


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

Sitzung vom Nr. 828
 Seduta del
 27/10/2020

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
 Landeshauptmannstellvertr.
 Landeshauptmannstellvertr.
 Landeshauptmannstellvertr.
 Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher
 Waltraud Deeg
 Giuliano Vettorato
 Daniel Alfreider
 Philipp Achammer
 Massimo Bessone
 Maria Hochgruber Kuenzer
 Arnold Schuler
 Thomas Widmann

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
 Vicepresidente
 Vicepresidente
 Vicepresidente
 Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Beschluss zur Einleitung des Verfahrens für
 die Konzessionsvergabe der
 außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit
 Autobussen im Zeitraum 12.12.2021 –
 13.12.2031 mit Vormerkung der Ausgabe

Oggetto:

Delibera a contrarre per l'affidamento in
 concessione dei servizi di trasporto
 pubblico extraurbano con autobus per il
 periodo 12.12.2021 – 13.12.2031 con
 prenotazione della spesa

Vorschlag vorbereitet von
 Abteilung / Amt Nr.

38.2

Proposta elaborata dalla
 Ripartizione / Ufficio n.

Das Landesgesetz vom 23.11.2015, Nr. 15, regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse und sieht vor, dass das Land Südtirol für die Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der öffentlichen Verkehrsdienste zuständig ist und die Verfahren für die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste in Angleichung an jene der Europäischen Union festlegt.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die Referenznorm des Sektors, die unter anderem die Zuweisung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Straße regelt. Nach Ausrichtung der Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) handelt es sich bei der Vergabe der Dienste, auch im Falle der Vergabe nach dem gross cost Modell, um Konzessionen, weshalb die Bestimmungen des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Anwendung finden.

Die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol wurden mit den entsprechenden Konzessionsdekreten des Landesrates für Mobilität vom 19.11.2009, in Erneuerung der seit den 60iger und 70iger Jahren bestehenden Konzessionen, für neun Jahre bis zum 18.11.2018 vergeben. Ab diesem Datum hätten die Dienste mit Dienstvertrag vergeben werden sollen.

Am 20.01.2017 wurde, im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, im Amtsblatt der Europäischen Union die Vorinformation über die Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol veröffentlicht.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 358 vom 17.04.2018 ist die öffentliche Ausschreibung über EU Schwellenwert zur Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol für den Zeitraum von 09.12.2018 bis 09.12.2028 anberaumt worden.

Am 06.06.2018 wurde die Bekanntmachung für die Konzessionsvergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes

La legge provinciale del 23.11.2015 n. 15 disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale stabilendo che la Provincia di Bolzano svolge le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico e fissa le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione Europea.

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 è la norma di settore che regola tra l'altro l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada. Secondo l'orientamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), l'affidamento dei servizi, anche nel caso di affidamento gross cost, si configura come concessione e quindi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

I servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano sono stati affidati con i relativi decreti di concessione dell'Assessore alla Mobilità del 19.11.2009 per nove anni con scadenza il 18.11.2018, rinnovando le concessioni in essere degli anni '60 e '70. A partire da tale data i servizi avrebbero dovuto essere affidati tramite contratto di servizio.

In data 20.01.2017 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'avviso di preinformazione ai sensi dell'articolo 7, comma 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, relativo all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano.

La Giunta provinciale con deliberazione n. 358 del 17.04.2018 ha approvato l'indizione della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano per il periodo dal 09.12.2018 al 09.12.2028.

In data 06.06.2018 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus di competenza della Provincia Autonoma di

Südtirol veröffentlicht.

Der Landesregierung erschien es angemessen, mit Beschluss Nr. 660 vom 06.07.2018 die Ausschreibung (Nr. AOV/SUA SF 25/2018) im Selbstschutzwege zu widerrufen.

Aufgrund verschiedener Umstände (mehrerer Widerstände, Behinderungen, Rekurse, Rechtsdrohungen und Maßnahmen jeglicher Art) war es materiell nicht möglich, das Ausschreibungsverfahren zur Konzessionsvergabe der Dienste innerhalb der Frist vom 18. November 2018, dem Ablaufdatum der bestehenden Konzessionen, abzuschließen, obwohl die Vergabestelle rechtzeitig tätig geworden war, um einen neuen Konzessionär zu ermitteln.

Nachdem in diesem Kontext die Fortsetzung der öffentlichen Linienverkehrsdienste für die bis zum Abschluss des Ausschreibungsverfahrens und zur Unterzeichnung der neuen Dienstleistungsverträge notwendige Zeit unbedingt gewährleistet werden musste, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1097 vom 23.10.2018, angepasst mit den Beschlüssen Nr. 1153 vom 13.11.2018 und Nr. 93 vom 19.02.2019, die Verlängerung der bestehenden Konzessionen der außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019 genehmigt.

Mit dem Beschluss Nr. 1097/2018 hat die Landesregierung die Abteilung Mobilität gleichzeitig beauftragt, die Arbeiten zur Vorbereitung der für die Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung erforderlichen Unterlagen fortzusetzen und gegebenenfalls weitere, sich als notwendig erweisende, Maßnahmen zu ergreifen.

Die im Beschluss der Landesregierung Nr. 1097/2018 vorgesehenen Marktkonsultationen haben am 10.01.2019 stattgefunden und die im Wesentlichen vorbereiteten Unterlagen zur Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung wurden mit Schreiben vom 06.03.2019 der Agentur für öffentliche Verträge übermittelt.

Am 06.06.2019 hat der Südtiroler Landtag nach einer ausführlichen öffentlichen Debatte beinahe einhellig den Beschlussantrag Nr. 103/19 genehmigt, welcher besagt: *“Die Südtiroler Landesregierung legt umgehend*

Bolzano.

La Giunta provinciale con delibera n. 660 del 06.07.2018 ha ritenuto opportuno revocare in regime di autotutela il bando di gara (n. AOV/SUA SF 25/2018).

Molteplici circostanze (resistenze, ostruzionismi, ricorsi, minacce legali e azioni di ogni tipo) avevano reso materialmente impossibile la conclusione della procedura di affidamento dei servizi tramite gara entro il termine del 18 novembre 2018, data di scadenza delle attuali concessioni, nonostante la stazione appaltante si fosse attivata tempestivamente per l'individuazione di un nuovo concessionario.

Considerata l'assoluta necessità di garantire la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico di linea per il tempo utile al completamento della procedura di gara e alla stipula dei nuovi contratti di servizio, la Giunta provinciale, con delibera n. 1097 del 23.10.2018, di seguito adeguata con le delibere n.1153 del 13.11.2018 e n. 93 del 19.02.2019, ha approvato la proroga delle concessioni in essere dei servizi di trasporto di linea extraurbani con autobus per il periodo dal 19.11.2018 al 31.12.2019.

La delibera della G.P. n. 1097/2018 ha contestualmente incaricato la Ripartizione Mobilità a proseguire l'attività relativa alla predisposizione della documentazione necessaria alla ripubblicazione del nuovo bando di gara, anche attraverso l'adozione di ulteriori provvedimenti ritenuti necessari.

Le consultazioni previste dalla delibera della Giunta provinciale n. 1097/2018 si sono svolte in data 10.01.2019 e la documentazione relativa alla ripubblicazione del nuovo bando di gara predisposta nella sostanza è stata trasmessa in data 06.03.2019 all'Agenzia per i Contratti pubblici.

In data 06.06.2019, a seguito di un ampio dibattito pubblico, il Consiglio provinciale ha approvato, con votazione pressoché unanime, la mozione n. 103/19 che così recita: *“la Giunta provinciale presenta*

einen Gesetzesvorschlag vor, welcher ein auf die Südtiroler Realität zugeschnittenes Inhouse-Modell oder einen Sonderbetrieb für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen in Südtirol vorsieht“.

In Übereinstimmung mit dem oben genannten Beschlussantrag hat der Landtag mit dem Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, den Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) abgeändert und folgenden Absatz 9 hinzugefügt: „Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union. Bis zur Ermittlung der Gesellschaft oder des Sonderbetriebes gewährleistet das Land mit eigenen Maßnahmen die Fortsetzung des Dienstes. Die mittels Ausschreibung zu erfolgenden Beauftragungen für kleinere und ergänzende Linien im Rahmen der integrierten Mobilität sowie die Maßnahmen zur Unterstützung der kleinen und mittleren Unternehmen des lokalen Transports bleiben davon unberührt“.

Dieser Akt des politisch-legislativen Organs verpflichtet die Verwaltung der geänderten Ausrichtung Rechnung zu tragen, welche auch die Verwaltung der öffentlichen außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes durch einen In House- oder Sonderbetrieb befürwortet.

Mit Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 hat die Landesregierung die Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung des In House Betriebes des öffentlichen außerstädtischen Nahverkehrs mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, sowohl was das Betriebs-, Wirtschafts- und Organisationsmodell betrifft, als auch in Bezug auf die administrativen Aspekte, genehmigt. Diese Ermittlungstätigkeit sah auch die Expertenanhörung und die Veranstaltung eines Kongresses über die öffentliche Mobilität vor.

Die Anhörungen fanden am 20., 25. und 26. September 2019 statt.

Auf Grund des COVID-19 Notstandes hat

quanto prima una proposta legislativa che preveda per il trasporto pubblico locale con autobus in Alto Adige un modello in house o un'azienda speciale pensati appositamente per la realtà della nostra provincia“.

In coerenza con la sopra citata mozione il Consiglio Provinciale con l'articolo 4, comma 2 della legge provinciale 09.07.2019, n. 3 ha modificato l'articolo 7 della legge provinciale n. 16/2015 (Disposizioni sugli appalti pubblici) introducendo il comma 9 che recita “Il servizio di trasporto pubblico locale è principalmente garantito dalla Provincia autonoma di Bolzano, anche attraverso un modello di gestione pubblica in house o azienda speciale, secondo i principi della mobilità sostenibile, nel rispetto della normativa unionale. Nelle more dell'individuazione della società o dell'azienda speciale la Provincia assicura con propri provvedimenti la prosecuzione del servizio all'utenza. Sono fatti salvi gli affidamenti con gara delle linee di trasporto minori e complementari nell'ambito di un sistema integrato della mobilità nonché gli interventi di promozione delle piccole e medie imprese nel trasporto locale.”

Tale atto dell'organo politico-legislativo impone all'amministrazione provinciale di tener conto del mutato indirizzo, favorevole anche alla gestione del servizio di trasporto pubblico extraurbano con autobus di competenza provinciale attraverso una gestione in house o attraverso un'azienda speciale.

Con delibera n. 657 del 30.07.2019 la Giunta provinciale ha autorizzato l'avvio di un procedimento istruttorio di valutazione per la gestione pubblica in house del trasporto pubblico extraurbano con autobus di competenza provinciale sia sotto il profilo del modello gestionale, economico e organizzativo che per gli aspetti amministrativi. Tale attività istruttoria prevedeva anche l'audizione di esperti e l'organizzazione di un convegno sulla mobilità pubblica.

Le audizioni si sono tenute nei giorni 20, 25 e 26 del mese di settembre 2019.

A causa dello stato di emergenza COVID-

das Ressort für Mobilität am 05.06.2020 an Stelle des im Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 vorgesehenen Kongresses, ein online durchgeführtes Webinar zum Thema "Die Governance der nachhaltigen Mobilität" organisiert, um sich mit sämtlichen Stakeholder des Sektors die Reorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs mit Autobussen auch im Hinblick auf den neueren Beschluss Nr. 154/2019 der Regulierungsbehörde für den Transport (ART) auseinanderzusetzen.

Dennoch, in Anbetracht der vorstehenden Ausführungen war es berechtigt anzunehmen, dass das genannte Prüfverfahren und die entsprechenden notwendigen Tätigkeiten für die Erstellung eines eventuellen In House Modells und die damit verbundenen Aktivierungsverfahren, bis zum 31. Dezember 2019, der Frist für den Ablauf der Verlängerung der geltenden Konzessionen, nicht abgeschlossen werden konnte.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 928 vom 12.11.2019 wurden deshalb die Konzessionen für die Durchführung der außerstädtischen öffentlichen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol für den Zeitraum vom 01.01.2020 bis 18.11.2020 verlängert.

Die mit Beschluss der Landesregierung Nr. 768 vom 10.09.2019 eingesetzte Kommission hat Absatz 9 des Artikels 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 zur Kenntnis genommen, welcher die Notwendigkeit anerkennt, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehrsdienst in erster Linie Gegenstand der öffentlichen Verwaltung ist, sowie die neuen politischen Leitlinien und Handlungslinien, die im Beschluss der Landesregierung vom 31.07.2018, Nr. 749 enthalten sind. Mit diesem Beschluss hat die Landesregierung das "Programm zur Reduzierung der NO₂ – Belastung 2018 – 2023" genehmigt, mit dem sich das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichten Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Emissionen zu ergreifen, einschließlich der Dekarbonisierung des Fuhrparks der städtischen und außerstädtischen Linienverkehrsdienste.

In der Sitzung vom 21.01.2020 hat die Landesregierung den Vorschlag der Abteilung Mobilität zur Kenntnis genommen, ein umweltverträgliches Hauptnetz von

19, in sostituzione del convegno sulla Mobilità pubblica, il Dipartimento Mobilità ha organizzato in data 05.06.2020 un Webinar dal titolo "La governance della mobilità sostenibile in Alto Adige nel contesto europeo" al fine di condividere con i partner di settore della riorganizzazione del trasporto pubblico locale con autobus anche in relazione alla recente delibera n.154/19 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Tuttavia, anche qualora il procedimento istruttorio avesse dato esito favorevole per la gestione inhouse di parte del servizio di trasporto pubblico extraurbano con autobus, le attività necessarie connesse alle procedure di attivazione dei servizi secondo tale modello non si sarebbero mai potute concludere entro la data del 31.12.2019, termine di scadenza della proroga delle concessioni in essere.

La delibera della Giunta provinciale n. 928 del 12.11.2019 ha quindi autorizzato la proroga delle concessioni per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus di competenza della Provincia di Bolzano per il periodo dal 01.01.2020 al 18.11.2020.

La commissione istruttoria istituita con delibera n. 768 del 10.09.2020 ha preso atto del comma 9 dell'articolo 7 della L.P. 16/2015 che riconosce l'esigenza di prevedere che il servizio di trasporto pubblico sia principalmente oggetto di gestione pubblica, sia delle nuove indicazioni programmatiche e delle linee di azione contenute nella delibera del 31.07.2018 n. 749 con la quale la Giunta Provinciale ha approvato il Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ 2018 – 2023, che impegna la Provincia e le principali città dell'Alto Adige ad intraprendere azioni per la riduzione delle emissioni di NO₂, tra cui la decarbonizzazione del parco autobus dei servizi di linea urbani ed extraurbani.

Nella seduta del 21.01.2020 la Giunta Provinciale ha preso atto della proposta della Ripartizione Mobilità di riconoscere una rete principale ecosostenibile di servizi

Fahrzeugdienstleistungen anzuerkennen, definiert durch die Haupt-, Basis- und Ortslinien, die im Mobilitätsplan der Provinz festgelegt sind, unter besonderer Bezugnahme auf diejenigen, die in den wichtigsten Städten Südtirols zusammenlaufen und/oder zirkulieren, in denen kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden, mit dem Ziel, dass dieses Netz, wenn es vollständig in Betrieb ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben wird.

Außerdem hat der Art. 38 Absatz 1 Buchstabe c) des Landesgesetzes Nr. 3 vom 16.04.2020 den Absatz 1 des Art. 8 des Landesgesetzes 15/2015 aufgehoben, der vorsah: *"Einzugsgebiete sind homogene Gebiete, die einheitliche Lose für die Vergabe der Linienverkehrsdienste – ausgenommen Eisenbahnverkehrsdienste – darstellen. Jedem Einzugsgebiet entsprechen ein Betriebsnetz und -programm der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs".*

Diese Änderung steht in völliger Kontinuität zu den vorgenannten Bestimmungen des Artikels 4, Absatz 2 des LG Nr. 3/2020 und beseitigt die Verpflichtung zur Übereinstimmung zwischen dem Mobilitätseinzugsgebiet und dem Ausschreibungslos (was übrigens bereits im Gegensatz zu Artikel 48 Absatz 4 des G.D. Nr. 50 vom 24. April 2017, umgewandelt mit Änderungen durch das Gesetz Nr. 96 vom 21. Juni 2017, steht, welcher vorsieht, dass jedes Mobilitätseinzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird). So können die Lose auf der Grundlage von Kriterien anerkannt werden, die nicht mehr die Struktur der Nachfrage betreffen (diese wurden durch die vorher vereinbarte Anerkennung der Identifikation der Einzugsgebiete, was in diesem speziellen Fall durch den LMP geschah, erfüllt und vollständig bestätigt) sondern übergeordneten Zielen entsprechen, unter anderem das der ökologischen Nachhaltigkeit, unter Berücksichtigung der Möglichkeit, das Angebot der KMU, die eine spezifische Organisationsstruktur zur Optimierung der Investitionen und zum Betrieb des öffentlichen Linienverkehrsdienstes aufgebaut haben,

automobilistischen, definiert durch die Haupt-, Basis- und Ortslinien, die im Mobilitätsplan der Provinz festgelegt sind, unter besonderer Bezugnahme auf diejenigen, die in den wichtigsten Städten Südtirols zusammenlaufen und/oder zirkulieren, in denen kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden, mit dem Ziel, dass dieses Netz, wenn es vollständig in Betrieb ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben wird.

Inoltre, l'articolo 38, comma 1, lettera c) della legge provinciale del 16.04.2020, n. 3 ha abrogato il comma 1 dell'art. 8 della legge provinciale 15/2015 il quale prevedeva che *"I bacini sono aree territoriali omogenee che costituiscono i lotti unitari per l'affidamento dei servizi di linea, eccetto i servizi ferroviari. A ogni bacino corrispondono una rete e un programma di esercizio dei servizi del trasporto pubblico di persone."*

Tale modifica ponendosi in piena continuità con le già citate disposizioni dell'articolo 4, comma 2 della legge provinciale n. 3/2020 ed eliminando l'obbligo di coincidenza tra bacino di mobilità e lotto di gara, peraltro già in contrasto con l'art. 48, comma 4, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 il quale dispone che ogni Bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, consente di riconoscere i lotti sulla base di criteri non più attinenti alla struttura della domanda (i quali sono stati assolti dal preordinato riconoscimento della individuazione dei Bacini, nel caso specifico operata dal PPM e in tutto e per tutto confermata) ma rispondenti ad obiettivi sovraordinati, di coerenza funzionale e organizzativa del servizio sul territorio, tra cui quello di sostenibilità ambientale, tenendo conto dell'opportunità di non svantaggiare l'offerta delle P.M.I., che hanno disposto una peculiare struttura organizzativa per l'ottimizzazione degli investimenti e la gestione del servizio di trasporto pubblico.

nicht zu benachteiligen.

All dies vorausgeschickt, stellt die angenommene Konfiguration der Ausschreibungslose eine direkte Folge der Abänderung des oben erwähnten übergeordneten Rechtsrahmens dar und seiner vollständigen Konjugation mit den Prognosen des LMP zur Struktur und Betriebslogik des Netzes, wie unten kurz dargestellt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die neue Konfiguration in keiner Weise die Struktur des Netzes und seine Betriebslogik betroffen und also die Grundsätze und die Zielsetzungen des LMP in Bezug auf die qualitativen und quantitativen Merkmale der für die Bürger erbrachten Dienstleistungen nicht abgeändert hat.

Andererseits haben die beschlossenen Maßnahmen die Voraussetzungen geschaffen, um einige technologische Entwicklungsprozesse zu beschleunigen bezüglich der Erneuerung des rollenden Materials in ökologisch nachhaltiger Weise, im Einklang mit den Zielen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die Verringerung der Schadstoffemissionen und den Prognosen des Nationalen Strategischen Plans für nachhaltige Mobilität, auch in Bezug auf den auf europäischer Ebene verabschiedeten Grünen New Deal.

Zu diesem Zweck ist es angemessen, aus der Sicht der Verwaltung der öffentlichen Verkehrsdienste, das ursprünglich geplante Kilometervolumen auszubauen und das Angebot auf 37,5 Millionen Km zu erweitern.

Die Landesregierung hat bei der Sitzung vom 13.10.2020 die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis genommen und, ist, im Hinblick auf die vom Landesgesetzgeber umrissenen strategischen Ziele, der Ansicht, dass ein öffentlich-privates Verkehrsmodell, das die direkte Beauftragung eines von der Provinz kontrollierten Unternehmens mit dem Hauptverkehrsnetz für umweltverträglichen Verkehr und die Beauftragung der übrigen territorialen Gebiete im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens vorsieht, ein Modell ist, das einerseits die Erbringung der Dienstleistung seitens einer inhouse Gesellschaft in Betracht zieht, und andererseits die Öffnung für den Markt unter Berücksichtigung der Interessen der lokalen

Tutto ciò premesso e considerato, la configurazione dei lotti di gara adottata costituisce la diretta conseguenza del mutato quadro di riferimento normativo sovraordinato sopra richiamato e la sua piena coniugazione con le previsioni del PPM in tema di struttura e logiche di funzionamento della rete come di seguito brevemente rappresentato.

Si evidenzia come la nuova configurazione non abbia in alcun modo riguardato la struttura della rete, le sue logiche di funzionamento e quindi modificato i principi e gli obiettivi del PPM sotto il profilo delle caratteristiche qualitative dei servizi resi ai cittadini.

Viceversa, i provvedimenti adottati hanno realizzato le condizioni per accelerare alcuni processi di evoluzione tecnologica riguardanti il rinnovo del materiale rotabile in chiave ecosostenibile in linea con gli obiettivi della Comunità europea in tema di riduzione delle emissioni inquinanti e le previsioni del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, anche con riferimento al Green New Deal approvato a livello europeo.

A tal fine è opportuno sotto il profilo gestionale dei servizi di trasporto pubblico un aumento del volume dei chilometri inizialmente previsti ampliando l'offerta a circa 37,5 milioni di chilometri.

La Giunta provinciale nella seduta del 13.10.2020 ha preso atto degli esiti del procedimento istruttorio e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale ritiene che un modello di trasporto misto che preveda l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali si configuri come modello che contemperi da una parte l'indirizzo di una gestione in house providing dei servizi e dall'altra parte preveda l'apertura al mercato tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese locali. Il modello proposto risponde pienamente alla realtà

kleinen und mittleren Unternehmen in Einklang bringt. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen der Provinz.

Grundlegendes Ziel dieser Reorganisation des Personennahverkehrsdienstes ist es, ein gut funktionierendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Busdiensten zu garantieren, auch für die am stärksten benachteiligten Berggebiete, was eine weitere Verbesserung eines bequemen und sicheren Mobilitätssystems in Südtirol mit sich bringen kann und welches offen ist für den Wettbewerb und für die KMU, unter Überwindung des offensichtlichen Monopolregimes, ohne Wettbewerb, das sich seit über 60 Jahren hinzieht.

Das Land Südtirol strebt ein öffentlich-privates Modell an, das in die Zukunft blickt und im Einklang mit der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung steht, sowie die Ressourcen des Green New Deals der Europäischen Union und die Mittel der italienischen Regierung für die Modernisierung des Nahverkehrs nutzen wird.

Die öffentlichen Nahverkehrslinien mit Autobussen, die nicht in das ökologisch nachhaltige Netz eingebunden sind, werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach dem Grundsatz der "freien Verwaltung", wie von der AGCM-ANAC-ART vom 25. Oktober 2017 gemeinsam berichtet, im Wege der öffentlichen Ausschreibung in homogenen Losen vergeben, um die Teilnahme an den Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers für öffentliche Nahverkehrsdienste unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen zu gewährleisten.

Das mittels Ausschreibung zu vergebende öffentliche außerstädtische Verkehrsnetz, wurde unter folgenden Gesichtspunkten in 10 Lose aufgeteilt:

- Jedes Los ist funktionell in sich geschlossen und von anderen Netzen unabhängig;
- Die Linien bilden verkehrliche Einheiten, die sich jeweils sinnvoll zentral von einer Remise oder Werkstatt aus bedienen lassen. Meist sind es Talschaften oder Teile eines Tales mit einer Hauptlinie und einigen Nebenästen;
- Die durchzuführenden Jahreskilometer der 10 Lose liegen jeweils ungefähr

locale e alle esigenze di mobilità della Provincia.

L'obiettivo fondamentale di questa riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale di persone è garantire un sistema integrato ed efficiente, di qualità elevata e ampio nell'offerta per i servizi autobus, anche per i luoghi di montagna più svantaggiati, che consenta di migliorare ulteriormente un sistema di mobilità comodo e sicuro in Alto Adige, aperto alla concorrenza e alle PMI, superando il sostanziale regime di monopolio, senza gara, che si trascina da oltre 60 anni.

La Provincia Autonoma di Bolzano puntando a un modello di trasporto misto guarda quindi al futuro, in coerenza con l'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile, che intende utilizzare le ingenti risorse del Green New Deal dell'Unione europea e i finanziamenti per l'ammodernamento del trasporto locale del Governo italiano.

Le linee del trasporto pubblico locale con autobus non comprese nella rete ecosostenibile saranno affidate con gara pubblica per lotti omogenei, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, secondo il principio di "libera amministrazione", come da segnalazione congiunta AGCM-ANAC-ART del 25 ottobre 2017 con l'obiettivo di garantire comunque una partecipazione alle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto pubblico extraurbani, tenendo conto in particolare degli interessi delle piccole e medie imprese locali.

La rete dei servizi di trasporto pubblico locale con autobus da affidare con procedura di gara è stata suddivisa in 10 lotti basati sulle seguenti caratteristiche:

- ogni lotto è funzionalmente autonomo ed è indipendente da altre reti;
- le linee formano unità di traffico, ognuna delle quali può essere gestita in maniera centralizzata da un unico deposito-officina. Si tratta per lo più di vallate o di tratti di una valle con una linea principale e alcuni rami secondari;
- le percorrenze annuali dei 10 lotti variano approssimativamente tra 1,45 e

zwischen 1,45 und 2,8 Millionen km. Der Fahrzeugbedarf zur Durchführung der Dienste innerhalb eines Loses liegt zwischen 20 und 45 Autobussen. Eine derartige Losgröße kann auch von den lokalen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU's) bedient werden.

Aus Gründen einer effizienten Organisation und der Optimierung im Einsatz der Ressourcen werden die Nightlinerdienste im Landesinteresse auf den Hauptstrecken mit den Linienverkehrsdiensten des jeweiligen funktionellen Loses ausgeschrieben.

In Anbetracht der Tatsache, dass das Land Südtirol ein einheitliches, effizientes, integriertes und ökologisch nachhaltiges Modell des öffentlichen Verkehrs auf der Grundlage von Qualitätskriterien fördert, die den Nutzern garantiert und für die aktive Mitwirkung repräsentativer Verbraucherverbände offen sind, wird es als angemessen erachtet, eine "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol" auszuarbeiten, um die vollständige Umsetzung der Grundsätze der "Qualitätscharta" in allen Dienstleistungsverträgen der öffentlichen Nahverkehrsdienste mit Autobussen mit öffentlichen und privaten Betreibern in Südtirol zu fördern. Alle öffentlichen und privaten Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs in Südtirol werden zur Einhaltung der in der Charta festgelegten Grundsätze verpflichtet.

Der Beschluss der Landesregierung Nr. 1407 vom 19.12.2017 "Richtlinien zur Abfassung der Charta der Dienstqualität der öffentlichen lokalen Dienstleistungen" sah eine Entschädigung für die in Artikel 9, Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1992 vorgesehenen Tätigkeiten für Dienstleistungsverträge über dem Schwellenwert in Höhe von 0,3% des für die vergebenen Dienstleistungen vorgesehenen Entgelts vor. Angesichts der hohen Beträge, die für Dienstleistungsverträge für den öffentlichen Personennahverkehr mit Autobussen (In House und privat) vorgesehen sind, und der effektiven Tätigkeiten, die von der Verbraucherzentrale Südtirol durchgeführt werden, wird es als angemessen erachtet, eine Entschädigung in Höhe von 0,03% der für die jeweiligen Dienstverträge vorgesehenen Entgelt vorzusehen. Laut Art. 2 Absatz 461 des Gesetzes 244/2007 ist für die Durchführung

2,8 milioni di km. Il fabbisogno di veicoli necessari per effettuare i servizi all'interno di un lotto è compreso tra 20 e 45 autobus. Una tale dimensione dei lotti può essere servita anche dalle piccole e medie imprese (PMI) locali.

Per ragioni di efficienza organizzativa e di ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, i servizi Nightliner sulle tratte principali, definiti di interesse provinciale, saranno compresi nei servizi di linea messi a gara per il lotto funzionale di pertinenza.

Considerato che la Provincia di Bolzano promuove un modello unitario di trasporto pubblico ecosostenibile, efficiente, integrato, basato su criteri di qualità garantiti ai cittadini utenti e aperto al contributo attivo delle associazioni rappresentative dei consumatori si ritiene opportuno predisporre una "Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico in Alto Adige" al fine di favorire la piena realizzazione dei principi della "Carta della qualità" in tutti i contratti di servizio di trasporto pubblico locale con autobus con gestori pubblici e privati del territorio dell'Alto Adige. Sarà obbligo per tutti i gestori pubblici e privati del trasporto pubblico locale su gomma nel territorio dell'Alto Adige di rispettare i principi enunciati da detta Carta.

La delibera della Giunta provinciale n. 1407 del 19.12.2017 "Linee guida per la redazione della carta della qualità dei servizi pubblici locali" prevedeva un compenso per le attività previste dall'art. 9, comma 2 della legge provinciale n. 15/1992 per i contratti di servizio sopra soglia pari al 0,3% del corrispettivo previsto per la gestione del servizio affidato. In considerazione degli elevati importi previsti per i contratti di servizio dei servizi di trasporto pubblico locale con autobus (in house e privati) e delle effettive attività che saranno prestate dal Centro Tutela Consumatori Utenti di Bolzano si ritiene opportuno prevedere un compenso pari allo 0,03% del corrispettivo previsto per i singoli contratti. Ai sensi dell'art. 2, comma 461 della Legge 244/2007 per lo svolgimento di dette attività è previsto che il compenso a favore del CTCU sia a carico dei soggetti affidatari dei servizi.

dieser Tätigkeiten vorgesehen, dass die Vergütung an die VZS zu Lasten der Dienstleistungsauftragnehmer ist.

Am 14.07.2020 wurde an ART der im Sinne des Artikels 34 Absatz 20 des GD 179/2012 und der Beschlüsse ART Nr. 154/2019, soweit kompatibel, und Nr. 48/2017 abgefasste Bericht, zum öffentlichen Verfahren der Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol übermittelt, welcher am 25.08.2020 ergänzt wurde und Bestandteil dieses Beschlusses ist.

Nach dem Verfall des Protokolls über die Zusammenarbeit mit der Autonomen Provinz Bozen vom 07.12.2018 wurde am 23.07.2020 ein neues "Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Überwachung, das auf die vorherige Überprüfung der Übereinstimmung von den Ausschreibungsunterlagen mit den bereichsspezifischen Vorschriften abzielt" unterschrieben.

Gemäß dem Protokoll über die Zusammenarbeit, das von der Provinz Bozen und ANAC unterschrieben wurde, wurden dieser am 04.09.2020 die Unterlagen bezüglich der Verfahren für die vorherige Überprüfung ihrer Übereinstimmung mit der Gesetzgebung im Transportwesen übermittelt.

Auch wenn laut Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a) des GvD vom 18.04.2016, Nr. 50 (Kodex der Verträge) die Bestimmungen des Kodex nicht auf die Konzession von öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf Straße im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Anwendung finden, stellt der Artikel 4 desselben GvD 50/2016 fest, dass die Vergabe der ausgenommenen öffentlichen Verträge in jedem Fall unter Einhaltung der allgemeinen Grundsätze "Wirtschaftlichkeit, Wirksamkeit, Unparteilichkeit, Gleichbehandlung, Transparenz, Verhältnismäßigkeit, Publizität, Umweltschutz und Energieeffizienz" erfolgen muss.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 927 vom 12.11.2019 wurde die mit Beschluss Nr. 1095/2018 vorgenommene Vormerkung der mehrjährigen Zweckbindung abgeändert.

In data 14.07.2020, integrata in data 25.08.2020, è stata inviata all'ART la relazione predisposta ai sensi dell'art. 34, comma 20 del DL 179/2012 e delle Delibere ART 49/2015, n. 48/2017 e n. 154/2019 per quanto compatibile, in riferimento alla procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus di competenza della Provincia di Bolzano, e che fa parte integrante della presente delibera.

A seguito della decadenza del Protocollo di Azione di Vigilanza Collaborativa con ANAC del 07.12.18 in data 23.07.2020 è stato sottoscritto un nuovo „Accordo di Azione di Vigilanza Collaborativa finalizzato alla verifica preventiva della conformità degli atti di gara alla normativa di settore“.

Coerentemente con quanto previsto dal "Protocollo di Azione di Vigilanza Collaborativa" sottoscritto tra la Provincia di Bolzano e l'ANAC a questa è stata trasmessa in data 04.09.2020 la documentazione relativa alle procedure di affidamento ai fini della verifica preventiva della conformità della stessa alla normativa di settore.

Pur considerato che ai sensi dell'articolo 18 comma 1 lettera a) del D.lgs. 18.04.2016, n. 50 (Codice degli appalti), alla concessione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007, non si applicano le disposizioni del codice degli appalti, tuttavia l'articolo 4 dello stesso D.lgs. 50/2016 dispone che l'affidamento dei contratti pubblici esclusi debba avvenire comunque nel rispetto dei principi generali di "economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica".

Con delibera della Giunta provinciale n. 927 del 12.11.2019 è stata disposta la rimodulazione della prenotazione pluriennale di cui alla delibera n. 1095/2018.

Aufgrund dieser Ausführungen ist es daher notwendig, die mit Beschluss Nr. 927/2019 vorgenommene Vormerkung der mehrjährigen Ausgabe abzuändern. Die Vormerkung für die Jahre von 2020 bis 2030 wird reduziert, um die neue Vormerkung nach der Neufestlegung der Ausgaben für die Jahre 2021 bis 2031 zu ermöglichen, gemäß der Aufstellung laut Anlage A.

Die geschätzte Ausschreibungssumme ist in der Anlage A angeführt, welche auch die Berechnung der mehrjährigen Zweckbindung enthält.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. die Ergebnisse der Ermittlungstätigkeit zur Bewertung verschiedener Verwaltungsmodelle des öffentlichen Personennahverkehrs mit Autobussen auf der Grundlage des Vermerks, den die Landesregierung bei der Sitzung vom 13.10.2020 zur Kenntnis genommen hat, zu genehmigen und ein öffentlich-privates Modell, teilweise In House und teilweise mittels eines öffentlichen Vergabeverfahren vorgesehen hat, anzuberaumen,

2. die Erhöhung des Angebots des außer städtischen öffentlichen Personennahverkehrs von Landesinteresse aus verwaltungstechnischen Gründen auf 37,5 Millionen Km zu ermächtigen,

3. den Bericht gemäß Art. 34, Absatz 20 des Gesetzesdekretes 179/2012, welcher wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen,

4. den Entwurf der "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol", welcher wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen und

In considerazione di quanto sopra esposto è pertanto necessario rimodulare la prenotazione pluriennale della spesa disposta con delibera della Giunta provinciale n. 927/2019. La prenotazione della spesa per le annualità dal 2020 al 2030 viene ridotta onde consentire la nuova prenotazione a seguito della rimodulazione della spesa per le annualità dal 2021 al 2031, in base ai dettagli di cui all'Allegato A.

La base di gara stimata sulla base dei PEF simulati predisposti dalla stazione committente è contenuta nell'allegato A, che riporta anche il conteggio dell'impegno pluriennale.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi legalmente espressi

1. di approvare gli esiti dell'attività istruttoria volta a valutare diversi modelli di gestione del trasporto pubblico locale con autobus sulla base del promemoria di cui la Giunta provinciale ha preso atto nella seduta del 13.10.2020 prevedendo un modello di trasporto misto in parte con affidamento in house e in parte tramite procedura ad evidenza pubblica;

2. di autorizzare ai fini gestionali dei servizi di trasporto pubblico locale di persone extraurbano di interesse provinciale l'aumento dell'offerta a circa 37,5 milioni di chilometri;

3. di approvare la relazione predisposta ai sensi dell'art. 34, comma 20, D.L. 179/2012, che fa parte integrante della presente delibera;

4. di approvare lo schema della "Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico in Alto Adige", che fa parte integrante della presente delibera, autorizzando il

den zuständigen Landesrat für Mobilität zur Unterzeichnung des entsprechenden Einvernehmensprotokolls mit der Verbraucherzentrale Südtirol zu ermächtigen,

5. eine Entschädigung in Abweichung des Beschlusses der Landesregierung Nr. 1407/2017 für die Verbraucherzentrale Südtirol für die in Art. 9, Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1992 vorgesehenen Tätigkeiten in Höhe von 0,03% für die Verwaltung der vergebenen Dienstleistungsverträge der öffentlichen Nahverkehrsdienste mit Autobussen (In House und privat) zu genehmigen. Die Vergütung an die VZS ist zu Lasten der Dienstleistungsauftragnehmer,

6. den Entwurf der Ausschreibungsvorschriften, der besonderen und der technischen Vergabebedingungen sowie deren Anhänge zu genehmigen, die am 04.09.2020 an ANAC übermittelt wurden und einer vorherigen Rechtmäßigkeitsprüfung durch die Behörde, gemäß dem am 07.12.2018 unterzeichneten und am 23.07.2020 erneuerten Protokoll unterzogen werden, um eine öffentliche Ausschreibung über EU Schwellenwert gemäß Artikel 60 des GvD 50/2016 (Offenes Verfahren) zur Durchführung der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, nach folgenden Losen und aufgrund des jährlich definierten Betriebsprogramms, einzuleiten:

Los 1: Unterland / Überetsch

Los 2: Eggental

Los 3: Schlern / Gröden

Los 4: Vinschgau

Los 5: Wipptal

Los 6: Eisacktal

Los 7: Unteres Pustertal

Los 8: Gadertal

Los 9: Ahrntal und Bruneck

Los 10: Hochpustertal

7. die Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge mit der Durchführung der Ausschreibung, zu beauftragen;

8. die mit Beschluss der Landesregierung Nr.

competente Assessore alla Mobilità alla sottoscrizione del relativo protocollo d'intesa con il Centro Tutela Consumatori Utenti di Bolzano;

5. di approvare in deroga alla delibera della Giunta provinciale n. 1407/2017 un compenso per il Centro Tutela Consumatori Utenti di Bolzano per le attività previste dall'art. 9, comma 2 della legge provinciale n. 15/1992 pari allo 0,03% del corrispettivo previsto per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale con autobus affidati (in house e privati). Il compenso a favore del CTCU è a carico dei soggetti affidatari dei servizi;

6. di approvare lo schema del disciplinare di gara, del capitolato speciale e del capitolato tecnico, con i relativi allegati, già trasmessi ad ANAC in data 04.09.2020 e che sono in corso di controllo preventivo di legalità da parte dell'Autorità, sulla base del Protocollo sottoscritto in data 07.12.2018 e rinnovato in data 23.07.2020 al fine di indire una gara pubblica sopra soglia comunitaria ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 e con riferimento all'articolo 60 del D.Lgs 50/2016 per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale con autobus di competenza della Provincia di Bolzano, da eseguire per i seguenti lotti e sulla base dei programmi di esercizio definiti annualmente:

lotto 1: Bassa Atesina / Oltradige

lotto 2: Val d'Ega

lotto 3: Sciliar / Val Gardena

lotto 4: Val Venosta

lotto 5: Alta Val Isarco

lotto 6: Valle Isarco

lotto 7: Bassa Pusteria

lotto 8: Val Badia

lotto 9: Valle Aurina e Brunico

lotto 10: Alta Pusteria

7. di incaricare l' "Agenzia per i procedimenti e la vigilanza in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture" alle attività tutte di espletamento della gara;

8. di ridurre la prenotazione della spesa

927/2019 vorgenommene Vormerkung der Ausgaben für einen Betrag von 961.983.790,74 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Ausgabekapitel U10021.0060 der Jahre 2020 bis 2030 wie folgt zu reduzieren:

- 9.376.202,79 (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2020,
- 80.598.875,68 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2021,
- 88.272.482,89 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2022,
- 89.353.980,35 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2023,
- 91.539.225,43 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2024,
- 93.242.143,85 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2025,
- 95.774.901,60 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2026,
- 103.493.464,98 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2027,
- 105.413.558,27 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2028,
- 107.359.840,26 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2029;
- 97.559.114,64 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2030.

9. für die Vergabe der öffentlichen Liniennahverkehrsdienste mit Autobussen für

disposta con delibera della Giunta provinciale n. 927/2019 per l'importo complessivo di 961.983.790,74 Euro (IVA compresa) sul capitolo di spesa U10021.0060 sulle annualità dal 2020 al 2030 come segue:

- 9.376.202,79 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2020;
- 80.598.875,68 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2021;
- 88.272.482,89 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2022;
- 89.353.980,35 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2023;
- 91.539.225,43 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2024;
- 93.242.143,85 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2025;
- 95.774.901,60 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2026;
- 103.493.464,98 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2027;
- 105.413.558,27 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2028;
- 107.359.840,26 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2029;
- 97.559.114,64 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano - anno finanziario 2030.

9. di prevedere per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale con autobus per

einen Zeitraum von 10 Jahren, vom 12. Dezember 2021 bis 13. Dezember 2031 eine Ausgabe von insgesamt 869.927.253,80 Euro (MwSt. inbegriffen) vorzusehen und diese auf die Vertragsjahre gemäß Anlage A, die wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, aufzuteilen;

10. die Gesamtausgabe von 869.927.253,80 Euro (MwSt. inbegriffen) wie folgt vorzumerken:

- 4.456.895,34 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2021
- 81.385.336,07 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2022;
- 82.146.146,41 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2023;
- 82.383.115,16 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2024;
- 85.339.627,50 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2025;
- 86.334.800,70 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2026;
- 87.637.288,07 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2027;
- 89.892.611,15 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2028;
- 90.609.000,41 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2029;
- 90.516.088,84 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2030;
- 89.226.344,15 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2031,

un periodo di dieci anni dal 12 dicembre 2021 al 13 dicembre 2031 una spesa di 869.927.253,80 Euro (IVA compresa) da ripartire sugli anni di contratto come da Allegato A, che fa parte integrante della presente deliberazione;

10. di prenotare l'importo complessivo di 869.927.253,80 Euro (IVA compresa) come segue:

- 4.456.895,34 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2021
- 81.385.336,07 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2022;
- 82.146.146,41 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2023;
- 82.383.115,16 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2024;
- 85.339.627,50 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2025;
- 86.334.800,70 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2026;
- 87.637.288,07 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2027;
- 89.892.611,15 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2028;
- 90.609.000,41 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2029;
- 90.516.088,84 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2030;
- 89.226.344,15 Euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2031;

11. die Vergabe des umweltverträglichen Netzes an eine In House Gesellschaft der Provinz erfolgt durch Dienstleistungsauftrag mit darauffolgendem Akt mit mehrjähriger Zweckbindung der Kosten im Einklang mit den im Haushalt verfügbaren Ressourcen,

12. den Verfahrensverantwortlichen bereits jetzt zu ermächtigen, in Zusammenarbeit mit der Agentur für öffentliche Verträge, die gegebenenfalls notwendigen Abänderungen an den Ausschreibungsunterlagen, die von der nationalen Antikorruptionsbehörde, aufgrund von eigenen Erhebungen, für notwendig gehalten werden, anzubringen.

DER LANDESHAUPTMANN

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

11. l'affidamento della rete ecosostenibile a una società in house della Provincia, tramite contratto di servizio, avverrà con successivo atto con impegno della spesa pluriennale compatibilmente con le risorse disponibili in bilancio;

12. di autorizzare sin d'ora il responsabile unico del procedimento, in collaborazione con l'agenzia per i Contratti pubblici, ad apportare le eventuali modifiche agli atti di gara ritenute necessarie a seguito di rilievi dell'Autorità Nazionale Anticorruzione.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

STIMA DEI COSTI

KOSTENSCHÄTZUNG

Los lotto	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Summe Totale
1	358.118,21 €	6.539.856,44 €	6.607.934,55 €	6.627.471,06 €	6.868.449,49 €	6.942.304,67 €	7.044.495,96 €	7.232.131,60 €	7.283.297,58 €	7.274.461,01 €	7.172.570,05 €	69.951.090,62 €
2	417.082,92 €	7.616.258,42 €	7.689.286,66 €	7.715.422,31 €	7.996.564,10 €	8.093.759,21 €	8.220.037,99 €	8.436.144,44 €	8.507.591,05 €	8.503.159,93 €	8.386.149,18 €	81.581.456,21 €
3	614.091,06 €	11.213.678,13 €	11.319.302,24 €	11.354.041,91 €	11.764.231,16 €	11.902.306,41 €	12.083.543,70 €	12.397.984,73 €	12.497.792,66 €	12.486.940,07 €	12.311.470,91 €	119.945.382,98 €
4	397.878,39 €	7.265.521,19 €	7.334.098,64 €	7.353.961,70 €	7.616.840,59 €	7.703.452,77 €	7.817.885,32 €	8.018.368,64 €	8.079.930,68 €	8.069.974,92 €	7.953.793,01 €	77.611.705,85 €
5	273.004,27 €	4.985.246,48 €	5.032.514,29 €	5.047.236,38 €	5.228.302,00 €	5.290.184,73 €	5.370.521,76 €	5.508.324,22 €	5.553.161,78 €	5.547.860,76 €	5.468.856,24 €	53.305.212,91 €
6	633.037,97 €	11.559.607,39 €	11.667.406,38 €	11.699.634,91 €	12.118.807,46 €	12.256.594,54 €	12.439.059,01 €	12.759.400,95 €	12.857.399,79 €	12.842.123,55 €	12.658.100,65 €	123.491.172,60 €
7	391.552,48 €	7.149.744,45 €	7.212.986,86 €	7.233.016,27 €	7.490.161,40 €	7.580.793,46 €	7.696.179,41 €	7.889.822,43 €	7.956.087,63 €	7.948.217,33 €	7.833.374,78 €	76.381.936,50 €
8	356.962,50 €	6.517.941,89 €	6.572.390,14 €	6.588.948,86 €	6.820.201,16 €	6.904.026,22 €	7.008.672,46 €	7.180.461,53 €	7.242.059,51 €	7.233.876,86 €	7.126.992,03 €	69.552.533,16 €
9	565.458,98 €	10.325.742,40 €	10.424.766,33 €	10.454.628,81 €	10.830.929,14 €	10.953.600,57 €	11.117.077,23 €	11.405.883,04 €	11.492.999,55 €	11.480.023,39 €	11.316.866,61 €	110.367.976,05 €
10	449.708,56 €	8.211.739,28 €	8.285.460,32 €	8.308.752,95 €	8.605.141,00 €	8.707.778,12 €	8.839.815,23 €	9.064.089,57 €	9.138.680,18 €	9.129.451,02 €	8.998.170,69 €	87.738.786,92 €
Summe Totale	4.456.895,34 €	81.385.336,07 €	82.146.146,41 €	82.383.115,16 €	85.339.627,50 €	86.334.800,70 €	87.637.288,07 €	89.892.611,15 €	90.609.000,41 €	90.516.088,84 €	89.226.344,15 €	869.927.253,80 €

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINZIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

ÖFFENTLICHE AUßERSTÄDTISCHE LINIENVERKEHRSDIENSTE MIT AUTOBUSSEN IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DES LANDES SÜDTIROL

**Erläuternder Bericht, in dem die Gründe und das Vorhandensein
der Voraussetzungen für die gewählte Form der Vergabe
erläutert werden
(laut G.D. vom 18. Oktober 2012 Nr. 179, Artikel 34, Absätze 20
und 21)**

Inhalt

1.VorläufigeZusammenfassung	
1.1.Zusammenfassende Informationen	
1.2.Für die Erstellung verantwortliches Subjekt	
2 EINSCHLÄGIGE RECHTSVORSCHRIFTEN	
3. MERKMALE DES DIENSTES UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE UND ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN	
3.1 Merkmale des Dienstes	
3.2 Gemeinwirtschaftliche und allgemeine Verpflichtungen.....	
4.GEWÄHLTE MODALITÄT DER VERGABE	
4.1 Normativer Kontext	
4.2 Wahl des Vergabemodells	

1. Vorläufige Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht ist erstellt gemäß Art. 34 Absatz 20 des GD Nr. 179/2012, umgewandelt in Gesetz Nr. 221 vom 17. Dezember 2012, welcher vorsieht:

„Bei lokalen öffentlichen Diensten von wirtschaftlicher Bedeutung erfolgt die Beauftragung des Dienstes auf der Grundlage eines entsprechenden Berichts, der auf der Website der Vergabestelle veröffentlicht wird, um die Einhaltung der europäischen Vorschriften, die Gleichheit zwischen den Betreibern, die Kosteneffizienz der Führung und eine angemessene Information der Bezugsgemeinschaft zu gewährleisten, wobei die Gründe und das Vorhandensein der im europäischen Recht vorgesehenen Anforderungen für die gewählte Form der Beauftragung dargelegt werden und der den spezifischen Inhalt der öffentlichen und universaldienstlichen Verpflichtungen unter Angabe der etwaigen wirtschaftlichen Ausgleichszahlungen definiert“

1.1. Zusammenfassende Informationen

<i>Gegenstand der Vergabe</i>	Öffentliche außerstädtische Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol
<i>Auftraggeber</i>	Autonome Provinz Bozen – Abteilung Mobilität Silvius-Magnago-Platz 1, 39100 Bozen Das Land Südtirol hat primäre Zuständigkeit im Bereich öffentlicher Nahverkehr im Sinne des Autonomiestatuts DPR 31. August 1972, Nr. 670 und der entsprechenden Durchführungsbestimmung laut DPR vom 19. November 1987, Nr. 527 im Bereich Kommunikations- und Transportwesen im Interessenbereich der Provinz.
<i>Art der Vergabe</i>	Konzession im Sinne der Verordnung EG 1370/2007
<i>Modalität der Vergabe</i>	Direkte Vergabe des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes an eine vom Land direkt kontrollierte Gesellschaft und Vergabe der restlichen Gebiete mittels Ausschreibung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wie aktualisiert durch die Verordnung (EU) 2338/2016, und soweit relevant und kompatibel mit der Richtlinie 23/2014 EU, des GvD Nr. 442/1997, des GD n. 50/2017, des Landesgesetzes Nr. 15 vom 23. November 2015 über die Öffentliche Mobilität und des Landesgesetzes Nr. 16 vom 17. Dezember 2015. Man hält sich an das Prinzip der "freien Verwaltung", wie in der gemeinsamen Mitteilung von AGCM- ANAC- ART vom 25. Oktober 2017 bestätigt und wird frei auf die Bestimmungen des Kodex für öffentliche Aufträge, genehmigt mit dem GvD Nr. 50 vom 18. April 2016, verwiesen.
<i>Dauer der Vergabe</i>	10 Jahre
<i>Angabe ob neue Vergabe oder Anpassung eines bereits aktiven Dienstes</i>	Der vorliegende Bericht betrifft eine neue Vergabe anstelle der derzeitigen Konzessionen, die 2009 erteilt wurden und die seit den 60iger und 70iger Jahren bestehenden Konzessionen erneuerten.
<i>Vom vergebenen oder zu vergebenen Dienst betroffenen Gebiet</i>	Homogenes territoriales Gebiet der Provinz Bozen wie im Landesmobilitätsplan, genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 09.01.2018, vorgesehen.

1.2. Für die Erstellung verantwortliches Subjekt

<i>Name</i>	Ing. Martin Vallazza, Direktor der Abteilung Mobilität
<i>Zuständige Institution</i>	Autonome Provinz Bozen
<i>Bereich</i>	Abteilung Mobilität
<i>Telefon</i>	0471-414690
<i>Email</i>	mobilita.mobilitaet@provincia .bz.it
<i>Datum der Erstellung</i>	21.10.2020

2 – EINSCHLÄGIGE RECHTSVORSCHRIFTEN

Die Vergabe der öffentlichen Linienverkehrsdienste der Autonomen Provinz Bozen unterliegt der Anwendung der Vorschriften des Sektors, die hier zur Orientierung kurz zusammengefasst werden und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

- **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in geltender Fassung** „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70“
- ☐ **GvD 422/97 in geltender Fassung** “*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.*”
- ☐ **G.D. 138 vom 18/08/2011 in geltender Fassung, das im Art. 3-bis** die “*Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locale*” regelt
- ☐ **G.D.Nr.179 von 2012 Art. 34**, welcher die Notwendigkeit des vorliegenden Berichts festlegt (Absatz 20) und die Anpassung an die europäischen Vorschriften regelt (Absatz 21)
- ☐ **GvD50 von 2016** “Kodex der öffentlichen Verträge” sofern anwendbar
- ☐ **G.D. 50/2017 in geltender Fassung** wie in Gesetz umgewandelt, mit besonderer Berücksichtigung:
 - ☐ Des Art. 27 *Misure sul trasporto pubblico locale*
 - ☐ des Art. 48 *Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale*
- ☐ **Ministerialdekret Nr. 157 vom 28.03.2018** -“*Costi Standard*” des Transportministeriums (MIT)
- ☐ **Autonomiestatut DPR 31. August 1972, Nr. 670** und entsprechende Durchführungsbestimmung laut DPR vom 19. November 1987, Nr. 527 im Bereich Kommunikations- und Transportwesen im Interessenbereich der Provinz
- ☐ **Landesgesetz Nr. 15 vom 23. November 2015 in geltender Fassung**
- ☐ **Landesgesetz Nr. 16 vom 17. Dezember 2015 in geltender Fassung**
- ☐ **Beschluss der Regulierungsbehörde für den Verkehr - ART Nr.49/2015** “*Misure regolatorie 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 e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*”
- ☐ **Beschluss der Regulierungsbehörde für den Verkehr - ART Nr.48/2017** “*Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012*”.
- ☐ **Beschluss der Regulierungsbehörde für den Verkehr - ART Nr.154/2019** “*Conclusioni del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017*” sofern anwendbar.

3 - MERKMALE DES DIENSTES UD GEMEINWIRTSCHAFTLICHE UND ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

3.1 Merkmale des Dienstes

Die öffentlichen Verkehrsdienste mit Autobussen in der Provinz Bozen werden derzeit von 21 Konzessionsunternehmen auf der Grundlage der entsprechenden Konzessionsdekrete, erlassen vom Landesrat für Mobilität im Jahr 2009, durchgeführt.

19 dieser Verkehrsunternehmen sind im Konsortium LiBUS-Konsortium der Linienkonzessionsinhaber der Autonomen Provinz Bozen zusammengeschlossen.

Der öffentliche Verkehr in Südtirol ist durch die Integration der verschiedenen öffentlichen Verkehrsdienste (Bus-, Trambahn-, Seilbahn, Dienste auf fest installierten Anlagen und Regionalzüge in der Tarifzuständigkeit des Landes Südtirol) gekennzeichnet, die zu einem einheitlichen Tarif- und Fahrplanplansystem zusammengefasst sind.

Die für das Jahr 2020 geplante Gesamtproduktion des Programmierungsgebietes für die außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen beträgt circa 28,7 Millionen km.

Das Mobilitätssystem in Südtirol, welches in der Tat ein Aushängeschild auf nationaler Ebene darstellt, beruht auf einer starken und strukturierten Verwaltung in einem deutlich entwickelten Kontext, was es ermöglicht, das „Gross Cost“ für alle öffentlichen Verkehrsmodalitäten effizient zu verwalten und ein sehr hohes Dienstleistungsniveau - in Bezug auf Effizienz und Qualität - sowohl für die Einwohner als auch für die zahlreichen Touristen zu erreichen.

Historisch gesehen hat Südtirol, im Gegensatz zu anderen Regionen, dem öffentlichen Verkehr immer große Bedeutung zugemessen. Insbesondere mit dem integrierten System Südtirol Pass hat der öffentliche Verkehr einen enormen Qualitätssprung gemacht und seine große Verbreitung in der Bevölkerung zeigt die Wertschätzung dieser Lösung (rund 270.000 aktive Südtirol Pass bei einer Bevölkerung von 520.000 Einwohnern).

Im Rahmen seiner Zuständigkeiten hat das Land Südtirol beschlossen, das Tarifsysteem ohne Eingriffsmöglichkeit für die Betreiber zu planen und zu verwalten und dabei Sozialtarife einzuführen, die zu den niedrigsten in Europa gehören.

Das Gebiet der Provinz Bozen ist vollständig gebirgig und zeichnet sich durch einige Täler im Talboden und zahlreiche Seitentäler aus. 93% des Landesgebiets gelten nach der Richtlinie 75/268/EWG als "benachteiligt". Diese Zahl wird implizit auch durch die vom Ministerium für Wirtschaftsentwicklung vorgenommene Klassifizierung der Binnengebiete bestätigt, nach der das Landesgebiet mit Ausnahme des Etschtals zwischen Auer und Meran und der Gemeinden Gröden und Brixen zu den "Binnengebieten" gezählt wird. Die Bevölkerung verteilt sich zu 78% auf "Zentren" und für die restlichen 22% auf "kleine Siedlungen" und "verstreute Häuser".

Der außerstädtische Verkehrsdienst mit Autobussen weist eine sehr heterogene Verteilung und Organisation auf dem Territorium auf und ist geprägt durch das Bedürfnis, eine pünktliche Integration mit der Eisenbahn durch Rendezvous-Dienste in den Hauptbahnhöfen zu erreichen, oder durch die Notwendigkeit, die Kapazität zu bestimmten Tageszeiten mit Busverkehrsdiensten, die den Eisenbahnverkehr auf den gleichen Strecken ergänzen, zu verstärken.

Das Land Südtirol führt seit vielen Jahren eine breit angelegte Aktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrssystems durch, die auf einer starken Zentralisierung der politischen und planerischen Maßnahmen beruht und durch umfangreiche Investitionen und die Bereitstellung eines bedeutenden Kapitals für laufende Ausgaben für die Finanzierung der Verkehrsdienste unterstützt wird. Ziel ist es, den Benutzern dank eines modernen Fahrkartensystems ein qualitativ hochwertiges und gut zugängliches multimodales Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Die Gültigkeit dieses Ansatzes wird neben der positiven Entwicklung der Zahl der beförderten Fahrgäste auch durch die Entwicklung der demographischen Variablen in den peripheren Gebieten der Provinz bestätigt, wo die Aufrechterhaltung eines quantitativ hohen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln bei einer relativ bescheidenen Nachfrage, im Einklang mit anderen wirtschafts- und sozialpolitischen Maßnahmen des Landes, zur Verwurzelung des jüngeren Bevölkerungssegments

beigetragen hat, wodurch Phänomene der Überalterung der Bevölkerung, der Verödung der ländlichen Gebiete und der Verarmung des Wirtschaftsgefüges vermieden werden konnten.

3.2 Gemeinwirtschaftliche und allgemeine Verpflichtungen

Gemeinwohlverpflichtungen können definiert werden als *"gegen Entgelt erbrachte Dienstleistungen, die Aufgaben von allgemeinem Interesse erfüllen und daher besonderen Gemeinwohlverpflichtungen der Mitgliedstaaten unterliegen"* (siehe Europäische Kommission).

Dabei handelt es sich um Dienstleistungen, die von den öffentlichen Behörden als von allgemeinem Interesse angesehen werden und die, wenn sie dem Markt anvertraut werden, möglicherweise nicht garantiert werden können. Die Anerkennung einer Tätigkeit als Tätigkeit von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse bedingt, dass sie einer Regelung unterliegt, in einem Umfang und einer Art und Weise, die mit dem Ziel, das dem Dienst von der öffentlichen Behörde zugewiesen wurde, in Zusammenhang und in einem angemessenen Verhältnis steht.

Die Ziele des Landes in diesem Bereich sind

- ☐ Die Verwirklichung eines integrierten öffentlichen Nahverkehrssystems, welches in der Lage ist, angemessene Dienstleistungen zum Schutz der Pendler zu gewährleisten;
- ☐ die Optimierung von Fahrplänen und Frequenzen;
- ☐ die Qualität und Effizienz der Dienste durch deren Rationalisierung, die Minimierung von Überschneidungen zwischen den Busverkehrsdiensten sowie zwischen diesen Diensten und den Eisenbahndiensten, wobei das Eisenbahnnetz als Hauptachse und Rückgrat des Verkehrssystems des Landes Vorrang hat;
- ☐ die Befriedigung der bestehenden und potenziellen Nachfrage in den verschiedenen Gebieten;
- ☐ die Gewährleistung eines Mindestdienstes in den Gebieten des Landes mit geringer Nachfrage;
- ☐ eine äußerst benutzerfreundliche und leicht zugängliche Tarifpolitik;
- ☐ die ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrsdienstes, auch um die Luftverschmutzung im Einklang mit der Politik des Landes zu verringern
- ☐ ein einheitliches Verkehrsmodell, öffentlich und privat betrieben, das auch im Hinblick auf die digital angebotenen Dienstleistungen integriert ist.

Die genannten Zwänge in Bezug auf den Umfang der Dienste und die Tarifgestaltung führen zu Belastungen, die vom Betreiber getragen werden und die so ausgeglichen werden müssen, dass das Prinzip der Wirtschaftlichkeit gewährleistet und nicht gegen die europäischen Vorschriften für staatliche Beihilfen verstoßen wird.

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die entsprechenden Belastungen werden mit einem Gross Cost Dienstvertrag mit Anreiz geregelt.

Die Wahl des Gross Cost verleiht dem System eine starke soziale Dimension und bestätigt die Entscheidung, die öffentlich- rechtliche Ausrichtung durchzusetzen. Bei einem Gross Cost Vertrag trägt der Betreiber die mit der Produktion der Dienstleistung verbundenen Risiken (industrielles Risiko) und das Unternehmen die mit den Einnahmen verbundenen Risiken (kommerzielles Risiko). Für den Betreiber ist daher die Kontrolle der Produktionskosten von grundlegender Bedeutung, da die Tarifeinnahmen vom Auftraggeber einbehalten werden, welcher seinerseits die Möglichkeit hat, die Wirksamkeit der Dienste (und damit auch die Einnahmen) durch eine integrierte Mobilitäts-, Verkehrs- und Tarifpolitik zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrssystems zu beeinflussen.

Der wirtschaftliche Ausgleich (Entgelt) wird auf der Grundlage von Parametern bestimmt, die in objektiver und transparenter Weise festgelegt werden, um dem Betreiber die finanzielle Tragfähigkeit bezüglich der vom Auftraggeber auferlegten Dienstleistungsverpflichtungen zu gewährleisten.

4 - GEWÄHLTE MODALITÄT DER VERGABE

4.1 – Normativer Kontext

Der Art. 5 der Verordnung EG 1370/2007 zeigt drei Modalitäten der Vergabe auf: Ausschreibungsverfahren, „in house providing“ oder direkte Vergabe, in Einhaltung bestimmter Grenzen.

Das GvD 50/2016, stellt im Art. 18 fest, dass *„Die Bestimmungen dieses Kodex gelten nicht ... für Konzessionen für Luftverkehrsdienste auf der Grundlage einer Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr.1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates oder für Konzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“.*

Das Landesgesetz vom 23.11.2015, Nr. 15, regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse und sieht vor, dass das Land Südtirol für die Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der öffentlichen Verkehrsdienste zuständig ist und die Verfahren für die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste in Angleichung an jene der Europäischen Union festlegt.

Die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol wurden mit den entsprechenden Konzessionsdekreten des Landesrates für Mobilität vom 19.11.2009, in Erneuerung der seit den 60iger und 70iger Jahren bestehenden Konzessionen, für neun Jahre bis zum 18.11.2018 vergeben. Ab diesem Datum hätten die Dienste mit Dienstvertrag vergeben werden sollen.

Am 06.06.2018 wurde die Bekanntmachung für die Konzessionsvergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol veröffentlicht.

Die Landesregierung hat dann mit Beschluss Nr. 660 vom 06.07.2018 die Ausschreibungsbekanntmachung (Nr. AOV/SUA SF 25/2018) im Selbstschutzwege widerrufen, um Transparenz und par condicio besser zu gewährleisten.

Aufgrund verschiedener Umstände (Widerstände, Behinderungen, Rekurse, Rechtsdrohungen auch über die Presse und Aktionen jeglicher Art) war es nicht angebracht, das Ausschreibungsverfahren zur Konzessionsvergabe der Dienste innerhalb der Frist vom 18. November 2018, dem Ablaufdatum der bestehenden Konzessionen, abzuschließen, obwohl die Vergabestelle rechtzeitig tätig geworden war, um einen neuen Konzessionär zu ermitteln.

Nachdem die Fortsetzung der öffentlichen Linienverkehrsdienste für die bis zum Abschluss des Ausschreibungsverfahrens und zur Unterzeichnung der neuen Dienstleistungsverträge notwendige Zeit unbedingt gewährleistet werden musste, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1097 vom 23.10.2018, angepasst mit den Beschlüssen Nr. 1153 vom 13.11.2018 und Nr. 93 vom 19.02.2019, die Verlängerung der bestehenden Konzessionen der außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019 genehmigt.

Mit dem Beschluss Nr. 1097/2018 war die Abteilung Mobilität gleichzeitig beauftragt worden, die Arbeiten zur Vorbereitung der für die Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung erforderlichen Unterlagen fortzusetzen und gegebenenfalls weitere, sich als notwendig erweisende, Maßnahmen zu ergreifen.

Die im Beschluss der Landesregierung Nr. 1097/2018 vorgesehenen Marktkonsultationen haben am 10.01.2019 stattgefunden und die im Wesentlichen vorbereiteten Unterlagen zur Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung wurden mit Schreiben vom 06.03.2019 der Agentur übermittelt.

Am 06.06.2019, hat der Südtiroler Landtag nach einer ausführlichen öffentlichen Debatte beinahe einhellig den Beschlussantrag Nr. 103/19 genehmigt, welcher besagt: *„Die Südtiroler Landesregierung legt umgehend einen Gesetzesvorschlag vor, welcher ein auf die Südtiroler Realität zugeschnittenes Inhouse-Modell oder einen Sonderbetrieb für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen in Südtirol vorsieht“.*

In Übereinstimmung mit dem oben genannten Beschlussantrag hat der Landtag mit dem Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, den Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) abgeändert und folgenden Absatz 9 hinzugefügt: *„Der öffentliche*

Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Mit Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 hat die Landesregierung die Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung des In House Betriebes des öffentlichen außerstädtischen Nahverkehrs mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, sowohl was das Betriebs-, Wirtschafts- und Organisationsmodell betrifft, als auch in Bezug auf die administrativen Aspekte, genehmigt. Die Anhörungen fanden am 20., 25. und 29. September 2019 statt.

Auf Grund des COVID-19 Notstandes hat das Ressort für Mobilität am 05.06.2020 an Stelle des im Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 vorgesehenen Kongresses, ein online durchgeführtes Webinar zum Thema "Die Governance der nachhaltigen Mobilität" organisiert, um mit den Partnern des Bereichs die neue Richtung der Reorganisation des öffentlichen Verkehrs mit Autobussen zu diskutieren.

Die für die Bewertung der verschiedenen Betriebsmodelle des öffentlichen außerstädtischen Verkehrs zuständige Kommission hat den geänderten normativen Kontext und die neuen programmatischen Richtlinien, gemäß den nachfolgenden zusammengefassten Aktionslinien und Gründen, zur Kenntnis genommen.

Mit Beschluss Nr. 749/2018 hat die Landesregierung das „Programm zur Reduzierung der NO2 - Belastung 2018 – 2023“ genehmigt, mit dem sich das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichten, Maßnahmen zur Verringerung der NO2-Emissionen zu ergreifen, einschließlich der Dekarbonisierung des Fuhrparks der städtischen und außerstädtischen Linienverkehrsdienste. Dieses Programm, bei dem es sich um ein verbindliches Abkommen handelt, sieht die Beschleunigung des Erneuerungsprozesses der Busflotten vor, beginnend mit den Linien, die in städtischen Gebieten mit der höchsten NO2-Belastung zusammenlaufen. Die Messungen der Luftqualität im Raum Bozen, Leifers und Meran zeigen besorgniserregende Werte der Umweltverschmutzung.

Der oben erwähnte neue Absatz 9, der in Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen) eingefügt wurde, erkennt die Notwendigkeit an, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehrsdienst hauptsächlich der öffentlichen Verwaltung unterliegt, mit dem Hauptzweck, die Umsetzung der übergeordneten Ziele des Landesmobilitätsplans im Bereich ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs in den Gebieten, die im Programm zur Reduzierung der NO2-Emissionen festgelegt wurden, sowie die anderen Vorteile im Bereich Management (Erschwinglichkeit, Effizienz, Beteiligung der wichtigsten Gemeinden, Verringerung von Konflikten) zu verfolgen und zu beschleunigen.

Aus dem Vermerk, der auf der Sitzung vom 21. Januar 2020 der Landesregierung vorgelegt wurde, betreffend die Anerkennungskriterien und die Struktur des ökologisch nachhaltigen Hauptverkehrsnetzes, gehen die Gebiete des Landesgebietes und die Linien des ÖPNV hervor, die nicht ausgeschrieben, sondern an eine direkt dem Land unterstellte Gesellschaft vergeben werden müssen. Das direkt vom Land verwaltete ökologisch nachhaltige Linienverkehrsnetz würde somit aus allen Haupt-, Grund- und Ortslinien bestehen, die in den Gemeinden Leifers, Bozen und Meran zusammenlaufen. Dies würde es dem Land ermöglichen, den Fuhrpark zu erneuern und schrittweise von Diesel- auf Wasserstoff- oder Batteriefahrzeuge umzustellen, und sich durch eine synergetische und effizientere Nutzung die Organisation und die Investitionen, die bereits im öffentlichen Betrieb des städtischen Verkehrs entwickelt wurden, zunutze zu machen. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand. Aus diesen Gründen sollten sie von einer dem Land direkt unterstellten Gesellschaft durchgeführt werden, eine Lösung, die in der Lage ist, die Beteiligung der wichtigsten lokalen Körperschaften an den Entscheidungen und eine größere Effizienz bei der Entscheidungsfindung zu gewährleisten.

Außerdem hat der Art. 38 Absatz 1 Buchstabe c) des Landesgesetzes Nr. 3 vom 16.04.2020 den Absatz 1 des Art. 8 des Landesgesetzes 15/2015 aufgehoben, der vorsah: *"Einzugsgebiete sind homogene Gebiete, die einheitliche Lose für die Vergabe der Linienverkehrsdienste – ausgenommen Eisenbahnverkehrsdienste – darstellen. Jedem Einzugsgebiet entsprechen ein Betriebsnetz und -programm der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs".*

Diese Änderung steht in völliger Kontinuität zu den vorgenannten Bestimmungen des Artikels 4, Absatz 2 des LG Nr. 3/2020 und beseitigt die Verpflichtung zur Übereinstimmung zwischen dem Mobilitätseinzugsgebiet und dem Ausschreibungslos (was übrigens bereits im Gegensatz zu Artikel 48 Absatz 4 des G.D. Nr. 50 vom 24. April 2017, umgewandelt mit Änderungen durch das Gesetz Nr. 96 vom 21. Juni 2017, steht, welcher vorsieht, dass jedes Mobilitätseinzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird). So können die Lose auf der Grundlage von Kriterien anerkannt werden, die nicht mehr die Struktur der Nachfrage betreffen (diese wurden durch die vorher vereinbarte Anerkennung der Identifikation der Einzugsgebiete, was in diesem speziellen Fall durch den LMP geschah, erfüllt und vollständig bestätigt) sondern übergeordneten Zielen entsprechen, unter anderem das der ökologischen Nachhaltigkeit, unter Berücksichtigung der Möglichkeit, das Angebot der KMU, die eine spezifische Organisationsstruktur zur Optimierung der Investitionen und zum Betrieb des öffentlichen Linienverkehrsdienstes aufgebaut haben, nicht zu benachteiligen.

In der Zwischenzeit wurden die bestehenden Konzessionen für den öffentlichen Personennahverkehr bis zum 18.11.2020 verlängert, da die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsdienstes unbedingt gewährleistet werden musste.

Die Landesregierung hat in der Sitzung vom 13.10.2020 die Ergebnisse des Untersuchungsverfahrens zur Kenntnis genommen und ist angesichts der vom Landesgesetzgeber umrissenen strategischen Ziele der Ansicht, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, das die direkte Vergabe des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes an eine direkt vom Land kontrollierte Gesellschaft und die Vergabe der restlichen Gebiete im Wege eines Ausschreibungsverfahrens vorsieht, ein Modell ist, welches ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Ausrichtung einer In House Verwaltung der Dienste einerseits und der Öffnung für den Markt unter Berücksichtigung der Interessen der kleinen und mittleren lokalen Unternehmen andererseits gewährleistet. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz Realität vor Ort und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes.

Nach Ablauf des Protokolls über die Zusammenarbeit mit ANAC vom 07.12.2018 wurde am 23.07.2020 ein neues Abkommen über die Zusammenarbeit bei der vorherigen Überprüfung der Übereinstimmung der Ausschreibungsunterlagen mit den bereichsspezifischen Vorschriften unterzeichnet.

4.2 – Wahl des Vergabemodells

Das Land Südtirol beabsichtigt, den Dienstvertrag für den öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienst mit Autobussen über ein gemischtes Modell zu vergeben:

- ☐ **über die In House Vergabe** des ökologisch nachhaltigen Netzes
- ☐ **über eine öffentliche Ausschreibung** der restlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen
- ☐ **unter Anwendung des Vergütungsmodells “Gross Cost mit Anreizen”.**

Die Ergebnisse des Untersuchungsverfahrens zur Kenntnis genommen und angesichts der vom Landesgesetzgeber umrissenen strategischen Ziele ist man der Ansicht, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, das die direkte Vergabe des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes an eine direkt vom Land kontrollierte Gesellschaft und die Vergabe der restlichen Gebiete im Wege eines Ausschreibungsverfahrens vorsieht, voll und ganz der Realität vor Ort und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes entspricht.

Grundlegendes Ziel dieser Reorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, ein integriertes und effizientes, qualitativ hochwertiges System und breit gefächertes Angebot an Busdiensten zu gewährleisten, welches es ermöglicht, ein komfortables und sicheres Mobilitätssystem in Südtirol weiter zu verbessern, dem Wettbewerb und den KMU zu öffnen und die substanzielle Monopolstellung, ohne Ausschreibung, die sich seit mehr als 60 Jahren hinzieht, zu überwinden.

Das Land Südtirol strebt demnach ein gemischtes Modell an, das in die Zukunft blickt und, im Einklang mit der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, die Ressourcen des Green New Deals der Europäischen Union

und die von der italienischen Regierung für die Modernisierung des Nahverkehrs vorgesehenen Finanzierungen zu nutzen beabsichtigt.

Es wird als wesentlich erachtet, in eine nachhaltige, moderne und digitale Mobilität zu investieren, um den Bürgern auch in den am stärksten benachteiligten Berggebieten qualitativ hochwertige Dienstleistungen zu garantieren, die den kleinen und mittleren Unternehmen des Landes offen stehen.

VERGABE MITTELS AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN

Die restlichen außerstädtischen Buslinien werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach dem Grundsatz der "freien Verwaltung", entsprechend der gemeinsamen Mitteilung AGCM-ANAC-ART vom 25. Oktober 2017, mittels öffentlicher Ausschreibung nach homogenen Losen vergeben, um auf jeden Fall eine Beteiligung an den Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers für die öffentlichen außerstädtischen Verkehrsdienste, unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen, zu gewährleisten.

Die jährliche Gesamtproduktion der Linien, die mit Ausschreibung zu vergeben sind, beträgt ca. 21,3 Millionen km für einen Gesamtausschreibungsbetrag für zehn Jahre von 869.927.253,78 Euro.

Die Aufteilung der Ausschreibung in 10 Lose basiert auf den folgenden Merkmalen:

- Jedes Los ist funktionell in sich geschlossen und von anderen Netzen unabhängig und ist objektiv kohärent mit dem Landesmobilitätsplan;
- Die Linien bilden verkehrliche Einheiten, die sich jeweils sinnvoll zentral von einer Remise oder Werkstatt aus bedienen lassen. Meist sind es Talschaften oder Teile eines Tales mit einer Hauptlinie und einigen Nebenästen;
- die Lose sind auf der Grundlage der Prinzipien der Kostenwirksamkeit und der Konkurrenzfähigkeit konfiguriert, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Artikels 48 des Gesetzesdekrets 50/2017 über den Nahverkehr, auf der Grundlage der engen Beziehung zur Regulierungsbehörde für den Verkehr.

Die unterschiedlichen Kosten (€/km) der verschiedenen Lose sind darauf zurückzuführen, dass einige Lose einer hohen Saisonabhängigkeit unterliegen (Tourismus), während der für die gleiche Anzahl von Kilometern für kurze Zeiträume mehr verfügbare Rollmaterial und Personal eingesetzt werden muss.

Die Angemessenheit des Ausschreibungsbetrags wird durch das Modell des Wirtschafts- und Finanzplans (FP) bestätigt, das mit Bezug auf die gesamte Vertragsdauer (10 Jahre) erstellt wurde. Der simulierte FP sieht eine wirtschaftliche Analyse vor, die insbesondere darauf abzielt, die Rentabilität der charakteristischen Verwaltung der Investition zu bewerten. Das Geschäftsrisiko wird angemessen vergütet und entspricht den in den Beschlüssen der ART Nr. 49/2015 und 48/2017 vorgesehenen Parametern.

Es wurden Benchmarking-Vergleiche durchgeführt, um die Angemessenheit der Ausschreibungsbeträge für die einzelnen Lose mit den Regionen Kalabrien, Friaul-Julisch-Venetien, Marken und Umbrien zu überprüfen. Es wurden außerdem Analysen alternativer Szenarien durchgeführt, die mit der im Vergabebericht dargelegten Option einer Unterteilung in 10 Lose verglichen werden sollten, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Lösung im Vergleich zu anderen hervorzuheben. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Vergleich mit dem Szenario des Landesmobilitätsplans angestellt, der eine Unterteilung der öffentlichen außerstädtische Verkehrsdienste in 4 optimale Einzugsgebiete (OEG) umrissen hatte.

Um einen Vergleich mit anderen Szenarien zu ermöglichen, wurden im Simulationsmodell VISUM die Aggregationen in Teilnetze der auszuschreibenden Linien (die nicht zum ökologisch nachhaltigen Hauptnetz gehören) geändert, für die Berechnung einer Reihe von Indikatoren verkehrlicher Art, aber auch um gleichzeitig durchgeführte Analysen rein wirtschaftlicher Art zu unterstützen.

Zusätzlich zu den synthetischen Indikatoren verkehrlicher Art und zur Unterstützung der Ausarbeitung der Indikatoren wirtschaftlicher Art wurden für jedes der Szenarien die Standardkosten für jedes Los berechnet, die sich aus der Anwendung des Ministerialmodells ergeben, das in der Staat-Regionen Konferenz mit den Autonomen Provinzen geteilt wurde (Ministerialerlass 157/2018), um ein zusätzliches Bewertungselement beim Vergleich zwischen der Referenzlösung und den Vergleichslösungen zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus wurde die Bewertung der Nachhaltigkeit und Stabilität der Annahmen in Bezug auf die befriedigte und potenzielle Nachfrage, die den simulierten FP zugrunde liegen, durchgeführt. Diese Aktivität

basierte auf der Sammlung von Daten über demographische und sozioökonomische Variablen auf Gemeindeebene, der Schätzung der entsprechenden Trends für den Zeitraum der Beauftragung und ihrer Neugruppierung auf Lesebene, um die Robustheit der im FP getroffenen Annahmen über die Mobilitätsbedürfnisse und die daraus resultierende Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung für öffentliche Verkehrsdienste hervorzuheben.

IN HOUSE VERGABE

Der Artikel 166 des GvD 18. April 2016, Nr. 50 (Kodex der öffentlichen Verträge), welcher Artikel 2 der Richtlinie 2014/23/EU über die Konzessionsvergabe, mit dem aussagekräftigen Titel "Grundsatz der Verwaltungsautonomie der Behörden", umsetzt, legt fest, dass die öffentlichen Auftraggeber die Ausführung ihrer Arbeiten oder die Erbringung ihrer Dienstleistungen im Einklang mit dem nationalen Recht und dem Unionsrecht frei organisieren können, wobei sie darüber entscheiden, wie sie am besten "insbesondere ein hohes Maß an Qualität, Sicherheit und Zugänglichkeit, die Gleichbehandlung und die Förderung des allgemeinen Zugangs und der Nutzerrechte bei öffentlichen Dienstleistungen" gewährleisten können.

Die unmittelbare Folge der Verpflichtungen, die sich aus der Umsetzung des Programms zur Reduzierung der NO₂-Emissionen ergeben und die Festlegung des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes, führte zur Eingliederung in das Los der städtischen Dienste Bozen - Leifers und Meran aller außerstädtischen Verkehrslinien, die in den oben genannten städtischen Zentren zusammenlaufen. Diese Linien bilden daher die Gesamtheit der ÖPNV-Dienste, die man beabsichtigt, direkt an eine In House Gesellschaft zu vergeben.

Die jährliche Gesamtproduktion des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes beträgt ca. 7,4 Millionen km. Das Verfahren zur Vergabe eines Dienstleistungsauftrags an eine In House Gesellschaft ist zur Zeit in der Bearbeitungsphase sowie die Ausarbeitung des FP, sodass derzeit keine Kosten/km-Daten vorliegen.

Die gewählte Form der Vergabe und die besondere Beziehung, die zwischen dem Auftraggeber und dem Betreiber entstehen würde, ermöglichen es der Verwaltung, mit einem gemeinsamen und flexiblen Instrument zu arbeiten und, aufgrund der ähnlichen Kontrolle, das Regelwerk im Hinblick auf die Fertigstellung der begonnenen Projekte anzupassen, ohne die zeitlichen Zwänge, die ein Ausschreibungsverfahren notwendigerweise mit sich bringen würde, aber vor allem ohne die Starrheit und die Bedingungen, die eine solche Vergabe mit sich bringen würde.

Bei der Verfolgung des Ziels, die Hauptauswirkungen des Bereichs Verkehr, wie Unfälle, Luftverschmutzung, Energieverbrauch aus nicht erneuerbaren Quellen und Überlastung des Straßenverkehrs, zu verringern, wird es als angemessen und notwendig erachtet, Investitionen in strategische Infrastrukturen zu fördern, die eine Neugewichtung der Verkehrsträger begünstigen, wie die Verwirklichung von Verkehrsnetzen, Umsteige- und intermodalen Zentren sowie die Erneuerung der Flotte des öffentlichen Verkehrs durch die Einführung von Fahrzeugen mit geringen Emissionen, insbesondere in den Gebieten, die in Richtung der Städte Bozen, Leifers und Meran konvergieren.

Dieses Programm lässt sich leichter umsetzen, wenn der Betrieb der betreffenden Linien an eine direkt dem Land unterstellte Gesellschaft übertragen wird, über die das Land die ähnliche Verwaltungskontrolle ausübt, was einen besseren Schutz des öffentlichen Interesses ermöglicht und die Kontrolle der Investitionen und eine systematische Anpassung an die Veränderungen, die mit der Fertigstellung innovativer Projekte im Dienstleistungsnetz eintreten werden, gewährleistet. Es wird auch möglich sein, mit innovativen experimentellen Projekten zur nachhaltigen Mobilität fortzufahren und ein effektiv ökologisch nachhaltiges Netz zu schaffen.

Zudem wird derzeit eine vergleichende Analyse auch mit den wichtigsten Referenzwerten auf nationaler Ebene durchgeführt, basierend auf den Ergebnissen der Studie, die ASSTRA (Berufsverband, der die im öffentlichen Verkehr tätigen öffentlichen Unternehmen vertritt) 2019 in Zusammenarbeit mit IFEL (Fondazione ANCI) und Intesa San Paolo („Le aziende di TPL: alla ricerca della giusta rotta“) durchgeführt hat. Die Analyse basiert, was die wirtschaftlich-finanzielle und produktive Leistung betrifft, auf der Verarbeitung von Daten betreffend den Zeitraum 2015-2017, gemäß einer Stichprobe von 115 Unternehmen aus den verschiedenen nationalen Gegebenheiten des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Analyse der Leistungsindikatoren von Unternehmen, die ausschließlich im außerstädtischen Verkehr oder im städtischen und außerstädtischen Verkehr tätig sind (gemischte Unternehmen), zeigt, dass es erhebliche Unterschiede in Bezug auf Art und Typologie der Dienstleistung gibt. Das heißt, dass insbesondere außerstädtische und gemischte Unternehmen dauerhaft niedrigere Kosten pro Fahrzeugkilometer (2,69 bzw. 3,30 €/km) im Vergleich zu städtischen Unternehmen (4,53 €/km) erzielen.

Tabella 17 - Costi operativi unitari per servizio (valori mediani)

Servizio extra-urbano	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	2,85	2,73	2,69
Costo operativo per passeggero	5,12	4,91	5,09
Servizio misto			
Costo operativo per vettura km	3,20	3,19	3,30
Costo operativo per passeggero	2,38	2,32	2,07
Servizio Urbano			
Costo operativo per vettura km	4,51	4,22	4,53
Costo operativo per passeggero	2,46	2,71	2,88

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Mit Beschluss Nr. 1126 vom 17.12.2019 hat die Landesregierung die städtischen und vorstädtischen ÖPNV Dienste der Inhouse-Gesellschaft SASA AG vergeben.

Der Vergleich mit den vom Land Südtirol mit Dekret der Landesregierung Nr. 1145 vom 13.11.2018 für das Jahr 2019 genehmigten Standardkosten (mit ISTAT-Anpassung bis 2020), berechnet abzüglich Abschreibungen, Zweisprachigkeitszulage, Vertriebskosten, der Leerfahrten von 6%, ergeben sich für SASA und PAB zwei ähnliche Werte und zwar von 2,67 €/km bzw. 2,95 €/km mit einem Unterschied von 28 Cent/km. Der Vorteil der vom Land Südtirol getroffenen Entscheidung, die Inhouse-Vergabe zu wählen, ist damit vollumfänglich und zweifelsfrei nachgewiesen.

Um die Übereinstimmung zwischen der Vergütungs-dynamik und der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen sicherzustellen, überprüft die Provinz auch während der gesamten Laufzeit des Vertrags den Verlauf der erbrachten Dienstleistung mittels Überwachung der wichtigsten technischen – und verwaltungstechnischen Parameter.

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO CON AUTOBUS DI COMPETENZA DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

**Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei
requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta
(ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)**

Sommario

1. Sintesi preliminare.....	
1.1. Informazioni di Sintesi.....	
1.2. Soggetto Responsabile della compilazione	
2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO	
3. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	
3.1 Caratteristiche del servizio	
3.2 Obblighi di servizio pubblico e universale	
4. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA	
4.1 Contesto normativo	
4.2 Scelta modello di affidamento	

1. Sintesi preliminare

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma 20 D.L. n.179 del 2012, convertito in legge n.221 del 17 dicembre 2012, che prevede:

“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.

1.1. Informazioni di Sintesi

<i>Oggetto dell'affidamento</i>	Servizi di Trasporto Pubblico Locale extraurbano con autobus di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano
<i>Ente affidante</i>	Provincia Autonoma di Bolzano – Ripartizione Mobilità Piazza Silvius Magnago 1, 39100 Bolzano La Provincia di Bolzano ha competenza primaria in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dello Statuto di Autonomia DPR 31 agosto 1972, n. 670 e della relativa norma di attuazione di cui al DPR 19 novembre 1987, n. 527 in materia di comunicazione e trasporti di interesse provinciale.
<i>Tipo di affidamento</i>	Concessione ai sensi del Regolamento CE 1370/2007
<i>Modalità di affidamento</i>	Affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali, ai sensi del Regolamento (CE) n.1370/2007, come aggiornato dal Regolamento (UE) 2338/2016 e per quanto rilevanti e compatibili, della Direttiva 23/2014 UE, del Decreto legislativo n. 442/1997, del Decreto Legge n. 50/2017, della legge provinciale 23 novembre 2015, n.15 in tema di mobilità pubblica e della legge provinciale 17 dicembre 2015, n.16. Ci si conforma al principio di "libera amministrazione" come affermato dalla segnalazione congiunta AGCM- ANAC- ART del 25 ottobre 2017 e liberamente si fa riferimento a disposizioni del codice dei contratti pubblici, approvato con il decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50, per alcuni aspetti sostanziali e procedurali.
<i>Durata del contratto</i>	10 anni
<i>Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo</i>	La presente relazione riguarda un nuovo affidamento in sostituzione delle attuali concessioni rilasciate nel 2009 che rinnovavano le concessioni in essere degli anni '60 e '70.
<i>Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare</i>	Ambito Territoriale Omogeneo della Provincia di Bolzano come previsto nel Piano Provinciale per la Mobilità, approvato con delibera della Giunta provinciale n. 20 del 09.1.2018.

1.2. Soggetto Responsabile della compilazione

<i>Nominativo</i>	Ing. Martin Vallazza, Direttore della Ripartizione Mobilità
<i>Ente di riferimento</i>	Provincia Autonoma di Bolzano
<i>Area/servizio</i>	Ripartizione Mobilità
<i>Telefono</i>	0471-414690
<i>Email</i>	mobilita.mobilitaet@provincia .bz.it
<i>Data di redazione</i>	21.10.2020

2 - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale della Provincia Autonoma di Bolzano è assoggettato all'applicazione della normativa di settore, della quale si riporta una breve sintesi, a carattere orientativo e non esaustivo.

- **Regolamento CE n. 1370/2007 e s.m.i.** *“relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70”.*
- ☐ **D. Lgs. 422/97 e s.m.i.** *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.”*
- ☐ **D.L. 138 del 18/08/2011 e s.m.i.** che all'art. 3-bis regola gli *“Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locale”.*
- ☐ **D.L. n.179 del 2012 Art. 34**, che stabilisce la necessità della presente relazione (comma 20) e regola l'adeguamento degli affidamenti alla normativa europea (comma 21).
- ☐ **D. Lgs.50 del 2016 “Codice dei contratti pubblici”**, in quanto applicabile.
- ☐ **D.L. 50/2017 e s.m.i.** così come convertito in Legge, con particolare riferimento a:
 - ☐ Art. 27 *Misure sul trasporto pubblico locale*
 - ☐ Art. 48 *Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale*
- ☐ **Decreto Ministeriale n. 157 del 28.03.2018 - “Costi Standard”** del Ministero dei Trasporti (MIT)
- ☐ **Statuto di Autonomia DPR 31 agosto 1972, n 670** e della relativa norma di attuazione di cui al DPR 19 novembre 1987, n. 527 in materia di comunicazione e trasporti di interesse provinciale
- ☐ **Legge provinciale n. 15 del 23 novembre 2015 e s.m.i.**
- ☐ **Legge provinciale n. 16 del 17 dicembre 2015 e s.m.i.**
- ☐ **Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n.49/2015** *“Misure regolatorie 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 e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”*
- ☐ **Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n.48/2017** *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”.*
- ☐ **Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n.154/2019** *“Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017”* in quanto applicabile.

3 - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

3.1 Caratteristiche del servizio

Il servizio di TPL su gomma extraurbano in Provincia di Bolzano è attualmente svolto da 21 aziende concessionarie, sulla base dei relativi decreti di concessione rilasciati dall'Assessore alla mobilità nell'anno 2009.

19 di queste aziende di trasporto sono riunite nel LiBUS - Consorzio dei concessionari della Provincia di Bolzano.

Il trasporto pubblico in Provincia di Bolzano è caratterizzato dall'integrazione dei diversi mezzi di trasporto pubblico (servizi di trasporto di linea con autobus, servizi tranviari, funiviari, su impianti fissi e treni regionali per le tratte di competenza tariffaria della Provincia) che sono riuniti in un unico sistema tariffario e orario.

La produzione complessiva del bacino di programmazione per i servizi di trasporto extraurbano con autobus, programmata per l'anno 2020, è pari a circa 28,7 milioni di km.

Il sistema di mobilità altoatesino, che di fatto rappresenta un fiore all'occhiello nel panorama nazionale è connotato da una governance forte e strutturata nell'ambito di un contesto decisamente evoluto che consente di gestire efficacemente il "gross cost" per tutte le modalità di trasporto pubblico e di conseguire livelli di servizio decisamente elevati - per efficacia e qualità - sia per i residenti sia per i numerosi turisti.

Storicamente, a differenza di altre regioni, l'Alto Adige da sempre ha posto una grande attenzione al trasporto pubblico. In particolare, è con il sistema integrato AltoAdige Pass che il trasporto pubblico ha fatto un salto di qualità enorme e la grande diffusione dello stesso tra la popolazione dimostra l'apprezzamento di tale soluzione (circa 270.000 Alto Adige pass attivi su una popolazione di 520.000 residenti).

Nell'ambito delle proprie competenze la Provincia di Bolzano ha deciso di pianificare e gestire il sistema tariffario senza alcuna possibilità di intervento degli operatori, adottando tariffe sociali tra le più basse in Europa.

Il territorio della Provincia di Bolzano è completamente montuoso ed è contraddistinto da alcune vallate di fondovalle e numerose vallate laterali. Il 93% del territorio provinciale è considerato "svantaggiato" dalla Direttiva 75/268/CEE. Questo dato trova un'implicita conferma anche nella classificazione delle aree interne operata dal Ministero per lo Sviluppo Economico in base alla quale il territorio provinciale, fatta eccezione per la Val d'Adige tra Ora e Merano e per i comuni della Val Gardena e di Bressanone, è annoverato tra le "aree interne". La popolazione è distribuita per il 78% in "centri" e per il restante 22% in "nuclei" e "case sparse".

Il servizio di trasporto automobilistico extraurbano presenta una distribuzione e un'organizzazione sul territorio assai eterogenea che risente della volontà di ricercare una puntuale integrazione con la ferrovia attraverso servizi in rendez-vous nelle principali stazioni o dell'esigenza di rafforzare la capacità in particolari fasce orarie con servizi automobilistici integrativi dei servizi ferroviari sulle medesime relazioni.

La Provincia di Bolzano è da anni impegnata in un'azione ad ampio spettro di potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale basata su una forte centralizzazione dell'azione d'indirizzo e di programmazione, supportata da ingenti investimenti e dalla previsione di un rilevante capitolo di spesa corrente per il finanziamento dei servizi di trasporto, con l'obiettivo di mettere a disposizione degli utenti una rete multimodale di elevata qualità e altamente accessibile grazie a un sistema di bigliettazione all'avanguardia. La validità di questo approccio, oltre che dai trend positivi del numero di passeggeri trasportati, è confermata dall'andamento delle variabili demografiche nelle aree più periferiche della Provincia, nelle quali il mantenimento di un'offerta di trasporto pubblico quantitativamente elevata a fronte di una domanda relativamente modesta ha contribuito, in sintonia con altre politiche economiche e sociali messe in atto dalla Provincia di Bolzano, al radicamento della fascia di popolazione più giovane evitando fenomeni di invecchiamento della popolazione, di abbandono delle zone rurali e di depauperamento del tessuto economico.

3.2 Obblighi di servizio pubblico e universale

Gli obblighi di servizio pubblico possono definirsi come i “*servizi forniti dietro retribuzione, che assolvono missioni d'interesse generale e sono quindi assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico*” (cfr. Commissione Europea).

Si tratta di servizi che le autorità pubbliche ritengono di interesse generale e che, se affidati al mercato, potrebbero non essere garantiti. Il riconoscimento di un'attività come di interesse economico generale comporta il suo assoggettamento ad una disciplina regolatoria in misura e con modalità correlate e proporzionali all'obiettivo che l'autorità pubblica ha assegnato al servizio.

Obiettivi della Provincia di Bolzano nel settore sono rappresentati da

- ☐ realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale integrato in grado di garantire adeguati servizi a tutela dell'utenza pendolare;
- ☐ ottimizzazione degli orari e delle frequenze;
- ☐ qualità ed efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria quale asse principale e portante del sistema provinciale dei trasporti;
- ☐ soddisfazione della domanda presente e potenziale nei differenti ambiti territoriali
- ☐ garanzia di un servizio di trasporto minimo nelle aree a “*domanda debole*” sul territorio provinciale
- ☐ politica tariffaria estremamente favorevole per l'utente e di facile utilizzazione.
- ☐ sostenibilità ecologica del servizio di trasporto pubblico anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico in coerenza con le politiche della Provincia;
- ☐ un modello unico di trasporto, a gestione pubblica e privata, integrato anche sotto il profilo dei servizi offerti in via digitale.

I vincoli espressi sui livelli di servizio e sui limiti tariffari determinano oneri che gravano sul Gestore e che devono essere compensati in modo da garantire il principio di economicità e non in contrasto con la disciplina europea sugli aiuti di Stato mentre prevedono livelli di rischio per i concessionari privati.

Gli obblighi di servizio ed i relativi oneri saranno regolati attraverso un *Contratto di Servizio con gross cost incentivante*.

La scelta del gross cost conferisce una forte connotazione sociale al sistema, confermando la scelta di far prevalere gli indirizzi di tipo pubblicistico. In un contratto gross cost l'operatore sostiene i rischi legati alla produzione del servizio (rischio industriale) e l'Ente affidante i rischi legati ai ricavi (rischio commerciale). Per l'operatore è quindi fondamentale il controllo dei costi di produzione in quanto i ricavi tariffari sono introitati dall'Ente affidante che, invece, ha dalla sua parte la possibilità di incidere sull'efficacia dei servizi (e quindi anche sugli incassi) attraverso politiche integrate di mobilità, di trasporto e tariffarie a sostegno del sistema di trasporto pubblico.

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

4 - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

4.1 – Contesto normativo

L'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007 delinea tre modalità di affidamento: procedura di gara, *"in house providing"* o affidamento diretto, nel rispetto di specifici vincoli.

Il D. Lgs. 50/2016, all'art. 18 chiarisce che *"le disposizioni del presente codice non si applicano ...alle concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio o alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007".*

La legge provinciale del 23.11.2015 n. 15 disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale stabilendo che la Provincia di Bolzano svolge le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico e fissa le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea.

I servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus di competenza provinciale sono stati affidati con i relativi decreti di concessione dell'Assessore alla Mobilità del 19.11.2009 per nove anni con scadenza il 18.11.2018, rinnovando le concessioni in essere degli anni '60 e '70. A partire da tale data i servizi avrebbero dovuto essere affidati tramite contratto di servizio.

In data 06.06.2018 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus di competenza della Provincia di Bolzano.

La Giunta provinciale ha poi revocato in sede di autotutela con delibera n. 660 del 06.07.2018 il bando di gara (n. AOV/SUA SF 25/2018) per meglio garantire trasparenza e par condicio.

Molteplici circostanze (resistenze, ostruzionismi, ricorsi, minacce legali anche a mezzo stampa e azioni di ogni tipo) avevano reso inopportuna la conclusione della procedura di affidamento dei servizi tramite gara entro il termine del 18 novembre 2018, data di scadenza delle attuali concessioni, nonostante la stazione appaltante si fosse attivata tempestivamente per l'individuazione di un nuovo concessionario.

Considerata l'assoluta necessità di garantire la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico di linea per il tempo utile al completamento della procedura di gara e alla stipula dei nuovi contratti di servizio, la Giunta provinciale, con delibera n. 1097 del 23.10.2018, di seguito adeguata con le delibere n.1153 del 13.11.2018 e n. 93 del 19.02.2019, ha approvato la proroga delle concessioni in essere dei servizi di trasporto di linea extraurbani con autobus per il periodo dal 19.11.2018 al 31.12.2019.

La delibera della G.P. n. 1097/2018 ha contestualmente incaricato la Ripartizione Mobilità a proseguire l'attività relativa alla predisposizione della documentazione necessaria alla ripubblicazione del nuovo bando di gara, anche attraverso l'adozione di ulteriori provvedimenti ritenuti necessari.

Le consultazioni previste dalla delibera della Giunta provinciale n. 1097/2018 si sono svolte in data 10.01.2019 e la documentazione relativa alla ripubblicazione del nuovo bando di gara predisposta nella sostanza è stata trasmessa in data 06.03.2019 all'Agenzia per i Contratti pubblici.

In data 06.06.2019, a seguito di un ampio dibattito pubblico, il Consiglio provinciale ha approvato, con votazione pressoché unanime, la mozione n. 103/19 che così recita: *"la Giunta provinciale presenta quanto prima una proposta legislativa che preveda per il trasporto pubblico locale con autobus in Alto Adige un modello in house o un'azienda speciale pensati appositamente per la realtà della nostra provincia"*.

In coerenza con la sopracitata mozione con l'articolo 4, comma 2 della legge provinciale 09.07.2019, n. 3 è stato modificato l'articolo 7 della legge provinciale n. 16/2015 introducendo il comma 9 il quale prevede che: *"Il servizio di trasporto pubblico locale è principalmente garantito dalla Provincia autonoma di Bolzano, anche attraverso un modello di gestione pubblica in house o azienda speciale, secondo i principi della mobilità sostenibile, nel rispetto della normativa unionale."*

Con delibera n. 657 del 30.07.2019 la Giunta provinciale ha autorizzato l'avvio di un procedimento istruttorio di valutazione per la gestione pubblica in house del trasporto pubblico extraurbano con autobus di competenza

provinciale sia sotto il profilo del modello gestionale, economico e organizzativo che per gli aspetti amministrativi. Le audizioni sono state tenute nei giorni 20, 25 e 26 settembre 2019.

A causa dello stato di emergenza COVID-19, in sostituzione del Convegno previsto dalla delibera n. 657 del 30.07.2019, il Dipartimento Mobilità ha organizzato in data 05.06.2020 un Seminario Webinar dal titolo "La governance della mobilità sostenibile in Alto Adige nel contesto europeo" per discutere con i partner di settore del nuovo indirizzo di riorganizzazione del trasporto pubblico locale con autobus.

La commissione istruttoria preposta alla valutazione dei diversi modelli di gestione del trasporto pubblico extraurbano ha pertanto preso atto del mutato contesto normativo e delle nuove indicazioni programmatiche, secondo le linee di azione e le motivazioni di seguito sintetizzate.

Con delibera del 31.07.2018, n. 749 la Giunta provinciale ha approvato il Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ 2018 – 2023, che impegna la Provincia e le principali città dell'Alto Adige ad intraprendere azioni per la riduzione delle emissioni di NO₂, tra cui la decarbonizzazione del parco autobus dei servizi di linea urbani ed extraurbani. Questo programma, che costituisce un accordo vincolante, prevede l'accelerazione di un processo di rinnovo delle flotte di autobus a partire da quelli delle linee che convergono nelle aree urbane in cui si registrano i maggiori livelli di inquinamento da NO₂. Le misurazioni della qualità dell'aria nella zona di Bolzano, Laives e Merano mostrano preoccupanti livelli di inquinamento atmosferico e ambientale.

Il sopra citato nuovo comma 9 inserito nell'articolo 7 della legge provinciale n. 16/2015 (Disposizioni sugli appalti pubblici) riconosce l'esigenza di prevedere che il servizio di trasporto pubblico sia principalmente oggetto di gestione pubblica con la prevalente finalità di perseguire ed accelerare l'attuazione degli obiettivi sovraordinati del Piano provinciale della mobilità in materia di ecosostenibilità del trasporto pubblico nelle aree individuate dal Programma per la riduzione delle emissioni di NO₂, nonché gli altri vantaggi di natura gestionale (convenienza, efficienza, compartecipazione dei principali comuni, riduzione dei conflitti).

Dal promemoria presentato poi nella seduta della Giunta provinciale del 21 gennaio 2020, riguardante i criteri di riconoscimento e la struttura della rete principale ecosostenibile, emergono le aree del territorio provinciale e le linee del TPL che non devono essere messe a gara, ma devono essere affidate a una società direttamente controllata dalla Provincia (v. allegato 2). La rete di trasporto ecosostenibile gestita direttamente dalla Provincia sarà quindi costituita dall'insieme delle linee principali, di base e locali convergenti sui comuni di Bolzano, Laives e Merano. Questo permetterebbe alla Provincia di rinnovare il parco rotabile e di passare gradualmente dai veicoli diesel a quelli a idrogeno o a batteria, mettendo a frutto in modo sinergico e più efficiente l'organizzazione e gli investimenti già sviluppati nella gestione pubblica del trasporto urbano. Queste nuove tecnologie devono essere messe in funzione attraverso studi e test appropriati e richiedono un elevato sforzo finanziario. Per questi motivi dovrebbero essere realizzate da una società soggetta a controllo analogo da parte della Provincia, una soluzione questa che è in grado di garantire la partecipazione dei principali enti locali alle scelte e maggiore efficienza decisionale rispetto a gestori privati.

Inoltre, l'articolo 38, comma 1, lettera c) della legge provinciale del 16.04.2020, n. 3 ha abrogato il comma 1 dell'art. 8 della legge provinciale 15/2015 il quale prevedeva che "I bacini sono aree territoriali omogenee che costituiscono i lotti unitari per l'affidamento dei servizi di linea, eccetto i servizi ferroviari. A ogni bacino corrispondono una rete e un programma di esercizio dei servizi del trasporto pubblico di persone."

Tale modifica ponendosi in piena continuità con le già citate disposizioni dell'articolo 4, comma 2 della legge provinciale n. 3/2020 ed eliminando l'obbligo di coincidenza tra bacino di mobilità e lotto di gara, peraltro già in contrasto con l'art. 48, comma 4, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 il quale dispone che ogni Bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, consente di riconoscere i lotti sulla base di criteri non più attinenti alla struttura della domanda (i quali sono stati assolti dal preordinato riconoscimento della individuazione dei Bacini, nel caso specifico operata dal PPM e in tutto e per tutto confermata) ma rispondenti ad obiettivi sovraordinati, di coerenza funzionale e organizzativa del servizio sul territorio, tra cui quello di sostenibilità ambientale, tenendo conto dell'opportunità di non svantaggiare l'offerta delle P.M.I., che hanno disposto una peculiare struttura organizzativa per l'ottimizzazione degli investimenti e la gestione del servizio di trasporto pubblico.

Nel frattempo, le concessioni dei servizi di trasporto pubblico locale in essere sono state prorogate fino al 18.11.2020, vista l'assoluta necessità di garantire la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico.

La Giunta provinciale nella seduta del 13.10.2020 ha preso atto degli esiti del procedimento istruttorio e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale ritiene che un modello di trasporto misto che preveda l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali si configuri come modello che contemperi da una parte l'indirizzo di una gestione in house providing dei servizi e dall'altra parte preveda l'apertura al mercato tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese locali. Il modello proposto risponde pienamente alla realtà locale e alle esigenze di mobilità della Provincia.

A seguito della decadenza del Protocollo di Azione di Vigilanza Collaborativa con ANAC del 07.12.18 in data 23.07.2020 è stato sottoscritto un nuovo "Accordo di Azione di Vigilanza Collaborativa finalizzato alla verifica preventiva della conformità degli atti di gara alla normativa di settore".

4.2 – Scelta modello di affidamento

La Provincia di Bolzano intende affidare il *Contratto di Servizio* per il Trasporto Pubblico Locale extraurbano con autobus secondo un modello misto:

- ☐ **Tramite affidamento in house providing** della rete ecosostenibile
- ☐ **Tramite procedura di gara ad evidenza pubblica** delle rimanenti linee del trasporto extraurbano con autobus
- ☐ **applicando il modello di remunerazione "gross cost incentivante".**

Preso atto degli esiti istruttori, e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale, si ritiene che un modello di trasporto misto che preveda l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali si configuri come modello che risponde pienamente alla realtà locale e alle esigenze di mobilità della Provincia.

L'obiettivo fondamentale di questa riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale è garantire un sistema integrato ed efficiente, di qualità elevata e ampio nell'offerta per i servizi autobus che consenta di migliorare ulteriormente un sistema di mobilità comodo e sicuro in Alto Adige, aperto alla concorrenza e alle PMI, superando il sostanziale regime di monopolio, senza gara, che si trascina da oltre 60 anni.

La Provincia di Bolzano punta quindi a un modello di trasporto misto che guarda al futuro, in coerenza con l'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile, che intende utilizzare le ingenti risorse del Green New Deal dell'Unione europea e i finanziamenti per l'ammodernamento del trasporto locale del Governo italiano.

Si ritiene fondamentale investire in una mobilità sostenibile, moderna e digitale per garantire ai cittadini servizi di alta qualità, anche per i luoghi di montagna più svantaggiati, aperto alle piccole e medie imprese del territorio.

AFFIDAMENTO CON PROCEDURA DI GARA

Le rimanenti linee del trasporto extraurbano con autobus saranno affidate con gara pubblica per lotti omogenei, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, secondo il principio di "libera amministrazione", come da segnalazione congiunta AGCM-ANAC-ART del 25 ottobre 2017 con l'obiettivo di garantire comunque una partecipazione alle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto pubblico extraurbani, tenendo conto in particolare degli interessi delle piccole e medie imprese locali.

La produzione complessiva annua delle linee da mettere in gara è pari a circa 21,3 milioni di km per un importo complessivo decennale a base di gara di 869.927.253,78 euro.

La suddivisione della gara in 10 lotti è basata sulle seguenti caratteristiche:

- ogni lotto è funzionalmente autonomo ed è indipendente da altre reti ed è oggettivamente coerente con il Piano Provinciale della Mobilità;

- le linee formano unità di traffico, ognuna delle quali può essere gestita in maniera centralizzata da un unico deposito-officina. Si tratta per lo più di vallate o di tratti di una valle con una linea principale e alcuni rami secondari;
- i lotti sono configurati sulla base dei principi di economicità e di contendibilità, secondo i principi dell'art. 48 del decreto-legge 50/2017 in materia di trasporto locale, sulla base dello stretto rapporto con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti.

La variazione dei costi (€/km) dei diversi lotti è dovuta al fatto che alcuni lotti sono soggetti a un'alta stagionalità (turismo), durante la quale, per lo stesso numero di chilometri, per brevi periodi è necessario utilizzare più materiale rotabile e personale disponibile.

La congruità dell'importo a base d'asta è attestata dal modello di Piano Economico Finanziario (PEF) che è stato redatto con riferimento all'intera durata del contratto (10 anni). Il PEF simulato prevede un'analisi economica diretta in modo particolare a valutare la redditività della gestione caratteristica dell'investimento. Il rischio d'impresa viene adeguatamente remunerato e risulta essere in linea con i parametri previsti dalle Delibere dell'ART n. 49/2015 e 48/2017.

Son stati effettuati raffronti di benchmark per verificare la congruità degli importi posti a base di gara per i singoli lotti con le Regioni Calabria, Friuli-Venezia Giulia, Marche e Umbria. Sono state inoltre effettuate analisi degli scenari alternativi da confrontare con l'opzione di una suddivisione in 10 lotti prefigurata nella Relazione di Affidamento con l'obiettivo di evidenziare la competitività di tale soluzione rispetto ad altre. In tale contesto è stato previsto anche il confronto con lo scenario del Piano provinciale della mobilità che aveva delineato una suddivisione in 4 Bacini di traffico ottimale (BTO) dei servizi di trasporto pubblico extraurbano.

Per consentire il raffronto con altri scenari si è proceduto alla modifica nel modello di simulazione VISUM delle aggregazioni in sottoreti delle linee da mettere a gara (non appartenenti alla rete principale ecosostenibile) per il calcolo di una serie di indicatori di natura trasportistica ma utili anche a supportare analisi di natura prettamente economica effettuate contestualmente.

Oltre agli indicatori di sintesi di natura trasportistica e di supporto all'elaborazione di quelli di carattere economico, per ciascuno degli scenari è stato calcolato il Costo standard relativo ad ogni lotto risultante dall'applicazione del Modello ministeriale condiviso in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni/Province autonome (D.M. 157/2018) per mettere a disposizione un ulteriore elemento di valutazione nel raffronto tra la soluzione di riferimento e quelle di confronto.

È stata inoltre effettuata la valutazione della sostenibilità e della stabilità delle assunzioni inerenti alla domanda soddisfatta e potenziale alla base dei PEF simulati. Tale attività fondava sulla raccolta di dati relativi alle variabili demografiche e socioeconomiche a livello comunale, nella stima dei relativi trend per il periodo di affidamento, e nella loro riaggregazione a livello di lotto al fine di evidenziare la robustezza delle assunzioni fatte nel PEF sulle esigenze di mobilità e conseguente disponibilità a pagare per servizi del trasporto pubblico da parte della popolazione.

AFFIDAMENTO IN HOUSE

L'articolo 166 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), recependo l'articolo 2 della Direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, rubricato appunto "Principio di libera amministrazione delle autorità pubbliche", stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione, decidendo il modo migliore "per garantire in particolare un elevato livello di qualità, sicurezza e accessibilità, la parità di trattamento e la promozione dell'accesso universale e dei diritti dell'utenza nei servizi pubblici".

La diretta conseguenza degli obblighi derivanti dall'attuazione del Programma di riduzione delle emissioni di NO₂ e l'individuazione della rete principale ecosostenibile ha comportato l'incorporazione nel lotto dei servizi urbani di Bolzano – Laives e Merano di tutte le linee extraurbane convergenti nei suddetti centri urbani. Dette linee costituiscono l'insieme di servizi TPL che si intende quindi affidare direttamente a una società in house.

La produzione complessiva della rete ecosostenibile annua è pari a circa 7,4 milioni di km. La procedura per l'affidamento tramite contratto di servizio ad una società in house è in fase di istruttoria, come anche l'elaborazione del PEF, per cui attualmente non sono disponibili i dati relativi ai costi/km.

La forma di affidamento prescelta e il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e Gestore dei servizi consente all'Amministrazione di poter operare mediante uno strumento condiviso e flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne il regime regolatorio in vista del completamento dei progetti avviati senza i vincoli temporali che un affidamento concorsuale necessariamente comporterebbe ma, soprattutto, senza le rigidità e i condizionamenti che tale affidamento ingenererebbe.

Nel perseguire l'obiettivo di riduzione dei principali impatti del settore dei trasporti quali l'incidentalità, l'inquinamento atmosferico, i consumi energetici da fonti non rinnovabili, e la congestione del traffico stradale si ritiene opportuno e necessario promuovere l'effettuazione di investimenti in infrastrutture strategiche che incentivano il riequilibrio modale, come la realizzazione di reti di trasporto, centri di interscambio e centri intermodali e il rinnovo della flotta del trasporto pubblico introducendo mezzi a basso livello di emissioni locali soprattutto nelle zone convergenti verso le città di Bolzano, Laives e Merano.

Detto programma può essere più agevolmente attuato affidando la gestione delle linee interessate a una società direttamente subordinata alla Provincia, **su cui l'Ente esercita il previsto controllo analogo di gestione**, consentendo ciò sia una maggiore tutela dell'interesse pubblico sia garantendo un controllo sugli investimenti e un sistematico adattamento ai mutamenti che avverranno con il completamento di progetti innovativi sulla rete dei servizi. Sarà inoltre possibile proseguire nei progetti innovativi relativi alla mobilità sostenibile, a carattere sperimentale, realizzando una rete effettivamente ecosostenibile.

È in corso l'analisi comparativa con i principali benchmark di riferimento nel panorama nazionale sulla base dei risultati dello studio svolto da ASSTRA (associazione di categoria che rappresenta le aziende pubbliche operanti nel trasporto pubblico) nel corso del 2019 in collaborazione con IFEL (Fondazione ANCI) e Intesa San Paolo ("Le aziende di TPL: alla ricerca della giusta rotta"). L'analisi, per quanto riguarda la performance economico-finanziaria e produttiva, si basa sull'elaborazione di dati relativi al periodo 2015-2017 forniti da un campione di 115 aziende rappresentative delle diverse realtà nazionali che si occupano di trasporto pubblico locale.

Anzitutto, l'analisi degli indicatori di performance delle imprese che operano esclusivamente sul servizio extra-urbano o su urbano ed extra-urbano (imprese miste) evidenzia significative differenze legate alla natura e alla tipologia di servizio. In particolare, le imprese extra-urbane e miste realizzano un costo per vettura-km stabilmente inferiore (2,69 e 3,30 €/km rispettivamente) rispetto alle imprese urbane (4,53 €/km).

Tabella 17 - Costi operativi unitari per servizio (valori mediani)

Servizio extra-urbano	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	2,85	2,73	2,69
Costo operativo per passeggero	5,12	4,91	5,09
Servizio misto			
Costo operativo per vettura km	3,20	3,19	3,30
Costo operativo per passeggero	2,38	2,32	2,07
Servizio Urbano			
Costo operativo per vettura km	4,51	4,22	4,53
Costo operativo per passeggero	2,46	2,71	2,88

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Con delibera della Giunta provinciale n. 1126 del 17.12.2019 è stato affidato il servizio TPL urbano e suburbano alla società In house SASA SPA. Il raffronto con il costo standard approvato dalla Provincia di Bolzano per l'anno 2019 con delibera della Giunta provinciale n. 1145 del 13.11.2018 (con adeguamento ISTAT al 2020), calcolato al netto degli ammortamenti, dell'indennità di bilinguismo, dei costi commerciali comprensivo del 6% di percorrenze a vuoto vede per esempio due valori simili per SASA e per la PAB, rispettivamente pari a 2,67 €/km e a 2,95 €/km, con un differenziale di 28 centesimi/km. La convenienza della scelta operata dalla PAB per l'in-house providing è quindi pienamente e indubbiamente comprovata.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, la Provincia verificherà, anche nel corso dell'affidamento, l'andamento della gestione attraverso il monitoraggio dei principali parametri tecnico-gestionali.



Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol

1. Einführung

Das Land Südtirol hat am _____ im Einvernehmen mit _____ der Verbraucherschutzzentrale Bozen die "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Personennahverkehr in Südtirol" gemäß der EU-Verordnung 181/2011, dem Art. 2, Absatz 461 Gesetz vom 24. Dezember 2007, dem Landesgesetz vom 20. Mai 1992, geändert durch Art. 37 des Landesgesetzes Nr. 22 vom 20. Dezember 2012, dem Landesbeschluss Nr. 1407 vom 19. Dezember 2017, sowie dem D.M.P. vom 27. Januar 1994 genehmigt.

Die "Charta der Qualität des Personenverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr in Südtirol" drückt die Grundprinzipien der bürgernahen Garantie des öffentlichen städtischen und außerstädtischen Personennahverkehrs aus, unabhängig davon, ob dieser von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären betrieben wird, und ist integrierender und verbindlicher Bestandteil jedes Dienstleistungsvertrags oder jeder Konzession.

Das Land Südtirol fördert ein einheitliches Modell eines ökologisch nachhaltigen, effizienten und integrierten öffentlichen Nahverkehrs, das auf Qualitätskriterien basiert, die den Bürgern, die es nutzen, garantiert werden und offen ist für den aktiven Beitrag von repräsentativen Verbraucherverbänden.

Die Grundsätze der Passagier-Charta

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Übereinstimmung mit den im Dekret des Ministers für Transport vom 30.12.1998 festgelegten Grundsätzen erbracht.

Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico in Alto Adige

1. Introduzione

La Provincia di Bolzano ha approvato in data _____, d'intesa con il Centro Tutela Consumatori Utenti di Bolzano, la "Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico locale in Alto Adige", ai sensi del Regolamento UE 181/2011, dell'art. 2, comma 461 della legge 24 dicembre 2007 n. 244, della L.P. 20 maggio 1992, come modificata dall'art.37 della L.P. 20 dicembre 2012, n.22, della delibera Provinciale 19 dicembre 2017 n.1407, nonché del D.P.C.M. 27 gennaio 1994.

La "Carta della qualità dei servizi del passeggero nel trasporto pubblico locale in Alto Adige" esprime i principi fondamentali di garanzia del cittadino utente del trasporto pubblico locale su gomma, urbano ed extraurbano, sia gestito da soggetti pubblici che da concessionari privati, ed è parte integrante ed obbligatoria di ogni contratto di servizio o concessione.

La Provincia di Bolzano promuove un modello unitario di trasporto pubblico ecosostenibile, efficiente, integrato, basato su criteri di qualità garantiti ai cittadini utenti ed aperto al contributo attivo delle associazioni rappresentative dei consumatori.

I principi della Carta del passeggero

Il servizio di trasporto pubblico viene erogato nel rispetto dei principi definiti dal Decreto del Ministro dei trasporti 30.12.1998.



Gleiche Rechte der Nutzer, in dem Sinne, dass allen Bürgern, die den Nahverkehrsdienst nutzen, gleiche Zugangs- und Behandlungsbedingungen garantiert werden, wobei Hindernisse für Menschen mit Behinderungen weiterhin auch durch Sonderdienste beseitigt werden.

Unparteilichkeit, die als ein Verhaltensprinzip derjenigen zu verstehen ist, die den Dienst sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich verwalten, welches sich am Nichtvorhandensein von Diskriminierung und Günstlingswirtschaft jeder Art und Weise orientiert, was sich auch auf die Verpflichtungen der Durchführung der öffentlichen Dienstleistung in Bezug auf territoriale oder territorial benachteiligte Situationen bezieht.

Kontinuität der Dienstbereitstellung, die außer in Ausnahmefällen oder im Falle von höherer Gewalt, die gesetzlich oder durch den Dienstvertrag vorgesehen sind, nicht unterbrochen oder ausgesetzt werden darf und die in jedem Fall die Aktivierung von Notdiensten oder alternativen Liniendiensten vorsehen muss.

Das Recht, die auf dem Territorium verteilten Dienstleistungen zu wählen, verstanden als die Möglichkeit, nicht von obligatorischen Lösungen abhängig zu sein und Zugang zu integrierter und intermodaler Mobilität zu haben.

Beteiligung der Nutzer an der Bereitstellung des Dienstes und Recht auf Zugang zu Informationen durch die aktive Rolle der Verbraucherschutzverbände bei Hinweisen und Vorschlägen zur Verbesserung, sowie durch das Recht des einzelnen Nutzers auf umfassende, genaue und pünktliche Informationen über die Fahrpläne der Dienste auf bestimmten Strecken, wobei digitale Technologien in großem Umfang auch durch die wünschenswerte Schaffung einer spezifischen Applikation („app“) genutzt werden.

Effizienz und Wirksamkeit des Dienstes, zu verstehen als die ständige Suche nach einer maximalen Abdeckung der bedienten Orte auf dem Territorium, die Häufigkeit der Fahrten, die Einhaltung der Pünktlichkeit, das beste Kosten-/Qualitätsverhältnis, die vorrangige Beachtung der Sicherheitsvorrichtungen.

Klarheit und Transparenz, verstanden als Verpflichtung der Autonomen Provinz Bozen, die in ihre Zuständigkeit fallenden Aktionen und Managemententscheidungen bekannt zu machen, die auf die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Südtirol, auf zukünftige

Eguaglianza dei diritti degli utenti, nel senso che a tutti i cittadini che fruiscono del servizio di trasporto locale vengono garantite pari condizioni di accesso e di trattamento, ancora rimuovendo gli ostacoli per la disabilità, anche attraverso servizi dedicati.

Imparzialità, che deve essere intesa come un principio di condotta da parte dei soggetti che gestiscono il servizio, sia pubblici che privati, ispirato all'assenza di discriminazioni e di favoritismi di ogni genere e natura, tendenzialmente riferibile anche agli obblighi del servizio pubblico nei confronti delle situazioni territoriali o territorialmente svantaggiate.

Continuità dell'erogazione del servizio, che non può avere interruzioni o sospensioni al di fuori dei casi eccezionali o di forza maggiore, previsti dalla legge o dal contratto di servizio, e che deve comunque prevedere l'attivazione dei servizi di emergenza o alternativi programmati.

Diritto di scelta dei servizi distribuiti sul territorio inteso come possibilità di non dipendere da soluzioni obbligate e di aver accesso ad una mobilità integrata e intermodale.

Partecipazione degli utenti alla prestazione del servizio e diritto di accesso alle informazioni attraverso il ruolo attivo delle associazioni di tutela dei consumatori nelle indicazioni e nelle proposte di miglioramento della gestione, nonché attraverso il diritto dei singoli utenti ad avere un'informazione ampia, precisa e puntuale circa gli orari dei servizi nelle specifiche tratte, con un ampio uso delle tecnologie digitali e l'auspicabile realizzazione di un'applicazione („app“) dedicata.

Efficienza ed efficacia del servizio, da intendersi come la costante ricerca della massima copertura delle località servite sul territorio, la frequenza delle corse, il rispetto della puntualità, il miglior rapporto costi/qualità, la prioritaria attenzione per i dispositivi di sicurezza.

Chiarezza e trasparenza, intese come obbligo da parte della Provincia autonoma di Bolzano di rendere note le azioni e le scelte gestionali di propria competenza finalizzate allo sviluppo del sistema dei trasporti in Alto Adige, agli investimenti futuri, al miglioramento delle performance.



Investitionen und auf die Verbesserung der Leistung abzielen.

Ökologische Nachhaltigkeit des Personennahverkehrs auf dem Gebiet Südtirols gemäß den Prinzipien der UN-Agenda 2030 zur nachhaltigen Entwicklung, die durch den Einsatz von Mobilitätstechnologien mit Elektro- und Wasserstoffantrieb, die überwiegende Verwendung umweltfreundlicher Antriebsformen, eine Planung, die die "Leerkilometer" der Busse reduziert, verfolgt werden soll.

Qualität des Personals, insbesondere der Fahrer, verstanden als volle Eignung zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Bewältigung von Notfall- und Gefahrensituationen, Freundlichkeit und Lebenswürdigkeit im Umgang mit den Benutzern, Achtung der Zweisprachigkeit und Grundkenntnisse der englischen Sprache, Bereitschaft, den Touristen kurze Informationen zu geben, auch durch regelmäßige, berufliche Weiterbildung.

Einzigartiges und integriertes Verkehrsmodell in Südtirol, sowohl für die Verwaltung durch öffentliche und private Subjekte, das auf die öffentlich-private Zusammenarbeit auch mit klein- und mittleren Unternehmen abzielt, in einer intermodalen Vision der verschiedenen Verkehrsarten und der digital angebotenen Dienstleistungen.

Mitarbeit der Verbraucherzentrale Südtirol bei der periodischen, auf jeden Fall aber mindestens einmal jährlich durchzuführenden Überprüfung des Zufriedenheitsgrads der Nutzer mit den angebotenen Dienstleistungen, auch durch Umfragen, Interviews, Berichte, nach wissenschaftlichen Methoden, die der Provinz und dem Verwaltungsorgan vorzulegen sind.

Beschwerderecht des einzelnen Fahrgastnutzers bei Funktionsstörungen oder kritischen Fragen, mit der Verpflichtung des Betreibers, spätestens innerhalb 5 Arbeitstagen nach Einreichung der Beschwerde auf elektronischem Wege über eine ausdrücklich dafür vorgesehene Plattform oder Website zu antworten, sowie das Recht auf gerichtlichen Rechtsschutz in allen gesetzlich anerkannten Formen für tatsächlich erlittene Schäden, die durch schuldhaftes oder vorsätzliches Verhalten des Betreibers der Dienste entstanden sind, unbeschadet der Möglichkeit weiterer Bestimmungen über Formen der Schlichtung, Mediation oder Schiedsgerichtsbarkeit, die zwischen den Parteien in individuellen

Ecosostenibilità dei trasporti nel territorio dell'Alto Adige, secondo i principi dell'Agenda ONU 2030 sullo sviluppo sostenibile, da perseguire attraverso le tecnologie di mobilità ad alimentazione elettrica e ad idrogeno, l'uso prevalente di materiali ecocompatibili, una programmazione che riduca i "km a vuoto" di percorrenza degli autobus.

Qualità del personale, in particolare degli autisti, intesa come piena attitudine alla garanzia della sicurezza e alla gestione delle situazioni emergenziali e di pericolo, cordialità e gentilezza nei rapporti con gli utenti, rispetto del bilinguismo e della conoscenza di elementi della lingua inglese, disponibilità a sommarie informazioni nei confronti dei turisti, anche attraverso un periodico aggiornamento professionale.

Modello Unico e Integrato del trasporto in Alto Adige, sia per la gestione da parte di soggetti pubblici che di soggetti privati, proteso alla collaborazione pubblico-privato e alla valorizzazione delle PMI, in una visione intermodale dei diversi tipi di trasporto e dei servizi offerti in via digitale.

Collaborazione del Centro Tutela Consumatori Utenti di Bolzano nelle verifiche periodiche, e comunque almeno una volta ogni anno, del grado di soddisfazione degli utenti per le prestazioni erogate, anche attraverso rilevazioni, interviste, report, secondo metodologie scientifiche da consegnare all'ente Provincia e al soggetto gestore.

Diritto di reclamo da parte del singolo passeggero-utente dinanzi a disfunzioni o criticità, con obbligo di risposta da parte del soggetto gestore entro e non oltre 5 giorni lavorativi dalla proposizione del reclamo in via telematica, attraverso una piattaforma o sito espressamente dedicato, nonché diritto di tutela giurisdizionale, in tutte le forme riconosciute dall'ordinamento, per i danni effettivamente subiti per condotte colpose o dolose del soggetto gestore dei servizi, ferma restando la possibilità di ulteriori previsioni di forme di conciliazione, mediazione o arbitrato, da convenire liberamente tra le parti nei singoli contratti di servizio.



Dienstleistungsverträgen frei vereinbart werden können.

Zweisprachigkeit: Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass das Personal, das mit den Passagieren auf den interessierenden Strecken der Provinz Bozen in Kontakt steht, wie im Dienstleistungsvertrag vorgesehen, über Kenntnisse der italienischen und deutschen Sprache verfügt.

Rechtszugang: Den Passagieren ist ein vereinfachter Rechtszugang über eine Schlichtungsstelle unter Einbeziehung des Landes Südtirol, des Verkehrsunternehmens und der Verbraucherzentrale Südtirol gewährleistet.

Es handelt sich um eine Charta mit verbindlicher Wirksamkeit, in der die Bestimmungen des Dekrets des Landeshauptmannes Nr. 33/2016, Art. 45 des Landesgesetzes 15/2015, sowie der Inhalt von Art. 3.1 und Anhang A des Beschlusses der Landesregierung Nr. 1407/2017, in dem die wesentlichen Rechte des Fahrgastes festgelegt sind, konsequent zum Ausdruck kommen, unbeschadet des Rechts jedes Verkehrsunternehmens, etwaige Zusatzprotokolle mit der Verbraucherzentrale Südtirol gemäß autonomen und fakultativen Vereinbarungen zu definieren.

Das Land Südtirol hat sich verpflichtet, die vollständige Umsetzung der Grundsätze der "Qualitätscharta" in allen Dienstleistungsverträgen mit öffentlichen und privaten Betreibern auf dem Gebiet Südtirols zu fördern.

Alle öffentlichen und privaten Betreiber des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs in Südtirol sind verpflichtet, die in dieser "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol" dargelegten Grundsätze einzuhalten.

Der vorliegende Musterentwurf der Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr enthält die gesetzlichen und administrativen Mindestverpflichtungen sowie die allgemeinen Grundsätze für den Schutz des Bürgers als Nutzer.

Bilinguismo: l'impresa di trasporto garantisce che il personale a contatto con i passeggeri nel servizio offerto sulle linee di interesse della Provincia Autonoma di Bolzano possieda le conoscenze della lingua italiana e della lingua tedesca, come previste dal Contratto di servizio.

Accesso alla giustizia: ai passeggeri è facilitato l'accesso alla giustizia attraverso un organo di conciliazione che coinvolge la Provincia Autonoma di Bolzano, l'impresa di trasporto ed il Centro Tutela Consumatori Utenti.

Si tratta di una Carta con efficacia obbligatoria, espressione coerente di quanto stabilito dal Decreto del Presidente della Provincia di Bolzano n. 33/2016, dall'art. 45 della Legge provinciale 15/2015, nonché dei contenuti dell'art. 3.1 e dell'allegato A della delibera della Giunta provinciale n. 1407/2017, che definisce i diritti essenziali del passeggero, ferma restando la facoltà per ciascuna impresa di trasporto di definire eventuali protocolli integrativi con il CTCU secondo autonome e facoltative intese.

La Provincia di Bolzano si impegna a favorire la piena realizzazione dei principi della "Carta della qualità" in tutti i contratti di servizio con gestori pubblici e privati del territorio dell'Alto Adige.

È fatto obbligo per tutti i gestori pubblici e privati del trasporto pubblico locale su gomma nel territorio dell'Alto Adige di rispettare i principi enunciati dalla presente "Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico in Alto Adige".

Il presente schema tipo della Carta dei diritti del passeggero per il trasporto pubblico contiene gli obblighi minimi legislativi ed amministrativi, così come i principi generali per la tutela del cittadino utente.

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 28/10/2020 10:39:45 Il Direttore d'ufficio
VALLAZZA MARTIN

Der Abteilungsdirektor 28/10/2020 10:47:26 Il Direttore di ripartizione
VALLAZZA MARTIN

Laufendes Haushaltsjahr

Esercizio corrente

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

zweckgebunden

impegnato

Adeguamento valore in diminuzione su
delibera nr./ Wertangleichung
Zweckbindung Verminderung Beschluss
Nr. 927 del/vom 12.11.2019, €
961.983.790,74, cap./Kap.
U10021.0060-U0001103,
esercizi/Haushaltsjahre 2020-2030,
posizioni/Positionen 1-11.

als Einnahmen
ermittelt

accertato
in entrata

auf Kapitel

sul capitolo

Vorgang P - 2200001190

operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 28/10/2020 16:16:46 Il direttore dell'Ufficio spese
PELLE LORENZO

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

28/10/2020

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

28/10/2020

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 48 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 48 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

27/10/2020

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