragsverpflichtungen bestätigen und die entsprechenden Finanzierungsquellen, mit denen die Deckung gewährleistet werden soll, darlegen. Sollte das Land Südtirol diese Verpflichtung nicht fristgerecht formalisieren, wird SAD auch bei laufendem Fahrplan und vorheriger Mitteilung an das Land Südtirol eine quantitative und qualitative Neuplanung der Dienste vornehmen. Diese Neuplanung, die der Beibehaltung des ursprünglichen wirtschaftlichen und finanziellen Ausgleichs des Vertrages dienen soll, muss so ausgelegt sein, dass der nicht bezahlte Vergütungsanteil oder der Teil der Vergütung, der SAD nicht ausgeschüttet werden kann, vollständig ausgeglichen wird.

Artikel 10

(Änderung des Entgelts wegen Änderung des Betriebsplans aus Gründen höherer Gewalt)

- 1. SAD darf die Erbringung der Eisenbahndienste laut vorliegendem Vertrag aus keinem Grund aussetzen oder unterbrechen, außer aus Gründen höherer Gewalt wie Naturkatastrophen, Erdbeben, Unruhen oder wegen nicht vorhersehbarer und nicht dem Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreibern anzulastender Vorfälle, oder auf Anordnung der Behörden aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit. SAD informiert das Land ehestens über den kurzen Amtsweg und in jedem Fall nicht später als 2 Stunden nach Eintritt des Vorfalls.
- 2. Für die ersten fünf Tage bezahlt das Land an SAD das Entgelt für die geplante Produktion abzüglich der hinfälligen Kosten laut Anlage 6 für die einzelnen Posten sowie den allfälligen Schienenersatzverkehr innerhalb des Höchstbetrages der vom Artikel 8 vorgesehenen Vergütung, sofern der Verkehr, eventuell auch in Form eines Ersatzverkehrs, schnellstens wieder aufgenommen wird und eine sofortige, mit dem Infrastrukturbetreiber und den anderen auf derselben Strecke tätigen Bahnunternehmen koordinierte Information der Kunden, gewährleistet wird.
- 3. Hält die Unterbrechung mehr als fünf Tage an, verpflichtet sich SAD mit dem Land Südtirol einen geänderten Betriebsplan zu vereinbaren, der für die Berechnung des Entgelts verwendet wird.

Artikel 11

(Änderung des Entgelts wegen Änderung des Betriebsplans im Falle von Streik)

- 1. Im Falle von Streik gewährleistet SAD mindestens die Durchführung der im Betriebsplan und im offiziellen Fahrplan angegebenen Mindestdienste, die mit Abkommen, das von der Garantiekommision für die Umsetzung des Streikgesetzes in den essentiellen Diensten für angemessen erachtet wird, einvernehmlich zwischen Betrieb und Gewerkschaften im Einklang mit den Bestimmungen des Gesetzes Nr. 146 vom 12.06.1990 in geltender Fassung, festgelegt werden.
- 2. Die Komponenten des Kilometerentgelts laut Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a) und Absatz 2) Buchstaben a) oder Absatz 3 Buchstabe a) werden vom Land Südtirol nur für die gefahrenen Zugkilometer an SAD bezahlt.
- 3. Für Ausfälle aufgrund eines Streiks von Personal, das nicht SAD angehört, wird das Land Südtirol SAD ein Entgelt für die geplante Produktion, abzüglich der hinfälligen Kosten laut Anlage 6 für die einzelnen

Posten sowie den allfälligen Schienenersatzverkehr innerhalb des Höchstbetrages der vom Artikel 8 vorgesehenen Vergütung zuerkennen.

Artikel 12

(Änderung des Entgelts wegen Änderung des Betriebsprogramms wegen Arbeiten des Infrastrukturbetreibers)

1. Im Falle von Änderungen durch den Infrastrukturbetreiber wegen geplanter, nicht die ordentliche Instandhaltung betreffender Arbeiten, verpflichtet sich SAD, das Land, vor Mitteilung an die Kunden, innerhalb der vom PIR je nach Klassifizierung der Arbeiten festgesetzten Fristen zu informieren:

- a) Arbeiten von größerer Bedeutung: 60 Tage
- b) Arbeiten von geringerer Bedeutung, die eine systematische Unverfügbarkeit für einen durchgehenden Zeitraum von mehr als 30 Tagen zur Folge haben: 60 Tage
- c) Arbeiten von geringerer Bedeutung verschieden zu Fall b): 30 Tage.

Diese Fristen, die jenen der geltenden Ausgabe des Netzinformatiionsreglement (nachfolgend PIR) von RFI entsprechen, können von den Parteien geändert werden, um sie an die in folgenden Ausgaben festgelegten Fristen anzupassen oder, im Falle des Betreibers STA, an das entsprechende PIR der Linie Vinschgau.

2. Die zeitweiligen Änderungen am Betriebsprogramm müssen Reisebedingungen gewährleisten, die hinsichtlich Menge und Qualität mit dem Grundangebot vergleichbar sind und in jedem Fall innerhalb folgender Beschränkungen liegen:

- a) bei schlechter Befahrbarkeit der Infrastruktur ist ein Betriebsplan auszuarbeiten, der die angebrachten Änderungen hinsichtlich Fahrzeiten der durchfahrenden Züge in den von den Arbeiten betroffenen Zeiten oder Strecken vorsieht, wobei Beeinträchtigungen in den verkehrsreichsten Zeiten und Tagen möglichst zu beschränken sind;
- b) bei vollständiger Unverfügbarkeit der Infrastruktur ist ein eigener Ersatzbetriebsplan der gestrichenen Züge mit Bussen auszuarbeiten, wobei für jeden gestrichenen Zug eine Fahrt mit einer ausreichenden Anzahl von Bussen vorzusehen ist, um die laut Statistik auf dem Zug vorhandenen Passagiere zu befördern;
- c) im Falle von Streichungen auf Langstrecken, die von Fall zu Fall bestimmt werden, muss vom Komitee laut Artikel 19, in Berücksichtigung der Distanzen und der Fahrzeiten, der Busersatzverkehr differenziert werden, indem direkte Busfahrten für die längsten Verbindungen organisiert werden, um die längere Fahrzeit im Vergleich zum Zug zu begrenzen.

3. SAD verpflichtet sich, mit dem Land Südtirol die Anträge an den Schienennetzbetreiber für die Änderung der Strecken während der Arbeiten, sowie die Bemerkungen zum ausgearbeiteten Fahrplan und Zeitplan zu vereinbaren.

4. Das Land Südtirol wird SAD die Vergütung für die geplante Produktion abzüglich der hinfälligen Kosten laut Anlage 6 für die einzelnen Posten sowie den allfälligen Schienenersatzverkehr innerhalb des Höchstbetrages der vom Artikel 8 vorgesehenen Vergütung bezahlen.

Artikel 13

(Änderung des Entgelts wegen Änderung des Betriebsprogramms wegen Streichungen)

1. In allen Fällen vollständiger oder teilweiser Streichung von Verbindungen, die nicht zu den von den Artikeln 10, 11 und 12 geregelten Fällen zählen, wird das Land Südtirol für die nicht ausgeführten Strecken die Komponenten der Vergütung laut Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a) und Absatz 2 Buchstabe a) oder Absatz 3 Buchstabe a) nicht bezahlen.

2. Sollte es den Fahrgästen nicht möglich sein, eine spätere Bahnfahrt mit ausreichenden Plätzen innerhalb von 35 Minuten zu nutzen, verpflichtet sich SAD, die gestrichene Verbindung mit einer für die Anzahl von Reisenden ausreichenden Zahl von Bussen zu ersetzen, deren Abfahrt innerhalb von 40 Minuten ab der vom Schienennetzbetreiber angeordneten Streichung erfolgen muss. Die Abfahrtszeit der Ersatzfahrt wird von SAD aufgrund der automatischen Registrierung mittels Überwachungssystem der Flotte oder mittels Eigenerklärung des betrauten Unternehmens nachgewiesen. Im Betriebsplan sind die Fahrten angegeben, die, aufgrund der durchschnittlichen im Vorjahr auf der bedienten Strecke erhobenen Fahrgastzahlen bei Streichung mit Bussen ersetzt

werden müssen.

3. SAD führt den Schienenersatzverkehr mit eigenen Bussen und Personal aus oder wählt die Unternehmen, die diesen ausführen, über eine öffentliche Ausschreibung in Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen aus.
4. Das Land Südtirol wird SAD für jeden Buskilometer, der in der vom Absatz 2 festgesetzten Zeit mit eigenen Bussen und eigenem Personal gefahren wird, die Standardkosten für die außerstädtischen Dienste in Südtirol oder, ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Dienstleistungsverträge laut Artikel 11 Absatz 1 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, die durchschnittlichen Kosten für die vom Land in Auftrag gegebenen außerstädtischen Busdienste, vergüten. Für jeden Buskilometer den SAD, im Sinne der von Absatz 3 vorgesehenen Verfahren an dritte Unternehmen vergibt, wird das Land Südtirol, auf der Grundlage entsprechender Belege, die vom Verfahren vorgesehene Ausgleichsleistung vornehmen.

Artikel 14

(Änderung des Entgelts wegen Änderung des Betriebsprogramms für Zusatzdienste bei geltendem Fahrplan)

1. Das Land Südtirol und SAD können, während der Gültigkeit jedes Fahrplans, auch die Durchführung allfälliger zusätzlicher Bahnfahrten vereinbaren, und zwar im Rahmen der verfügbaren finanziellen und Produktionsressourcen, insbesondere hinsichtlich des Rollmaterials, das über die Entgeltkomponente laut Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) oder Absatz 3 Buchstabe b) finanziert wird. Diese Änderungen werden, falls dies von Vorteil ist, in den Betriebsplan des folgenden Jahres aufgenommen.
2. Das Land Südtirol wird SAD für jeden zusätzlichen Zugkilometer die Komponenten des Kilometergeldes laut Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a) und c) und Absatz 2 Buchstaben a) und c) oder Absatz 3 Buchstaben c1) und c2) bezahlen.

Artikel 15

(Leistungs- und Qualitätsstandards)

1. Die Parteien legen die folgenden Leistungs- und Qualitätsstandards fest, die für den vertragsgegenständlichen Dienst von besonderer Wichtigkeit sind:
 - a) Einhaltung Rollmaterial und der Zugzusammensetzung für jede Fahrt laut Betriebsprogramm;
 - b) Pünktlichkeit nach Line;
 - c) vollständige und teilweise Streichungen;
 - b) funktionstüchtige Bordausrüstung (Türen, Toilette, Technologie zur Information an die Fahrgäste, Steckdosen, Wi-Fi, Heiz- und Klimaanlage);
 - c) Verbreitung der Informationen an Bord und am Boden und Betreuung der Reisenden;
 - d) Reinigung des Rollmaterials innen und außen und Instandhaltung der Ausstattung des Zuges;
 - e) Zugang zu den Zügen und Betreuung der Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität.
2. Für jeden der Leistungs- und Qualitätsfaktoren sind in der Anlage 7 die Mindeststandards angegeben, zu deren Einhaltung sich SAD verpflichtet, und, wo angebracht die Minimalziele der Verbesserung.
3. Die von SAD tatsächlich erbrachten Leistungs- und Qualitätsstufen werden über das im Artikel 16 angeführte Kontrollsystem erhoben. Werden Abweichungen festgestellt, werden die vom Artikel 17 festgesetzten Vertragsstrafen verhängt.
4. Während der Vertragslaufzeit können die Parteien die Anlage 7 ergänzen oder ändern, indem Leistungs- und Qualitätsstandards eingeführt werden, die höher sind als jene bei Vertragsunterzeichnung. Die Parteien verpflichten sich, die Änderungen vorzunehmen, die zur Einhaltung der geänderten gesetzlichen Bestimmungen und der von ART erlassenen Vorschriften erforderlich sind, wobei die wirtschaftlichen Auswirkungen einvernehmlich abgewogen werden.

Artikel 16

(Überwachungssystem)

1. Die Einhaltung der vertraglich vorgesehenen Leistungen wird vom Land Südtirol kontrolliert, wobei folgende, auch experimentelle, Methoden und Mittel eingesetzt werden:
 - a) Kontrolle der Unterlagen: SAD übermittelt in regelmäßigen Abständen Daten und Erklärungen mit Eigenbescheinigung;
 - b) automatisierte Kontrolle: Zugang des Landes Südtirol zu den Informationssystemen der SAD und der Schienennetzbetreiber, mit denen der Zustand des Verkehrs, des Rollmaterials und der Fahrscheinausgabe, der Fahrscheinentwerfer und der Anlagen zur Verbreitung der Informationen an Bord der Züge erhoben wird;
 - c) Erhebungen: Beobachtung und Registrierung des Dienstzustandes und der für die Erbringung verwendeten Mittel durch Personal des Landes oder eigens beauftragte Personen, auch ohne Vorankündigung zusammen mit dem Personal von SAD;
 - d) Meldungen: Meldungen zu spezifischen und ausführlich beschriebenen Vorfällen, die von Nutzern oder Verbraucherverbänden an das Land Südtirol gerichtet werden. Bei Erhalt jeder Meldung kann das Land Südtirol von SAD die Beantwortung verlangen, auch mit Zugang zu den Unterlagen mit kontradiktorischem Verfahren.
2. Die von SAD an das Land Südtirol zu übermittelnden Daten und Erklärungen müssen innerhalb der im Vertrag und seinen Anlagen festgelegten Termine eintreffen oder, wenn kein Termin festgelegt ist, innerhalb von 30 Tagen ab Anfrage.
3. SAD nimmt den Artikel 5 des zwischen dem Land Südtirol und RFI am 4. Mai 2015 abgeschlossenen Rahmenabkommens zur Kenntnis, der die Entwicklung einer Schnittstelle zwischen dem System PICWEB-IF, oder einem gleichwertigen Produkt, und den Informatiksystemen des Landes vorsieht. Das Ziel ist es, den Verlauf des Eisenbahnverkehrs für Personen im Landesgebiet (mit Angabe der Abweichungen zwischen geplanter und tatsächlicher Abfahrts- und Ankunftszeit) in Echtzeit verfügbar zu haben, um die Reiseinformationen verbreiten zu können.
4. Für die automatisierte Kontrolle der Betriebstüchtigkeit der Bordvorrichtungen für den Zugang zum Zug, des Komforts und der Informationen, wird SAD, soweit dies für die Feststellung der Qualitätsstandards laut Artikel 7 erforderlich ist, dem Land Südtirol außerdem den Datenfluss der Diagnosesysteme der Flotte gewährleisten, nachdem die operativen Modalitäten zwischen SAD und den vom Land Südtirol benannten Subjekten definiert sind. Das Land wird die notwendigen Abkommen vorantreiben.
5. Für die Durchführungen der Erhebungen laut Absatz 1 Buchstabe c) verpflichtet sich das Land Südtirol falls von SAD beantragt, eine Entlastungserklärung für das entsprechende Personal, im Sinne der Bestimmungen über die Sicherheit am Arbeitsplatz, auszustellen.
6. SAD verpflichtet sich, dem Land Südtirol innerhalb 31. Oktober jeden Jahres die Kosten/Nutzenrechnung und die Betriebsparameter gemäß Anlage 6 zu übermitteln. Außerdem verpflichtet sich SAD, alle weiteren Daten zu übermitteln, die von den Ministerien oder den zuständigen Regulierungs- und Kontrollbehörden verlangt werden könnten.

Artikel 17

(Vertragsstrafen)

1. Für folgende Fälle ist die Verhängung von Vertragsstrafen vorgesehen:
 - a) Nichterfüllung der im Vertrag und den Anlagen festgelegten Pflichten;
 - b) Nichteinhaltung der in Anlage 7 angeführten Qualitätsstandards;
 - c) Nichtergreifung von Verbesserungsmaßnahmen zur Behebung der erhobenen Verfehlungen.
2. Für die Fälle laut Absatz 1 Buchstaben a) und b) gilt:
 - i. die Nichteinhaltung der Mindeststandards und/oder der Minimalziele zur Verbesserung für jeden im Artikel 15 Absatz 1 genannten Leistungs- und Qualitätsfaktor bewirkt die Verhängung der in Anlage 7 genannten Vertragsstrafen;
 - ii. die fehlende oder schwerwiegend unvollständige Lieferung der Erklärungen, Dokumente und Daten seitens SAD, die vom Vertrag und von den Anlagen vorgesehen sind, bewirkt die

Verhängung einer Vertragsstrafe von 50,00 Euro für jeden Arbeitstag Verspätung im Verhältnis zu den vorgesehenen Fälligkeiten.

3. Bezüglich Absatz 1 Buchstabe c) beabsichtigen die Parteien, während der Laufzeit des Vertrages in normalerweise trimestralen vom Land einberufenen Treffen ein Verfahren zur Feststellung und Anwendung von Verbesserungsmaßnahmen versuchsweise einzuführen, um der Wiederholung von Verfehlungen im Dienst betreffend das Programm und die Qualitätsstandards vorzubeugen. Das Verfahren wird eingeleitet, wenn im Laufe eines Monats wiederholt Verletzungen einer oder mehrerer Leistungs- oder Qualitätsfaktoren hinsichtlich spezifischer Produktionseinheiten des Dienstes (z.B. Fahrten des Betriebsprogramms, Rollmaterial) auftreten. Vorgesehen ist eine Diagnose, bestehend in der Feststellung der Gründe für die erhobenen Verfehlungen, eine Analyse möglicher Lösungen und, abschließend, die Anwendung der Korrekturmaßnahmen. Das Verfahren wird von SAD transparent für das Land Südtirol, dessen Vertreter an den Arbeiten teilnehmen können abgewickelt. Die Kosten der Korrekturmaßnahmen gehen zu Lasten von SAD, außer wenn die es anders vereinbaren.
4. Das Land Südtirol fördert die systematische Nutzung dieses Korrekturverfahrens der Verfehlungen laut Absatz 3 seitens SAD und kann dazu die Aussetzung der Bezahlung der Vertragsstrafen für die Leistungs- und Qualitätsfaktoren, für welche das Verfahren mit positivem Ergebnis durchgeführt wurde, anordnen.
5. Im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 des GvD 70/2014 ist die Verhängung von Vertragsstrafen gegen SAD nur für Verfehlungen zulässig, die andere sind als die laut genanntem Dekret bestraften. Die Beträge, die SAD nachweislich für die Anwendung der Verordnung EG 1371/2007 getragen hat, verringern, nach Überprüfung im Rahmen des Komitees laut Artikel 19, die Beträge allfälliger entsprechender Vertragsstrafen im gleichen Ausmaß.
6. Insgesamt dürfen die Vertragsstrafen für jedes Jahr der Vertragslaufzeit 2% der jährlichen Gesamtvergütung nicht übersteigen.

Artikel 18

(Ziele zur Verbesserung und Prämien)

1. Die Parteien sind sich einig, dass die wichtigsten Ziele des Vertrags, die Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Fahrgastanzahl in Folge der guten Qualität und Zuverlässigkeit des Dienstes, sind.
2. Die Anzahl der Fahrgäste mit Fahrscheinen des Landestarifsystems und die entsprechenden Erlöse werden über das Verbundsystem des Landes Südtirol kontrolliert, indem die Entwertungen in den Bahnhöfen gezählt und über passende Algorithmen jedem vertragsgegenständliche Zug zugeordnet werden.
3. Die Zufriedenheit der Fahrgäste wird über die im Artikel 20 Absatz 4 vorgesehen Kundenbefragungen erhoben.
4. Als Prämie für die Steigerung der Fahrgastzahlen auf den vertragsgegenständlichen Zügen wird SAD eine Beteiligung an den Mehreinnahmen entstehend aus der Steigerung des Verkaufs und der Fahrgäste, die mit Fahrscheinen des Landestarifsystems, für welche die Erhebung des Abfahrts- und Bestimmungsortes möglich ist, befördert werden, zuerkannt. Die Berechnung der Prämie und ihre Höhe sind in der Anlage 8 festgelegt.
5. Für die Steigerung der Kundenzufriedenheit wird SAD eine Prämie zuerkannt, wenn das im Rahmen des laut Artikel 19 eingesetzten Komitees festgesetzte Ziel der Kundenzufriedenheit erreicht wird. Die Prämie wird ab der ersten in der Laufzeit des Vertrages durchgeführten Umfrage zur Kundenzufriedenheit angewandt, wobei der Ausgangspunkt der anfängliche Zufriedenheitsgrad und die Verbesserungsziele in den folgenden Umfragen sind. Die Berechnung der Prämie und ihre Höhe sind in der Anlage 8 festgelegt. Der Höchstbetrag der in diesem Absatz beschriebenen Prämie entspricht 2% des jährlichen Gesamtentgelts.

Artikel 19

(Vertragsmanagement, Vorbeugung und Lösung von Streitfällen)

1. Zur leichteren Verwaltung und Umsetzung des Vertrages wird, im Sinne der Kooperation beider Parteien, das "Paritätische Komitee für Vertragsmanagement", in der Folge "Komitee" genannt eingesetzt, das aus je zwei Vertretern von SAD und des Landes, von denen einer die Funktion als

Vorsitzender ausübt, zusammengesetzt ist.

2. Die Mitglieder des Komitees werden innerhalb von 30 Tagen nach Inkrafttreten des Vertrags mittels Austausch von Briefverkehr zwischen den Parteien ernannt.
3. Das Komitee ist für die Kooperation und Koordinierung zwischen den Parteien zur Auslegung und Umsetzung des Vertrages, besonders hinsichtlich der einzelnen Vertragsklauseln, der Vorbeugung und Lösung von Streitfällen und der Verhängung von Vertragsstrafen und Prämien, zuständig. Außerdem verrichtet das Komitee organisatorische Tätigkeiten für die Kontrolle und gemeinsame Analyse der Daten.
4. Die Parteien vereinbaren, dass im Streitfall hinsichtlich der Auslegung, Umsetzung und/oder Lösung des Vertrages zuerst ein Versuch zur gütlichen Einigung zwischen den Parteien unternommen wird. Der Versuch erfolgt im Rahmen der Sitzung des Komitees, die auf Veranlassung einer der Parteien einberufen wird. Das Komitee soll die Parteien zu einer Einigung führen, die im Falle eines positiven Ausgangs, als Vertragsabkommen formell abgeschlossen wird. Alternativ dazu können die Parteien einvernehmlich entscheiden, sich auf die Mediation der Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen zu berufen.
5. Ein Schiedsverfahren ist nicht zulässig. Wird also durch die oben besagten Versuche kein Einvernehmen für die Lösung des Streitfalles innerhalb von 60 Tagen nach Anrufung des Komitees oder im Rahmen der Mediation erzielt, so wird der Rechtsweg beschritten, wobei ausschließlich das Landesgericht Bozen zuständiger Gerichtsstand ist.
6. Dieser Vertrag wird durch das italienische Recht geregelt.

Artikel 20

(Beziehungen zu den Fahrgästen)

1. SAD arbeitet die Qualitätscharta für die Dienstleistung nach den geltenden Bestimmungen und Verordnungen aus, mit Standards und Zielen entsprechend dem Vertrag und den Vereinbarungen mit der Verbraucherzentrale (in der Folge „VZ“) laut Artikel 2 des LG Nr. 15 vom 20.05.1992. Der endgültige Entwurf der Charta wird innerhalb 31. Januar eines jeden Jahres dem Land Südtirol für die Konformitätskontrolle übermittelt, die innerhalb von 30 Tagen zu erfolgen hat. Es gilt das stillschweigende Einverständnis.
2. Die Parteien vereinbaren, dass eine bedeutsame Auswahl der Kontrolldaten, die im Einvernehmen vom Komitee laut Artikel 19 festgelegt wird, in regelmäßigen Abständen vom Land Südtirol veröffentlicht werden kann, um so den Fahrgästen und Nutzern die erforderliche Transparenz zu gewährleisten.
3. In Umsetzung der EU-, Staats- und Landesgesetze zum Verbraucherschutz, verpflichten sich die Parteien, die Verbraucherschutzverbände regelmäßig und mindestens einmal pro Jahr zu den Sitzungen des Komitees laut Artikel 19 einzuladen. Im Laufe dieser Sitzungen werden die Richtwerte für Qualität und Umfang des erbrachten Dienstes, die vom Kontrollmechanismus erhoben wurden, und die Vorschläge und Bemerkungen der Verbraucher analysiert, mit dem Ziel der Verbesserung von Effizienz und Qualität. Die Kosten für die Tätigkeiten laut Artikel 2 Absatz 461 Buchstaben b), c) und d) des Gesetzes Nr. 244/2007 muss SAD an die VZ, die vom Land Südtirol als zuständige Stelle für den Schutz und die Wahrung der Interessen der Verbraucher und Kunden definiert wurde, bezahlen. Dieser Jahresbetrag muss im Verhältnis zum Einsatz und den Leistungen der Verbraucherzentrale im selben Zeitraum stehen und darf in keinem Fall 0,005% des effektiven Jahresentgelts des Vertrags übersteigen.
4. Das Land Südtirol führt, direkt oder über eigens beauftragte Dritte, jährliche Customer Satisfaction Erhebungen durch, um die Kundenzufriedenheit zu ermitteln und Verbesserungselemente festzustellen. Die spezifische Erhebungsmethodik für die Festlegung der Prämien, laut Artikel 18, wird zwischen den Parteien vor Beginn der ersten Untersuchung und in jedem Fall bei jeder Änderung bestimmt.
5. Die Tätigkeiten in Durchführung der Absätze 1 und 3 dieses Artikels sind im Rahmen der vertraglichen Vergütung finanziell abgedeckt, ohne Zusatzkosten für das Land Südtirol in Einklang mit Artikel 2 Absatz 461 Buchstabe f) des Gesetzes Nr. 244/2007.

Artikel 21

(Auflösung und Abtretung des Vertrages)

1. Vorbehaltlich des Rechts auf Ersetzung des höheren Schadens, kann, im Falle schwerer und wiederholter Verletzungen von Seiten einer der Parteien der im Vertrag eingegangenen Verpflichtungen, welche die Fortführung wesentlich beeinträchtigen, eine der Parteien der anderen die Absicht auf Lösung des Vertrages wegen Nichterfüllung mitteilen. Der nichterfüllenden Partei wird eine Frist für die Behebung der Vertragsverletzung eingeräumt. Verstreicht diese Frist ergebnislos, gilt der Vertrag als gelöst.
2. Die Aufhebung des Vertrages ist außerdem bei Verfall der Vergabe laut Artikel 19 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, vorgesehen und bei Widerruf aus Gründen des öffentlichen Interesses, die im Artikel 18 desselben Gesetzes angeführt sind. Jegliche Entschädigung ist ausgeschlossen.
3. Die Abtretung des Vertrages ist, bei sonstiger Nichtigkeit, verboten. Bei vorheriger schriftlicher Einwilligung des Landes Südtirol und Überprüfung von SAD hinsichtlich des tatsächlichen Besitzes der Voraussetzungen und der Eignung zur Leistung von angemessenen Garantien auf technisch-organisatorischer und wirtschaftlicher und finanzieller Ebene, ist die Abtretung des Vertrages nur in folgenden Fällen zulässig:
 - a) Reorganisation des Unternehmens
 - b) organisatorische Änderungen im Rahmen der Landesverwaltung Südtirol.
4. Die Überschreitung der im Artikel 17 Absatz 6 vorgesehenen Schwelle für zwei aufeinander folgende Jahre wird als Indikator eines schwerwiegenden Verstoßes von Seiten der SAD gegenüber den mit dem Vertrag übernommenen Pflichten betrachtet. In diesem Falle kann das Land Südtirol Schadenersatz infolge des unangemessenen Dienstangebotes an die Fahrgäste, und, in besonders schwerwiegenden Fällen, die Auflösung des Vertrages verlangen.

Artikel 22

(Vertragskosten und Steuerklauseln)

1. Alle aus dem Vertragsabschluss entstehenden Kosten sind zu Lasten der SAD.
2. Im Sinne von Artikel 5 des DPR vom 26. April 1986, Nr. 131, ist dieser Vertrag nur im Gebrauchsfall registrierungspflichtig.
3. Alle im Vertrag vorgesehenen Beträge verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, die in den im DPR 633/1972 i. d. g. F. vorgesehenen Fällen und Modalitäten anzuwenden ist.

Artikel 23

(Anwendung der Bestimmungen zur Verfolgbarkeit der Geldflüsse)

1. Die Bestimmungen zur Verfolgung der Geldflüsse gemäß Artikel 3 des Gesetzes 136/2010 i. d. g. F. finden gegenüber SAD nur dort Anwendung, wo sie nicht mehr der Pflicht der Öffentlichkeit unterliegt, für Aufträge die von den besagten Bestimmungen in Betracht gezogen werden.

Artikel 24

(Ethikkodex)

1. Das Land Südtirol verpflichtet sich, die Bestimmungen im Ethikkodex der SAD einzuhalten. Dieser Kodex ist, auch wenn er dem Vertrag nicht beiliegt, fester und wesentlicher Bestandteil desselben und das Land Südtirol erklärt, ihn eingehend und vollständig zu kennen.
2. Wird eine der Bestimmungen des Ethikkodex verletzt, kann SAD im Sinne und Kraft des Artikels 1456 ZGB den Vertrag lösen, vorbehaltlich aller weiteren rechtlichen Schritte, inklusive des Rechts auf Ersetzung allfällig erlittener Schäden.

Artikel 25

(Pflichten der SAD bei Ablauf des Vertrages)

1. Im Hinblick auf den Ablauf des Vertrages und um dem Land Südtirol die Vorbereitung des Verfahrens einer öffentlichen Ausschreibung oder die Verhandlung einer neuen Direktvergabe zu ermöglichen, verpflichtet sich SAD, mindestens ein Jahr vor Ablauf des Vertrages auf Antrag des Landes folgende Unterlagen zu übermitteln:

- a) die Liste der beweglichen und unbeweglichen Güter, des Rollmaterials und anderer instrumenteller Güter, auch die nicht zum Eigentum gehören, die zur Durchführung des Dienstes eingesetzt wurden, mit Angabe des Rechtstitels für deren Nutzung, der technischen und funktionellen Merkmale, der Kosten und der eventuell mit betrieblichen Mitteln vorgenommenen Investitionen;
 - b) die in anonymer Form gehaltene Liste des eingesetzten Personals, wobei für jeden Angestellten die Daten betreffend Einstufung, Berufsbefähigungen, Dienstalter, Bezüge und die für den Betrieb jährlichen anfallenden Gesamtkosten aufgelistet werden;
 - c) weitere Informationen zu den vertraggegenständlichen Diensten, die für die Organisation und die Durchführung des Verfahrens für die Vergabe des Dienstes erforderlich sind und in den von den zuständigen Behörden erlassenen Rechtsakten, insbesondere im Beschluss der „Autorità di Regolazione dei Trasporti“, Nr. 49 vom 17.06.2015 in geltender Fassung, und in sonstigen Bestimmungen vorgesehen sind.
2. SAD genehmigt bereits jetzt die Veröffentlichung von Informationen laut Absatz 1 in den Ausschreibungsunterlagen, in aggregierter und nicht aggregierter Form, einschließlich der Vorinformation, innerhalb des vom Land Südtirol festgelegten Zeitraums.
 3. SAD verpflichtet sich, keine Verträge mit Dritten für Leistungen, die Gegenstand des Vertrages sind, abzuschließen, deren Laufzeit die Vergabefrist und deren eventuelle Verlängerung, im Sinne des vorherigen Artikels 3 Absatz 2, überschreitet, oder in den betreffenden Verträgen geeignete Kündigungsklauseln vorzusehen.

FÜR DIE AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
Der Landeshauptmann
Dr. Arno Kompatscher

FÜR SAD NAHVERKEHR AG
Der Präsident des Verwaltungsrates und Geschäftsführer
Dr. Mag. Ingomar Gatterer

**ANLAGEN ZUM DIENSTLEISTUNGSVERTRAG
ZWISCHEN
DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
UND
SAD NAHVERKEHR AG**

01.09.2017 – 31.12.2024

Inhalt:

Anlage 1 – Jährliche Dienstplanung.....	2
Anlage 2 – Betriebsprogramm	10
Anlage 3 – Zugänglichkeit des Dienstes für Personen mit eingeschränkter Mobilität.....	12
Anlage 4 – Berechnungsmethode für das Entgelt	15
4.2. Analyse der Kosten SAD und Bestätigungen	16
4.3. Standardkosten und Effizienzsteigerung.....	19
4.4. Die Entwicklung des Entgelts im Laufe des Vertrages.....	21
4.5. Zuweisung der Risiken und Festlegung des angemessenen Gewinns	25
Anlage 5 – Hinfällige Kosten im Falle der von den Betreibern der Infrastrukturen geplanten Unterbrechungen, von Dienständerungen wegen höherer Gewalt und von Streiks des Personals anderer Unternehmen	27
Anlage 6 – Wirtschaftliche Daten und Betriebsrichtwerte	28
Anlage 7 – Mindestqualitätsstandards	31
7.1. Qualitätsstandards und Vertragsstrafen	31
7.2. Modalitäten der Überprüfung der Standards	38
Anlage 8 – Anreizsystem.....	43
8.1. Prämie für Steigerung der Kundenzufriedenheit.....	43
8.2. Prämie für Steigerung der Fahrgastzahlen.....	46

Anlage 1 – Jährliche Dienstplanung

1.1 Dienstleistungsmodell

SAD ist mit einem Teil des in die Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol (in der Folge „Land Südtirol“) fallenden Bahnverkehrs betraut, der gekennzeichnet ist von:

- Taktung
- Hoher Frequenz (30 min)
- Umsteigeknoten mit integrierten und angemessenen Anschlüssen
- Abstimmung der Busverkehrsdienste mit jenen der regional- (R), regionalen Schnell- (RV), Mittel- und Langstrecken-, internationalen- (EC) und Hochgeschwindigkeitszüge (FA)
- Abstimmung der regionalen Zugdienste mit jenen des Landes Tirol und der Autonomen Provinz Trient.

Das Dienstleistungsmodell des Landes wird während des Gültigkeitszeitraumes dieses Dienstleistungsvertrages (in der Folge „Vertrag“) mit Bezug auf die Inbetriebnahme der elektrisch betriebenen Dienste auf der Vinschger Linie (Meran – Mals), in zwei Planungszeiträume unterteilt:

1. ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der elektrifizierten Vinschger Linie (voraussichtlich Dezember 2020);
2. nach der Inbetriebnahme der elektrifizierten Vinschger Linie.

Weitere wesentliche Änderungen, die bis heute nicht endgültig festgelegt wurden, können im letzten Zeitraum des Vertrages eintreten, sofern die vorgesehenen Potenzierungen der Eisenbahninfrastrukturen aktiviert werden, die sich auf das Dienstangebot auswirken (Riggertalschleife der Linie im Pustertal, neuer Flächennutzungsplan des Bahnhofs in Brixen, unabhängige Einfahrt der Linie Bozen-Meran (Meraner Linie) in den Bahnhof von Bozen durch den Virgltunnel, Beschleunigung der Meraner Linie zwischen Bozen Süd und Untermais). Bezüglich dieser weiteren Dienständerungen werden nachfolgend Informationen zum Dienstleistungsmodell nach Verwirklichung der Riggertalschleife, die für das Jahr 2023 vorgesehen ist angeführt.

Das Dienstleistungsmodell des Landes bezogen auf den **ersten Planungszeitraum**, ist auf die Mittel- und Langstreckenzüge abgestimmt und wird in den Abbildungen 1.1 bis 1.5 dargestellt.

Abb. 1.1 – Erster Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Wochentage von Montag bis Freitag

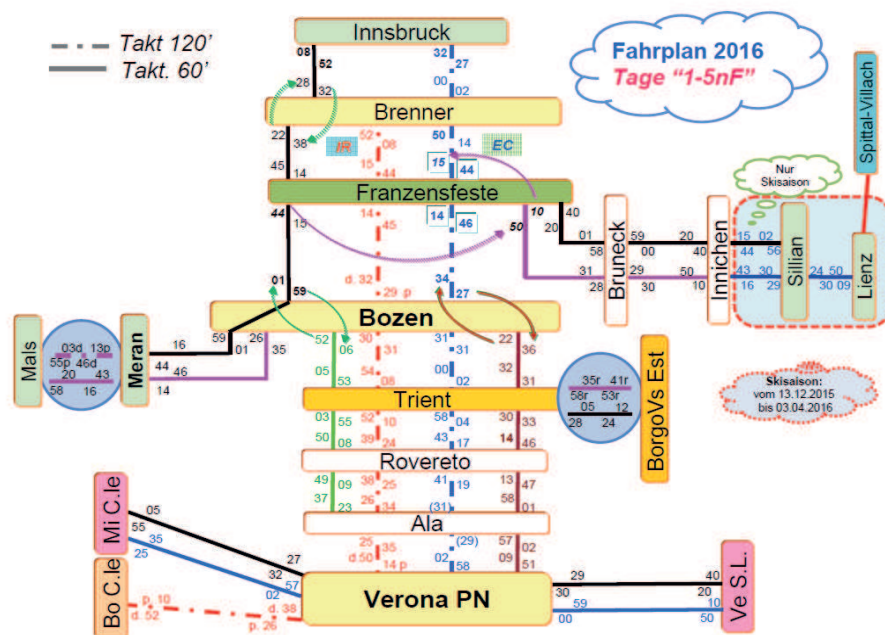


Abb. 1.2 – Erster Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Wochentage Samstag mit Angabe der zusätzlichen Skizüge im Pustertal

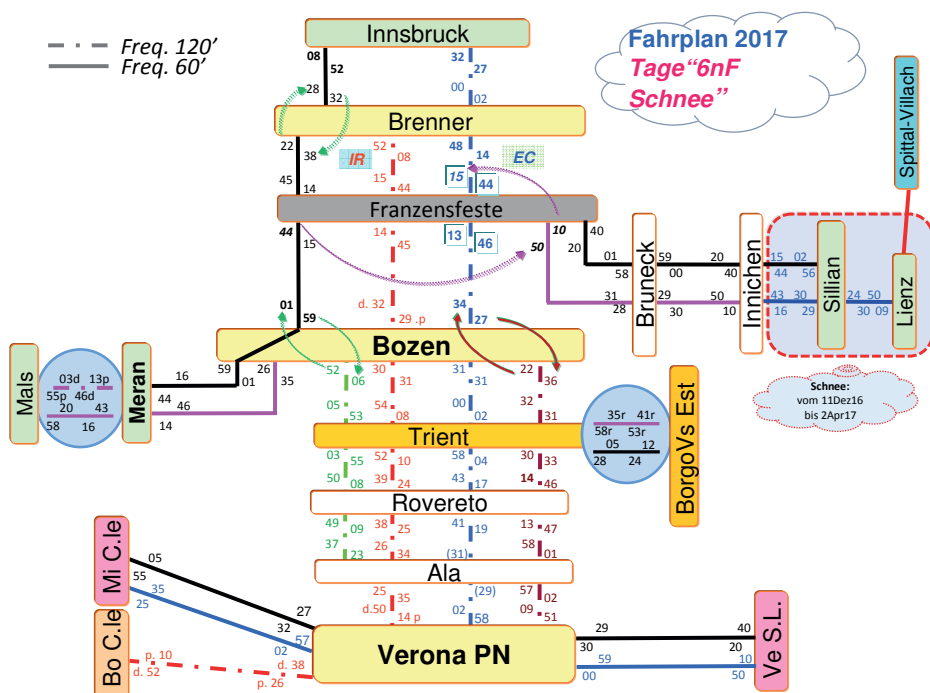


Abb. 1.3 – Erster Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Feiertage mit Angabe der zusätzlichen Skizüge im Pustertal

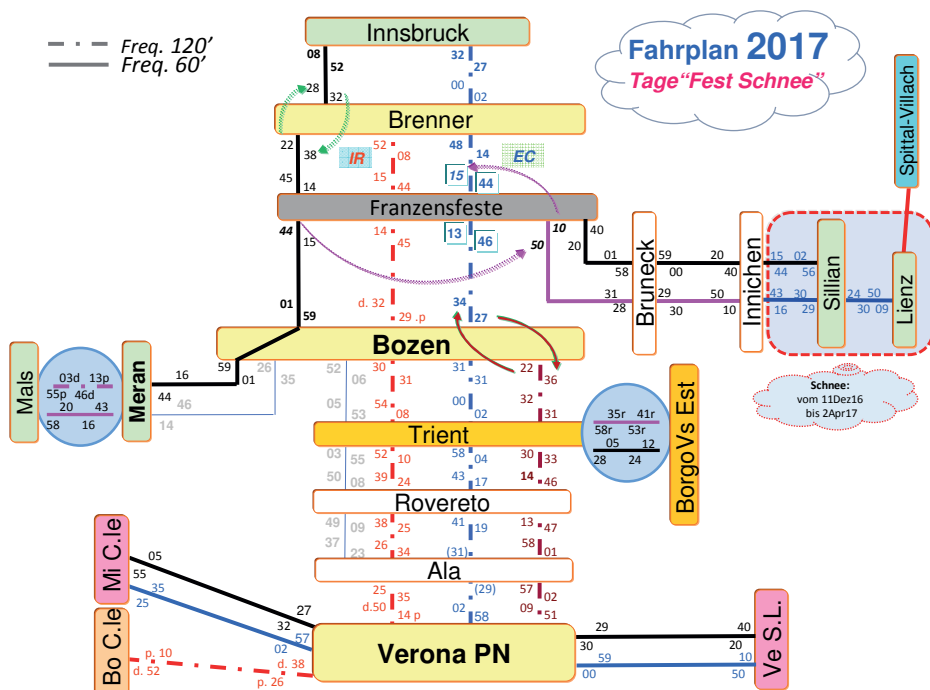


Abb. 1.4 – Erster Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Wochentage Samstag im Sommer

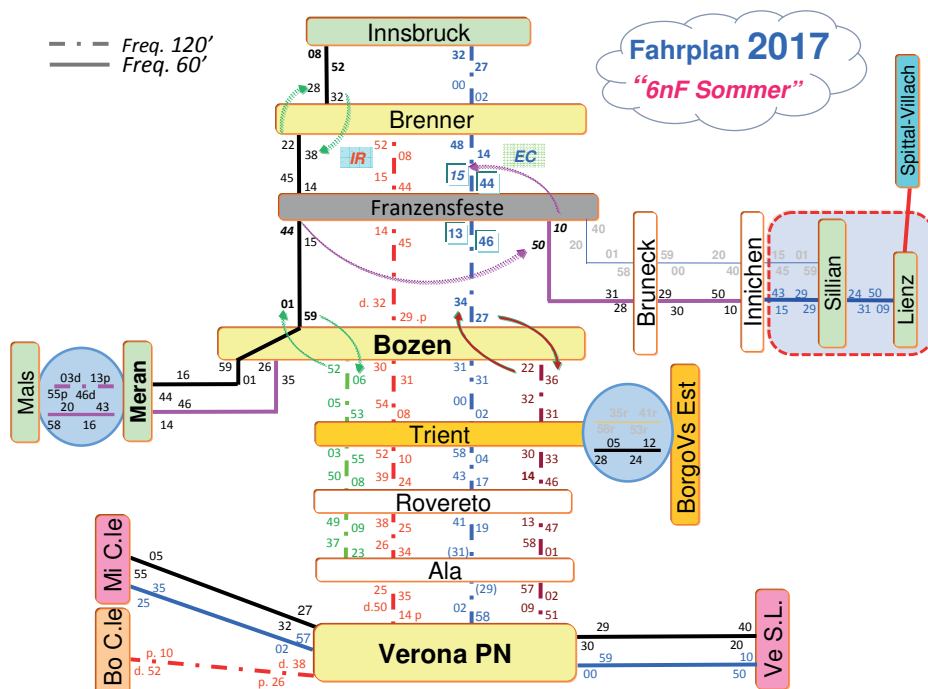
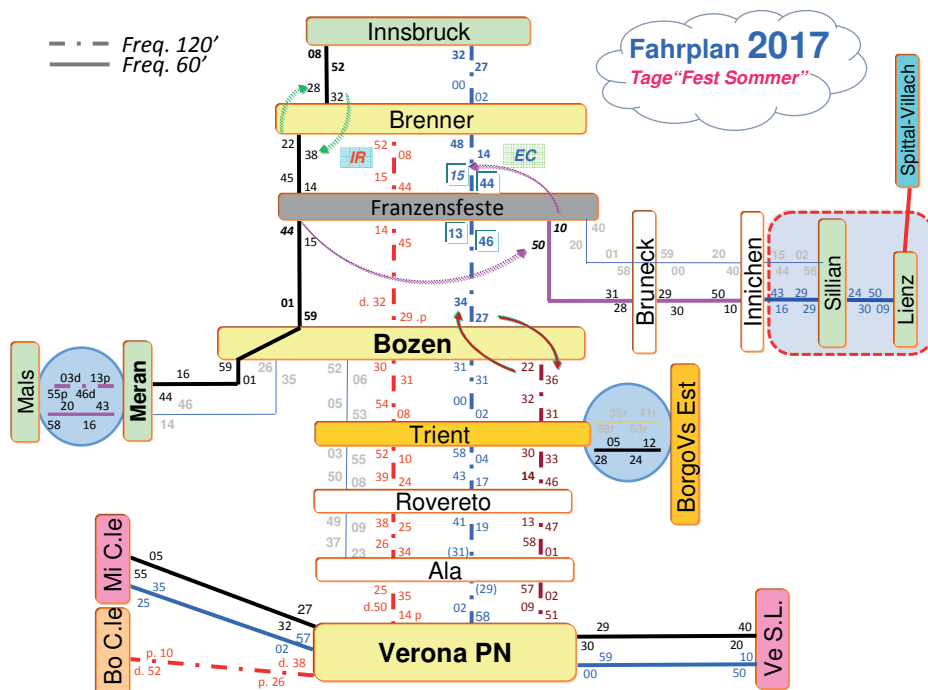


Abb. 1.5 – Erster Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Feiertage im Sommer



Das Dienstleistungsmodell des Landes, bezogen auf den zweiten **Planungszeitraum**, fügt sich in das angeführte Entwicklungskonzept:

1. die Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Südtirol und RFI für den Zeitraum vom 11. Dezember 2016 bis 14. Dezember 2025, und deren eventuelle Abänderungen und nachträgliche Aktualisierungen nach Abschluss des Vertrages;

2. Änderung des Angebots auf der Vinschger Linie nach der Realisierung des Elektrifizierungsprojektes, wie von der Landesregierung in der Sitzung vom 04. Oktober 2016 beschlossen (Szenarium Ele3bPaB)

Insbesondere wird die **Elektrifizierung der Vinschgerbahn** folgende wichtige Änderungen mit sich bringen:

- für die Fahrgäste aus dem Vinschgau in Richtung Meran wird das Umsteigen in Meran nicht mehr erforderlich sein;
- Abschaffung des Dieselantriebes;
- Halbstundentakt auch im Vinschgau mit einer Erhöhung des Angebotes von ungefähr 170.00 Zugkilometern jährlich und eine Verdoppelung der angebotenen Plätze in den einzelnen Zügen aufgrund der erhöhten Kapazität (Elektrozüge mit 6 Waggonen an Stelle der Dieselmotorenzüge mit 2 oder 4 Waggonen).

Das Dienstleistungsmodell des Landes, bezogen auf den zweiten Planungszeitraum, wird deshalb folgende **Merkmale** haben:

1. Linie Vinschgau, Meraner- und Brennerlinie:

- Verlängerung der derzeitigen Züge der Meraner Linie bis Mals, wie folgt:
 - 1 Mals – Brenner alle 60',
 - 1 Mals – Bozen alle 60',
 wonach insgesamt zwischen Mals und Bozen ein Halbstundentakt angeboten wird;
- keine Änderung der restlichen Dienste;

2. Pustertaler Linie: keine Änderung;

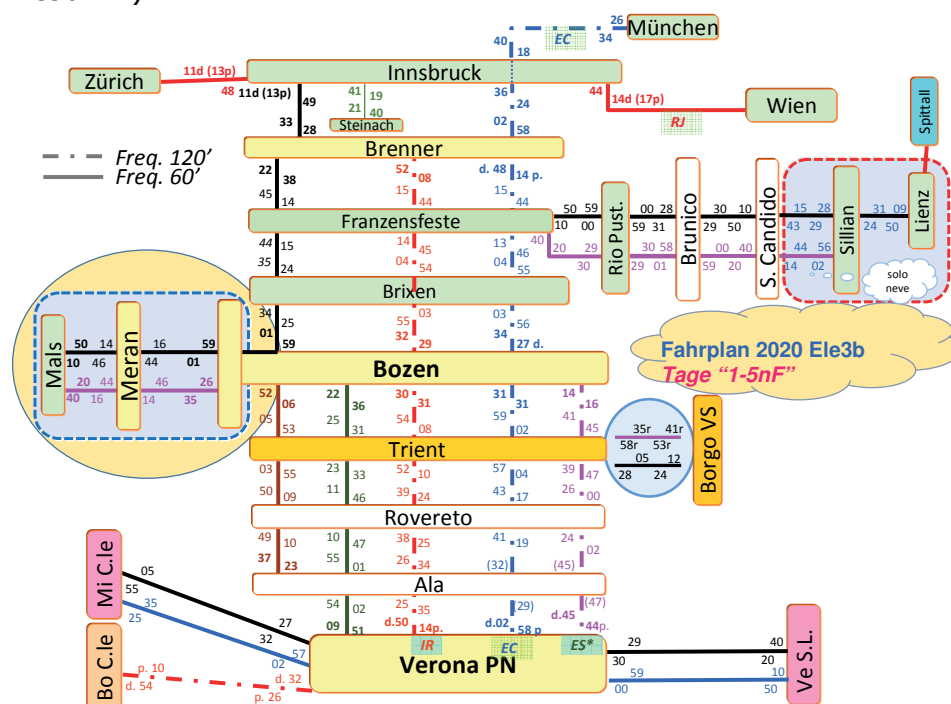
3. Linie Unterland: keine Änderung;

4. Internationale Verbindungen:

- Bestätigung der derzeitigen Züge nach/von Lienz auf der Pustertaler Linie;
- Verlängerung nach/von Innsbruck der Dienste mit Stundentakt Mals – Bozen – Brenner im Rahmen der Abkommens mit dem Land Tirol für die Euregiodienste.

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die schematische Übersicht des Dienstleistungsmodells für den zweiten Planungszeitraum, Werktagen von Montag bis Freitag, vor und nach dem Ausbau der internationalen Dienste.

Abb. 1.6 – Zweiter Planungszeitraum: Übersicht der Verbindungen mit den vertragsgegenständlichen Diensten: Werktagen von Montag bis Freitag (Szenarium Ele3bPAB)



Fahrplan 2020pab-vvt
Tag "1-5nF"

Legend:
 - - - Freq. 120'
 — Freq. 60'

Routes and Frequencies:

- Zürich to Innsbruck:** 11d(13p) 48
- Innsbruck to München:** 26
- Innsbruck to Wien:** 14d(17p) RJ
- Innsbruck to Brenner:** 11, 33, 28, 49, 41, 19, 21, 40, 36, 24, 02, 58
- Brenner to Innsbruck:** 22, 39, 14, 52, 08, 15, 44, d. 48, 14 p.
- Brenner to Franzensfeste:** 45, 14, 50, 59, 00, 28, 30, 10, 59, 31, 40, 29, 50, 40, 29, 01, 59, 20
- Franzensfeste to Innsbruck:** 44, 15, 35, 24, 14, 45, 04, 54, 14, 40, 04, 55, 30
- Innsbruck to Brixen:** 34, 25, 01, 59, 55, 03, 32, 29, 03, 56, 34, 27 d.
- Brixen to Innsbruck:** 34, 25, 01, 59, 55, 03, 32, 29, 03, 56, 34, 27 d.
- Innsbruck to Bozen:** 52, 06, 22, 36, 30, 31, 31, 31, 14, 16, 05, 53, 25, 31, 54, 08, 59, 02, 41, 45
- Bozen to Innsbruck:** 52, 06, 22, 36, 30, 31, 31, 31, 14, 16, 05, 53, 25, 31, 54, 08, 59, 02, 41, 45
- Bozen to Trient:** 03, 55, 23, 33, 52, 10, 57, 04, 39, 47, 50, 09, 11, 46, 39, 24, 43, 17, 26, 00
- Trient to Bozen:** 03, 55, 23, 33, 52, 10, 57, 04, 39, 47, 50, 09, 11, 46, 39, 24, 43, 17, 26, 00
- Trient to Rovereto:** 49, 10, 10, 47, 38, 25, 41, 19, 24, 37, 23, 55, 01, 26, 34, (32), (45), 02
- Rovereto to Trient:** 49, 10, 10, 47, 38, 25, 41, 19, 24, 37, 23, 55, 01, 26, 34, (32), (45), 02
- Rovereto to Ala:** 54, 02, 25, 35, 54, 09, 51, d. 50, 14 p., d. 02, 58 p., d. 45, 44 p., (47)
- Ala to Rovereto:** 54, 02, 25, 35, 54, 09, 51, d. 50, 14 p., d. 02, 58 p., d. 45, 44 p., (47)
- Ala to Verona PN:** 54, 02, 25, 35, 54, 09, 51, d. 50, 14 p., d. 02, 58 p., d. 45, 44 p., (47)
- Verona PN to Ala:** 54, 02, 25, 35, 54, 09, 51, d. 50, 14 p., d. 02, 58 p., d. 45, 44 p., (47)
- Verona PN to Vercelli:** 29, 30, 59, 20, 40, 00, 50
- Vercelli to Verona PN:** 29, 30, 59, 20, 40, 00, 50
- Vercelli to Spittal:** 29, 30, 59, 20, 40, 00, 50
- Spittal to Vercelli:** 29, 30, 59, 20, 40, 00, 50
- Mals to Meran:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Meran to Mals:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Mals to Brenner:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Brenner to Mals:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Mals to Bozen:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Bozen to Mals:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 16, 14, 35
- Mals to Sillian:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Sillian to Mals:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Sillian to Lienz:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Lienz to Sillian:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Lienz to Bruneck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Bruneck to Lienz:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Bruneck to Mühlabach:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Mühlabach to Bruneck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Mühlabach to Innsbruck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Innsbruck to Mühlabach:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Mühlabach to Bruneck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Bruneck to Mühlabach:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Bruneck to Innsbruck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Innsbruck to Bruneck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Bruneck to Mühlabach:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 09, 43, 29, 44, 56, 24, 50
- Mühlabach to Bruneck:** 50, 14, 16, 59, 10, 46, 20, 44, 44, 01, 46, 26, 40, 14, 02, 15, 28, 31, 0

94

Die beiden **wichtigsten Merkmale** des Dienstleistungsmodells nach der Realisierung der Riggertalschleife sind die Verlegung des Umsteigeknotens zwischen der Brenner- und der Pustertallinie von Franzensfeste nach Brixen und die Erhöhung der Fahrtfrequenz zwischen Lienz – Innichen – Brixen, mit eventuellem Anschluss an Bozen Richtung Mals, um stündlich eine direkte Verbindung Lienz – Innichen – Mals, und eine Zugverbindung im Halbstundentakt zwischen Bozen und Brixen, zu ermöglichen.

Derzeit wird ein Dienst mit Stundentakt zwischen Brixen und Sterzing, mit Anschluss an die Verbindung Mals – Lienz, geprüft, um einen Halbstundentakt auch im nördlichen Teil der Brennerlinie anzubieten. Zusätzliche Dienste zwischen Brixen, Bozen und Trient werden möglich sein.

1.2. Kriterien für die Zuweisung an SAD der im jährlichen Betriebsprogramm vorgesehenen Fahrten

Es ist Zuständigkeit des Landes Südtirol, für jedes jährliche Betriebsprogramm die Fahrten festzulegen, die der SAD zugewiesen werden.

Das Land verpflichtet sich, bei den eignen Entscheidungen das allgemeine Kriterium eines rationalen und effizienten Einsatzes der Produktionsressourcen der SAD (Artikel 2 Absatz 2 des Vertrages) und die folgenden Detailkriterien zu berücksichtigen:

1. Erster Zeitraum des Vertrages:

Angesichts einer wesentlichen Kontinuität der angebotenen Dienste mit dem geltenden Fahrplan (Dezember 2016 - Dezember 2017), bestätigt das Land Südtirol, soweit möglich, für den gesamten ersten Zeitraum die derzeitige Zuweisung der Fahrten an SAD.

2. Zweiter Zeitraum des Vertrages:

Aufgrund der Verlängerung nach Bozen bzw. nach Brenner der stündlich programmierten Fahrten der Vinschger Linie, wird das Land Südtirol der SAD einen Teil der Fahrten der Verbindungen Mals – Bozen, Mals – Brenner (- Innsbruck) und Franzensfeste – Innichen (- Lienz) zuweisen, entsprechend einer Turnusplanung, die den optimalen Einsatz aller für den Landesdienst benutzen Züge ermöglicht. Bei der Zuweisung der Fahrten werden selbstverständlich das korrekte Übereinstimmen der Signalgebungssysteme mit der Versorgung der Eisenbahnlinien, die technischen Eigenschaften des Rollmaterials (Dreistrom- und Zweistromfahrzeuge, Ausrüstung mit dem Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS Ausbaustufe 3) berücksichtigt.

In operativer Hinsicht, werden in einer ersten Phase die optimalen Turnusreihen für alle planmäßigen Fahrten erstellt, vereinbar mit den technischen Eigenschaften des Rollmaterials; anschließend werden die Turnusreihen den Eisenbahnunternehmen zugewiesen, unter Berücksichtigung der Einschränkungen bedingt durch das zur Verfügung stehende Rollmaterial und dessen technische Eignung und der in den Dienstverträgen enthaltenen Regeln.

In der Tabelle 1.1 sind, als Bezugswert, die ungefähren Prozentsätze der Dienste angeführt, die das Land Südtirol der SAD im zweiten Zeitraum des Vertrages zuzuweisen beabsichtigt.

Im Rahmen des Möglichen wird man versuchen im gesamten zweiten Zeitraum des Vertrages konstant die Zuweisung der Fahrten aufrecht zu halten, mit Ausnahme der Änderungen aufgrund der Aktivierung neuer Infrastrukturen oder des Ausbaus von Infrastrukturen, vorbehaltlich der Notwendigkeit der Umsetzung der Übereinkommen mit dem Land Tirol bezüglich der grenzüberschreitenden Dienste über den Brenner. Eventuelle Erhöhungen oder Verringerungen der Gesamtkilometer des Angebots des Landes, werden im Prinzip zu gleichen Teilen Trenitalia und SAD zuerkannt werden, entsprechend dem zur Verfügung stehenden und technisch geeigneten Rollmaterial der beiden Betreiber, und unter Berücksichtigung der nach dem Optimierungskriterium zugewiesenen Turnusse.

Tabelle 1.1 Indikative Prozentsätze für die Zuweisungen der Fahrten an SAD im zweiten Zeitraum

LINIE	PROZENTUALE ZUWEISUNG
Vinschgau-Bozen: Bozen – Meran – Mals	60%
Brenner: Bozen – Brenner – (Innsbruck)	48%
Pustertal: Franzensfeste – Innichen – Lienz	65%
Unterland: Bozen – Trient	0%

Der insgesamt vorgesehene Bezugswert für den an SAD zugewiesenen Leistungsumfang in gefahrenen Zugkilometern berechnet, liegt jedenfalls nicht unter 2.675.500 km, gemäß dem von der Landesregierung am 04. Oktober 2016 genehmigten Betriebsmodell.

1.3 Jährliches Planungsverfahren der an SAD vergebenen Dienste

Die detaillierte Planung der an SAD zugewiesenen Fahrten wird nachstehend angeführte Verfahren und Zeiten berücksichtigen, unter Bezugnahme auf jeden Fahrplan, der am zweiten Wochenende im Dezember in Kraft treten wird.

Tabelle 1.2 Verfahren für die Ausarbeitung des Jahresfahrplans

FÄLLIGKEIT	TÄTIGKEIT
Jänner	Das Land Südtirol liefert SAD die Spezifikationen für die Einreichung der Anfragen um Trassen bei den Infrastrukturbetreibern (IB), RFI und STA, für den Fahrplan, der im kommenden Monat Dezember in Kraft tritt. Die Auswahl der SAD anvertrauten Fahrten berücksichtigt die Notwendigkeit des rationellen und effizienten Einsatzes der Betriebsressourcen und, soweit möglich, die im vorhergehenden Fahrplanzeitraum durchgeführten Fahrten.
Februar - März	SAD und Land vereinbaren allfällige Änderungen der Trassen, die bei den IB zu beantragen sind.
Erste Dekade im April	SAD reicht bei den IB die Anfrage um die Trassen ein und übermittelt vor Einreichung dem Land zwecks Einverständnis eine Kopie.
Erste Juliwoche	SAD übermittelt dem Land die von den IB ausgearbeiteten Fahrplanprojekte, die allfälligen abschlägigen Antworten und die entsprechenden Alternativvorschläge. Das Land und SAD vereinbaren die diesbezüglichen Entscheidungen und die in einem allfälligen von den IB einberufenen Koordinierungsverfahren einzuhaltende Position.
Ende Juli	Das Land übermittelt SAD ein bindendes Gutachten für die Annahme der Fahrplanprojekte mit den allfälligen Bemerkungen und/oder erforderlichen Änderungen, die SAD innerhalb der ersten Augustwoche an die IB sendet.
Ende August	SAD übermittelt dem Land den endgültigen internationalen Fahrplanentwurf, der von RFI geliefert wird.
Erste Oktoberwoche	SAD übermittelt dem Land die erforderlichen Daten für die Veröffentlichung des Fahrplans des Landes.
Erste Dekade im November	SAD übermittelt dem Land Südtirol den endgültigen von den IB genehmigten nationalen Fahrplan.

Die oben angeführten Fälligkeiten, die sich auf das PIR 2016-17 von RFI beziehen, werden im Falle genehmigter Änderungen des PIR angepasst.

Eine ähnliche Vorgangsweise wird im Juni für die allfällige Anpassung des Fahrplans, der im vorherigen Dezember genehmigt wurde, angewandt; sowohl für Änderungen, die vom Land Südtirol beantragt werden, als auch für Änderungsanträge der Infrastrukturbetreiber, wobei folgende Fälligkeiten gelten:

Tabelle 1.3 – Verfahren für die Zwischenanpassung des Fahrplans (üblicherweise Juni)

FÄLLIGKEIT	TÄTIGKEIT
4 Monate vorher	Das Land liefert SAD die Spezifikationen für die Einreichung der Anfragen um Trassen.
2 Monate vorher	SAD übermittelt dem Land zwecks Einverständnis vor der Einreichung die von den IB ausgearbeiteten Fahrplanprojekte.
1 Monat vorher	Das Land übermittelt SAD ein bindendes Gutachten für die Annahme der Fahrplanprojekte mit den allfälligen Bemerkungen und/oder erforderlichen Änderungen.

Die Verfahren gemäß Tabellen 1.2 und 1.3 gelten im Anwendungsbereich des Vertrages auch für die **von STA verwaltete Vingscher Linie**. Eventuelle Diskrepanzen werden der SAD von Fall zu Fall rechtzeitig von STA oder dem Land mitgeteilt.

Anlage 2 – Betriebsprogramm

Die Tabelle Betriebsprogramm bezieht sich, aus verwaltungstechnischen Gründen, auf das Kalenderjahr und enthält die Liste der Bahnfahrten des Fahrplans, der im Dezember des vorhergehenden Jahres in Kraft getreten ist und für das Bezugsjahr gilt, wobei die Anzahl der Tage zum 31. Dezember projiziert wird.

Tabelle 2.1 – Inhalt des Betriebsprogramms

N.	NAME DES FELDES	FORMAT	ANGABEN
1	Zugnummer	Zahl	Nummerierung seitens der Infrastrukturbetreiber; hat der Zug mehrere Nummern, sind alle anzuführen.
2	Verbindung	Text	Herkunft – Ziel des Zuges
3	Ursprung Zug	Text	Ursprungsbahnhof des Zuges
4	Stunde_Abf_UB_Zug	Uhrzeit	Abfahrtszeit vom Ursprungsbahnhof
5	Bestimmungsort Zug	Text	Zielbahnhof des Zuges
6	Stunde_Ank_ZB_Zug	Uhrzeit	Ankunftszeit am Zielbahnhof
7	Ursprung_APB	Text	Erster Bahnhof des Zugs in der Zuständigkeit des Landes
8	Stunde_Abf_APB	Uhrzeit	Abfahrtszeit vom 1. Bahnhof in der Zuständigkeit des Landes
9	Zielort_PAB	Text	Letzter Bahnhof des Zugs in der Zuständigkeit des Landes
10	Stunde_Ank_Z_APB	Uhrzeit	Ankunftszeit am letzten Bahnhof in der Zuständigkeit APB
11	Km_Zug	Zahl	Gesamtstrecke des Zugs
12	Km_APB	Zahl	Streckenlänge in der Zuständigkeit des Landes
13	Minuten Zug	Zahl	Gesamtfahrzeit in Minuten
14	Minuten_APB	Zahl	Fahrzeit auf Strecke in der Zuständigkeit des Landes
15	Periodizität	Text	Tage und Zeiträume der Durchführung mit Verwendung einer Standardkodifizierung
16	Tage	Zahl	Anzahl der Fahrtentage im Bezugskalenderjahr
17	Zug*km_APB	Zahl	Ergebnis der Fahrkilometer in der Zuständigkeit des Landes für die Fahrtentage
18	Art des Rollmaterial	Text	Der Fahrt zugewiesenes Rollmaterial gemäß Klassifizierung laut Tabelle 2.2, unter Angabe einer eventuellen Nutzung in doppelter Zusammensetzung: 1. Art des Rollmaterials; 2. Anzahl der Zusammensetzung (ob ETR oder ATR); 3. Anzahl der Fahrzeuge (sofern gewöhnliches Material) 4. Antrieb: elektrisch (E) oder Diesel (D).
19	Niederflurzug	Ja/Nein	Wenn ja = Niederflurwaggons für behindertengerechten Zugang
20	Hohe Passagierzahl	Ja/Nein	Wenn ja = Fahrt, die wegen der hohen Passagierzahl einer strengeren Anforderung der Beibehaltung der geplanten Zusammensetzung unterliegt
21	Streik	Ja/Nein	Wenn ja = garantierte Fahrt im Falle eines Streiks
22	Schienenersatz	Ja/Nein	Wenn ja = Fahrt mit Schienenersatzverkehr bei Ausfall gemäß Artikel 13, Absatz 2

Tabelle 2.2 – Liste der Art und Zusammensetzung des Rollmaterials

N	ART DES ROLLMATERIALS	ZUSAMMENSETZUNG	ANTRIEB	N. SITZPLÄTZE	KAPAZITÄTS-KLASSE
1	FLIRT-Elektrozug Zweistromantrieb	ETR 170 mit 6 Waggons	Elektrisch	277 ¹	mittlere
2	FLIRT-Elektrozug Dreistromantrieb	ETR 170 mit 6 Waggons	Elektrisch	277 ²	mittlere
3	Neu angekaufter Elektrozug mit Dreistromantrieb	n.d.	Elektrisch	250-300	mittlere
4	gewöhnliches Material Einzelstockzug Zweistromantrieb	Lokomotive E190 + 3 Fahrzeuge Öbb	Elektrisch	198 ³	mittlere
5	Doppelter Diesel-Triebzug GTW 2/6	2 ATR 100 mit 2 doppelten Waggons	Diesel	208	kleine
6	Einfacher Diesel-Triebzug GTW 2/6	1 ATR 100 mit 2 Waggons	Diesel	104	sehr kleine

Liefertermin und Format:

- Jährliche Übermittlung an das Land Südtirol innerhalb 31. Dezember eines jeden Jahres und innerhalb von 30 Tagen bei jeder Änderung;
- Im Falle von Fahrplanänderungen müssen in der aktualisierten Tabelle angegeben werden:
 - Strecke vor Änderung mit Anzahl der Tage, an denen die Fahrt durchgeführt wurde;
 - Neue Strecke mit neuen Daten und Anzahl der Tage, an denen die Fahrt durchgeführt wird
- Format MS Excel® oder kompatibel.

¹ 258 fixe Sitzplätze + 19 Kippsitzplätze

² 258 fixe Sitzplätze + 19 Kippsitzplätze

³ Bei einer Zusammensetzung von 3 Waggons mit Abteilen

Anlage 3 – Zugänglichkeit des Dienstes für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Zugänglichkeit zum Zugverkehr für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfolgt über folgende Maßnahmen:

- 1) Barrierefreie Anlagen in den Bahnhöfen und Haltestellen oder Ausstattung mit Rampen und/oder Fahrstühlen und erhöhten, den Niederflurzügen entsprechenden Bahnsteigen;
- 2) Niederflurzüge, mit für Rollstuhlfahrer geeigneten Türen und Innenräumen und, für die nach 2008 ausgeschriebenen Lieferungen, gemäß der Norm STI PRM (2008/164/CE), und Stegplatten zur Überwindung des Leerraums zwischen Zug und Bahnsteig;
oder, für Anlagen und Rollmaterial, das nicht den Punkten 1) und 2) entsprechen:
- 3) Betreuungsdienst am Bahnhof für die Begleitung der Fahrgäste zu den Gleisen und zum Ein- und Aussteigen auf Anfrage und, wo spezifiziert, auf Vormerkung;
- 4) im Bahnhof zur Verfügung stehende Hebebühnen für die Anhebung der Rollstühle vom Bahnsteig des Bahnhofs auf Bodenhöhe des Wagons. Die Steuerung der Hebebühnen darf nur von durch SAD oder IB beauftragtes Personal ausgeführt werden.

In den folgenden Tabellen sind die laut Punkt 1) ausgestatteten Bahnhöfe und Haltestellen (Tabelle 3.1) und die Bahnhöfe, in denen der Betreuungsdienst verfügbar ist (Tabelle 3.2) angeführt. Im ersten Fall ist der Zugang zu den Zügen für Personen mit eingeschränkter Mobilität nur bei Fahrten mit Rollmaterial gemäß vorigem Punkt 2) möglich. Diese Fahrten sind im Betriebsprogramm angeführt. Die infrastrukturelle Ausrüstung und einige Dienste werden von den IB gewährleistet.

Diese Anlage zum Vertrag stellt die Lage bei Unterzeichnung des Vertrags dar. Das Land Südtirol, SAD, STA und RFI setzen sich für die stetige Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnverkehrs ein, sowohl mit dem Ankauf neuer Niederflurzüge als auch der Verbesserung der Bahnhöfe und Haltestellen. Diese Anlage wird somit während der Vertragslaufzeit aktualisiert. Die Vertragsparteien aktualisieren die Tabellen innerhalb von 30 Tagen nach jeder Änderung.

Tabelle 3.1 – Von SAD bediente barrierefreie oder ausgestattete Bahnhofs- und Haltestellenanlagen

LINIE	BEZEICHNUNG	UNTERFÜHRUNG (JA/NEIN)	HOHE BAHNSTEIGE (JA/NEIN)	AUFZÜGE (JA/NEIN)	ANMERKUNGEN
Brenner	Ponte Gardena Waidbruck	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Chiusa Klausen	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Campo di Trens Freienfeld	Ja	1° Ja 2° Nein	Ja (nicht aktiviert)	Der Gemeinde zu übergeben
	Colle Isarco Gossensass	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
Raum Meran	Bolzano Sud Bozen Süd	Viadukt	Ja	Ja	Eigentum Land Führung STA
	Casanova Kaiserau	Viadukt	Ja	Ja	Eigentum Land Führung STA
	Ponte d'Adige Sigmundskron	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben vom Land übernommen Führung STA
	Settequerce Siebeneich	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
	Terlano Andriano Terlan Andrian	Nein	teilweise	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
	Vilpiano Nalles Vilpiano Nals	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde

LINIE	BEZEICHNUNG	UNTERFÜHRUNG (JA/NEIN)	HOHE BAHNSTEIGE (JA/NEIN)	AUFZÜGE (JA/NEIN)	ANMERKUNGEN
	Gargazzone Gargazon	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
	Lana Postal Burgstall	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
	Maia Bassa Untermais	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
Pustertal	Rio di Pusteria Mühlbach	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Vandoies Vintl	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Führung Gemeinde
	Casteldarne Ehrenburg	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	S. Lorenzo S. Lorenzen	Nein	Ja	Nein	Führung Gemeinde
	Brunico Nord Bruneck Nord	Viadukt	Ja	Ja	vom Land übernommen Führung STA
	Perca Percha	Überführung	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Valdaora Anterselva Olang Antholz	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Monguelfo Val Casies Welsberg Gsies	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Villabassa Braies Niederdorf Prags	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Dobbiaco Toblach	Ja	Ja	Ja	Führung Gemeinde
	Versciaco Vierschach	Viadukt	Ja	Ja	vom Land übernommen Führung STA
	Lagundo Algund	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
Vinschgau	Marlengo Marling	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Eigentum Land
	Tel Töll	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Eigentum Land
	Rablà Rabland	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Plaus	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Naturno Naturns	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Stava Staben	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Ciardes Tschars	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Castelbello Kastelbell	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Laces Latsch	Ja	Ja	Nein	Eigentum Land
	Coldrano Goldrain - Martelltal	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Silandro Schlanders	Ja	Ja	Ja	Eigentum Land

LINIE	BEZEICHNUNG	UNTERFÜHRUNG (JA/NEIN)	HOHE BAHNSTEIGE (JA/NEIN)	AUFZÜGE (JA/NEIN)	ANMERKUNGEN
	Lasa Laas	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Eigentum Land
	Oris Eys	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Spondingna Spondinig	Nein	Ja	Nein	Überquerung eben Eigentum Land
	Sluderno Schluderns	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land
	Malles Mals	Nein	Ja	Nein	Eigentum Land

Tabelle 3.2 – Bahnhöfe mit Betreuungsdienst geführt von RFI

BEZEICHNUNG	SALA BLU DI RIFERIMENTO
Bolzano Bozen	Verona
Bressanone Brixen	Verona
Brunico Bruneck	Verona
Fortezza Franzensfeste	Verona
Merano Meran	Verona

Der Dienst wird über die „Sale Blu“ geleistet, an die man sich für die Reservierung der Betreuung wenden kann.

Bezüglich der Art der Erbringung und Vormerkung des Dienstes verweist man auf die eigene Seite der Homepage der RFI unter folgender Adresse und Verlauf:

<http://www.rfi.it/rfi/LINNEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Accessibilità-stazioni/Servizi-di-assistenza-e-Sale-Blu-RFI>

Anlage 4 – BERECHNUNGSMETHODE FÜR DAS ENTGELT

4.1. Verweise auf Methodik und Rechtsvorschriften

Mit diesem Vertrag ist, entsprechend dem neuen Landesgesetz Nr. 15/2015, die frühere Regelung der Vergabe an SAD mittels Konzession eines Teils der Eisenbahndienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, überholt.

Die Übertragung der Dienste, die Gegenstand dieses Vertrages sind, erfolgt durch Direktvergabe, gemäß Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung EG 1370/2007, die der zuständigen Behörde die Wahl überlässt, öffentliche Dienstleistungsverträge im Eisenbahnverkehr direkt oder mittels Ausschreibung zu vergeben, nach Bekanntmachung laut Artikel 7 Absatz 2 derselben Regelung. Die Veröffentlichung der Vorinformation über die Direktvergabe an SAD ist am 20. Jänner 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union, Reihe S Nr. 13, mit der Nummer 17835, erfolgt.

Die Direktvergabe an SAD wurde von der Landesregierung mit Beschluss Nr. 793 vom 12.07.2016 beschlossen, die die wesentlichen Inhalte des Dienstleistungsvertrages und die Kriterien zur Bestimmung des Entgelts festgelegt hat.

Infolge der oben genannten Veröffentlichung hat LIBUS, Konsortium der Linienkonzessionsinhaber der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol, mit Datum 16.08.2016 ein Ansuchen um Klärung eingereicht, auf das das Land unverzüglich geantwortet hat. Es gab keine Interessenbekundungen vonseiten anderer Unternehmen, noch haben LIBUS oder andere Interessenten, Vorschläge oder Angebote unterbreitet.

Da es sich um eine Direktvergabe an ein bestimmtes Unternehmen handelt, gelten bezüglich der Quantifikation des finanziellen Ausgleichs, d. h. des Vertragsentgelts, die Vorschriften der Verordnung EG Nr. 1370/2007, Artikel 6 Absatz 1 zweiter Abschnitt und deren Anlage. Diese Vorschriften wurden von der Kontrollbehörde für Transportwesen (in der Folge „ART“) noch detaillierter in der Anlage A des Beschlusses Nr. 49/2015 ausgearbeitet, vor allem mit Maßnahme 13 (Kriterien zur Festlegung der Vergütung bei Inhouse- oder Direktvergabe) und Nr. 14. (Fördermaßnahmen im Falle der Vergaben, die nicht dem Wettbewerb unterliegen) und im Prospekt Nr. 4 (Schema für die Festlegung der Vergütung bei Inhouse- oder Direktvergabe). Außerdem hat ART im Dokument „Leitlinien für die Anwendung des Beschlusses Nr. 49/2015“, das an alle Regionen und autonome Provinzen gerichtet ist, und das die autonome Provinz Bozen am 2.11.2016 erhalten hat, zusätzliche Richtlinien und Erläuterungen angeführt, speziell hinsichtlich der Direktvergabe des öffentlichen Nahverkehrsdienstes.

Im Wesentlichen sieht die gesetzliche Methode für die Festlegung des Entgelts eine Kostenanalyse des Unternehmens, mit dem Behörde die Direktvergabe verhandelt, vor, um die Kosten der Produktionskosten zu ermitteln, die erforderlich sind, um die Dienstleistungsverpflichtungen gemäß Vertrag erbringen zu können und um nicht erforderliche Kosten auszuschließen. Bezüglich der allgemeinen Kosten müssen die Kostentreiber ermittelt werden, um sie den vertragsgegenständlichen Diensten und anderen betrieblichen Tätigkeiten zuzuordnen. Schließlich muss den Kosten ein angemessener Gewinn hinzugerechnet werden, der als eine im Sektor übliche Kapitalverzinsung gilt, und das Vorhandensein oder Fehlen eines vom Auftragnehmer zu tragenden Risikos infolge eines Eingriffs der Behörde ergibt. Zu diesem Zwecke werden im Beschluss der ART Nr. 49/2015 die Vertragsparteien aufgefordert, das Prospekt Nr. 3 „Risikoarten“ auszufüllen, in dem die Aufteilung der Risiken zwischen dem beauftragten Unternehmen und der beauftragenden Behörde angeführt wird.

Um zu vermeiden, dass bei der Direktvergabe das Entgelt die Betriebskosten des beauftragten Unternehmens wider gibt, verlangt Art im selben Beschluss Nr. 49/2015, die progressive Verbesserung der Betriebsleistungen, sei es hinsichtlich der Qualität, als auch durch Effizienzsteigerung aufgrund der Kostensenkung und/oder Produktionssteigerung. Das oben erwähnte erläuternde Dokument von ART vom 02.11.2016, stellt außerdem auf Seite 3 klar, dass die Bewertung der Effizienz der Kosten aufgrund einer Schätzung oder Simulation der Kosten erfolgen kann, auf der Grundlage der Parameter oder Produktions- oder Technologiestandards, die auf der Kenntnis der industriellen Produktionsprozesse beruhen. Zum Beispiel können die

Personalkosten aufgrund produktiver Standardniveaus, die den nationalen Arbeitskollektivvertrag und die anzuwendenden Zusatzverträge berücksichtigen, geschätzt werden, und als Grundlage für die Errechnung der Anzahl der standardmäßig vorgesehenen Beschäftigten dienen, die mit dem Parameter der standardisierten Einheitskosten multipliziert werden.

Unter Berücksichtigung des hier zusammengefassten rechtlichen Rahmens, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 793 vom 12.07.2016 u. a. Folgendes festgelegt:

- das Entgelt, das das Land jährlich für die gesamte Vertragsdauer an SAD zahlen wird, wird aufgrund eines Standardkostenmodells errechnet, das die neuen Dienstszenarien aufgrund der Elektrifizierung der Vinschger Bahnlinie, Meran-Mals, und die Beschränkungen der europäischen Normen berücksichtigt;
- Die Anwendung von Anreizmechanismen zwecks Steigerung der Qualität und Effizienz, mittels einer Prämie für eine höhere Kundenzufriedenheit und der Beteiligung an den höheren Einnahmen, die sich aus dem Anstieg der Fahrgastzahl ergeben.

In dieser Anlage berichten die Vertragsparteien in synthetischer Form über die durchgeführten Erhebungen, bestehend in der Analyse der Kosten SAD und der Anwendung eines Standardkostenmodells für die Berechnung des vertraglich festgelegten Entgelts, im Sinne des Artikels 8 des Vertrages, unter Berücksichtigung der in der Anlage 1 beschriebenen beiden Zeiträume, in die das Dienstleistungsmodell gegliedert ist.

4.2. Analyse der Kosten SAD und Bestätigungen

Die erste Phase des Verfahrens zur Festsetzung des vertraglichen Entgelts besteht aus der Analyse der Bilanzdaten SAD der letzten Jahre. Effektiv wird der im ersten Zeitraum von SAD geleistete vertragliche Dienst, dem derzeitigen entsprechen.

Für die Analyse wurde die Gewinn- Verlustrechnung bereinigt, indem die Kosten als erstes in drei Makrokategorien unterteilt wurden:

1. Betriebskosten;
2. Infrastruktur (exogene Kosten aufgrund der Anwendung der Vorschriften für den Zugang zu den Eisenbahninfrastrukturen);
3. Kapital (Abschreibungs- und Mietkosten für das Rollmaterial und andere Vermögenswerte).

Anschließend wurden die Betriebskosten nach Prozess (Betrieb, Instandhaltung, Struktur, andere Kosten) und nach ihrer Natur (Personal, Anschaffung von Gütern, Erwerb von Dienstleistungen, Nutzung der Güter Dritter) gegliedert.

Schließlich wurden alle Kosten auf die beiden Infrastrukturen aufgeteilt, die SAD für die Dienstleistung benutzt: Vinschger Bahnlinie mit Dieselantrieb in Konzession STA, und elektrifizierte Linien, in Konzession RFI.

Die von SAD getragenen Kosten für die Wartung zweiter Ebene des Rollmaterials (periodische Revisionen), wurden in die Gewinn- Verlustrechnung nicht übertragen. Sie werden getrennt vergütet, da es sich bei den Zügen um öffentliches Eigentum handelt und die Kosten im Zeitverlauf unbeständig sind und deshalb nicht kapitalisiert werden können.

Ebenso getrennt angeführt wird die Vergütung für die Kosten der Zusatzleistung für den Radtransport im Vinschgau, die aufgrund der begrenzten Kapazität der derzeitigen Züge erforderlich ist.

Da sowohl die bestehende Konzession, als auch der neue Dienstleistungsvertrag Gross Cost Verträge sind (die Tarifeinnahmen gehen an die Vergabebehörde), wurden die Einnahmen nicht analysiert.

Schließlich wurde die Kostenrelevanz bezüglich der vertragsgebundenen Dienste verifiziert, wobei von SAD die Kriterien für die Zuteilung der Kosten an die Gewinn-Verlustrechnung der Eisenbahndivision übernommen und, im Falle indirekter Zurechnung, die verwendeten Kostentreiber explizit angeführt wurden. In Bezug auf die direkt zurechenbaren Kosten, haben die Parteien einzeln die Kostengruppen, genannt Andere Kosten, analysiert.

Ferner wurden jene Kosten ermittelt und von den abzudeckenden Kosten des Vertrages ausgeschlossen, die das Rollmaterial betreffen, das SAD vom österreichischen Eisenbahnunternehmen auf der Strecke Brenner – Innsbruck und Innichen – Sillian/Lienz, zur Verfügung gestellt wird.

Die Methode der Bereinigung der Gewinn- Verlustrechnung und die Kriterien und Treiber für die Zuordnung der Kosten sind in der Tabelle 4.1. dargestellt.

Tabelle 4.1 – Bereinigung der Gewinn- Verlustrechnung SAD und Anlastungskriterien

JAHR 2015		BEREINIGTE GEWINN- VERLUSTRECHNUNG						
ZUG-KM		1.074.290		1.489.709		2.563.999		
POSITION	Linie Vinschgau		Linien RFI		Totale		Anlastungskriterium (direkt oder Treiber angeben)	% auf Gesamtsumme indirekt angerechnet
	€	€/km	€	€/km	€	€/km		
INFRASTRUKTUR								
Gebühr (PMDA)							direkt	100,00%
Zugungskosten Meran Bhf.							direkt	100,00%
Elektrischer Antriebsstrom							direkt	100,00%
Gesamtsumme Zugungskosten								
VERWALTUNG								
BETRIEB								
Betriebspersonal							direkt	100,00%
Begleitpersonal							direkt	100,00%
Anderes Personal: Operationszentrale, Ausbilder							direkt	100,00%
Kraftstoff Verbrennungsantrieb							direkt	100,00%
Reinigung Rollmaterial							direkt	100,00%
Zweisprachigkeit							direkt	100,00%
Versicherungen							direkt	100,00%
Anderes Betriebskosten							direkt	100,00%
Summe								
WARTUNG								
Wartungspersonal							direkt	100,00%
Wartungsmaterial							direkt	100,00%
Dienste Dritter Vertrag Stadler							direkt	100,00%
Miete Immobilien der IB								
Anderes Wartungskosten							direkt	100,00%
Summe								
STRUKTUR								
Personal							direkt	100,00%
Anderes Kosten							proportional zu den Kosten x € 1.329.296	30,00%
Summe							direkt x €314.385	100,00%
ANDERE KOSTEN								
Fahrkartenverkauf								
Saldo Finanzverwaltung							proportional zur Differenz zwischen Kosten und Erlösen	30,00%
IRAP auf Personal							proportional zu den Personalkosten	27,00%
Rückstellungen und Abschreibungen								
Anderes								
Summe								
Gesamtsumme Betriebskosten								
KAPITAL								
Abschreibungen Rollmaterial								
Abschreibungen Anlagen							direkt	100,00%
Miete Rollmaterial							direkt	100,00%
Rendite des eingesetzten Kapitals oder angemessener Gewinn								
Summe Kapital								
Summe Kosten im Vertrag								
Instandhaltung zweiter Eben							direkt	100,00%
Fahrraddienst auf Straße							direkt	100,00%
Summe Kosten zur Abdeckung								
Summe allgemein								

Anmerkungen:

- Die Treiber für die Zuordnung der Kosten betreffen die Gewinn- Verlustrechnung 2015.
- Das Detail der Beträge ist aus Gründen der Geheimhaltung in der Tabelle nicht angegeben.

Die Betriebskilometerkosten betrugen im Jahr 2015 7,22 €/km, jene für das Kapital und die Infrastrukturen, die hingegen die spezifischen Verhältnisse jenes Jahres widerspiegeln, jeweils 0,44 €/km und 1,27 €/km.

In den folgenden Tabellen, immer bezogen auf das Jahr 2015, sind Personalbestand und –kosten, die Abschreibungs- und Vermögensdaten SAD angeführt.

Tabelle 4.2 – Daten zum Personal

Kategorie	Anzahl der Angestellten	Kosten Jahr 2015 (inklusive Rückstellung für die Abfertigung)
Führung	59,47	
Zugbegleitung	43,61	
Verwaltung Besatzung		
Operationszentrale/Ausbilder	16,76	
Anderes Personal Produktion und Fahrbetrieb (Praktikanten)	2,50	
Instandhaltung	13,58	
Reinigung		
Rangieren		
Fahrkartenverkauf		
Staff (Verwaltung)	6,00	
Summe	141,92	6.547.771,00 €
Kosten Zweisprachigkeitsbestimmungen		328.090,00 €
Summe allgemein	141,92	6.875.861,00 €

Anmerkung:

Das Detail der Beträge ist aus Gründen der Geheimhaltung in der Tabelle nicht angegeben

Tabelle 4.3 – Abschreibungen

Beschreibung des Bestandes	Kaufpreis	kapitalisierte Instandhaltungskosten	Summe E + F	Tilgungsfond am 31.12.2015	Restwert G - H	% Abschreibung Kaufpreis	% Abschreibung Instandhaltung
Software Eisenbahn Meran Mals	€ 2.560.890,00		€ 2.560.890,00	€ 2.560.890,00		30,00%	
Arbeiten auf Güter Drifter Bf. Meran	€ 238.000,57		€ 238.000,57	€ 163.100,41	€ 69.900,16	10,00%	
Technische Ausrüstung Eisenbahn Meran Mals	€ 988.208,67		€ 988.208,67	€ 945.408,90	€ 42.799,77	12,00%	
Technische Ausrüstung Eisenbahn Pustertal	€ 580.301,44		€ 580.301,44	€ 452.635,12	€ 127.666,32	12,00%	
Bordcomputer Eisenbahn Meran Mals	€ 72.374,00		€ 72.374,00	€ 72.374,00	€ -	20,00%	
Elektronische Geräte Eisenbahn Meran Mals	€ 1.327.240,20		€ 1.327.240,20	€ 1.096.795,90	€ 230.444,30	20,00%	
Elektronische Geräte Eisenbahn Pustertal	€ 12.094,62		€ 12.094,62	€ 12.094,60	€ 0,02	10,00%	
Büromaschinen Eisenbahn Meran - Mals	€ 858,67		€ 858,67	€ 858,67	€ -	20,00%	
Möbel und Einrichtungen Eisenbahn Meran - Mals	€ 92.830,34		€ 92.830,34	€ 90.159,30	€ 2.671,04	12,00%	
Summe	€ 5.867.798,51	€ -	€ 5.867.798,51	€ 5.394.316,90	€ 473.481,61		

Tabelle 4.4 – Vermögensdaten

VERMÖGENSDATEN	Jahr 2015
Umfaufvermögen	
+ Aktiva	€ 15.575.504,05
- Passiva	€ 14.097.981,81
Umlaufvermögen Netto	€ 1.477.522,24
Anlagevermögen	
+Anlagevermögen Eisenbahn	€ 3.064.989,45
- Abschreibungsfond Eisenbahn	-€ 2.800.360,49
+	
Summe Anlagevermögen	€ 264.628,96
Beiträge für Anlagen	€ 264.629,00
Andere Fonds	
Fonds für Steuern	
Fonds für nicht genommenen Urlaub	€ 302.174,91

Abfertigungsfond	€ 268.110,24
MwSt. Verbindlichkeiten	
Verbindlichkeiten gegenüber den Staat	
Summe Fonds	€ 570.285,15
Investiertes Nettokapital	€ 907.237,05

Sad bestätigt, dass die für die Festlegung des Entgelts berücksichtigten Kosten nur den Dienst, der Gegenstand des Vertrages mit dem Land ist, betreffen, und nicht andere marktwirtschaftliche Dienste (gegenwärtige oder vergangene) oder andere Dienstleistungsverträge.

SAD bestätigt außerdem, dass diese Kosten von eventuellen „Netzeffekten“ bereinigt wurden, zum Beispiel infolge der Durchführung anderer vom Land Südtirol im Sinne der geltenden Bestimmungen beauftragter öffentlicher Verkehrsdienste. Dies auch angesichts der Tatsache, dass alle Verkehrsdienste des Landes Südtirol nach dem Gross Cost System durchgeführt werden.

4.3. Standardkosten und Effizienzsteigerung

Die Entgelte die an SAD von Seiten des Landes für die Durchführung der vertragsgegenständlichen Dienstleistungen anerkannt werden, wurden, getrennt für jeden Zeitraum des Dienstleistungsmodells, durch den Vergleich der bereinigten Gewinn-Verlust Rechnung SAD mit einer vom Land aufgrund eines Standardkostenmodell entwickelten Ergebnisrechnung festgesetzt.

Das angewandte Modell wurde 2004 im Rahmen der Ausschreibungen für die Beauftragung von drei Losen des Lombardischen Eisenbahnbetriebs entwickelt und später in Italien in anderen ähnlichen Zusammenhängen angewandt, wie zum Beispiel bei der Verhandlung des Dienstleistungsvertrags zwischen der Autonomen Provinz Bozen und Trenitalia. Durch die Anwendung technisch-wirtschaftlicher Parameter die aus der Kenntnis industrieller Verarbeitungsprozesse stammen, ist es möglich, effiziente Führungskosten zu schätzen und dabei die spezifischen Kontexte der Eisenbahndienste, die Gegenstand der Ausschreibung sind, zu berücksichtigen. Was SAD betrifft, hat das Land das Modell angewandt, um die Standardkosten für die Jahre 2016 und 2017, genehmigt mit den Beschlüssen der Landesregierung Nr.1459 vom 15.12.2015 und Nr.1035 vom 27.09.2016, festzulegen.

Die Arbeitsmethode sieht den Vergleich zwischen den vom Modell für jeden wichtigen Kostenbetrag berechneten Beträgen pro Zug*km und den entsprechenden Kosten der bereinigten Gewinn-Verlust Rechnung des letzten verfügbaren Geschäftsjahres vor. Die aus dem Vergleich resultierenden Unterschiede wurden analysiert und dabei die Gründe der Abweichungen überprüft. Auf der Grundlage dieser Begründungen hat das Land in einigen Fällen die tatsächlich entstandenen Betriebskosten anstatt der vom Modell berechneten Kosten zugelassen, um die spezifischen lokalen Verhältnisse in denen SAD arbeitet, zu berücksichtigen.

Erster Zeitraum

Der erste Zeitraum des Dienstmodells läuft ab der Inkrafttreten des Vertrags (01.09.2017) bis zur Inbetriebnahme der elektrifizierten Bahnstrecke Vinschgau, die für Dezember 2020 vorgesehen ist.

Für diesen Zeitraum ist das Vertragsentgelt nach den Standardkosten 2017, mit den folgenden Abweichungen, festgelegt:

- Erhöhung der Dienstkosten des Sicherheitsdiensts an Bord der Züge infolge der Ausweitung dieser Dienstleistung;
- Hinzufügung der Kosten für den neuen Dienst zur Betreuung der Fahrgäste an Bord der Züge, insbesondere für die Linie Vinschgau wo kein Zugführer vorgesehen ist;
- Aktualisierung der Beträge der Mieten der Elektrozüge Flirt, vom Land bestimmt, um sie den Marktwerten anzunähern;
- Hinzufügung der Miet- und Wartungsgebühren des Rollmaterials in Besitz der ÖBB, die für ein Fahrtenpaar zwischen Bozen, Innsbruck und umgekehrt eingesetzt werden, in Umsetzung des Kooperationsabkommens das im März 2015 mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) abgeschlossen wurde;

- e. Hinzufügung der Kosten für die ausgelagerte Dienstleistung der Wasser- und Kraftstoffversorgung und Abwasserentsorgung, die nicht in die Kostenschätzung des Modells einbezogen wurde;
- f. Anpassung der vom Modell geschätzten Reinigungskosten der Züge;
- g. Aktualisierung der Zugangskosten zur Infrastruktur in Folge der, von RFI in Umsetzung des Beschlusses der Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96/2015 festgelegten, neuen Gebühren und Vergütungen, die 2017 und 2018 fortschreitend in Kraft treten werden.

Das Entgelt für die Erbringung der Dienstleistung des ersten Zeitraums (Buchstabe a der Absätze 1 und 2, Artikel 8) bewirkt eine erste Effizienzsteigerung von 1,7% gegenüber den Geschäftskosten, sie werden berechnet, indem die durchschnittlichen Kilometerwerte des gesamten Dienstes (Summe der Linien Vinschgau und RFI), die Vergütung (7,10 €/km) und die aus der bereinigten Gewinn- Verlustrechnung resultierenden Dienstleistungskosten (7,22 €/km) verglichen werden. Das Ausmaß der Effizienzsteigerung berücksichtigt die Tatsache, dass der Dienst während des ersten Zeitraums in Kontinuität mit der bis jetzt im Rahmen der Konzession erbrachten Dienstleistung erbracht wird.

Die restlichen Bestandteile der Vergütung (Buchstabe b und c der Absätze 1 und 2, Artikel 8) unterliegen hingegen keiner Effizienzsteigerung, da sie Beträgen darstellen, die entweder vom Land oder der ART geregelt werden.

Zweiter Zeitraum

Die zweite Periode des Dienstleistungsmodells läuft ab Inbetriebnahme der elektrifizierten Linie im Vinschgau bis zum Ablauf des Vertrags am 31.12.2024.

Dieser Zeitraum ist von einer erheblichen Änderung der Produktionsorganisation der Dienste gekennzeichnet, sowohl infolge der Umstellung auf elektrischen Antrieb der Linie Vinschgau als auch infolge der Aktivierung der durchfahrenden Züge, die Mals direkt mit dem Brenner und Innsbruck verbinden, mit unterschiedlicher Zuteilung der Dienste an die zwei in Südtirol tätigen Unternehmen laut Anlage 1.

In Bezug auf das Rollmaterial, werden die derzeitigen Dieselantriebszüge stillgelegt und SAD wird 7 neue angemietete Züge nutzen, die STA mit öffentlichen Mitteln erwerben wird.

Letztendlich wird, betreffend die Nutzung der Infrastrukturen, auch die Linie Vinschgau, in Konzession an STA, gegen Bezahlung einer Gebühr zugänglich sein und von zwei Eisenbahnunternehmen befahren werden.

Um die unterschiedliche Lage zu berücksichtigen, wird das Entgelt des zweiten Zeitraums von jenem des ersten Zeitraums unterschieden und im Artikel 8 Absatz 3 wiedergegeben. Zur Berechnung wurde das Standardkostenmodell, mit dem die neuen Betriebsbedingungen simuliert wurden, angewendet. Die neuen Betriebsbedingungen ermöglichen dank der Elektrifizierung und der besseren Reisegeschwindigkeit, eine eindeutige Reduzierung der Betriebskosten. Im Vergleich zur Vergütung des ersten Zeitraums gibt es folgende Hauptunterschiede:

- a. Reduzierung um 10,8% der Entgeltkomponente für den Betrieb (Buchstabe a) von Absatz 3, Artikel 8) die, inklusive der Aufwertung der voraussichtlichen Inflation für den Zeitraum 2017-21 von 7,25 €/km auf 6,47 €/km beträgt;
- b. Erhöhung um 40% der Entgeltkomponente für die Miete der Züge (Buchstabe b) von Absatz 3, Artikel 8) als Folge der Erhöhung um 64% der Elektrofahrzeugflotte (die Miete der alten Dieselmotoren stellt heute einen symbolischen Betrag dar);
- c. Zahlung der Miete für die Nutzung der Infrastruktur und für die elektrische Antriebsenergie der Linie Vinschgau (Buchstabe c2 von Absatz 3, Artikel 8), zusätzlich zur schon geltenden Miete für die Linie RFI (Buchstabe c1 von Absatz 3, Artikel 8).

In Bezug auf die Effizienzsteigerung, erlaubt eine bessere Produktivität, die durch eine höhere Reisegeschwindigkeit erlangt wurde, eine Reduzierung der allgemeinen Kosten für das Fahrpersonal von 13,9%. Da ein zweiter Bediensteter (Zugführer), der bisher nicht an Bord der Vinschgerzüge vorhanden war, hinzugefügt wird, werden die allgemeinen Kosten für das Bordpersonal um 48% steigen.

Weiters ist eine Senkung der durchschnittlichen Wartungskosten im Vergleich zu den Dieselmotoren vorgesehen, da diese aufgrund der sehr steilen und kurvenreichen Linie im Vinschgau einem schnellen Verschleiß unterliegen.

Letztendlich ist, in Bezug auf die Antriebsenergie, eine Senkung um 32,9% der gefahrenen Kilometerkosten vorgesehen, da Züge eingesetzt werden, deren Kapazität um 33% höher ist als jene der heutigen Züge.

Die Vergütung der Kosten des Dieselmotorkraftstoffes, die im ersten Zeitraum in den Betriebskosten enthalten ist, wird auf Null gesetzt, während die Vergütung der Kosten für die elektrische Antriebsenergie im zweiten Zeitraum, für die Linie Vinschgau, dem Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur hinzugefügt wird (Buchstabe c2 von Absatz 3, Artikel 8).

4.4. Die Entwicklung des Entgelts im Laufe des Vertrages

Die vollständige Entwicklung der Beträge, aus denen sich die Entgelte für jedes der Jahre im Gültigkeitszeitraum des Vertrages ergeben, ist im Finanzplan der Tabellen 4.5, 4.6 und 4.7 wiedergegeben. Die Tabellen zeigen die Gliederung der Kosten nach Linie, Ablauf und Natur, mit getrennter Angabe der Personalkosten auf.

Tabelle 4.5 – Gliederung des Entgelts des ersten Zeitraums (Jahre 2017-2019)

	JAHR 2017 von September bis Dezember						JAHR 2018					
Inflation						0,0%						
Wegemessener Gewinn der Gesellschaften						1,9%						
Jährliche Zug*km	358.097		496.570		854.666		1.074.290		1.489.709		2.563.1	
POSTEN	Vinschgau		RFI		Summe		Vinschgau		RFI		Sum	
	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm
INFRASTRUKTUR												
Gebühr PMdA inkl. Grenz-Bhf.	€ -	€ -	€ 930.025,51	€ 1,87	€ 930.025,51	€ 1,09	€ -	€ -	€ 2.958.751,73	€ 1,99	€ 2.958.751	
Andere RFI Dienste	€ 14.437,09	€ 0,04	€ 69.996,61	€ 0,14	€ 84.433,70	€ 0,10	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 209.989,84	€ 0,14	€ 253.301	
Elektrischer Antriebsstrom	€ -	€ -	€ 206.726,78	€ 0,42	€ 206.726,78	€ 0,24	€ -	€ -	€ 646.533,71	€ 0,43	€ 646.533	
POSTEN C ART.8	€ 14.437,09	€ 0,04	€ 1.206.748,90	€ 2,43	€ 1.221.185,98	€ 1,43	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 3.815.275,28	€ 2,56	€ 3.858.586	
VERWALTUNG												
BETRIEB												
Betriebspersonal	€ 464.155,35	€ 1,30	€ 608.116,11	€ 1,22	€ 1.072.271,46	€ 1,25	€ 1.396.921,06	€ 1,30	€ 1.930.186,23	€ 1,23	€ 3.227.108	
Begleitpersonal	€ -	€ -	€ 477.654,80	€ 0,96	€ 477.654,80	€ 0,56	€ -	€ -	€ 1.437.549,90	€ 0,96	€ 1.437.549	
Kundenbetreuung am Bord	€ 37.500,00	€ 0,10	€ 37.500,00	€ 0,08	€ 75.000,00	€ 0,09	€ 112.860,00	€ 0,11	€ 112.860,00	€ 0,08	€ 225.720	
Anderes Personal	€ 72.332,56	€ 0,20	€ 186.236,11	€ 0,38	€ 258.568,68	€ 0,30	€ 217.692,08	€ 0,20	€ 560.496,20	€ 0,38	€ 778.188	
Kraftstoff Verbrennungsantrieb	€ 694.823,83	€ 1,94	€ -	€ -	€ 694.823,83	€ 0,81	€ 2.091.141,80	€ 1,95	€ -	€ -	€ 2.091.141	
Bus Ersatzdienste	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Reinigung Rollmaterial	€ 172.785,39	€ 0,48	€ 368.361,14	€ 0,74	€ 541.146,53	€ 0,63	€ 520.014,90	€ 0,48	€ 1.108.619,69	€ 0,74	€ 1.628.634	
Versorgung und Abwasser	€ 38.626,90	€ 0,11	€ 85.145,28	€ 0,13	€ 103.772,16	€ 0,12	€ 118.251,51	€ 0,11	€ 196.061,17	€ 0,13	€ 312.312	
Überwachung im Zug	€ 15.622,74	€ 0,04	€ 45.238,04	€ 0,09	€ 60.860,78	€ 0,07	€ 47.018,20	€ 0,04	€ 136.148,41	€ 0,09	€ 183.166	
Zweisprachigkeit	€ 25.066,77	€ 0,07	€ 64.554,06	€ 0,13	€ 89.620,82	€ 0,10	€ 75.440,94	€ 0,07	€ 194.281,89	€ 0,13	€ 269.722	
Miete Immobilien der IB	€ -	€ -	€ 26.495,64	€ 0,05	€ 26.495,64	€ 0,03	€ -	€ -	€ 79.741,29	€ 0,05	€ 79.741	
Andere direkte Kosten	€ 28.248,13	€ 0,08	€ 210.686,24	€ 0,42	€ 238.934,37	€ 0,28	€ 85.015,58	€ 0,08	€ 634.081,31	€ 0,43	€ 719.096	
Summe	€ 1.549.161,67	€ 4,33	€ 2.089.987,41	€ 4,21	€ 3.639.149,08	€ 4,26	€ 4.662.356,96	€ 4,34	€ 6.290.026,10	€ 4,22	€ 10.952.383	
WARTUNG												
Wartungspersonal	€ 356.340,24	€ 1,00	€ 407.009,22	€ 0,82	€ 763.349,46	€ 0,89	€ 1.072.441,58	€ 1,00	€ 1.224.934,95	€ 0,82	€ 2.297.376	
Wartungsmaterial	€ 267.239,93	€ 0,75	€ 238.353,44	€ 0,48	€ 505.593,37	€ 0,59	€ 804.285,31	€ 0,75	€ 717.348,51	€ 0,48	€ 1.521.633	
Wartung ÖBB Zug	€ -	€ -	€ 47.052,39	€ 0,09	€ 47.052,39	€ 0,06	€ -	€ -	€ 141.608,88	€ 0,10	€ 141.608	
Miete Immobilien der IB	€ 45.173,96	€ 0,13	€ 20.511,21	€ 0,04	€ 65.685,16	€ 0,08	€ 135.955,54	€ 0,13	€ 61.730,52	€ 0,04	€ 197.686	
Andere direkte Kosten	€ 117.459,45	€ 0,33	€ 30.757,46	€ 0,06	€ 148.216,91	€ 0,17	€ 353.505,97	€ 0,33	€ 92.567,65	€ 0,06	€ 446.073	
Summe	€ 786.213,58	€ 2,20	€ 743.693,72	€ 1,50	€ 1.529.897,30	€ 1,79	€ 2.366.188,39	€ 2,20	€ 2.238.190,52	€ 1,50	€ 4.604.376	
STRUKTUR												
Personal der Eisenbahndivision	€ 60.564,82	€ 0,17	€ 127.738,44	€ 0,26	€ 188.303,26	€ 0,22	€ 182.275,88	€ 0,17	€ 394.441,60	€ 0,26	€ 566.717	
Andere direkte Kosten	€ 30.492,50	€ 0,09	€ 42.283,70	€ 0,09	€ 72.776,20	€ 0,09	€ 91.770,23	€ 0,09	€ 127.257,02	€ 0,09	€ 219.027	
Allgemeine Kosten	€ 147.337,00	€ 0,41	€ 194.477,99	€ 0,39	€ 341.814,99	€ 0,40	€ 443.425,43	€ 0,41	€ 585.300,97	€ 0,39	€ 1.028.726	
Summe	€ 238.394,32	€ 0,67	€ 364.500,13	€ 0,73	€ 602.894,45	€ 0,71	€ 717.471,54	€ 0,67	€ 1.096.999,60	€ 0,74	€ 1.814,471	
ANDERE KOSTEN												
Saldo Finanzverwaltung	€ 15.083,67	€ 0,04	€ 21.785,00	€ 0,04	€ 36.868,67	€ 0,04	€ 45.395,80	€ 0,04	€ 65.564,14	€ 0,04	€ 110.959	
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Rückstellungen und Abschreibungen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Versicherungen	€ 96.283,30	€ 0,27	€ 165.385,43	€ 0,33	€ 261.668,73	€ 0,31	€ 289.774,21	€ 0,27	€ 497.744,00	€ 0,33	€ 787.518	
Sonstiges	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Summe	€ 111.366,96	€ 0,31	€ 187.170,43	€ 0,38	€ 298.537,40	€ 0,35	€ 335.170,02	€ 0,31	€ 563.308,14	€ 0,38	€ 898,476	
POSTEN A ART.8	€ 2.685.136,53	€ 7,50	€ 3.385.341,69	€ 6,82	€ 6.070.478,22	€ 7,10	€ 8.081.186,91	€ 7,52	€ 10.188.524,35	€ 6,84	€ 18.269.711	
KAPITAL												
Abschreibungen Betrieb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Abschreibungen Wartung	€ -	€ -	€ 33.749,67	€ 0,07	€ 33.749,67	€ 0,04	€ -	€ -	€ 101.249,00	€ 0,07	€ 101.249	
Miete ÖBB Zug	€ -	€ -	€ 87.629,69	€ 0,18	€ 87.629,69	€ 0,10	€ -	€ -	€ 262.889,06	€ 0,18	€ 262.889	
Miete Rollmaterial	€ 62.500,00	€ 0,17	€ 1.271.073,71	€ 2,56	€ 1.333.573,71	€ 1,56	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 3.813.221,12	€ 2,56	€ 4.000.721	
POSTEN B ART.8	€ 62.500,00	€ 0,17	€ 1.392.453,06	€ 2,80	€ 1.454.953,06	€ 1,70	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 4.177.359,18	€ 2,80	€ 4.364.859	

Tabelle 4.6 – Gliederung des Entgelts des ersten Zeitraums (Jahr 2020) und des zweiten Zeitraums (Jahr 2021)

	JAHR 2020						JAHR 2021					
	Vorschau		RFI		Summe		Vorschau		RFI		Summe	
inflation						0,7%						0,7%
Angemessener Gewinn						1,9%						1,9%
Jährliche Zug/km	1.074.290		1.489.709		2.563.999		778.170		1.897.337		2.675.607	
POSTEN	Vorschau		RFI		Summe		Vorschau		RFI		Summe	
	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm	€	€/Zkm
INFRASTRUKTUR												
Gebühr PMGA inkl. Grenz-Bht.	€ -	€ -	€ 2.956.751,73	€ 1,99	€ 2.956.751,73	€ 1,15	€ 2.422.319,07	€ 3,11	€ 3.724.409,50	€ 1,98	€ 6.146.726,56	€ 2,30
Andere RFI Dienste	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 209.989,84	€ 0,14	€ 253.301,10	€ 0,10	€ 43.311,26	€ 0,06	€ 210.090,00	€ 0,11	€ 253.311,26	€ 0,09
Elektrischer Antriebsstrom	€ -	€ -	€ 646.533,71	€ 0,43	€ 646.533,71	€ 0,25	€ 1.006.738,89	€ 1,30	€ 823.444,15	€ 0,43	€ 1.832.183,02	€ 0,68
POSTEN C ART.8	€ 43.311,26	€ 0,04	€ 3.815.275,28	€ 2,56	€ 3.856.586,54	€ 1,50	€ 3.474.369,22	€ 4,46	€ 4.757.853,63	€ 2,51	€ 8.232.222,84	€ 3,08 115,3%
VERWALTUNG												
BETRIEB												
Betriebspersonal	€ 1.411.201,85	€ 1,31	€ 1.846.895,13	€ 1,24	€ 3.260.096,98	€ 1,27	€ 3.425.890,97	€ 1,28	€ 2.950.406,02	€ 1,10	-13,9%	
Begeleitpersonal	€ -	€ -	€ 1.452.245,11	€ 0,97	€ 1.452.245,11	€ 0,57	€ 1.526.010,73	€ 0,57	€ 2.468.706,75	€ 0,92	61,8%	
Kundenbetreuung am Bord	€ 114.013,70	€ 0,11	€ 114.013,70	€ 0,08	€ 228.027,40	€ 0,09	€ 239.509,67	€ 0,09	€ -	€ -	-100,0%	
Andere Personal	€ 219.917,42	€ 0,20	€ 666.225,82	€ 0,38	€ 786.143,24	€ 0,31	€ 826.074,75	€ 0,31	€ 759.286,68	€ 0,28	-6,1%	
Kraftstoff Verbrennungsantrieb	€ 2.112.518,29	€ 1,97	€ -	€ -	€ 2.112.518,29	€ 0,82	€ 2.219.821,95	€ 0,83	€ -	€ -	-100,0%	
Bus Ersatzdienste	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	-100,0%	
Reinigung Rollmaterial	€ 525.330,70	€ 0,49	€ 1.119.952,44	€ 0,75	€ 1.645.283,14	€ 0,64	€ 1.728.853,97	€ 0,65	€ 2.075.169,74	€ 0,78	20,0%	
Versorgung und Abwasser	€ 117.439,88	€ 0,11	€ 196.065,99	€ 0,13	€ 315.505,27	€ 0,12	€ 331.531,11	€ 0,12	€ 385.316,30	€ 0,14	16,2%	
Überwachung im Zug	€ 47.498,84	€ 0,04	€ 137.540,17	€ 0,09	€ 185.039,01	€ 0,07	€ 194.437,92	€ 0,07	€ 186.334,29	€ 0,07	-4,2%	
Zweigeschwindigkeit	€ 76.212,13	€ 0,07	€ 196.267,92	€ 0,13	€ 272.480,04	€ 0,11	€ 286.320,45	€ 0,11	€ 334.632,02	€ 0,13	16,9%	
Miete Immobilien der IB	€ -	€ -	€ 80.556,44	€ 0,05	€ 80.556,44	€ 0,03	€ 84.848,23	€ 0,03	€ 81.120,33	€ 0,03	-4,2%	
Andere direkte Kosten	€ 86.884,64	€ 0,08	€ 640.563,15	€ 0,43	€ 726.447,79	€ 0,29	€ 763.347,11	€ 0,29	€ 731.532,92	€ 0,27	-4,2%	
Summe	€ 4.710.017,44	€ 4,38	€ 6.354.325,28	€ 4,27	€ 11.094.342,70	€ 4,32	€ 11.626.347,05	€ 4,35	€ 9.972.711,04	€ 3,73	-14,2%	
WARTUNG												
Wartungspersonal	€ 1.083.404,50	€ 1,01	€ 1.237.456,73	€ 0,83	€ 2.320.861,23	€ 0,91	€ 2.438.747,51	€ 0,91	€ 2.218.674,17	€ 0,83	-9,0%	
Wartungsmaterial	€ 812.507,03	€ 0,76	€ 724.881,54	€ 0,49	€ 1.537.188,57	€ 0,60	€ 1.615.268,82	€ 0,60	€ 1.471.130,19	€ 0,55	-9,9%	
Wartung ÖBB Zug	€ -	€ -	€ 143.056,47	€ 0,10	€ 143.056,47	€ 0,06	€ 150.322,90	€ 0,06	€ -	€ -	-100,0%	
Miete Immobilien der IB	€ 137.345,33	€ 0,13	€ 82.361,58	€ 0,04	€ 199.708,89	€ 0,08	€ 209.850,84	€ 0,08	€ 201.104,83	€ 0,08	-4,2%	
Andere direkte Kosten	€ 357.119,65	€ 0,33	€ 93.513,91	€ 0,06	€ 450.633,56	€ 0,18	€ 473.523,13	€ 0,18	€ 453.787,99	€ 0,17	-4,2%	
Summe	€ 2.390.376,51	€ 2,23	€ 2.261.070,20	€ 1,52	€ 4.661.446,71	€ 1,81	€ 4.687.713,19	€ 1,83	€ 4.344.697,19	€ 1,62	-11,1%	
STRUKTUR												
Personal der Eisenbahndivision	€ 184.139,18	€ 0,17	€ 386.371,52	€ 0,26	€ 572.516,70	€ 0,22	€ 601.580,91	€ 0,22	€ 602.124,09	€ 0,23	0,1%	
Andere direkte Kosten	€ 92.708,34	€ 0,09	€ 128.557,90	€ 0,09	€ 221.266,24	€ 0,09	€ 232.505,28	€ 0,09	€ -	€ -	-100,0%	
Allgemeine Kosten	€ 447.958,30	€ 0,42	€ 591.284,15	€ 0,40	€ 1.039.842,45	€ 0,41	€ 1.092.029,93	€ 0,41	€ 1.309.645,66	€ 0,49	19,9%	
Summe	€ 724.805,82	€ 0,67	€ 1.106.213,56	€ 0,74	€ 1.833.619,39	€ 0,71	€ 1.926.126,12	€ 0,72	€ 1.911.769,75	€ 0,71	-0,7%	
ANDERE KOSTEN												
Saldo Finanzverwaltung	€ 45.859,86	€ 0,04	€ 86.234,36	€ 0,04	€ 112.094,22	€ 0,04	€ 117.787,95	€ 0,04	€ 112.876,88	€ 0,04	-4,2%	
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Rückstellungen und Abschreibungen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Versicherungen	€ 292.736,40	€ 0,27	€ 502.832,14	€ 0,34	€ 795.568,54	€ 0,31	€ 835.978,80	€ 0,31	€ 955.670,27	€ 0,36	14,3%	
Sonstiges	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Summe	€ 338.596,26	€ 0,32	€ 669.066,50	€ 0,38	€ 907.662,75	€ 0,35	€ 953.766,75	€ 0,36	€ 1.068.548,15	€ 0,40	12,0%	
POSTEN A ART.8	€ 8.163.796,03	€ 7,60	€ 10.292.675,52	€ 6,91	€ 18.456.471,55	€ 7,20	€ 19.393.953,12	€ 7,25	€ 17.297.727,124	€ 6,47	-10,81%	
KAPITAL												
Abschreibungen Betrieb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Abschreibungen Wartung	€ -	€ -	€ 101.249,00	€ 0,07	€ 101.249,00	€ 0,04	€ -	€ -	€ 160.530,40	€ 0,06	51,9%	
Miete ÖBB Zug	€ -	€ -	€ 262.889,06	€ 0,18	€ 262.889,06	€ 0,10	€ -	€ -	€ -	€ -	-100,0%	
Miete Rollmaterial	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 3.813.221,12	€ 2,55	€ 4.300.721,12	€ 1,56	€ -	€ -	€ 6.217.469,12	€ 2,32	45,9%	
POSTEN B ART.8	€ 187.500,00	€ 0,17	€ 4.177.359,18	€ 2,80	€ 4.364.859,18	€ 1,70	€ -	€ -	€ 6.377.999,52	€ 2,38	40,0%	
Gesamtsumme Kosten	€ 8.394.607,29	€ 7,81	€ 18.285.308,98	€ 12,27	€ 26.679.917,27	€ 10,41	€ -	€ -	€ 31.907.948,49	€ 11,83	15,2%	
Angemessener Gewinn	€ 158.674,62	€ 0,15	€ 274.930,66	€ 0,19	€ 433.605,29	€ 0,17	€ -	€ -	€ 449.638,81	€ 0,17	0,0%	
POSTEN D ART.8	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Summe VERTRAG	€ 8.553.281,92	€ 7,96	€ 18.560.240,64	€ 12,46	€ 27.113.522,56	€ 10,57	€ -	€ -	€ 32.357.786,30	€ 12,09	14,8%	
Höchstprämie 2% des Entgelts	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 542.870,45	€ 0,21	€ -	€ -	€ 647.155,77	€ 0,24	€ -	
MvSt. 10% auf Entgelt + Prämie	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.765.579,30	€ 1,08	€ -	€ -	€ 3.300.494,41	€ 1,23	€ -	
GESAMTAUSGABE LAND SÜDTIROL												
					€ 30.421.372,31	€ 11,86			€ 36.305.438,47	€ 13,57		

Tabelle 4.7 – Gliederung des Entgelts des zweiten Zeitraums (Jahre 2022-24)

	JAHR 2022		JAHR 2023		JAHR 2024	
Inflation		0,7%		1,0%		1,0%
Währungsschwankungen		1,9%		1,9%		1,9%
Jährliche Zug*km	2.675.507		2.675.507		2.675.507	
POSTEN	Summe		Summe		Summe	
		€/Z Km		€/Z Km		€/Z Km
INFRASTRUKTUR						
Gebühr PMdA inkl. Grenz-Bht.	€ 6.146.728,58	€ 2,30	€ 6.146.728,58	€ 2,30	€ 6.146.728,58	€ 2,30
Andere RFI Dienste	€ 253.311,26	€ 0,09	€ 253.311,26	€ 0,09	€ 253.311,26	€ 0,09
Elektrischer Antriebsstrom	€ 1.832.183,02	€ 0,68	€ 1.832.183,02	€ 0,68	€ 1.832.183,02	€ 0,68
POSTEN C ART.8	€ 8.232.222,84	€ 3,08	€ 8.232.222,84	€ 3,08	€ 8.232.222,84	€ 3,08
VERWALTUNG						
BETRIEB						
Betriebspersonal	€ 2.971.080,88	€ 1,11	€ 3.000.771,48	€ 1,12	€ 3.030.779,20	€ 1,13
Begeleitpersonal	€ 2.495.989,71	€ 0,93	€ 2.510.849,61	€ 0,94	€ 2.535.958,11	€ 0,95
Kundenbetreuung am Bord	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Anderes Personal	€ 764.603,70	€ 0,29	€ 772.249,74	€ 0,29	€ 779.972,23	€ 0,29
Kraftstoff Verbrennungsantrieb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bus Ersatzdienste	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Reinigung Rollmaterial	€ 2.089.695,92	€ 0,78	€ 2.110.592,88	€ 0,79	€ 2.131.698,81	€ 0,80
Versorgung und Abwasser	€ 388.013,51	€ 0,15	€ 391.893,65	€ 0,15	€ 395.812,58	€ 0,15
Überwachung im Zug	€ 187.638,63	€ 0,07	€ 189.515,01	€ 0,07	€ 191.410,16	€ 0,07
Zweisprachigkeit	€ 337.175,84	€ 0,13	€ 340.547,60	€ 0,13	€ 343.953,08	€ 0,13
Miete Immobilien der IB	€ 91.688,17	€ 0,03	€ 92.505,05	€ 0,03	€ 93.330,11	€ 0,03
Andere direkte Kosten	€ 736.853,65	€ 0,28	€ 744.020,19	€ 0,28	€ 751.460,39	€ 0,28
Summe	€ 10.042.520,01	€ 3,75	€ 10.142.945,21	€ 3,79	€ 10.244.374,67	€ 3,83
WARTUNG						
Wartungspersonal	€ 2.234.204,89	€ 0,84	€ 2.256.546,94	€ 0,84	€ 2.279.112,41	€ 0,85
Wartungsmaterial	€ 1.481.428,11	€ 0,55	€ 1.496.242,39	€ 0,56	€ 1.511.204,81	€ 0,56
Wartung ÖBB Zug	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Miete Immobilien der IB	€ 202.512,57	€ 0,08	€ 204.537,69	€ 0,08	€ 206.583,07	€ 0,08
Andere direkte Kosten	€ 456.954,51	€ 0,17	€ 461.534,15	€ 0,17	€ 466.149,50	€ 0,17
Summe	€ 4.375.110,07	€ 1,64	€ 4.418.861,18	€ 1,65	€ 4.463.049,79	€ 1,67
STRUKTUR						
Personal der Eisenbahndivision	€ 806.338,95	€ 0,23	€ 812.402,34	€ 0,23	€ 818.526,37	€ 0,23
Andere direkte Kosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Allgemeine Kosten	€ 1.318.813,18	€ 0,49	€ 1.332.001,31	€ 0,50	€ 1.345.321,32	€ 0,50
Summe	€ 1.925.152,13	€ 0,72	€ 1.944.403,66	€ 0,73	€ 1.963.847,69	€ 0,73
ANDERE KOSTEN						
Saldo Finanzverwaltung	€ 113.669,03	€ 0,04	€ 114.805,72	€ 0,04	€ 115.953,78	€ 0,04
IRAP	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Rückstellungen und Abschreibungen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Versicherungen	€ 962.358,98	€ 0,36	€ 971.983,56	€ 0,36	€ 981.703,40	€ 0,37
Sonstiges	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Summe	€ 1.076.028,99	€ 0,40	€ 1.086.789,28	€ 0,41	€ 1.097.657,18	€ 0,41
POSTEN A ART.8	€ 17.418.811,21	€ 6,51	€ 17.592.999,33	€ 6,58	€ 17.768.929,32	€ 6,64
KAPITAL						
Abschreibungen Betrieb	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Abschreibungen Wartung	€ 160.530,40	€ 0,06	€ 160.530,40	€ 0,06	€ 160.530,40	€ 0,06
Miete ÖBB Zug	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Miete Rollmaterial	€ 6.217.469,12	€ 2,32	€ 6.217.469,12	€ 2,32	€ 6.217.469,12	€ 2,32
POSTEN B ART.8	€ 6.377.999,52	€ 2,38	€ 6.377.999,52	€ 2,38	€ 6.377.999,52	€ 2,38
Gesamtsumme Kosten	€ 32.029.033,58	€ 11,97	€ 32.203.221,69	€ 12,04	€ 32.379.151,69	€ 12,10
Angemessener Gewinn	€ 452.139,40	€ 0,17	€ 455.448,98	€ 0,17	€ 458.791,65	€ 0,17
POSTEN D ART.8						
Summe VERTRAG	€ 32.481.172,99	€ 12,14	€ 32.658.670,67	€ 12,21	€ 32.837.943,33	€ 12,27
Höchstprämie 2% des Entgelts	€ 649.623,46	€ 0,24	€ 653.173,41	€ 0,24	€ 656.758,67	€ 0,25
MwSt. 10% auf Entgelt + Prämie	€ 3.313.079,64	€ 1,24	€ 3.331.184,41	€ 1,25	€ 3.349.470,22	€ 1,25
GESAMTAUSGABE LAND SÜDTIROL	€ 36.443.876,09	€ 13,62	€ 36.643.028,49	€ 13,70	€ 36.844.172,42	€ 13,77

In den Tabellen wird auch der maximale Prämienbetrag angegeben, den SAD gemäß Anlage 8 erreichen kann.

Die Entwicklung der Kosten während der Laufzeit des Vertrages folgt folgenden Kriterien:

- Die Kosten für den Zugang zur Infrastruktur und für Antriebsenergie wurden für die Jahre 2017, 2018 und 2021 analytisch geschätzt, entsprechend der Änderungen der rechtlichen Vorschriften, welche im Laufe dieser Jahre zu Diskontinuitäten führen (2017: Inkrafttreten der neuen Entgelte für Dienste mit anderen Zugangsgebühren als jene auf der Linie RFI und volle Gültigkeit der neuen Zugangsgebühren RFI; 2018: volle Geltungsdauer der neuen Zugangsgebühren RFI; 2021: Inkrafttreten der Zugangsgebühren und Entgelte auf dem Netz der STA). Da dieser Entgeltposten vom Land als Ausgleich wie in den Artikel 8 und 9 angegeben, bezahlt wird, ist keine Inflationsanpassung vorgesehen.
- Die Betriebskosten werden hier jährlich neu bewertet, zum Zwecke der Darstellung in der Höhe einer vom Land geschätzten, voraussichtlichen Inflationsrate. Zum Zwecke der Zahlung des Entgelts hingegen erfolgt die Neubewertung Jahr für Jahr in Höhe der tatsächlichen Inflationsrate. Die in den Tabellen 4.5, 4.6., 4.7 zur Prognose angewandten Zinssätze sind: 0,32% für 2018 und 2019, 0,7% für 2020 bis 2022, 1% für 2023 und 2024.
- Die Kosten für die Miete des Rollmaterials werden 2021 neu bewertet, um die neuen elektrischen Züge zu berücksichtigen und sie sehen keine Neubewertung im Sinne der Inflation vor, da diese nicht in den Mietverträgen vorgesehen ist.

Am Ende des ersten Jahres des zweiten Zeitraums ist eine Überprüfung vorgesehen um, insbesondere im Zusammenhang mit den wichtigen Änderungen in Folge des Übergangs auf das neue Dienstmodell, eventuelle Fälle von Unter- oder Überkompensation festzustellen.

4.5. Zuweisung der Risiken und Festlegung des angemessenen Gewinns

Zuweisung der Risiken

Die Verantwortung der Parteien für die gesamte Dauer der Übertragung des Dienstes sind vom Vertrag mit folgender Aufteilung der Risiken geregelt, die laut Schema des dem Beschluss ART Nr. 49/2015 beigelegten Prospektes Nr. 3, ausgearbeitet wurde.

Risiko:

1. Änderungen der Betriebskosten, ausgenommen die Infrastrukturkosten: das Land trägt das Risiko im Rahmen der realen Inflationsrate (Index FOI) mittels jährlicher Anpassung der Komponente a des Entgelts, SAD trägt das Risiko für Änderungen über der Inflationsrate.
2. Änderungen der Personalkosten: sowohl für die Änderungen des Bereichskollektivvertrages (CCNL autoferrotranvieri), als auch für jene der Betriebsvereinbarung gelten die im Punkt 1 angeführten Bestimmungen zu den Betriebskosten.
3. Änderungen der Treibstoffkosten: es gelten die im Punkt 1 angeführten Bestimmungen zu den Betriebskosten.
4. Änderungen der Ertragselemente: es handelt sich um einen Gross Cost-Vertrag, weshalb sowohl positive als auch negative Änderungen dem Land zustehen.
5. Änderungen der Finanzierungskosten: Risiko der SAD.
6. Gesetzliche Änderungen inklusive jene betreffend die steuerliche Regelung der ausgeübten Tätigkeiten: die Auswirkungen von gesetzlichen Änderungen, die sich auf die Kosten für die Nutzung der Infrastrukturen niederschlagen, gehen zu Lasten des Landes; die Zuweisung von Auswirkungen anderer normativer Änderungen wird von Fall zu Fall bewertet.
7. Änderungen des Tarifsystems: werden vom Land beschlossen, haben keine Auswirkung auf den Vertrag.
8. Investitionen: der Ankauf des neuen Rollmaterials ist zu Lasten des Landes; eventuelle Ergänzungen zu Lasten von SAD sind im Artikel 7 geregelt.
9. Änderungen der Wartungskosten des Rollmaterials: das Risiko für Änderungen der Kosten für die Wartung erster Ebene und die korrektive Wartung ist SAD zugewiesen, das Risiko für die programmierte Instandhaltung zweiter Ebene (große Revisionen) trägt das Land als Eigentümer der Züge über seine In-House-Gesellschaft STA, welche die für die einzelnen Eingriffe bezahlten Kosten an SAD erstattet.

10. Änderungen der Kosten für die Benützung der Infrastrukturen und für den elektrischen Antriebsstrom: diese Kosten sind zu Lasten des Landes, das die entstandenen Kosten an SAD bei der Endabrechnung nach Vorlage einer Erklärung von Seiten jedes Infrastrukturbetreibers erstattet.

Angemessener Gewinn

Der Vertrag sieht kein investiertes Kapital durch SAD, über jenes bereits im Umlauf und Teilen der Ausrüstung für die Instandhaltung hinaus, vor. Die Investitionen in das Rollmaterial gehen wie bereits in den vergangenen Jahren zu Lasten des Landes.

Zur Festlegung des SAD zustehenden angemessenen Gewinns hat das Land eine Umfrage zu ähnlichen Fällen in Italien und Deutschland die letzten Jahre betreffend durchgeführt und sich dazu entschlossen, den Gewinn in Prozentanteilen auf die Kosten, ausgeschlossen jene für den Zugang zur Infrastruktur, zu quantifizieren. Der Gewinnanteil wurde mit 1,9% festgelegt. Die Berechnungsmethode, die an die Komponenten a und b des Entgelts gekoppelt ist, gewährleistet die automatische Neuberechnung des Gewinns bei Inflation und ein entsprechendes Wachstum der Erträge auf den Finanzmärkten.

Der in diesem Vertrag angewandte angemessene Gewinn ist vergleichbar mit jenem, den man bei Anwendung einer WAAC Rate von 6,74% (wie im Vertrag Trenitalia angewandt) auf das Umlaufkapital (Forderungen) erhalten würde, das entspricht dem Entgelt von zwei Monaten und dem Jahresmittelwert der Ausgaben für die Instandhaltung zweiter Ebene (die vom Land bei der Endabrechnung nach Vorlage geeigneter Belege erstattet wird).

La percentuale di utile è stata fissata al 1,9%. Il metodo di calcolo, agganciando l'utile alle componenti a e b del corrispettivo, garantisce l'automatica rivalutazione dell'utile al verificarsi di inflazione e quindi di crescita dei rendimenti sui mercati finanziari.

Anlage 5 – Hinfällige Kosten im Falle der von den Betreibern der Infrastrukturen geplanten Unterbrechungen, von Dienständerungen wegen höherer Gewalt und von Streiks des Personals anderer Unternehmen

In der unten stehenden Tabelle ist für jeden Kostenpunkt, aus dem sich das Entgelt für das Jahr 2017 zusammensetzt, die Quote der Kosten angeführt, die für SAD bei Eintreten der Ereignisse laut Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben a) und b), Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben c), Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 2 wegfallen.

Tabelle 5.1 – Berechnung der hinfälligen Kosten

BERECHNUNG DER HINFÄLLIGEN KOSTEN SAD BEZUG: JAHR 2017								
KOSTENSTELLE	LINIE VINSCHGAU				LINIE RFI			
	% hinfällige Kosten bei langen Unterbrechungen	% hinfällige Kosten bei kurzen Unterbrechungen	% hinfällige Kosten bei Streik eines anderen Unternehmens	% hinfällige Kosten bei höherer Gewalt	% hinfällige Kosten bei langen Unterbrechungen	% hinfällige Kosten bei kurzen Unterbrechungen	% hinfällige Kosten bei Streik eines anderen Unternehmens	% hinfällige Kosten bei höherer Gewalt
INFRASTRUKTUR								
Gebühr "PMdA" inklusive Grenzbahnhof	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Andere Dienste RFI	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Elektrischer Antriebsstrom					100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
VERWALTUNG								
BETRIEB								
Betriebspersonal	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Begleitpersonal	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Betreuung an Bord	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Anderes Personal	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Kraftstoff Verbrennungsantrieb	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%				
Reinigung Rollmaterial	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%
Ver- und Entsorgung	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%	33,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 33,0%
Zugaufsicht	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Zweitsprachigkeit	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Miete Immobilien IB	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Andere direkte Kosten	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
WARTUNG								
Wartungspersonal	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 3,0%
Wartungsmaterial	4,8%	0,0%	0,0%	0,0% / 4,8%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0% / 4,8%
Dienste Dritter	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wartung ÖBB Zug					100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Miete Immobilien IB	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Andere direkte Kosten	2,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0% / 2,0%
STRUKTUR								
Personal	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Andere direkte Kosten	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Allgemeine Kosten	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ANDERE KOSTEN								
Ausgleich Finanzverwaltung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
IRAP	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rückstellungen und Abschreibungen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Versicherungen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Anderes	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
KAPITAL								
Abschreibungen Betrieb	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Abschreibungen Wartung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Miete ÖBB Zug					100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Miete Rollmaterial	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Anmerkung:

In der Spalte „hinfällige Kosten bei höherer Gewalt“ beziehen sich die links angeführten Prozentangaben auf Unterbrechungen von kurzer Dauer, die rechts angeführten Prozentangaben auf Unterbrechungen von langer Dauer, im Einklang mit der in den danebenstehenden Spalten vorgenommenen Bewertung für kurze und lange Unterbrechungen wegen Arbeiten der Infrastrukturbetreiber.

Die in der Tabelle angegebenen Prozentsätze für hinfällige Kosten sind aufgrund der letzten verfügbaren Gewinn-Verlustrechnung geschätzt worden und werden auf das erste Vertragsjahr angewandt. Die Vertragsparteien können die Tabelle anpassen, falls in den darauffolgenden Jahren Änderungen eintreten.

Anlage 6 – Wirtschaftliche Daten und Betriebsrichtwerte

Nachstehend sind die Tabellen der wirtschaftlichen Daten und Betriebsrichtwerte angeführt, welche SAD dem Land Südtirol jährlich als Abrechnung übermitteln muss.

Tabelle 6.1 – Neu bewertete Gewinn/Verlust Rechnung

JAHR _____	NEUKLASSIFIZIERTE GEWINN-VERLUSTRECHNUNG							
ZUGKILOMETER								
KOSTENSTELLE	Linie Vinschgau		Linien RFI		Summe		Zurechnungs- kriterium diretta o driver	% auf Summe indirekt angerechnet
	€	€/km	€	€/km	€	€/km		
INFRASTRUKTUR								
Gebühr "PMdA" inklusive Grenzbahnhof		- €		- €		- €		
Andere Dienste RFI		- €		- €		- €		
Elektrischer Antriebsstrom		- €		- €		- €		
Summe Zugangskosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
VERWALTUNG								
BETRIEB								
Betriebspersonal		- €		- €		- €		
Begleitpersonal		- €		- €		- €		
Betreuung an Bord		- €		- €		- €		
Anderes Personal		- €		- €		- €		
Kraftstoff Verbrennungsantrieb		- €		- €		- €		
Reinigung Rollmaterial		- €		- €		- €		
Ver- und Entsorgung		- €		- €		- €		
Zugaufsicht		- €		- €		- €		
Zweischprachigkeit		- €		- €		- €		
Miete Immobilien IB		- €		- €		- €		
Andere direkte Kosten		- €		- €		- €		
Summe	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
WARTUNG								
Wartungspersonal		- €		- €		- €		
Wartungsmaterial		- €		- €		- €		
Dienste Dritter		- €		- €		- €		
Wartung ÖBB Zug		- €		- €		- €		
Miete Immobilien IB		- €		- €		- €		
Andere direkte Kosten		- €		- €		- €		
STRUKTUR	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Personal								
Andere direkte Kosten		- €		- €		- €		
Allgemeine Kosten		- €		- €		- €		
Spese generali		- €		- €		- €		
Summe	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
ANDERE KOSTEN								
Ausgleich Finanzverwaltung		- €		- €		- €		
IRAP		- €		- €		- €		
Rückstellungen und Abschreibungen		- €		- €		- €		
Versicherungen		- €		- €		- €		
Anderes		- €		- €		- €		
Summe	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Summe Betriebskosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
KAPITAL								
Abschreibungen Betrieb		- €		- €		- €		
Abschreibungen Wartung		- €		- €		- €		
Miete ÖBB Zug		- €		- €		- €		
Miete Rollmaterial		- €		- €		- €		
Summe Kapital	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Summe Kosten im Vertrag	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Angemessener Gewinn		- €		- €		- €		
Summe Vertrag	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Instandhaltung zweiter Ebene		- €		- €		- €		
Fahrraddienst auf Straße		- €		- €		- €		
Summe Kosten zur Abdeckung	- €	- €	- €	- €	- €	- €		
Summe allgemein	- €	- €	- €	- €	- €	- €		

Die Kosten, die Erlöse und die Vermögenswerte beziehen sich auf die vertragsgegenständlichen Dienste mittels angebrachter Anlastung, auch mit Verwendung eigener Parameter. SAD gibt in der Tabelle die Anlastungskriterien an.

Tabelle 6.2 – Personal

KATEGORIE	ANZAHL DER ANGESTELLTEN	DURCHSCHNITTliche JÄHRLICHE KOSTEN
Führung		
Zugbegleitung		
Verwaltung Besatzung		
Anderes Personal Produktion und Fahrbetrieb		
Instandhaltung		
Reinigung		
Rangierarbeiten		
Verkauf		
Staff		
SUMME		

Tabelle 6.3 –Operative Indikatoren

	LINIE VINSCHGAU	LINIE RFI
Zugkilometer		
Buskilometer Ersatzdienste		
Reisegeschwindigkeit		
Fahrstunden Zug		
Eventi treno (Anzahl Fahrten)		
Rangierstunden		
Stunden laufende Wartung (= programmiert 1. Ebene und korrigierend)		
Stunden periodische Wartung (=programmiert 2. Ebene)		
Verkehr (Fahrgastkilometer)		
Angebote Kapazität (Plätze*km)		
Load factor		
Durchschnittliche Auslastung der Züge (Fahrgast/Zug)		

Tabelle 6.4 – Abschreibungen

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Identifizierungskode	Beschreibung des Gutes	Jahr der Anschaffung	Anzahl genutzte Güter	Kaufpreis	Aktiverte Kosten für Instandhaltung	Summe E + F	Abschreibungs-fond zum 31/12	Restwert G - H	% Abschreibung Anschaffungs-kosten	% Abschreibung Instandhaltung

Anmerkung:

Die Spalten A und D müssen für alle verwendeten abschreibbaren Güter ausgefüllt werden; die restlichen Spalten werden ausgefüllt sofern angebracht (zum Beispiel: Kapitalisierung der Wartung 2. Ebene).

Tabelle 6.5 – Vermögensdaten zum 31. Dezember

BILANZDATEN	JAH R X
Umlaufvermögen	
+ Aktiva	
- Passiva	
Umlaufvermögen Netto	0,0
Anlagevermögen:	
+ Detail nach Kategorie mit Anmerkung neuer Investitionen	
+	
+	
Summe Anlagevermögen	0,0
Beiträge für Anlagen	
Andere Fonds	
- Detail nach Kategorie	
-	
-	
Summe Fonds	0,0
Investiertes Nettovermögen	0,0

Übergabetermin und Format:

- Innerhalb 30. September eines jeden Jahres
- Format MS Excel® oder kompatibel.

Die Tabellen dieser Anlage können, im Einvernehmen der Parteien, abgeändert werden, wenn seitens nationaler oder europäischer Körperschaften neue vereinheitlichte Regelungen eintreten.

Anlage 7 – Mindestqualitätsstandards

In dieser Anlage sind, in Tabellen, die Mindeststandards für die Leistungs- und Qualitätsfaktoren angegeben, die im Artikel 15 des Vertrages aufgelistet sind, sowie die zu verhängenden Vertragsstrafen im Falle der Nichteinhaltung. Angegeben sind auch die Überprüfungs- und Kontrollmethoden. Für die Festlegung und Überprüfung der Standards wird die Klassifizierung der Linien laut Tabelle 7.1 und jene des Rollmaterials laut Tabelle 2.2 angewandt.

Tabelle 7.1 – Auflistung der Linien

N	NAME LINIE	AUSGANGSPUNKT 1	ENDPUNKT 2	UMSTEIGEKNOTEN
1	Meraner Linie	Bolzano Bozen	Merano Meran	Merano Meran, Bolzano Bozen
2	Pustertaler Linie	Fortezza Franzensfeste	S. Candido Innichen	Fortezza Franzensfeste, S. Candido Innichen Nach dem Bau und der Inbetriebnahme der "Riggertalschleife" wird Fortezza Franzensfeste mit Bressanone Brixen ersetzt
3	Brennerlinie	Bolzano Bozen	Brennero Brenner	Bolzano Bozen, Fortezza Franzensfeste
4	Unterland	Bolzano Bozen	Trento	Bolzano Bozen, Trento
5	Vinschgerlinie	Malles Mals	Merano Meran	Merano Meran, Malles Mals

7.1. Qualitätsstandards und Vertragsstrafen

Tabelle 7.2 – Aufstellung der Qualitätsstandards und der Vertragsstrafen aufgrund der Kontrolle der Unterlagen (Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe a)

N	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL IM VERTRAG	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	REFERENZZEIT-RAUM FÜR STANDARD UND ÜBERPRÜFUNG	STANDARD	VERTRAGSSTRAFE
							HÖCHSTANZAHL DER ZULÄSSIGEN ABWEICHUNGEN FÜR DEN ZEITRAUM UND BEREICH	
1	Zugewiesenes Rollmaterial	Art. 15 Absatz 1 Buchst. a)	Die Fahrt erfolgt in der vom Betriebsprogramm vorgesehenen Zusammensetzung.	Verwendung von Rollmaterial, das von dem im Betriebsprogramm vorgesehenen abweicht	Fahrten	Monat	1. Fahrten mit hoher Fahrgastzahl: 0,2% 2. Andere Fahrten: 1% Beide Werte sind auf die Gesamtzahl der im Monat geplanten Fahrten berechnet, aufgerundet auf die nächste volle Zahl.	500,00 € für jede über dem Standard abweichende Fahrt
2	Pünktlichkeit der Linie	Art.15 Absatz 1 Buchst.	Einhaltung der Ankunftszeiten am Bestimmungsort	Verspätung > 5 Minuten Standard B1	Linien	Monat	Maximaler Prozentsatz von verspäteten Fahrten. Ein Fahrt gilt als verspätet, wenn	10.000,00 € (*) pro Monat und Linie bei

N	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL IM VERTRAG	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	REFERENZZEIT-RAUM FÜR STANDARD UND ÜBERPRÜFUNG	STANDARD	VERTRAGSSTRAFE
							HÖCHSTANZAHL DER ZULÄSSIGEN ABWEICHUNGEN FÜR DEN ZEITRAUM UND BEREICH	
		b)	und an den Umsteigeknoten				die Ankunft am Bestimmungsort und/oder den Umsteigeknoten verspätet erfolgt (Tabellen 8.1 und 8.6).	Überschreitung des Standards um mindestens 1 Prozentpunkt, mit Aufrundung auf die nächste ganze Zahl.
3	Komplette und teilweise Einstellungen	Art.15 Absatz 1 Buchst. c)	Durchführung der Fahrt oder des Ersatzdienstes in den vom Artikel 13 vorgesehenen Fällen.	Streichung der Fahrt ohne Ersatz, wenn dieser vorgesehen	Fahrten	Monat	0,5 % der programmierten Zugkilometer	10,00 € pro gestrichenen Zugkilometer ohne Ersatz über Standardwert

Anmerkung:

(*): Im Falle von Linien auf denen SAD ein programmiertes Dienstvolumen von weniger als 20% des Gesamtangebotes in der Zuständigkeit des Landes erbringt, wird diese Vertragsstrafe auf 20% (2.000,00 €) reduziert.

Tabelle 7.3 – Übersicht der Qualitätsstandards und der Vertragsstrafen aufgrund automatischer Überprüfung, Erhebungen und Hinweisen
(Artikel 16 Absatz 1 Buchstaben b), c), d))

NR.	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL DES VERTRAGES	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	FREIGRENZE	VERTRAGSSTRAFE
1	Toilette	Art. 15 Absatz 1 Buchst. d)	Mindestens 1 funktionierende Toilette (1). Eine Toilette gilt als funktionsfähig, wenn sie zugänglich ist, über Wasser verfügt und der Abfluss funktioniert	1. Keine funktionierende Toilette oder 2. Im Zug mit mehreren Toiletten funktionieren eine oder mehrere Toiletten	Zusammensetzung	1. Keine Freigrenze, vorbehaltlich der Bestimmung in Anmerkung 1 2. Instandsetzung spätestens nach 3 aufeinander folgenden Tagen Funktionsuntüchtigkeit	1. 500,00 € pro Tag Abweichung 2. 250,00 € pro Tag Verspätung bei der Instandsetzung über der Freigrenze

Nr.	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL DES VERTRAGES	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	FREIGRENZE	VERTRAGSSTRAFE
				nicht			
2a	Heizung und Klimaanlage <i>Alle Züge außer Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Beibehaltung einer angemessenen Innentemperatur, die innerhalb von 5 Minuten ab Abfahrt vom Ausgangsbahnhof zu erreichen ist. Unter angemessener Temperatur versteht man mindestens 18°C und eine Höchsttemperatur entsprechend der vom Hersteller der Klimaanlage vorgesehenen Temperaturkurve.	Temperatur außerhalb des zulässigen Intervalls in wenigstens einem Abteil der Elektrozüge oder dieselbetriebenen Züge	Fahrt	Zugelassen ist höchstens ein Abteil mit Temperatur außerhalb des zulässigen Intervalls wenn alle Fahrgäste, die dies beantragen, in anderen Abteilen mit regulärer Temperatur untergebracht werden konnten.	500,00 € für jede nicht konforme Fahrt
2b	Heizung und Klimaanlage: Funktionsweise	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Die Heiz- und Klimaanlage muss in allen Bereichen des Zuges funktionieren (2)	Nicht funktionierende Anlage	Zusammensetzung	Instandsetzung spätestens innerhalb des auf den Erhebungstag folgenden Tages vorbehaltlich der Bestimmung laut Anmerkung 2.	250,00 € pro Tag Verspätung bei der Instandsetzung über der Freigrenze
3a	Bordinformation: Aktivierung des Systems	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Aktivierung des automatischen Systems zur Verbreitung (3) von Informationen an die Fahrgäste, die in der Tabelle 7.4, mit Ausnahme des Punktes 6, aufgelistet sind.	Fehlende Einschaltung und Aktivierung durch das Bordpersonal in Bezug auf die durchgeführte Fahrt.	Fahrt	Keine Freigrenze	250,00 € für jede nicht konforme Fahrt
3b	Bordinformation Verbreitung: <i>alle Züge, mit Ausnahme Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Bei Ausfall des automatischen Systems (3) zur Verbreitung der Informationen an die Fahrgäste, Anruf beim Kundendienst.	Fehlender Anruf beim Kundendienst durch das Bordpersonal innerhalb des in der Freigrenze angegebenen Zeitraums.	Fahrt	Anruf beim Kundendienst innerhalb 1 Stunde nach Feststellung des Schadens und jedenfalls von der Abfahrtszeit des Zuges vom Ausgangsbahnhof.	250,00 € für jede nicht konforme Fahrt

NR.	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL DES VERTRAGES	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	FREIGRENZE	VERTRAGSSTRAFE
3c	Bordinformation Verbreitung: <i>Züge des Typs 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Verbreitung der Informationen an die Fahrgäste, die in der Tabelle 7.6, mit Ausnahme von Punkt 6, aufgelistet sind, durch Ansagen des Bordpersonals.	Fehlende Ansage	Fahrt	Keine Freigrenze	250,00 € für jede nicht konforme Fahrt
4a	Bordausrüstung: Steckdosen <i>alle Züge, mit Ausnahme Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Betriebsbereit	Vorrichtungen funktionieren nicht oder sind ausgeschaltet	Zusammen- setzung	Maximal eine nicht funktionierende Steckdose pro Modul zu 4 Sitzen. Wird die Freigrenze überschritten, Instandsetzung der schadhafte Elemente spätestens nach 3 Tagen Funktionsuntüchtigkeit (4).	250,00 € pro Tag Verspätung bei der Instandsetzung über der Freigrenze.
4b	Bordausrüstung: WI-FI-Router <i>Alle Züge mit Ausnahme Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Betriebsbereit	Geräte funktionieren nicht oder sind ausgeschaltet	Zusammen- setzung	Schriftliche Mitteilung von SAD an STA (3) innerhalb von 24 Stunden nach Meldung des Schadens seitens eines Reisenden	150,00 € für jeden Tag Verspätung bei der Zusendung des schriftlichen Information.
4c	Bordausrüstung: Türen <i>Alle Züge mit Ausnahme Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. d)	Betriebsbereit	Türen funktionieren nicht	Zusammen- setzung	In Beachtung der Regelung ANSF maximal 2 nicht funktionierende nicht nebeneinander liegende Türen mit Behebung des Schadens innerhalb von 7 Tagen	250,00 € für jede nicht funktionierende Tür über der Freigrenze und für jeden Tag Verspätung bei der Behebung des Schadens
5	Informationen an Bord im Falle von Änderungen und plötzlichen Unterbrechungen des Dienstes oder größeren Verspätungen	Art.15 Absatz 1 Buchst. e)	Durchsage der Informationen laut Punkt 6 der Tabelle 7.4 in der in der Tabelle angegebenen Art und Weise	Fehlende, verspätete oder unvollständige Durchsage der Informationen	Fahrt	Keine Freigrenze	500,00 € € für jede nicht dem Standard entsprechende Fahrt

Nr.	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL DES VERTRAGES	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	FREIGRENZE	VERTRAGSSTRAFE
6	Informationen am Boden durch SAD	Art.15 Absatz 1 Buchst. e)	Aushang in den Bahnhöfen und Haltestellen mit Aktualisierung innerhalb der von Tabelle 7.5 vorgesehenen Fristen	Fehlende oder unvollständige oder nicht aktuelle Informationen	Bahnhof oder Haltestelle	Instandsetzung oder Aktualisierung innerhalb von 3 Tagen nach Fahrgastreklamation oder nach Anfrage des Landes	250,00 € pro Tag Verspätung bei der Instandsetzung über der Freigrenze
7	Reinigung des Rollmaterials	Art.15 Absatz 1 Buchst. f)	Effizienz der programmierten Reinigung	Zugäußeres und Innenräume sichtbar schmutzig	Zusammensetzung	Es gelten die Regeln laut Tabelle 7.7. Wird bei der Kontrolle ein offensichtlich schmutziges Element gefunden und die Gründe dafür nicht bei SAD liegen (höhere Gewalt, Vandalismus, ...), wird dieses Element nicht berücksichtigt und ein anderes überprüft, um die von Tabelle 7.7 für die Verhängung der Vertragsstrafe vorgesehene Anzahl der zu kontrollierenden Elemente zu erreichen.	500,00 € für jeden Tag und überprüfte Zusammensetzung, aufzuteilen auf die nach der Gewichtung laut Tabelle 7.7 überprüften Elemente und Unterelemente.
8	Bordausrüstung für Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität (Einstieghilfen) <i>Alle Züge mit Ausnahme Typ 4</i>	Art.15 Absatz 1 Buchst. g)	Betriebsbereit	Nicht funktionierende oder nicht eingeschaltete Vorrichtungen.	1. Zusammensetzung 2. Fahrt	1. Beruht der Betriebsausfall auf einem Schaden, Instandsetzung aller schadhaften Elemente innerhalb 3 aufeinander folgender Tage Funktionsuntüchtigkeit 2. Beruht der Betriebsausfall auf Nichteinschaltung, keine Freigrenze.	1. 250,00 € pro Tag Verspätung bei der Instandsetzung über der Freigrenze. 2. 150,00 € für jede nicht konforme Fahrt
9	Betreuung der Fahrgäste an	Art.15 Absatz 1	760 jährliche Schichten (entspricht 4 täglichen	Nicht durchgeführte Schichten aufgrund	Schicht	Keine Freigrenze	250,00 € für jede nicht durchgeführte Schicht.

Nr.	QUALITÄTS-FAKTOR	ARTIKEL DES VERTRAGES	VORSCHRIFT	ABWEICHUNG	ANWENDUNGS-BEREICH	FREIGRENZE	VERTRAGSSTRAFE
	Bord der Züge und Kontrolle der Fahrscheine (5)	Buchstabe e)	Schichten) der Fahrgastbetreuung und Fahrscheinkontrolle an Bord der Züge (mobile Teams von 1 oder 2 Personen), zusätzlich zum Zugbegleiter und wo nicht vorhanden. SAD organisiert die Schichten in der Art, dass der Dienst jeden Tag und auf allen Linien gewährleistet ist. (6).	der hier festgelegten Kriterien. SAD übermittelt dem Land monatlich die Ergebnisse der im Vormonat durchgeführten Schichten sowie die Planung des folgenden Monats.			
10	Wartung des Mobiliars und der Bordausrüstung		Rechtzeitige Instandsetzung des fehlenden oder beschädigten Mobiliars und der übrigen Ausrüstung für die Fahrgäste an Bord des Zuges (Komponenten der Toiletten, Abfallbehälter, Schilder, Monitor, Sprechanlagen, Steckdosen, usw.), auch im Falle von	Feststellung von fehlenden oder beschädigten Teilen des Mobiliars, der Ausrüstung oder anderer Komponenten des Zuges nach dem laut Freigrenze zugelassen Zeitraum zur Instandsetzung	Zusammen- setzung	Maximal 1 Monat für die Instandsetzung. (4) Die Frist läuft ab dem Datum, an dem das Land den Mangel feststellt und SAD mitteilt. SAD teilt dem Land mit Selbstbescheinigung die Instandsetzung mit, welche das Land stichprobenartig überprüfen kann.	von 150,00 € bis 500,00 €, je nach Schwere, für jedes Möbel, jede Ausrüstung oder jedwede andere nicht innerhalb der Maximalfrist instandgesetzte Komponente.

Note:

- (1) Die Vertragsstrafe wird nicht angewandt wenn die einzige Toilette aufgrund von Schäden oder Vandalenakten, die während des Turnusses erfolgt sind, nicht funktioniert. SAD verpflichtet sich, schnellstens einzugreifen, sobald der Zug die kompetenzmäßig nächstliegende ausgestattete Anlage erreicht, eventuell auch durch Ersetzen des Zuges. SAD verpflichtet sich weiters, die Fahrgäste zu betreuen und mögliche Unannehmlichkeiten möglichst gering zu halten.
- (2) Die Instandsetzung der Anlage spätestens nach 3 Tagen der Nichtfunktion ist zugelassen, wenn in Bezug auf Jahreszeit, Eigenschaften des Zuges und der Anlage und Art des Schadens die Durchführung des Dienstes bei angemessenen Raumtemperaturen und Lüftung möglich ist.
- (3) Die Inhouse Gesellschaft des Landes Transportstrukturen AG (STA) wurde, in Durchführung des Artikels 6 Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1370 vom 6.12.2016 mit der Durchführung aller Aktivitäten des öffentlichen Dienstes SII beauftragt. Dieser ist verantwortlich für die Erbringung verschiedener Zusatzdienste für den Südtiroler Verkehrsverbund, unter anderem die Hard- und Softwareverwaltung einiger technischer Borddienste der vom Land finanzierten Züge. Unter diesen, Hard- und Software der Flirt- und GTW-Züge des Systems zur Verbreitung der Informationen an die Fahrgäste im Zug.
- (4) Ausgenommen bewiesene Verzögerung bei der Lieferung von Teilen oder Ersatzteilen, deren Gründe nicht SAD anzulasten sind.

(5) Zum Beispiel an einem Tag: 1 Schicht am Vormittag auf der Vinschgerlinie und am Nachmittag auf der Linie Bozen-Meran + 1 Schicht am Vormittag auf der Linie Pustertal und am Nachmittag auf der Brennerlinie (in der ersten Dienstperiode vor allem im Pustertal eingesetzt, in der Folge regelmäßig auf Pustertal und Brennerlinie verteilt), ODER 1 ganztägige Schicht zwischen Mals und Bozen + eine ganztägige Schicht zwischen Brenner/Innichen und Bozen.

Tabelle 7.4 – Borddurchsagen im Zug nach Anweisungen des Landes

N	INFORMATION	AUSSTATTUNG AUSSEN/INNEN	STATISCH/DYNAMISCH	AUDIO/VIDEO	ZUGTYP
1	Bestimmungsort	1. Display an der Stirnseite und seitlich außen 2. Display und/oder Bildschirm innen	Statisch	Video	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4
2	Liste der Zwischenhaltestellen (*)	Bildschirme innen	Statisch	Video	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4
3	Ansage der nächsten Haltestelle und der Anschlüsse mit anderen Zügen an den Umsteigeknoten (*)	Intern	Dynamisch	1. Audio 2. Video wo möglich	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4
4	Angabe allfälliger Verspätungen (*)	Intern	Dynamisch	1. Audio 2. Video wo möglich	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4
5	Änderungen am geplanten Dienst	Bildschirme innen oder Aushang der Anzeigen zu Änderungen des Dienstes	Statisch	Video/Aushang	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4
6	Gründe von längeren Aufenthalten (**) und Informationen zur Fortsetzung der Reise	Intern mit jeder verfügbaren Ausstattung zu diesem Zweck; fehlt diese und im Falle bedeutender Änderungen, Informationen seitens des Bordpersonals in den Waggonen	Dynamisch	Audio	Alle Züge, mit Ausnahme des Typs 4

Anmerkungen:

(*) Die Durchsagen in den FLIRT- und GTW-Zügen werden vom Land Südtirol oder den Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt und mit Darstellung der vollständigen Verbindungen bis Verona, Lienz, Innsbruck.

(**) Unter längerem Aufenthalt ist ein Halt von mindestens 6 Minuten zu verstehen.

Tabelle 7.5 – Informationen die von SAD in den Bahnhöfen und Haltestellen auf physischen oder elektronischen, von SAD zugänglich oder verwalteten, Anzeigetafeln auszuhängen sind

AUSZUHÄNGENDE INFORMATIONEN	AKTUALISIERUNG
Informationen zu Verkaufsstellen, vom Land als PDF- oder gleichwertige Datei zur Verfügung gestellt	Aushang der aktualisierten Informationen innerhalb von 3 Tagen vor Inkrafttreten der Änderungen
Geplante Änderungen	Aushang der aktualisierten Informationen innerhalb von 3 Tagen vor Inkrafttreten der Änderungen
Verzeichnis der Minstdienste im Falle eines Streiks, vom Land als PDF- oder gleichwertige Datei zur Verfügung gestellt	Aushang der aktualisierten Informationen innerhalb von 3 Tagen vor Inkrafttreten der Änderungen

Tabelle 7.6 – Pünktlichkeitsstandard pro Linie

NR	LINIE	PÜNKTLICHKEITSSTANDARD (max. Prozentsatz von Fahrten mit über 5 Min. Verspätung)	VERBESSERUNG IM VERHÄLTNIS ZU DEM WÄHREND DER VERTRAGSLAUFZEIT GEFORDERTEN STANDARD
1	Meran-Bozen	10%	- bei gleichbleibender Infrastruktur Verringerung um zwei Punkte, 1 davon innerhalb 2020 - nach Inbetriebnahme von Infrastrukturausbau wird der Standard neu verhandelt.
2	Pustertal	3%	Verringerung 1 Punkt innerhalb 2024
3	Brennerlinie	5%	Verringerung 1 Punkt innerhalb 2020
5	Vinschgau	3%	Verringerung 1 Punkt innerhalb 2024

Die oben genannten Qualitätsstandards werden vom Komitee nach Aktivierung der neuen Infrastrukturen und der daraus folgenden neuen Betriebsplänen überprüft.

7.2. Modalitäten der Überprüfung der Standards

Die Mindeststandards für die in der Tabelle 7.2 Leistungs- und Qualitätsfaktoren werden überprüft mittels:

1. Einreichung eines Quartalberichtes seitens SAD aufgrund von Daten RFI und STA (Pünktlichkeit der Linien, vollständige und teilweise Einstellungen) und eigener Daten (Rollmaterial, Ersatzbusse);
2. Direktzugang des Landes zum Portal PIC.

Die Minimalstandards für die in der Tabelle 7.3 aufgelisteten Leistungs- und Qualitätsfaktoren werden mit folgenden Verfahren überprüft:

1. Das Land erhält Reklamationen seitens der Fahrgäste oder führt eigene unangemeldete geplante monatliche Inspektionen durch;
2. Infolge der Reklamationen oder der erhobenen Abweichungen fordert das Land von SAD für das kontradiktorische Verfahren die Daten bezüglich Verlauf des Leistungs- und Qualitätsfaktors, der Gegenstand der Überprüfung ist, im Zeitraum der Erhebung/Reklamation, in den vorherigen Perioden und, falls in der Anfrage präzisiert, den folgenden Zeiträumen an;
3. SAD muss die Daten und die allfälligen Gegenbemerkungen innerhalb von 15 Arbeitstagen vorlegen;
4. innerhalb der folgenden 30 Tage überprüft das Land die erhaltenen Unterlagen und entscheidet über die allfällig zu verhängende Vertragsstrafe. Alternativ dazu kann sie die Aktivierung des experimentellen Verfahrens laut Artikel 17 Absatz 3 verlangen. Gibt SAD keine Antwort, kann das Land die Verhängung der Vertragsstrafe auch aufgrund der Protokolle der Kontrolleure laut Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe c) des Vertrages, die vom Zugführer gegengezeichnet sein müssen oder aufgrund von mindestens 3 unabhängigen und übereinstimmenden Meldungen seitens der Fahrgäste entscheiden.

Nachfolgend werden weitere Präzisierungen bezüglich Überprüfung der Reinigung, der Pünktlichkeit und der Fahrgastdaten dargelegt.

Tabelle 7.7 – Modalitäten der Überprüfung der Reinigung und der Anwendung der Vertragsstrafe

ZU BEWERTENDE ELEMENTE	GEWICHT	ZU BEWERTENDE UNTERELEMENTE	GEWICHT	ABWEICHUNG	ZEITPUNKT DER ÜBERPRÜFUNG	ÜBERPRÜFUNGS-FREQUENZ
1. Zug außen	10%			Wenn als nicht sauber bewertet	Nach Reinigung, falls technisch durchführbar	Mindestens 1 Mal im Monat
2. Zug Innenbereich	30%	a. Türen	6%	Mehr als eine sichtbar schmutzige Tür aus 5 Stichproben	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
		b. Wände	8%	Mehr als ein Abteil (*) mit mindestens einer sichtbar schmutzigen Wand aus 5 Stichproben	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
		c. Fenster	8%	Mehr als ein Abteil (*) mit mindestens einem sichtbar schmutzigen Fenster aus 5 Stichproben	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
		d. Böden	8%	Mehr als ein Abteil (*) mit einem sichtbar schmutzigen Boden aus 5 Stichproben	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
3. Toilette	20%	a. Raum	7%	Sichtbar schmutziger Raum in mindestens einer kontrollierten Toilette	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
		b. WC-Schüssel	7%	Sichtbar schmutzig in mindestens einer kontrollierten Toilette	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
		c. Lavabo	6%	Sichtbar schmutzig in mindestens einer kontrollierten Toilette	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat
4. Sitze	40%			Mehr als 1 Modul mit 4 Sitzen gegenüberliegend oder mehr als 2 Module mit 2 Sitzen hintereinander sichtbar schmutzig auf 5 Stichproben	Bei Abfahrt des Zuges	Mindestens 1 Mal im Monat

Anmerkung:

(*): Unter Abteil versteht man jeden Raum, der zwischen zwei Vorräumen liegt oder zwischen einem Vorraum und dem Lokführerstand oder zwischen einem Vorraum und dem Verbindungsraum, auch wenn keine Türen vorhanden sind, die ihn von den anderen Innenräumen des Zuges trennen. Im Falle von Zügen mit ordentlichem Material (Typ 4 laut Tabelle 2.2) wird für die Waggone mit getrennten Abteilen der gesamte Waggon berücksichtigt.

Regeln für die Überprüfung der Pünktlichkeit:

Für jede Fahrt:

1. Es wird festgestellt, welche Strecken befahren werden.
2. Die Einhaltung des Pünktlichkeitsstandards wird für jede Linie separat überprüft (jede Linie hat einen eigenen Standard).
3. Für jede Linie gilt, dass die Fahrt pünktlich ist, wenn die Einhaltung des Standrads bei der Ankunft an der Endstation und den befahrenen Umsteigeknoten eingehalten wird.

Beispiel: Fahrt der Verbindung Meran - Brenner:

- Befahren werden die Linien Meran und Brenner.
- Durchfahren werden die Umsteigeknoten Bozen und Franzensfeste.
- Es wird die Ankunftszeit in Bozen überprüft. Das dient der Kontrolle der Einhaltung des Pünktlichkeitsstandards der Bahnlinie Meran bezüglich der Verhängung einer allfälligen Vertragsstrafe für die Bahnlinie Meran.
- Es wird die Ankunftszeit in Franzensfeste und am Brenner Bozen überprüft. Das dient der Kontrolle der Einhaltung des Pünktlichkeitsstandards der Brennerbahnlinie bezüglich der Verhängung einer allfälligen Vertragsstrafe für die Brennerbahnlinie: es reicht, wenn nur eine der Ankunftszeiten außerhalb des Standards liegt, um die Fahrt als verspätet anzusehen.

Fahrgastdaten

SAD verpflichtet sich, mindestens zwei Mal im Jahr Fahrgasterhebungen in den Zügen mit einer Dauer von jeweils einer Woche durchzuführen, wobei für jede Fahrt die an jeder Haltestelle eingestiegenen und ausgestiegenen Fahrgäste gezählt werden. SAD übermittelt dem Land die Ergebnisse der Fahrgastzählung auf den Zügen für jede der durchgeführten Erhebungskampagnen innerhalb von 90 Tagen nach Abschluss jeder Erhebung.

Das Format der Datenlieferung wird zwischen den Parteien vereinbart, wobei SAD, in Ermangelung weiterer genauerer Angaben, verpflichtet ist, die gesamte Datenbank zu liefern.

Vorgehensweise für die Extraktion der Daten aus dem Portal PICWEB-IF und die Berechnung der Pünktlichkeitsindexe.

A. Zugang zum System:

wählen:

- Informationsprofil 3;
- Produktionskontrolle;
- Umlaufanalyse.

B. Einleitende Handlungen:

1. für jede Linie die Liste der Ortschaften, aus denen sie sich zusammensetzt, erstellen und mit einer Bezeichnung (die sich auf die Linie beruft) speichern. Zum Beispiel: für die Meranerlinie alle Bahnhöfe und Haltestellen von Meran nach Bozen, Ausgangs- und Zielbahnhof inklusive;
2. Listen mit den Ortschaften des Territoriums Verona laden;
3. für jede Linie, unter Benützung eines Texteditors, wie z. B. „Notizblock“ Windows, die Liste mit der Anzahl der durchfahrenden Züge, gerade und ungerade, von SAD nach Bestimmung des Dienstvertrages produziert, errichten. Es werden auch die Züge, die einen Teil der Linie durchfahren in der Liste eingefügt, weil sie Start oder Ankunft in einer dazwischenliegenden Ortschaft haben.

C. Handlungen die für alle Linien durchzuführen sind:

1. wählen des Zeitraums = Monat x (zum Beispiel Jänner);
2. Liste mit den Ortschaften auswählen = Liste der Linie, deren Index man berechnen will;
3. Art Verspätung auswählen = Abgang Territorium⁴;
4. Zugnummer auswählen = Liste der Linie, deren Index man berechnen will;
5. Ausschlusstyp auswählen = Standard B1;
6. Auswertung ausführen;
7. das Ergebnis der Auswertung in Excel exportieren und auf jeden Fall die folgenden Daten:
 - ✓ C = Anzahl der Züge, die in diesem Zeitraum gefahren sind;
 - ✓ P = Anzahl der Züge, die mit bis zu 5 Minuten Verspätungen angekommen sind.

D. Berechnung des Pünktlichkeitsindex:

1. für alle Linien, außer der Brennerlinie, definiert C die Anzahl der Züge im Umlauf und P die Anzahl der Züge, die mit einer Verspätung von bis zu 5 Minuten angekommen sind (laut Vertrag als pünktlich angesehen);
2. **Pünktlichkeitsindex $I5_{\text{mese}} = R / C$** berechnen

E. Zusätzliche Handlungen für die Linie Brenner (Knotenpunkt Franzensfeste⁵):

1. anstatt einer die folgenden 4 Listen der Züge erstellen:
 - gerade Züge, die zwischen Bozen und Franzensfeste verkehren;
 - gerade Züge, die zwischen Franzensfeste und Brenner verkehren;
 - ungerade Züge, die zwischen Bozen und Franzensfeste verkehren;
 - ungerade Züge, die zwischen Franzensfeste und Brenner verkehren;
2. für jede Zugliste die in Punkt C und die unter Nr. 1 des Punktes D aufgelisteten Handlungen durchführen, wonach man die folgenden 4 Werte der Nummern C und R erhält:
 - C_{Bz-Fo} = Anzahl der geraden Züge, die im Monat zwischen Bozen und Franzensfeste verkehren;

⁴ Das System berücksichtigt die Ankunftszeit in der letzten Haltestelle der Liste.

⁵ Nach Inbetriebnahme der Riggertalschleife wird es Brixen sein.

- C_{Fo-Br} = Anzahl der geraden Züge, die im Monat zwischen Franzensfeste und Brenner verkehrten;
- C_{Br-Fo} = Anzahl der ungeraden Züge, die im Monat zwischen Brenner und Franzensfeste verkehrten;
- C_{Fo-Bz} = Anzahl der ungeraden Züge, die im Monat zwischen Franzensfeste und Bozen verkehrten;
- R_{Bz-Fo} = Anzahl der geraden Züge, die im Monat in Verspätung in Franzensfeste angekommen sind;
- R_{Fo-Br} = Anzahl der geraden Züge, die im Monat in Verspätung am Brenner angekommen sind;
- R_{Br-Fo} = Anzahl der ungeraden Züge, die im Monat in Verspätung in Franzensfeste angekommen sind;
- R_{Fo-Bz} = Anzahl der ungeraden Züge, die im Monat in Verspätung in Bozen angekommen sind;

3. berechnen:

- $C_{Bz-Br} = \text{Max} (C_{Bz-Fo}; C_{Fo-Br})$
- $R_{Bz-Br} = \text{Max} (R_{Bz-Fo}; R_{Fo-Br})$
- $C_{Br-Bz} = \text{Max} (C_{Br-Fo}; C_{Fo-Bz})$
- $R_{Br-Bz} = \text{Max} (R_{Br-Fo}; R_{Fo-Bz})$

4. schließlich den **Pünktlichkeitsindex der Brennerlinie** berechnen:

$$I5_{\text{mese}} = (R_{Bz-Br} + R_{Br-Bz}) / (C_{Bz-Br} + C_{Br-Bz})$$

Benützerdaten

SAD verpflichtet sich, mindestens zwei Mal im Jahr Fahrgasterhebungen in den Zügen mit einer Dauer von jeweils einer Woche durchzuführen, wobei für jede Fahrt die an jeder Haltestelle eingestiegenen und ausgestiegenen Fahrgäste gezählt werden. SAD übermittelt dem Land die Ergebnisse der Fahrgastzählung auf den Zügen für jede der durchgeführten Erhebungskampagnen innerhalb von 90 Tagen nach Abschluss jeder Erhebung.

Das Format der Datenlieferung wird zwischen den Parteien vereinbart, wobei SAD, in Ermangelung weiterer genauerer Angaben, verpflichtet ist, die gesamte Datenbank zu liefern.

Anlage 8 – Anreizsystem

Diese Anlage setzt das Ausmaß der vom Artikel 18 des Vertrages vorgesehenen Prämien und die Berechnungsmethoden für den SAD zustehenden Betrag fest. Das paritätische Komitee laut Artikel 19 des Vertrages kann den Inhalt dieser Anlage im Einvernehmen der Parteien ergänzen. Der Artikel 18 legt zwei unterschiedliche Prämien fest, die im Falle der Steigerung der Kundenzufriedenheit bzw. der Fahrgastzahl zustehen.

8.1. Prämie für die Steigerung der Kundenzufriedenheit

PRÄMIERTES ERGEBNIS	Steigerung oder Beibehaltung der Kundenzufriedenheit zu mehreren Indikatoren und Zielen
PRÜFMETHODE	Untersuchungen der Kundenzufriedenheit gemäß Art. 20 Absatz 4 des Vertrages
JAHRE, IN DENEN DIE PRÄMIE BEZAHLT WIRD	Jedes Jahr
LAUFZEIT DER PRÄMIE	Ab dem ersten Jahr oder Teil des auf das Basisjahr folgenden Jahres. In diesem Falle werden nur Zeiträume mit gleicher Dauer verglichen.
MAXIMALE HÖHE DER PRÄMIE	2% des gesamten Jahresentgelts
GLIEDERUNG DES PRÄMIENSYSTEMS	Es werden mindestens 4 Gesamtindikatoren der Zufriedenheit berechnet durch angebrachte Zuordnung der Qualitätsfaktoren, die Erhebungsgegenstand sind: 1. Sicherheit ⁶ 2. Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit (Streichungen und Beschränkungen) ⁷ 3. Bewertung des Komforts an Bord : Belegung, Sauberkeit, Dekor (Zustand der Einrichtung, Klimatisierung, Beleuchtung) ⁸

⁶ Frage Nr.1: wie beurteilen Sie das Sicherheitsniveau, das Ihnen und Ihren Sachen gegen das Risiko von Diebstahl, Angriffe und Belästigungen gewährleistet wird?

Frage Nr.2: wie beurteilen Sie das Sicherheitsniveau des Zuges gegen das Risiko von Unfall, Sturz oder weiteren Schäden an Ihrer Person

⁷ Frage Nr. 3: wie beurteilen Sie die Pünktlichkeit des Zuges (betreffend das Interview)?

Frage Nr. 4: wie beurteilen Sie die Regelmäßigkeit der Züge (Streichungen und Beschränkungen) im letzten Monat?

⁸ Frage Nr. 5: wie beurteilen Sie die Platz- und Raumverfügbarkeit im Zug?

Frage Nr. 6: wie beurteilen Sie die Sauberkeit im Inneren des Wagons, mit dem Sie gefahren sind?

Frage Nr. 7: wie beurteilen Sie Sauberkeit des Sitzplatzes?

Frage Nr. 8: wie beurteilen Sie die Sauberkeit der Toiletten?

Frage Nr. 9: wie beurteilen Sie die Funktionalität der Toiletten?

Frage Nr. 10: wie beurteilen Sie den Dekor des Zuges, d.h. die Innenausstattung der Wagons und deren Instandhaltungszustand?

	Bewertung der Bordinformationen und der Kundenbetreuung: Vollständigkeit und Rechtzeitigkeit, Qualität der Sendung, Aussehen, Höflichkeit und Professionalität des Personals, Fähigkeit des Personals zur Bewältigung von Missständen im Dienst (z. B. große Verspätungen und Streichungen) ⁹ .
	Die maximale zuzuweisende Prämie ist unter den Zufriedenheitsindikatoren im Verhältnis zu den Ratings (Wichtigkeitsstufe), die vom Muster der befragten Reisenden gegeben wurden, aufgeteilt ¹⁰ . Das Rating wird jährlich erhoben und aktualisiert. Die Aufteilung der Höchstprämie auf die Zufriedenheitsindikatoren wird vom paritätischen Komitee der Vertragsverwaltung ausgehend von den Ratingsdaten entschieden, ohne an diese gebunden zu sein.
ERHEBUNGSVERFAHREN DER ZUFRIEDENHEIT	Die Marktforschungen werden von einer externen Gesellschaft mit nachgewiesener Erfahrung im Bereich, die vom Land Südtirol unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Bereich öffentlicher Aufträge ausgewählt und beauftragt wird, durchgeführt. Die Erhebungsmethode sieht folgendermaßen aus: ▪ Das Bezugsfeld sind die von den Fahrgästen über 14 Jahren gemachten Fahrten. ▪ Die Erhebung wird auf einer repräsentativen Stichprobe der verschiedenen Fahrgastkategorien in den verschiedenen Tageszeiten, Wochentagen und Jahreszeiten für alle von Zügen der SAD befahrenen Strecken, unter Berücksichtigung der Benutzung der Züge, ausgeführt. Die befragten Personen werden an den Bahnhöfen beim Ausstieg aus den Zügen durch ein Schrittvverfahren ermittelt. ▪ Es werden mindestens 4 Erhebungen im Laufe des Jahres durchgeführt. Jede Erhebung erfolgt während eines Zeitraums von höchstens 15 Tagen. ▪ Für den Querschnitt ist eine Anzahl von 150 bis 300 erfolgreichen Befragungen für jede Erhebung vorgesehen, also insgesamt mindestens 600 Befragungen.

Frage Nr. 11: wie beurteilen Sie die Klimatisierung des Wagons, mit dem Sie gefahren sind?

Frage Nr. 12: wie beurteilen Sie die Beleuchtung des Wagons, mit dem Sie gefahren sind?

⁹ Frage Nr. 13: wie beurteilen Sie die Vollständigkeit und Rechtzeitigkeit der im Zug erteilten Informationen?

Frage Nr. 14: wie beurteilen Sie die Qualität der Übermittlung der von Ihnen gehörten Informationen?

Frage Nr. 15: wie beurteilen Sie das Aussehen, die Höflichkeit und die Professionalität des Zugpersonals, falls begegnet?

Frage Nr. 16: wie beurteilen Sie die Fähigkeit des SAD Personals zur Bewältigung von Missständen im Dienst, z. B. große Verspätungen oder Streichungen von Zügen?

¹⁰ Zum Beispiel:

- Sicherheitsbewertung: Rating 20% $\Rightarrow$ maximaler Anreiz = gesamte Höchstprämie * 20%;
- Bewertung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit: Rating 20% $\Rightarrow$ maximaler Anreiz = gesamte Höchstprämie * 20%;
- Bewertung des Bordkomforts: Rating 40% $\Rightarrow$ maximaler Anreiz = gesamte Höchstprämie * 40%;
- Bewertung der Bordinformationen und der Kundenbetreuung: Rating 20% $\Rightarrow$ maximaler Anreiz = gesamte Höchstprämie * 20%.

	▪ Für die Berechnung der Prozentsätze an zufriedenen oder unzufriedenen Fahrgästen, werden die Ergebnisse der Musterquerschnitts mit den Daten der Fahrgastanzahl der Züge nach Tageszeit gewichtet. ▪ Das Konfidenzniveau liegt bei 95% im Vergleich zu der Anzahl der beförderten Fahrgäste, die aus den Fahrgastzahlen des Jahres vor der Erhebung hervorgeht. ▪ Die Fehlerquote wird am Ende der jährlichen Befragungen berechnet und hängt von der Anzahl der tatsächlich durchgeführten Befragungen ab. Die Abweichung darf den Wert von $\pm 3,5\%$ nicht überschreiten. ▪ Die Befragungen werden über ein Face to Face Interview mit Technik C.A.P.I. (Computer Assisted Personale Interview) durchgeführt, wobei vorab klargestellt wird, dass die Bewertung die von SAD durchgeführten Dienste betrifft. ▪ Für die dem Basisjahr folgenden Befragungen wird die Anzahl der Interviews nach Fahrgastkategorien dem soziodemographischen Profil entsprechen, welches das Komitee auf Grund der Ergebnisse des vorherigen Jahres, geschichtet nach Geschlecht, Alter, Studientitel, Beruf, Grund der Reise und/oder Häufigkeit der Reise, bestimmen kann. Das soziodemographische Profil kann vom Komitee nach drei Jahren aktualisiert werden. ▪ Die Bewertungen werden mit einer Note auf einer Skala zwischen 1 und 9 angegeben, in der 9 die höchste Zufriedenheit und 1 die größte Unzufriedenheit ausdrückt. Für die Zuweisung dieser Prämie werden die erhobenen Bewertungen folgendermaßen zusammengefasst: – Noten von 6 bis 7: DURCHSCHNITTlich ZUFRIEDEN – Noten von 7 bis 8: ZUFRIEDEN – Noten von 8 bis 9: SEHR ZUFRIEDEN Für jede Frage müssen auch die Optionen "Ich weiß nicht" und „Antwortet nicht“ vorgesehen werden. ▪ Die Indices werden im Verhältnis der Anzahl der eventuell gewichteten Antworten, die die ausgewählten Noten erhalten haben zur Gesamtheit der Beantwortungen berechnet.
MINDESTGRÖSSE DES MUSTERS	Für die Zuweisung der Prämie werden die Ergebnisse aller abgeschlossenen Befragungen (alle Fragen des Fragebogens beantwortet mit Berücksichtigung der "Ich weiss nicht" und „Antwortet nicht" Antworten) verwendet, die im Laufe des Jahres, auch in mehreren Erhebungen aufgeteilt, durchgeführt worden sind, wobei es sich immer um mindestens 600 Fragebögen handeln muss.
GRUNDWERT	Die Erhebung des Basisjahres wird verwendet, um den anfänglichen Zufriedenheitsgrad zu erheben, der zu verbessern oder beizubehalten ist. Das Jahr 2017 wird als Basisjahr für den Zufriedenheitsgrad des Herbstes berücksichtigt, das Jahr 2018 für das ganze Jahr.
MINDESTWERT FÜR ANERKENNUNG DER PRÄMIE	Die Prämie wird nicht vergeben, wenn die Prozentsätze der durchschnittlich zufriedenen, zufriedenen und sehr zufriedenen Fahrgäste niedriger sind als die Mindestwerte, die vom Komitee

	aufgrund der Ergebnisse der Erhebung des Ausgangsjahres festgelegt wird. Alle zwei Jahre kann das Komitee auf Anfrage einer oder beider Parteien die Mindestwerte aktualisieren.
BERECHNUNG DER ZUSTEHENDEN PRÄMIE AUFGRUND DER UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE	Die Prämie wird vergeben bei Erreichung mehrerer Ziele, die gegliedert sind nach: a) Gesamtindex der Zufriedenheit b) Bewertung: durchschnittlich zufrieden, zufrieden oder sehr zufrieden c) Erhebungsjahr. Die Ziele werden vom Komitee innerhalb Februar 2018 für den Herbst 2018 festgelegt, im Vergleich mit der im Herbst 2017 durchzuführenden Erhebung, und innerhalb Februar 2019 für das ganze Jahr 2019 im Vergleich mit den Erhebungen des Jahres 2018. Bei der Festlegung der Ziele wird das Komitee die Fehlerquote berücksichtigen, die erst bei Abschluss der jährlichen Erhebungen bekannt ist. Die Ziele können, während der Vertragslaufzeit, einvernehmlich aktualisiert werden.
ERSTE ANWENDUNG	Da für das Basisjahr 2017 nur die Erhebung im Herbst und für das Jahr 2018 nur die Ziele des Herbstes zur Verfügung stehen, wird die Überprüfung der erreichten Ziele für das Jahr 2018 nur unter Berücksichtigung des Herbstes vorgenommen. Demzufolge wird für das Jahr 2018 der maximale Prämiebetrag ein Viertel des normal vorgesehenen Wertes betragen.
DATENAUSTAUSCH	Die mit der Erhebung beauftragte Gesellschaft liefert auch an SAD die sich aus der Untersuchungen der Kundenzufriedenheit ergebenden Daten und zwar in dem von Seiten des Komitees bestimmten elektronischen Format. SAD kann diese Daten zur Überprüfung der Untersuchung, zu weiteren Ausarbeitungen und zur Verbreitung an die Öffentlichkeit benutzen.

8.2. Prämie für Steigerung der Fahrgastzahlen

PRÄMIERTES ERGEBNIS	Zunahme der Fahrten mit Fahrscheinen für einfache Fahrt und mit Wertkarten
PRÜFMETHODE	Erhebung der Eisenbahnentwertungen seitens STA
ANWENDUNGSBEREICH	Folgende Fahrscheine des Landestarifsystems: 1. Fahrschein für den Stadtverkehr 2. Fahrschein für den außerstädtischen Verkehr 3. Wertkarte 4. Südtirol Pass und Euregio FamilyPass
FESTLEGUNG DES GRUNDWERTES	Anzahl der für jeden Fahrscheintyp erhobenen Eisenbahnentwertungen im Vorjahr
JAHRE, IN DENEN DIE PRÄMIE BEZAHLT WIRD	Jedes Jahr

BEDINGUNG FÜR DIE BEZAHLUNG DER PRÄMIE	Anzahl der erhobenen Eisenbahnentwertungen höher als Grundwert
HÖHE DER PRÄMIE IM VERHÄLTNIS ZUM HÖHEREN ERLÖS AUS FAHRSCHEINVERKAUF	➤ Wenn Zunahme Entwertungen (Jahr x – Jahr x-1) $\leq$ Zunahme Entwertungen (Jahr x-1 – Jahr x-2) →Prämie = 15% der Mehreinnahmen abzüglich Fahrpreisänderungen ➤ Wenn Zunahme Entwertungen (Jahr x – Jahr x-1) $>$ Zunahme Entwertungen (Jahr x-1 – Jahr x-2) →Prämie = 25% der Mehreinnahmen abzüglich Fahrpreisänderungen
METHODE ZUR BERECHNUNG DER MEHREINNAHMEN	Je nach Fahrschein werden, nur für die Entwertungen für die von SAD durchgeführten Fahrten, die zusätzlichen Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr berechnet, die von der STA erhoben wurden. Fahrten mit Zügen von SAD sind jene, bei denen die Entwertungen im Zeitintervall von 15 Minuten vor und 5 Minuten nach Abfahrt des Zuges erfolgten, der der erste ist, um den aus der Entwertung hervorgehenden Bestimmungsort zu erreichen
ERFORDERLICHE DATEN	Für jedes Jahr des Zeitraums 2016-2024 und ausschließlich für die von SAD produzierten Züge, für die Nahverkehrstickets, Wertkarten und Südtirol Pass getrennt: Gesamtanzahl der Eisenbahnentwertungen, die diesen Entwertungen entsprechenden Gesamtkilometer, die von der STA erhobenen Einnahmen. Vierteljährliche Übermittlung an das Land Südtirol eines Reports mit diesen Daten bezüglich der vorhergehenden drei Monate. Die Berichte werden vom Land Südtirol an SAD übermittelt.

Anmerkung:

Die Inhouse-Gesellschaft des Landes Südtirol STA – Südtirol Transport Strukturen AG ist in Anwendung des Artikels 6 Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1370 vom 06.12.2016 mit der Ausübung aller Tätigkeiten des öffentlichen SII-Dienstes, der für die Lieferung von verschiedenen Unterstützungsdiensten für den Verkehrsverbund Südtirol, u.a. die Erhebung der Fahrscheinentwertungen, die Zuteilung der Fahrten an die verschiedenen Transportunternehmen und die Verteilung der Tarifeinnahmen verantwortlich ist, beauftragt worden.

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS)
Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)

Previsione costi 2017-2024
Kostenschätzung 2017-2024

JAHR/ANNO		BETRAG MwSt. INBEGRIFFEN IMPORTO IVA COMPRESA
2017	€	9.776.462,88
2018	€	30.199.117,83
2019	€	30.264.840,66
2020	€	30.409.004,57
2021	€	36.299.773,32
2022	€	36.434.925,33
2023	€	36.630.128,95
2024	€	36.828.314,70
TOTAL / TOTALE		€ 246.842.568,24

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS)
Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)

Previsione costi 2017-2024
Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2017

Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni su rete RFI Entgelte für Zugkm auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, a)	496.570	6,82	3.386.607,40	10%	€ 3.725.268,14	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete RFI Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, b)	496.570	2,80	1.390.396,00	10%	€ 1.529.435,60	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.1, c)	496.570	2,43	1.206.665,10	10%	€ 1.327.331,61	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete RFI Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, d)	496.570	0,18	89.382,60	10%	€ 98.320,86	U10021.0360	
Corrispettivi per km treni su rete STA Entgelte für Zugkm auf dem Netz STA	Art.8, c.2, a)	358.097	7,50	€ 2.685.727,50	10%	€ 2.954.300,25	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete STA Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz STA	Art.8, c.2, b)	358.097	0,17	€ 60.876,49	10%	€ 66.964,14	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.2, c)	358.097	0,04	€ 14.323,88	10%	€ 15.756,27	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete STA Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz STA	Art.8, c.2, d)	358.097	0,15	€ 53.714,55	10%	€ 59.086,01	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			€ -	10%	€ -	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 8.887.693,52		€ 9.776.462,88		

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS) Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)
Previsione costi 2017-2024 Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2018

Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni su rete RFI Entgelte für Zugkm auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, a)	1.489.709	6,842	€ 10.192.588,98	10%	11.211.847,88	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete RFI Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, b)	1.489.709	2,800	€ 4.171.185,20	10%	4.588.303,72	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.1, c)	1.489.709	2,560	3813655,04	10%	4.195.020,54	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete RFI Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, d)	1.489.709	0,180	268147,62	10%	294.962,38	U10021.0360	
Corrispettivi per km treni su rete STA Entgelte für Zugkm auf dem Netz STA	Art.8, c.2, a)	1.074.290	7,524	€ 8.082.957,96	10%	€ 8.891.253,76	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete STA Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz STA	Art.8, c.2, b)	1.074.290	0,170	€ 182.629,30	10%	€ 200.892,23	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.2, c)	1.074.290	0,040	€ 42.971,60	10%	€ 47.268,76	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete STA Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz STA	Art.8, c.2, d)	1.074.290	0,150	€ 161.143,50	10%	€ 177.257,85	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			€ 538.464,28	10%	€ 592.310,71	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 27.453.743,48	10%	30.199.117,83		

*Calcolo corrispettivi a km 2018 *Berechnung Entgelt pro km 2018		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7		
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2017 Betrag Entgelt 2017	Inflazione programmata Programmierte Inflation		Risultato Ergebnis
Servizi su rete RFI Dienste auf Netz RFI	€ 6,820	0,32%		€ 6,842
Servizi su rete STA Dienste auf Netz STA	€ 7,500	0,32%		€ 7,524

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS) Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)
Previsione costi 2017-2024 Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2019								
Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni su rete RFI Entgelte für Zugkm auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, a)	1.489.709	6,864	10.225.362,58	10%	€ 11.247.898,84	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete RFI Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, b)	1.489.709	2,800	4.171.185,20	10%	€ 4.588.303,72	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.1, c)	1.489.709	2,560	3.813.655,04	10%	€ 4.195.020,54	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete RFI Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, d)	1.489.709	0,180	268.147,62	10%	€ 294.962,38	U10021.0360	
Corrispettivi per km treni su rete STA Entgelte für Zugkm auf dem Netz STA	Art.8, c.2, a)	1.074.290	7,548	8.108.740,92	10%	8.919.615,01	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete STA Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz STA	Art.8, c.2, b)	1.074.290	0,170	182.629,30	10%	200.892,23	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.2, c)	1.074.290	0,040	42.971,60	10%	47.268,76	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete STA Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz STA	Art.8, c.2, d)	1.074.290	0,150	161.143,50	10%	177.257,85	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			€ 539.655,75	10%	593.621,33	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 27.513.491,51	10%	€ 30.264.840,66		

*Calcolo corrispettivi a km 2019 *Berechnung Entgelt pro km 2019		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7		
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2018 Betrag Entgelt 2018	Inflazione programmata Programmierte Inflation		Risultato Ergebnis
Servizi su rete RFI Dienste auf Netz RFI	€ 6,842	0,32%		€ 6,864
Servizi su rete STA Dienste auf Netz STA	€ 7,524	0,32%		€ 7,548

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS) Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)
Previsione costi 2017-2024 Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2020								
Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni su rete RFI Entgelte für Zugkm auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, a)	1.489.709	6,912	€ 10.296.868,61	10%	€ 11.326.555,47	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete RFI Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, b)	1.489.709	2,800	€ 4.171.185,20	10%	€ 4.588.303,72	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.1, c)	1.489.709	2,560	€ 3.813.655,04	10%	€ 4.195.020,54	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete RFI Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz RFI	Art.8, c.1, d)	1.489.709	0,180	€ 268.147,62	10%	€ 294.962,38	U10021.0360	
Corrispettivi per km treni su rete STA Entgelte für Zugkm auf dem Netz STA	Art.8, c.2, a)	1.074.290	7,601	€ 8.165.678,29	10%	€ 8.982.246,12	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili utilizzati su rete STA Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial eingesetzt auf dem Netz STA	Art.8, c.2, b)	1.074.290	0,170	€ 182.629,30	10%	€ 200.892,23	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.2, c)	1.074.290	0,040	€ 42.971,60	10%	€ 47.268,76	U10021.0360	
Utile ragionevole per servizi su rete STA Angemessener Gewinn für Dienste auf dem Netz STA	Art.8, c.2, d)	1.074.290	0,150	€ 161.143,50	10%	€ 177.257,85	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			€ 542.270,45	10%	€ 596.497,50	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 27.644.549,61	10%	€ 30.409.004,57		

*Calcolo corrispettivi a km 2020 *Berechnung Entgelt pro km 2020		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7		
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2019 Betrag Entgelt 2019	Inflazione programmata Programmierte Inflation		Risultato Ergebnis
Servizi su rete RFI Dienste auf Netz RFI	€ 6,864	0,70%		€ 6,912
Servizi su rete STA Dienste auf Netz STA	€ 7,548	0,70%		€ 7,601

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS) Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)
Previsione costi 2017-2024 Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2021								
Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni Entgelt für Zugkm	Art.8, c.3, a)	2.675.506	6,465	17.297.146,29	10%	19.026.860,92	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial	Art.8, c.3, b)	2.675.506	2,380	6.367.704,28	10%	7.004.474,71	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.3, c.1)	1.897.336	2,510	4.762.313,36	10%	5.238.544,70	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura STA e a RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber STA und an RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Ende des Jahres)	Art.8, c.3, c.2)	778.170	4,460	3.470.638,20	10%	3.817.702,02	U10021.0360	
Utile ragionevole Angemessener Gewinn	Art.8, c.3, d)	2.675.506	0,170	454.836,02	10%	500.319,62	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			€ 647.155,77	10%	711.871,35	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 32.999.793,92	10%	€ 36.299.773,32		

*Calcolo corrispettivi a km 2021 *Berechnung Entgelt pro km 2021		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7							
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2017 Betrag Entgelt 2017	Inflazione programmata 2018 Programmierte Inflation 2018	Inflazione programmata 2019 Programmierte Inflation 2019	Inflazione programmata 2020 Programmierte Inflation 2020	Risultato Ergebnis	Inflazione programmata 2021 Programmierte Inflation 2021	Risultato Ergebnis	Efficientamento Effizienzsteigerung	Risultato Ergebnis
Media anno 2017 Durchschnitt Jahr 2017	€ 7,103	0,32%	0,32%	0,70%	€ 7,199	0,70%	€ 7,249	-10,81%	€ 6,465

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS)
Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)

Previsione costi 2017-2024
Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2022

Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni Entgelt für Zugkm	Art.8, c.3, a)	2.675.506	6,510	17.417.544,06	10%	19.159.298,47	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial	Art.8, c.3, b)	2.675.506	2,380	6.367.704,28	10%	7.004.474,71	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.1)	1.897.336	2,510	4.762.313,36	10%	5.238.544,70	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura STA e a RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber STA und an RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.2)	778.170	4,460	3.470.638,20	10%	3.817.702,02	U10021.0360	
Utile ragionevole Angemessener Gewinn	Art.8, c.3, d)	2.675.506	0,170	454.836,02	10%	500.319,62	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			649.623,46	10%	714.585,81	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
			Totale Gesamt	33.122.659,38	10%	36.434.925,33		

*Calcolo corrispettivi a km 2022 *Berechnung Entgelt pro km 2022		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7		
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2021 Betrag Entgelt 2021	Inflazione programmata Programmierte Inflation		Risultato Ergebnis
	6,465	0,70%		6,510

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS)
Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)

Previsione costi 2017-2024
Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2023

Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni Entgelt für Zugkm	Art.8, c.3, a)	2.675.506	6,575	17.591.451,95	10%	19.350.597,15	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial	Art.8, c.3, b)	2.675.506	2,380	6.367.704,28	10%	7.004.474,71	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.1)	1.897.336	2,510	4.762.313,36	10%	5.238.544,70	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura STA e a RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber STA und an RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.2)	778.170	4,460	3.470.638,20	10%	3.817.702,02	U10021.0360	
Utile ragionevole Angemessener Gewinn	Art.8, c.3, d)	2.675.506	0,170	454.836,02	10%	500.319,62	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			653.173,41	10%	718.490,75	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 33.300.117,22	10%	€ 36.630.128,95		

***Calcolo corrispettivi a km 2023**
***Berechnung Entgelt pro km 2023**

vedi art. 8, comma 7
siehe Art. 8, Absatz 7

Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2022 Betrag Entgelt 2022	Inflazione programmata Programmierte Inflation	Risultato Ergebnis
€ 6,510	1,00%	€ 6,575	

Contratto di servizio SAD-Provincia autonoma di Bolzano (CdS) Dienstleistungsvertrag SAD-Autonome Provinz Bozen (DLV)
Previsione costi 2017-2024 Kostenschätzung 2017-2024

Anno di riferimento / Bezugsjahr 2024								
Tipologia di spesa Art der Ausgabe	Riferimento Bezug	km programmati geplante km	Corrispettivo/km* Entgelt/km*	Totale preventivo Gesamt Voranschlag	IVA MwSt	Totale + IVA Gesamt + MwSt	Capitolo spesa Ausgabekapitel	Informazioni Bemerkungen
Corrispettivi per km treni Entgelt für Zugkm	Art.8, c.3, a)	2.675.506	6,641	17.768.035,35	10%	19.544.838,89	U10021.0360	
Costi per ammortamento beni strumentali e locazione rotabili Abschreibungskosten für Produktionsgüter und Miete Rollmaterial	Art.8, c.3, b)	2.675.506	2,380	6.367.704,28	10%	7.004.474,71	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura RFI (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber RFI zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.1)	1.897.336	2,510	4.762.313,36	10%	5.238.544,70	U10021.0360	
Acconto su quanto paga SAD al Gestore dell'infrastruttura STA e a RFI per stazione Merano (soggetto a conguaglio a fine anno) Vorauszahlung auf das, was SAD an den Infrastrukturbetreiber STA und an RFI für den Bahnhof Meran zahlt (Ausgleich am Endes des Jahres)	Art.8, c.3, c.2)	778.170	4,460	3.470.638,20	10%	3.817.702,02	U10021.0360	
Utile ragionevole Angemessener Gewinn	Art.8, c.3, d)	2.675.506	0,170	454.836,02	10%	500.319,62	U10021.0360	
Corrispettivi per premi derivanti dal sistema incentivante Entgelt für Qualitätsprämien	Art. 18, c.5 / Allegato 8.1 Art. 18, c.5 / Anlage 8.1			656.758,87	10%	722.434,76	U10021.0360	importo massimo annuale teorico theoretischer maximaler jährlicher Betrag
Totale Gesamt				€ 33.480.286,08	10%	€ 36.828.314,70		

*Calcolo corrispettivi a km 2024 *Berechnung Entgelt pro km 2024		vedi art. 8, comma 7 siehe Art. 8, Absatz 7		
Corrispettivo art.8, a) Entgelt art.8, a)	Importo corrispettivo 2023 Betrag Entgelt 2023	Inflazione programmata Programmierte Inflation		Risultato Ergebnis
	€ 6,575	1,00%		€ 6,641

Sichtvermerke i. S. d. Art. 13 L.G. 17/93
über die fachliche, verwaltungsgemäße
und buchhalterische Verantwortung

Visti ai sensi dell'art. 13 L.P. 17/93
sulla responsabilità tecnica,
amministrativa e contabile

Der Amtsdirektor

Il Direttore d'ufficio

Der Abteilungsdirektor 03/08/2017 17:00:26
BURGER GUENTHER

Il Direttore di ripartizione

Laufendes Haushaltsjahr

Esercizio corrente

zweckgebunden 9.776.462,88

impegnato

als Einnahmen
ermittelt

accertato
in entrata

auf Kapitel U10021.0360-U0001113
e successivi

sul capitolo

Vorgang 2170001203

operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 04/08/2017 09:02:26
CELI DANIELE

Il direttore dell'Ufficio spese

Der Direktor des Amtes für Einnahmen

Il direttore dell'Ufficio entrate

Diese Abschrift
entspricht dem Original

Per copia
conforme all'originale

Datum / Unterschrift

data / firma

Abschrift ausgestellt für

Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

08/08/2017

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

08/08/2017

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 148 Seiten, mit dem digitalen Original identisch ist, das die Landesverwaltung nach den geltenden Bestimmungen erstellt, aufbewahrt, und mit digitalen Unterschriften versehen hat, deren Zertifikate auf folgende Personen lauten:

nome e cognome: Arno Kompatscher

Si attesta che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue parti al documento informatico originale da cui è tratta, costituito da 148 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

nome e cognome: Eros Magnago

Die Landesverwaltung hat bei der Entgegennahme des digitalen Dokuments die Gültigkeit der Zertifikate überprüft und sie im Sinne der geltenden Bestimmungen aufbewahrt.

Ausstellungsdatum

08/08/2017

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

L'Amministrazione provinciale ha verificato in sede di acquisizione del documento digitale la validità dei certificati qualificati di sottoscrizione e li ha conservati a norma di legge.

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma