


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

Nr. 903  
Sitzung vom 22/08/2017 Seduta del

## ANWESEND SIND

Landeshauptmann  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher  
Christian Tommasini  
Richard Theiner  
Philipp Achammer  
Waltraud Deeg  
Florian Mussner  
Arnold Schuler  
Martha Stocker

Eros Magnago

## SONO PRESENTI

Presidente  
Vicepresidente  
Vicepresidente  
Assessori

Segretario Generale

**Betreff:**

Limitierung Überstellfahrten der öffentlichen  
Liniendienste

**Oggetto:**

Limitazione chilometri di trasferimento dei  
servizi pubblici di linea

Vorschlag vorbereitet von  
Abteilung / Amt Nr.

38.2

Proposta elaborata dalla  
Ripartizione / Ufficio n.

Der Artikel 17 des Landesgesetzes vom 2. Dezember 1985, Nr. 16, in geltender Fassung, sieht vor, dass Verbände oder einzelne keinem Verband angeschlossene Unternehmen Anspruch auf einen Zusatzbeitrag zum ordentlichen Betriebsbeitrag laut Artikel 14 haben, um öffentliche Dienstverpflichtungen auszugleichen.

Dieser Zusatzbeitrag ergibt sich aus der Differenz zwischen Betriebskosten und Einnahmen, wie sie laut Absätze 2 bis 4 des genannten Artikels 17 definiert und bewertet werden. Die Betriebskosten werden gemäß Artikel 17, Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 auf der Grundlage von Standardkosten pro Wagenkilometer festgelegt, und zwar nach Maßgabe einer effizienten Gebarung der verschiedenen konzessionierten Tätigkeiten. Die Wagenkilometer einschließlich der Überstellfahrten müssen jenen der Landesfahrpläne, wie sie im Sinne der Artikel 2 und 4 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 genehmigt werden, entsprechen.

Die Liniendienste betreffenden effektiven Gesamtkosten werden mit den gesamten anerkannten Standardkosten (Standardkosten pro Wagenkilometer multipliziert mit den anerkannten Kilometern) verglichen. Wenn die gesamten anerkannten Standardkosten über den tatsächlichen Gesamtkosten liegen, werden sie in dem Ausmaß herabgesetzt, dass die Differenz zwischen den beiden Kosten nicht mehr als ein Prozent der tatsächlichen Kosten beträgt. Es werden die absoluten Beträge verglichen und nicht die Einheitswerte, da zum Beispiel die Wahl zwischen den Wartezeiten des Personals oder die Überstellfahrten ins Depot diverse Effizienzmöglichkeiten des angewandten Organisationsmodell darstellen und daher eine Entscheidung des Konzessionärs ist.

Mit dem Landesgesetz Nr. 22/2012 wurde unter Artikel 16 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 der Absatz 2 hinzugefügt, der besagt, dass sich der Beitrag für die Überstellfahrten (Leerkilometer) für Verkehrsunternehmen, die vorwiegend außerstädtische Dienste durchführen, auf maximal 12 Prozent der effektiv zurückgelegten Dienstkilometer sowie für Verkehrsunternehmen, die vorwiegend städtische Dienste durchführen auf maximal 6 % der effektiv zurückgelegten Dienstkilometer beziehen darf. Als Dienstkilometer gelten die effektiv durchgeführten Fahrplankilometer gemäß Landesfahrplan.

L'articolo 17 della legge provinciale del 2 dicembre 1985, n. 16, e successive modifiche, prevede che i consorzi o le singole imprese di trasporto non consorziate siano ammesse a un contributo integrativo, oltre quello ordinario previsto dall'articolo 14, al fine di compensare gli obblighi di servizio pubblico.

Tale contributo integrativo è determinato dalla differenza tra i costi aziendali e i ricavi, così come definiti e valutati nei commi da 2 a 4 del citato articolo 17. I costi aziendali sono riconosciuti secondo articolo 17, comma 2 della legge provinciale 16/1985 sulla base di un costo standard per vettura chilometro, definito questo in base ai criteri di efficiente gestione delle diverse attività in concessione. Le vetture chilometro comprensive di quelle di trasferimento devono risultare coerenti con gli orari provinciali approvati ai sensi degli articoli 2 e 4 della legge provinciale n. 16/1985.

I costi complessivi effettivi inerenti i servizi di linea vengono confrontati con il costo standard complessivo riconosciuto (costo standard per vettura km moltiplicato per i chilometri riconosciuti). Se il costo standard complessivo riconosciuto risulta superiore ai costi complessivi effettivi, lo stesso viene ridotto nella misura in cui la differenza tra i due costi non sia superiore all'uno per cento dei costi effettivi. Vengono confrontati gli importi assoluti e non i valori unitari a km, in quanto ad esempio la scelta tra i tempi d'attesa del personale o le corse di trasferimento al deposito rappresentano diverse possibilità di efficientamento nell'organizzazione adottata e pertanto tale decisione spetta al concessionario.

Con la legge provinciale n. 22/2012 è stato inserito nell'articolo 16 della legge provinciale n. 16/1985 il comma 2, il quale prevede che il contributo per i chilometri di trasferimento (chilometri a vuoto) per le imprese di trasporto pubblico che effettuano prevalentemente servizio extraurbano, non può superare il 12 per cento dei chilometri effettivi di servizio percorsi, mentre per le imprese di trasporto pubblico che effettuano prevalentemente servizio urbano lo stesso contributo non può superare il 6 per cento dei chilometri effettivi di servizio percorsi. Si considerano chilometri di servizio i chilometri effettivamente percorsi in base all'orario

provinciale.

Ai sensi del succitato articolo 16, comma 2 con delibera della Giunta provinciale possono essere fissate modalità e pure condizioni per scostamenti dalle sopra citate percentuali.

Fino all'anno 2012 ai concessionari sono stati riconosciuti tutti i chilometri a vuoto.

La Corte Costituzionale con sentenza n. 40 del 26 febbraio 2014 ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato dal Presidente del consiglio dei ministri riguardo la norma di cui alla legge provinciale n. 22/2012 relativa alla limitazione dei chilometri a vuoto.

L'Avocatura della Provincia con parere del 09.07.2015, P-11233 ha confermato la legittimità della limitazione nel pagamento dei chilometri a vuoto.

Dopo l'entrata in vigore del nuovo articolo di legge i singoli concessionari non hanno fatto presente i casi specifici per i quali il nuovo limite dei chilometri a vuoto a causa degli orari dei servizi proposti dalla Provincia non poteva essere rispettato, né hanno presentato proposte concrete e motivate per il miglioramento di tali proposte d'orario o in virtù di tali orari richiesto specifiche regolamentazioni in deroga.

Con lettera del 02.05.2016 la Ripartizione mobilità ha chiesto ai concessionari, interessati a eventuali modifiche in deroga alla norma di limitazione dei km a vuoto da pagare, di trasmettere un elenco delle corse per le quali, per ragioni e motivi effettivamente oggettivi, documentati in modo dettagliato e verificabile, non fosse possibile un'efficiente integrazione del giro materiale, con conseguente sproporzionata produzione di chilometri a vuoto. In tale elenco, oltre ai chilometri effettivi di servizio delle corse in questione, dovevano essere riportati in modo dettagliato anche i relativi chilometri a vuoto effettuati.

Il 18.08.2016 l'Ufficio trasporto persone ha richiesto inoltre un elenco dei chilometri effettuati secondo la tabella degli orari e il periodo di

Laut oben genannten Artikel 16 Absatz 2 können mit Beschluss der Landesregierung Modalitäten und auch Bedingungen für Abweichungen von den genannten Prozentsätzen festgelegt werden.

Bis zum Jahre 2012 wurden den Konzessionären die gesamten Leerkilometer vergütet.

Der Verfassungsgerichtshof hat mit Urteil Nr. 40 vom 26. Februar 2014 den Rekurs des Ministerratspräsidenten in Bezug auf die Norm des Landesgesetzes Nr. 22/2012 bezüglich der Limitierung der Leerkilometer als unzulässig erklärt.

Die Anwaltschaft des Landes hat mit Gutachten vom 09.07.2015, P-11233 die Rechtmäßigkeit der Limitierung der Auszahlung der Leerkilometer bestätigt.

Nach Inkrafttreten des neuen Gesetzesartikels haben die einzelnen Konzessionäre keine spezifische Fälle gemeldet, für welche die neue Obergrenze an Leerkilometern aufgrund der vom Land Südtirol vorgeschlagenen Linienfahrpläne nicht eingehalten werden konnten, und haben auch nie konkret begründete Vorschläge zur Verbesserung dieser vorgeschlagenen Fahrpläne vorgebracht oder aufgrund dessen um spezielle Ausnahmeregelungen angesucht.

Mit Schreiben vom 02.05.2016 hat die Abteilung Mobilität die Konzessionäre, die an eventuellen Ausnahmeregelungen abweichend vom Limit der auszahlenden Leerkilometer interessiert sind, ersucht, eine Auflistung jener Kursfahrten zu übermitteln, bei denen aufgrund effektiv objektiver Ursachen und Beweggründe, die ausführlich und nachvollziehbar zu dokumentieren sind, keine effiziente Umlaufintegration möglich war und deshalb überproportional hohe Überstellfahrten zur Folge hatten. In dieser Auflistung mussten neben den effektiv zurückgelegten Dienstkilometern der betroffenen Fahrten auch die in diesem Zusammenhang gefahrenen Kilometer der Überstellfahrten genau aufgelistet werden.

Weiters wurde vom Amt für Personenverkehr am 18.08.2016 um eine Aufstellung der durchgeführten Kilometer nach Fahrplantafern,

unterteilt in Linienkilometer und Leerkilometer, nach Fahrplanperioden (Schuljahr, Sommersaison, usw.) und nach selbsterbrachte Kilometer, Kilometer auf Linien anderer Konzessionäre, Kilometer, welche an Mietbusunternehmen vergeben worden sind, angefragt.

Die Begründungen und Rechtfertigungen der von den Konzessionären an die Abteilung Mobilität und das Amt für Personenverkehr übermittelten Antworten, dass die Gründe der hohen Anzahl an Leerkilometer auf die Planung der Fahrpläne durch die Provinz mit den Kursfahrten die überproportional viele Überstellfahrten produzieren, zurückzuführen sind, kann als nicht ausreichend angesehen werden.

Die Fahrpläne werden nämlich generell in vielen Sitzungen und Gesprächen oder mittels diesbezüglichen Schriftverkehr gemeinsam besprochen und geplant und die Entscheidungen werden in den Sitzungsprotokollen festgehalten.

Die Analyse der von den Konzessionären übermittelten Daten hat ergeben, dass die Anzahl der Leerkilometeranteil bei den Kursfahrten, die von den Konzessionäre des LiBUS in Subkonzession für die SAD durchgeführten wurden, weit über jenen der Linien in Kompetenz von LiBUS lagen.

Die von den Mitgliedern des LiBUS angegebenen Leerkilometer des Jahres 2013, einige mit unter 9% und andere mit über 30% (im Jahr 2014 sogar über 35%) variieren stark voneinander.

Bei LiBUS wird die Obergrenze an Leerkilometern nicht für die einzelnen Konzessionäre berechnet, sondern auf die Kilometer aller Konzessionäre zusammen, da die Mitglieder von Verbänden von Verkehrsunternehmen laut Art. 11 Absatz 1 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 – LiBUS ist als solcher anerkannt - zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslinien, sich verpflichten, innerhalb des Verbandes Fahrzeuge und Personal auszutauschen, um die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) des genannten Landesgesetzes erwähnten Voraussetzungen zu erfüllen. Aufgabe des LiBUS ist es deshalb die Linien der einzelnen Konzessionäre bestmöglich zu koordinieren um die Leerkilometer einzuschränken.

validità dell'orario (anno scolastico, stagione estiva, etc.), suddiviso fra i chilometri effettuati a vuoto e in servizio, i chilometri effettuati in proprio, i chilometri eseguiti sulle linee di altri concessionari, i chilometri affidati a imprese di noleggio autobus.

Le motivazioni e le giustificazioni addotte dai Concessionari nelle note inviate in risposta alla Ripartizione mobilità e all'Ufficio trasporto persone, per le quali la causa dell'elevato numero di chilometri a vuoto era da imputare alla pianificazione oraria della Provincia con corse che producevano in maniera sproporzionata percorsi di trasferimento, non si possono considerare sufficienti.

La pianificazione dell'orario provinciale viene infatti generalmente discussa e pianificata assieme ai concessionari in numerose riunioni, oppure tramite relativa corrispondenza e le decisioni vengono annotate nei relativi verbali.

L'analisi dei dati forniti dai Concessionari ha evidenziato che l'ammontare dei chilometri a vuoto delle corse effettuate in subconcessione dai concessionari del LiBUS per conto della SAD era di gran lunga superiore a quello delle linee di competenza di LiBUS.

I dati sui chilometri a vuoto indicati dai membri di LiBUS per l'anno 2013, alcuni con meno del 9% e altri anche con il 30% (nell'anno 2014 persino oltre 35%) differiscono notevolmente.

Per il LiBUS il limite massimo dei chilometri a vuoto non viene calcolato per i singoli concessionari, ma sui chilometri complessivi di tutti i concessionari, in quanto i membri di consorzi tra imprese di trasporto ai sensi dell'art. 11 comma 1 della legge provinciale n. 16/1985 – LiBUS è riconosciuto come tale – al fine di promuovere le condizioni per una più efficiente gestione dei servizi di linea, si impegnano ad assicurare una mobilità interna al consorzio di mezzi e persone, sufficiente a garantire le condizioni previste alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 6. Pertanto è compito di LiBUS coordinare al meglio le linee dei singoli concessionari, al fine di limitare i chilometri a vuoto.

Die Konzessionäre der öffentliche Liniendienste in Südtirol machten in den Jahren 2013, 2014, 2015 und 2016 folgende Leerkilometer:

I concessionari dei servizi pubblici di linea in Alto Adige negli anni 2013, 2014, 2015 e 2016 hanno effettuato i seguenti chilometri a vuoto:

SAD

Jahr	Effektiv durchgeführte Fahrplankilometer	Leerkilometer	Prozentsatz Leerkilometer
anno	Chilometri di servizio effettivamente percorsi	Chilometri a vuoto	Percentuale chilometri a vuoto
2013	12.272.330	2.216.297	18,06 %
2014	12.825.963	2.332.258	18,18 %
2015	13.242.221	2.068.489	15,62 %
2016	13.661.568	1.985.078	14,53 %

SASA

Jahr	Effektiv durchgeführte Fahrplankilometer	Leerkilometer	Prozentsatz Leerkilometer
anno	Chilometri di servizio effettivamente percorsi	Chilometri a vuoto	Percentuale chilometri a vuoto
2013	7.222.874	426.389	5,90 %
2014	7.251.674	395.296	5,45 %
2015	7.434.077	411.132	5,53 %
2016	7.503.799	387.176	5,16 %

LIBUS

Jahr	Effektiv durchgeführte Fahrplankilometer	Leerkilometer	Prozentsatz Leerkilometer
anno	Chilometri di servizio effettivamente percorsi	Chilometri a vuoto	Percentuale chilometri a vuoto
2013	8.422.543	1.609.615	19,11 %
2014	8.553.817	1.614.453	18,87 %
2015	8.733.320	1.519.871	17,40 %
2016	8.697.170	1.407.237	16,18 %

In Anbetracht der hier angegebenen Kilometerdaten (zurzeit vom Land verfügbare Daten) ist eine Reduzierung der Leerkilometer seit Einführung der Obergrenze ersichtlich. Dabei ist festzuhalten, dass sich die Fahrpläne in den letzten Jahren nur unwesentlich geändert haben, und trotzdem ist ein Rückgang des Leerkilometeranteils zu verzeichnen, was man auf eine effizientere Einteilung der Turnusse zurückführen kann.

Considerando l'ammontare dei chilometri qui indicati (dati attualmente a disposizione della Provincia) appare evidente una riduzione dei chilometri a vuoto a partire dall'introduzione del limite massimo. Nonostante il fatto che gli orari hanno subito soltanto dei minimi cambiamenti negli ultimi anni si rileva che è stato possibile registrare una diminuzione dell'ammontare dei chilometri a vuoto, il che può essere ricondotto a una più efficace distribuzione dei turni.

Die fahrplanbedingten Leerkilometer werden fast ausschließlich von Schülerfahrten verursacht. Betrachtet man die fahrplanmäßigen Leerkilometer ohne die Schülerfahrten liegen sie weit unter 12%.

I chilometri a vuoto effettuati secondo gli orari vengono causati quasi esclusivamente dal trasporto scolastico. Considerando i chilometri a vuoto da orario escludendo i servizi scolastici rimane molto sotto la quota del 12%.

Die Konzessionäre sollten deshalb in der Lage sein, die Leerkilometeranteile zu reduzieren,

Per questo motivo i concessionari dovrebbero quindi essere in grado di ridurre le quote dei

indem sie die Leerkilometeranteile weniger effizienter Linien und Streckenabschnitte mit effizienteren Linien und Streckenabschnitten kompensieren.

Am 20.12.2012, dem Zeitpunkt der Verabschiedung des Landesgesetzes Nr. 22 waren die Fahrpläne bereits bis zum 15.06.2013 genehmigt. Während der Planung der Fahrpläne (Wintersaison 2012/2013) war daher die Obergrenze der anzuerkennenden Leerkilometer noch nicht festgelegt.

Demnach ist es gerechtfertigt, den Konzessionären bis zum 15.06.2013 die gesamten durchgeführten Leerkilometer anzuerkennen in Abweichung des gesetzlich vorgesehenen Prozentsatzes.

Im Gegenzug, liegen für die nach dem 15.06.2013 durchgeführten Leerkilometerfahrten keine Gründe für eine Abweichung von den gesetzlich festgelegten Prozentsätzen vor. Dies auch in Anbetracht der Bestimmungen laut Artikel 81 der Verfassung und der Tatsache, dass die europäischen Bestimmungen eine Überkompensierung strikt untersagen. In diesem Sinne wird auch auf das Altmark Trans Urteil des EuGH vom 24. Juli 2013 in der Rechtssache C-28/00 verwiesen.

Dies alles vorausgeschickt

***b e s c h l i e ß t***

die Landesregierung einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. den Verkehrsunternehmen bis zum 15.06.2013, dem letzten Tag des genehmigten Fahrplanes für die Wintersaison 2012/2013, der vor der eingeführten gesetzlichen Leerkilometerobergrenze erstellt und genehmigt worden ist, die gesamten von den Konzessionären durchgeführten Leerkilometer für die Berechnung des ordentlichen Zusatzbeitrages zu den Betriebsbeiträgen

kilometri effettuati a vuoto compensando l'ammontare dei chilometri a vuoto di tratte e linee più efficienti con quello di linee e tratte meno efficienti.

In data 20.12.2012, al momento in cui la legge provinciale n. 22 è entrata in vigore, gli orari erano già stati approvati fino al 15.06.2013. Nel corso della pianificazione degli orari (stagione invernale 2012/2013) non era quindi ancora stato stabilito il limite massimo dei chilometri a vuoto da riconoscere.

Pertanto è giustificato riconoscere ai concessionari fino al 15.06.2013 l'intero ammontare dei chilometri a vuoto effettuati in deroga alla percentuale attualmente prevista per legge.

Di contro, per quanto riguarda i chilometri a vuoto effettuati dopo il 15.06.2013, non sussistono ragioni che possano motivare un discostamento dalle percentuali stabilite per legge. A questo proposito, si considerino anche le disposizioni secondo l'articolo 81 della costituzione e le disposizioni europee le quali vietano severamente una sovracompensazione. In merito si fa riferimento anche alla sentenza della CGUE del 24 Luglio 2013, causa C-28/00.

Tutto ciò premesso

la Giunta Provinciale, a voti unanimi legalmente espressi,

***d e l i b e r a***

1. di riconoscere alle imprese di trasporto fino al 15.06.2013, ovvero l'ultimo giorno dell'orario approvato per la stagione invernale 2012/2013, elaborato e approvato prima dell'introduzione per legge del limite massimo dei chilometri a vuoto, l'intero ammontare dei chilometri a vuoto effettuati al fine del calcolo del contributo ordinario di esercizio integrativo;

anzuerkennen.

2. ab dem 16.06.2013 für die Berechnung des ordentlichen Zusatzbeitrages zu den Betriebsbeiträgen gemäß Artikel 17 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 den Verkehrsunternehmen, die vorwiegend außerstädtische Dienste durchführen, maximal 12 Prozent Leerkilometer der effektiv zurückgelegten Fahrplankilometer gemäß Landesfahrplan sowie den Verkehrsunternehmen, die vorwiegend städtische Dienste durchführen, maximal 6 Prozent Leerkilometer der effektiv zurückgelegten Fahrplankilometer gemäß Landesfahrplan anzuerkennen, wie von Artikel 16 Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 16/1985 vorgesehen;

3. bei der Berechnung des ordentlichen Zusatzbeitrages zu den Betriebsbeiträgen nach dem Standardkostenprinzip die effektiven Gesamtkosten mit den gesamten anerkannten Standardkosten (Standardkosten pro Wagenkilometer multipliziert mit den anerkannten Kilometern) zu vergleichen.

2. di riconoscere a decorrere dal 16.06.2013 alle imprese di trasporto che eseguono prevalentemente servizi extraurbani per il calcolo del contributo ordinario di esercizio integrativo ai sensi dell'articolo 17 della legge provinciale n. 16/1985, un massimo pari al 12 per cento dei chilometri a vuoto rispetto ai chilometri effettivamente percorsi secondo l'orario provinciale, e alle imprese di trasporto che eseguono prevalentemente servizi urbani un massimo pari al 6 per cento dei chilometri a vuoto rispetto ai chilometri effettivamente percorsi secondo l'orario provinciale, come previsto dell'articolo 16 comma 2 della legge provinciale 16/1985;

3. di confrontare, nel calcolo del contributo ordinario di esercizio integrativo, secondo il principio dei costi standard, gli effettivi costi totali con gli interi costi standard riconosciuti (costi standard per vettura chilometro moltiplicati per i chilometri riconosciuti).

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

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 17/08/2017 09:13:53 Il Direttore d'ufficio  
BONINI PETRA

Der Abteilungsdirektor 17/08/2017 09:53:09 Il Direttore di ripartizione  
BURGER GUENTHER

Laufendes Haushaltsjahr

Esercizio corrente

La presente delibera non dà luogo a  
impegno di spesa.  
Dieser Beschluss beinhaltet keine  
Zweckbindung

zweckgebunden

impegnato

als Einnahmen  
ermittelt

accertato  
in entrata

auf Kapitel

sul capitolo

Vorgang

operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 17/08/2017 12:21:08 Il direttore dell'Ufficio spese  
NATALE STEFANO

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

22/08/2017

Der Generalsekretär  
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

22/08/2017

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 8 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 8 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

22/08/2017

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