Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# Beschluss der Landesregierung

# Deliberazione della Giunta Provinciale

Nr. 790
Sitzung vom 14/09/2021 Seduta del

| ANWESEND SIND | | SONO PRESENTI |
|---|---|---|
| Landeshauptmann | Arno Kompatscher | Presidente |
| Landeshauptmannstellvertr. | Waltraud Deeg | Vicepresidente |
| Landeshauptmannstellvertr. | Giuliano Vettorato | Vicepresidente |
| Landeshauptmannstellvertr. | Daniel Alfreider | Vicepresidente |
| Landesräte | Philipp Achammer | Assessori |
| | Massimo Bessone | |
| | Maria Hochgruber Kuenzer | |
| | Arnold Schuler | |
| | Thomas Widmann | |
| Generalsekretär | Eros Magnago | Segretario Generale |

## Betreff:

In-House Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes in der Zuständigkeit des Landes Südtirol an SASA AG

## Oggetto:

Affidamento in house dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani della rete ecosostenibile di competenza della Provincia di Bolzano a SASA S.p.A.

Vorschlag vorbereitet von Abteilung / Amt Nr. 38.2 Proposta elaborata dalla Ripartizione / Ufficio n.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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 Einklang jenen der Europäischen Union festlegt.

Der Artikel 20 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 sieht unter der Voraussetzung der Einhaltung des Unionsrechtes die Möglichkeit vor, der Verkehrsdienste im Wege einer zugunsten eines Rechtssubjekt vor, über das das Land Südtirol eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über die eigenen Dienststellen.

Weiters sieht der Artikel 7 Absatz 9 des Landesgesetzes vom 17. Dezember 2015, Nr.16 vor, dass der öffentliche Personenverkehr grundsätzlich auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb gewährleistet wird.

Der Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 regelt die Bedingungen und Voraussetzungen der In-House-Vergabe. Der Art. 61 des Gesetzes 23/07/2009, Nr. 99, besagt, dass die zuständigen Behörden "sich auf die Bestimmungen von Art. 5 Abs. 2, 4, 5 und 6 und Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stützen können".

Der Artikel 166 des GvD vom 18. April 2016, Nr. 50 (Kodex der öffentlichen Verträge), sieht in Umsetzung des Artikels 2 der Richtlinie 2014/23/EG über die Konzessionsvergabe mit dem bezeichnenden Titel "Grundsatz der Verwaltungsautonomie der Behörden", vor, dass die auftraggebenden Körperschaften, im Einklang mit dem nationalen - und dem Unionsrecht, entscheiden können, wie die Erbringung von Bau- oder Dienstleistungen am besten organisiert werden kann, damit bei öffentlichen Dienstleistungen insbesondere ein hohes Maß an Qualität, Sicherheit und Bezahlbarkeit, Gleichbehandlung und die Förderung des allgemeinen Zugangs und der Nutzerrechte gewährleistet werden können.

Wie kürzlich vom Staatsrat festgestellt (Sektion V, 8/4/2019 Nr. 2275), muss die Verwaltung in einem Kontext wesentlicher

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.

L'articolo 20 della legge provinciale n. 15/2015 prevede la possibilità dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto a un soggetto su cui la Provincia di Bolzano esercita un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture, nel rispetto della normativa dell'Unione europea.

L'articolo 7, comma 9 della legge provinciale 17 dicembre 2015, n. 16, prevede che il servizio di trasporto pubblico è principalmente garantito anche attraverso il ricorso a modelli di gestione pubblica in house o ad aziende speciali.

L'articolo 5, comma 2, regolamento (CE) 1370/2007 definisce le condizioni e i presupposti per l'affidamento in house. L'art. 61 della legge 23/07/2009, n. 99 dispone che le autorità competenti "possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007".

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 "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".

Come recentemente affermato dal Consiglio di Stato (sez. V, 8/4/2019 n. 2275), in un contesto ordinamentale di

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Gleichstellung zwischen den verschiedenen verfügbaren Betriebsmodellen betreffend die lokalen öffentlichen Dienste eine Entscheidung treffen, um das geeignetste Modell der Betriebsführung zu ermitteln, und zwar bezogen auf den territorialen Kontext und auf der Grundlage der vom Gesetz vorgesehenen Grundsätze sowie in Ausübung des Ermessensspielraums zum Schutz des Allgemeininteresses zur Verwirklichung der Ziele der Universalität und Sozialität, Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Qualität der Dienstleistungen. Der Staatsrat stellt weiters fest, dass dies Bewertungen sind, die die Organisation des Dienstes und die Durchführbarkeit alternativer Entscheidungen durch das Land betreffen und somit im Konkreten, d.h. mittels einer Fall zu Fall – und gleichzeitig gesamtheitlicher Analyse, durchgeführt werden müssen.

sostanziale equiordinazione tra i vari modelli di gestione dei servizi pubblici locali disponibili, "l'amministrazione è chiamata ad effettuare una scelta per l'individuazione della migliore modalità di gestione rispetto al contesto territoriale di riferimento e sulla base dei principi indicati dalla legge e nell'esercizio di poteri discrezionali finalizzati a tutelare l'interesse generale al perseguimento degli obiettivi di universalità e socialità, efficienza, economicità e qualità del servizio" e che "si tratta di valutazioni che, riguardando l'organizzazione del servizio e la praticabilità di scelte alternative da parte della Provincia, devono essere svolte in concreto, con un'analisi effettuata caso per caso e nel complesso".

Die Gründe für die Wahl des Betriebsmodells müssen im Bericht gemäß Artikel 34 Absatz 20 des Gesetzesdekrets Nr. 179/2012, umgewandelt in das Gesetz Nr. 221/2012, ausführlich erläutert werden. Der Bericht legt die Begründungen und das Vorhandensein der im Gemeinschaftsrecht festgelegten Voraussetzungen für die gewählte Form der Vergabe dar und definiert den spezifischen Inhalt der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und des Universaldienstes und gibt gegebenenfalls die finanziellen Ausgleichsleistungen an.

Le ragioni della scelta del modello di gestione del servizio devono essere compiutamente illustrate nella relazione ex articolo 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito nella L. 221/2012. La relazione dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche, se previste.

Das Landesgesetz vom 16. November 2007, Nr. 12, regelt im Artikel 3 die Vergabe von wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen an Gesellschaften mit ausschließlich öffentlichem Kapital.

La legge provinciale 16 novembre 2007 n. 12 disciplina all'articolo 3 l'affidamento dei servizi pubblici di rilevanza economica a società a capitale interamente pubblico.

Die SASA - Städtischer Autobus Service AG ist eine Kapitalgesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung, deren Gesellschafter das Land Südtirol sowie die Gemeinden Bozen, Meran und Leifers sind.

La SASA – Società Autobus Servizi d'Area S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica di cui sono soci la Provincia autonoma di Bolzano, il Comune di Bolzano, il Comune di Merano e il Comune di Laives.

Infolge der Gesetzesänderungen durch Art. 9 des Landesgesetzes Nr. 3 vom 17.03.2021, mit dem der Art. 32/bis in das Landesgesetz Nr. 15/2015 eingefügt wurde, hat das Land Südtirol sein Kapital erhöht und hält nun 88,13% der Aktien der Gesellschaft. Das Land übt über die Gesellschaft eine ähnliche Kontrolle aus wie über ihre eigenen Dienststellen.

A seguito delle modifiche legislative di cui all'articolo 9, legge provinciale 17.03.2021, n. 3, che ha inserito l'art. 32/bis nella legge provinciale 15/2015, è stato disposto l'aumento di capitale della Provincia di Bolzano che detiene ora l'88,13 per cento delle quote della società. La Provincia esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Die SASA AG ist gemäß Artikel 192 des Gesetzesdekrets Nr. 50/2016 seit 10.12.2019 in der ANAC-Liste der öffentlichen Auftraggeber und zuschlagserteilenden Körperschaften, welche Direktvergaben an eigene Inhouse Gesellschaften vornehmen, eingetragen (ID 1092, Prot. 0073582).

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 Anlehnung an den oben genannten Beschlussantrag wurde mit Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3 dem Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 der Absatz 9 hinzugefügt, welcher besagt: „*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 (…)"*.

In Anbetracht der geänderten rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen (Genehmigung des Programms zur Reduzierung der NO2-Belastung 2018 - 2023 gemäß Beschluss der Landesregierung Nr. 749 vom 31.07.2018, Genehmigung des Beschlussantrags Nr. 103/2019 des Landtags, Änderung der LG 15/2015 und LG 16/2015) wurde mit Beschluss der Landesregierung Nr. 768 vom 10.09.2019 eine technische Expertenkommission eingesetzt, um den öffentlichen In House Betrieb des außerstädtischen öffentlichen Busverkehrs im Zuständigkeitsbereich des Landes sowohl unter dem Gesichtspunkt des Management-, Wirtschafts- und Organisationsmodells als auch unter administrativen Aspekten zu bewerten.

In der Sitzung vom 21.01.2020 hat die Landesregierung den Vorschlag der Abteilung Mobilität zur Kenntnis genommen, ein ökologisch nachhaltiges Hauptnetz von Fahrzeugdienstleistungen anzuerkennen, definiert durch die Haupt-, Basis- und Ortslinien, die im Mobilitätsplan des Landes

La SASA S.p.A. è iscritta (ID 1092, prot. 0073582) dal 10.12.2019 nell'Elenco ANAC delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house ai sensi dell'art. 192 del D.lgs. n. 50/2016.

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 linea 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 (…)".*

In considerazione del mutato quadro di riferimento normativo e amministrativo (approvazione del Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO2 2018 – 2023 di cui alla delibera della Giunta provinciale n. 749 del 31.07.2018, approvazione della mozione n. 103/2019 del Consiglio provinciale, modifica della LP 15/2015 e della LP 16/2015), con delibera della Giunta provinciale n. 768 del 10.09.2019 è stata istituita una commissione tecnica di esperti per la valutazione della 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.

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 automobilistici, definita dalle linee Principali, di Base e Locali individuate dal Piano Provinciale della Mobilità con specifico

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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.

riferimento a quelle che convergono e/o circolano nelle principali città dell'Alto Adige ove si registrano livelli critici di inquinamento atmosferico con l'obiettivo che, a regime, tale rete sia esercitata esclusivamente con autobus a basso livello di emissioni.

Die Landesregierung hat bei der Sitzung vom 13.10.2020 die Ergebnisse der Sachverhaltsermittlungen zur Kenntnis genommen und war in Hinblick auf die vom Landesgesetzgeber umrissenen strategischen Ziele der Ansicht, dass ein öffentlich-privates Verkehrsmodell, das die direkte Vergabe des ökologisch nachhaltigen Hauptverkehrsnetzes an ein vom Land kontrolliertes Unternehmen mit gleichzeitiger Vergabe der übrigen territorialen Gebiete über ein Ausschreibungsverfahrens vorsieht, ein Modell ist, das den Mobilitätsbedürfnissen des Landes entspricht.

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 ha ritenuto 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 configura come modello–che risponde alle esigenze di mobilità della Provincia.

Mit Beschluss der Landeregierung Nr. 828/2020 wurde entschieden, dass die öffentlichen Nahverkehrslinien mit Autobussen, die nicht in das ökologisch nachhaltige Netz eingebunden sind, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Wege einer öffentlichen Ausschreibung - unterteilt in homogene Lose - vergeben werden soll, während die Vergabe des ökologisch nachhaltigen Netzes über einen Dienstleistungsvertrag mit einer In House Gesellschaft des Landes erfolgen soll. Dies ist mit anschließender entsprechender Maßnahme zu verfügen.

Con delibera della Giunta provinciale n. 828/2020 è stato disposto che le linee del trasporto pubblico locale con autobus non comprese nella rete ecosostenibile fossero affidate con gara pubblica per lotti omogenei, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e che l'affidamento della rete ecosostenibile a una società in house della Provincia avvenisse tramite contratto di servizio da disporre con successivo atto.

Für die In-House Vergabe des ökologisch nachhaltigen Netzes ist der Bericht im Sinne des Beschlusses ART Nr. 48/2017, des Beschlusses ART Nr. 154/2019 und ein Bericht im Sinne des Art. 34, Absatz 20 des GD 179/2020, umgewandelt mit Gesetz Nr. 221 von 2012, verfasst worden. Im Bericht sind die Gründe für die Wahl der Vergabemodalität, die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Modalitäten des wirtschaftlichen Ausgleichs und die technisch-wirtschaftlichen Parameter der In-House Vergabe dargelegt.

Per l'affidamento in house della rete ecosostenibile è stata predisposta la Relazione di affidamento ai sensi delle delibere ART n. 48/2017 e n. 154/2019 e dell'art. 34, comma 20, D.L. 179/2012, convertito dalla legge n. 221 del 2012, nella quale sono illustrate le ragioni della scelta della modalità di affidamento, l'individuazione degli obblighi di servizio pubblico, le modalità di compensazione economica e i parametri tecnico-economici dell'affidamento in house.

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

La Provincia di Bolzano punta 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

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Europäischen Union und die Mittel der italienischen Regierung für die Modernisierung des Nahverkehrs nutzen wird. Die Verwaltung hält es für unerlässlich, in eine nachhaltige, moderne und digitale Mobilität zu investieren, um qualitativ hochwertige Dienstleistungen für die Bürger zu gewährleisten

dell'Unione europea e i finanziamenti per l'ammodernamento del trasporto locale del Governo italiano. L'amministrazione ritiene fondamentale investire in una mobilità sostenibile, moderna e digitale per garantire ai cittadini servizi di alta qualità.

Die von SASA vorzunehmenden Investitionen stehen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Umstellung auf einen emissionsfreien öffentlichen Verkehr und erfordern einen mittelfristigen Zeitrahmen. Geplant sind insbesondere erhebliche Investitionen in die Flotte, die Digitalisierung und den "grünen" Wandel.

Gli investimenti che SASA dovrà affrontare sono legati alla preparazione della migrazione verso un trasporto pubblico a zero emissioni e necessitano di uno sviluppo temporale di medio termine. In particolare, sono previsti investimenti considerevoli riguardanti il parco mezzi, la digitalizzazione e la transizione cd. "green".

Durch den Übergang zu einer vollständig emissionsfreien Flotte wird SASA bis zum Ende der Konzessionsvergabe über eine Flotte bei der 125 von 167 Bussen Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind.

La transizione ad una flotta interamente orientata alle zero emissioni sarà tale da dotare SASA, entro la fine dell'affidamento in concessione, di un parco mezzi elettrico e a idrogeno di 125 veicoli su 167 autobus.

Diese Investitionen sind Teil von Innovationsbestrebungen, welche für die SASA bereits im Rahmen der früheren Verwaltungskonzessionen und des Dienstleistungsvertrags für den öffentlichen städtischen und vorstädtischen Dienst, den das Land Südtirol der SASA für den Zeitraum 2020 - 2029 erteilt hat, Form annahmen. Auf diese Weise können nicht nur beim Verkehrsmanagement, sondern auch bei den Investitionen Synergieeffekte erzielt werden.

Si tratta di investimenti che si inseriscono in un contesto di innovazione già avviato da SASA sia per mezzo delle concessioni amministrative precedenti che per mezzo del contratto di servizio per il trasporto pubblico urbano e suburbano affidato dalla Provincia di Bolzano per il periodo 2020 – 2029 a SASA. Ciò consente di creare delle sinergie non solo trasportistiche gestionali, ma anche in termini di investimenti.

Die Beauftragung von SASA mit dem ökologisch nachhaltigen Netz ermöglicht es der Verwaltung, Einsparungen bei der Entwicklung bereits vorhandener umweltfreundlicher Technologien zu erzielen und so die Notwendigkeit zu vermeiden, mit der Entwicklung neuer Technologien von Grund auf zu beginnen.

L'affidamento del servizio sulla rete ecosostenibile a SASA consente, pertanto, all'amministrazione di conseguire economie sulle attività di progettazione delle tecnologie green già avviate, evitando l'avvio ex novo di nuove progettazioni.

SASA ist eines der innovativsten Unternehmen auf nationaler Ebene, wenn es um Investitionen in wasserstoffbetriebene Fahrzeuge geht; es wurde nämlich eine eigene Investition in die Infrastruktur, und zwar für den Bau einer Wasserstofftankstelle getätigt, welche vom Land mit 1,3 Millionen Euro kofinanziert wird.

SASA rappresenta una delle aziende più innovative nel panorama nazionale negli investimenti sui mezzi alimentati a idrogeno, tanto da aver attivato un investimento infrastrutturale di proprietà per la realizzazione di un impianto di rifornimento di idrogeno, cofinanziato dalla Provincia di Bolzano con 1,3 milioni di euro.

Im Auftrag des Landes Südtirol fördert und realisiert SASA innovative und nachhaltige Mobilitätsprojekte mit experimentellem Charakter, welche von der Verwaltung stark befürwortet werden.

Su incarico della Provincia di Bolzano SASA è soggetto promotore e attuatore dei progetti innovativi di mobilità sostenibile, a carattere sperimentale, fortemente voluti dall'amministrazione.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Im Rahmen des EU-Projekt „CHIC“ wurden 10 Busse mit Brennstoffzellen und Batterie finanziert. Der Prozentsatz wird in den kommenden Jahren stark ansteigen, dank der Umsetzung der Projekte "JIVE", zur Anschaffung von weiteren 12 Brennstoffzellenfahrzeugen, und "MEHRLIN" für die Infrastruktur, welche bereits von der EU genehmigt wurden und für die SASA Projektträger ist.

Im Jahr 2019 wurde das vom Institut für technologische Innovation in Zusammenarbeit mit SASA, STA, Alperia und A22 geförderte europäische Projekt "LIFE" genehmigt, das darauf abzielt, das Südtiroler Gebiet mit der notwendigen und funktionalen Infrastruktur auszustatten, um Batteriefahrzeuge und Brennstoffzellen aufzuladen und eine wirtschaftlich wettbewerbsfähige Wasserstoffproduktion zu starten. Das Projekt umfasst den Ausbau des Schnellladesystems für batteriebetriebene Fahrzeuge und Busse, einige davon in der Remise der SASA, die Eröffnung von Wasserstoff-Tankstellen für Pkw, Nutzfahrzeuge und Shuttlebusse und die Einrichtung der entsprechenden Dienste im gesamten Landesgebiet. Im Mittelpunkt stehen nicht nur der öffentliche Nahverkehr mit Bussen, sondern auch die Logistik, der Güterverkehr, die private Mobilität - einschließlich des Tourismus - und die Mobilität der Unternehmen. Das Land finanziert dieses Projekt mit rund 6,9 Millionen Euro. Die Erfahrung und der Einsatz dieser neuen Traktionstechnologien durch SASA sind derzeit sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene richtungweisend.

SASA nimmt schließlich am Interreg Projekt Italien-Schweiz "MENTOR" teil, das darauf abzielt, nachhaltige Mobilitätsverhaltensweisen zu fördern und ein Mobilitätsangebot zu entwickeln, das dank intelligenter Mobilitätstechnologien, die Teil der kommunalen Strategie zum Thema sind, besser auf die komplexen Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen kann. Das in der Gemeinde Meran gestartete Projekt sieht die Einrichtung eines Systems des Typs "Mobility as a Service" vor und wird als Pilotprojekt für die spätere Ausweitung des Systems auf das gesamte Landesgebiet dienen.

SASA arbeitet eng mit STA und dem Land am Projekt BINGO zusammen, welches ein offenes technologisches System für die

Nell’ambito del progetto europeo “CHIC” sono stati finanziati 10 autobus a celle a combustibile e a batteria. La percentuale sarà in rapida crescita nei prossimi anni, grazie alla realizzazione dei progetti “JIVE”, che prevede l’acquisto di ulteriori 12 mezzi a cella a combustibile, e “MEHRLIN”, per l’infrastruttura, già approvati dall’UE, che vedono SASA quale coordinatore di progetto.

Nel 2019 è stato approvato il progetto europeo “LIFE”, promosso dall’Istituto per le Innovazioni Tecnologiche, in collaborazione con SASA, STA, Alperia e A22, finalizzato a dotare il territorio dell’Alto Adige delle infrastrutture necessarie e funzionali alla ricarica di veicoli a batteria e a celle a combustibile e ad avviare una produzione di idrogeno economicamente competitiva. Il progetto comprende l'ampliamento della rete di ricarica rapida per veicoli e autobus a batteria, alcune delle quali presso il deposito SASA, l’apertura di stazioni di rifornimento a idrogeno per auto, vetture per il trasporto merci e shuttle-bus e la creazione dei rispettivi servizi su tutto il territorio provinciale. Il focus non è soltanto sul trasporto pubblico locale con autobus, ma anche su logistica, trasporto merci, mobilità privata - ivi inclusa quella turistica - ed aziendale. La Provincia finanzia tale progetto con circa 6,9 milioni di euro. L’esperienza e l’impiego di queste nuove tecnologie di trazione da parte di SASA rappresenta attualmente un benchmark sia a livello nazionale che internazionale.

SASA partecipa inoltre al progetto Interreg Italia-Svizzera “MENTOR”, teso ad incentivare comportamenti di mobilità sostenibile e a sviluppare un’offerta di mobilità in grado di rispondere in maniera sempre più efficace alle complesse esigenze di spostamento dei viaggiatori, il tutto grazie alle tecnologie della smart mobility. Il progetto avviato nel Comune di Merano prevede la costruzione di un sistema del tipo “Mobility as a Service” e farà da pilota per estendere successivamente il sistema a tutta la Provincia.

SASA collabora strettamente con STA e con la Provincia al progetto BINGO, introdurrà un’architettura tecnologica aperta

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

zukünftige Verwaltung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖNV) einführen wird. Diese Systemarchitektur wird entwickelt, um die neue Strategie umzusetzen, mit der die Abteilung Mobilität den öffentlichen Nahverkehr in Zukunft verwalten will. Dank dieser Projektinitiative wird es möglich sein, einerseits bestehende Komponenten (wie das Tarifsystem und den Südtirol Pass) weiterzuentwickeln und andererseits neue modulare Komponenten einzuführen, um ein besseres Gesamtmanagement des ÖNPV-Systems und die Entwicklung umfassenderer und genauerer Informationsdienste für die Nutzer zu ermöglichen.

per la futura gestione del trasporto pubblico locale. Tale architettura viene sviluppata al fine di implementare la nuova strategia con cui la Ripartizione Mobilità intende gestire in futuro il sistema di trasporto pubblico locale. Grazie a questo progetto in fase di attuazione sarà possibile da una parte far evolvere componenti esistenti (come il sistema tariffario e l'Alto Adige Pass), e dall'altra introdurre nuove componenti modulari, al fine di ottenere una migliore gestione complessiva del sistema di TPL e permettere lo sviluppo di servizi informativi più ricchi ed accurati per gli utenti.

Die Beteiligung von SASA an der Durchführung der oben genannten technisch innovativen Projekte im Bereich der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs ist für die Planung der Ziele des Landes Südtirol von entscheidender Bedeutung und stellt, unter Berücksichtigung des erzielten entsprechenden Know-hows, ein Wissenspaket dar, welches das Land der Gemeinschaft in kürzester Zeit zur Verfügung stellen möchte und das im Falle der Externalisierung der gesamten städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste ernsthaft in Gefahr geraten würde.

Il coinvolgimento di SASA nell'attuazione dei sopra menzionati progetti di innovazione tecnologica nel campo della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico, di cruciale importanza nella programmazione degli obiettivi della Provincia di Bolzano, tenuto conto del relativo know how conseguito ed acquisito, rappresenta un patrimonio di conoscenze che la Provincia ritiene di dover mettere a disposizione della collettività nel minor tempo possibile e che rischierebbe di essere seriamente compromesso nell'ambito di un processo di esternalizzazione dei servizi di trasporto pubblico.

Die Beauftragung von SASA mit dem außerstädtischen ökologisch nachhaltigen Netz zielt daher darauf ab, das bereits erworbene Know-how und die vom In-House Betreiber im Bereich der nachhaltigen Mobilität eingesetzte Technologie zu optimieren, auch im Hinblick auf die bereits getätigten und noch laufenden Investitionen zur Erneuerung der emissionsfreien Flotte. Darüber hinaus werden dadurch technologische Modernisierungsprozesse, die operative Forschung sowie eine einheitliche Innovation bei der Produktion von Dienstleistungen erleichtert.

L'affidamento a SASA del servizio extraurbano della rete ecosostenibile è pertanto destinato ad ottimizzare il know how già acquisito e la tecnologia già utilizzata dall'operatore in house nel campo della mobilità sostenibile, anche in riferimento agli investimenti già realizzati e in corso di realizzazione per il rinnovo del parco a zero emissioni. Inoltre, ciò consente di agevolare i processi di upgrade tecnologico e di facilitare la ricerca operativa e l'innovazione unitaria nella produzione di servizi.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt ist, dass die Beauftragung von SASA es der Verwaltung ermöglicht, einen einzigen Ansprechpartner für die Verwaltung des öffentlichen Straßenverkehrs zu haben, und zwar sowohl für die städtischen und vorstädtischen Dienste als auch für die vorstädtischen Dienste in den Gebieten, die sich mit den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers überschneiden.

Altro aspetto da considerare è che l'affidamento a SASA consente all'amministrazione di avere un solo interlocutore per la gestione del trasporto pubblico su gomma sia per il servizio urbano e suburbano sia per il servizio extraurbano nelle zone convergenti sui comuni di Bolzano, Merano e Laives.

Eine grundlegende Synergie in diesem

Una fondamentale sinergia di tale processo

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Prozess betrifft auch den historischen Moment des Wiederaufbaus, in dem sich Italien und das Land Südtirol befinden: die effiziente und wirksame Nutzung der Ressourcen des nationalen Plan für Aufschwung und Resilienz (im Folgenden "PNRR").

è data anche e soprattutto dal momento storico di ripresa in cui si trovano l'Italia e la Provincia autonoma di Bolzano: l'efficiente ed efficace utilizzo delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito "PNRR").

Am 22. Juni 2021 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates, in dem sie Italiens PNRR insgesamt positiv bewertete.

Il 22 giugno 2021 la Commissione europea ha pubblicato la "proposta di decisione di esecuzione del Consiglio", fornendo una valutazione globalmente positiva del PNRR italiano.

Am 13. Juli 2021 wurde Italiens PNRR schließlich durch einen Durchführungsbeschluss des Rates genehmigt, mit dem der Vorschlag der Europäischen Kommission umgesetzt wurde.

Il 13 luglio 2021 il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio, che ha recepito la proposta della Commissione europea.

Im Rahmen des PNRR sollen 59,33 Mrd. EUR bereitgestellt werden, davon 23,78 Mrd. EUR für die Komponente Nr. 2 "Erneuerbare Energien, Wasserstoff, Netze und nachhaltige Mobilität", die die strategischen Investitionslinien enthält.

Nell'ambito del PNRR è prevista l'allocazione di 59,33 miliardi, di cui 23,78 per il componente numero 2 "Energia Rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", che prevede le linee strategiche di investimento.

Genauer gesagt sollen 8,58 Mrd. Euro für die Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs bereitgestellt werden, wobei 3,64 Mrd. Euro für die Erneuerung emissionsfreier Busflotten (sowohl Elektro- als auch Wasserstoffbusse) und 0,75 Mrd. Euro für die Ladeinfrastruktur bestimmt sind.

Più precisamente, è prevista l'allocazione di 8,58 miliardi di euro nello "Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile" con 3,64 miliardi dedicati al rinnovamento delle flotte di bus a zero emissioni (sia elettriche sia ad idrogeno) e 0,75 miliardi in infrastrutture di ricarica.

Daraus ergibt sich ein sehr spezieller und sich entwickelnder historischer Kontext sowie die Notwendigkeit für die öffentliche Verwaltung, mit einem möglichst flexiblen Vertragsinstrument zu arbeiten.

Da quanto sopra, emerge un contesto storico del tutto peculiare e in evoluzione, nonché la necessità per la pubblica amministrazione di operare attraverso uno strumento contrattuale il più flessibile possibile.

Das Investitionsprogramm lässt sich leichter umsetzen, wenn der Betrieb der interessierten Linien einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft, über die die Behörde die vorgesehene analogische Verwaltungskontrolle ausübt, übertragen wird. Dadurch wird sowohl ein besserer Schutz des öffentlichen Interesses als auch eine Kontrolle der Investitionen und eine systematische Anpassung an die Veränderungen, die mit der Verwirklichung innovativer Projekte im Dienstleistungsnetz einhergehen, gewährleistet.

Il programma degli investimenti 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 pertanto 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.

Die gewählte Art der Vergabe und die entsprechende besondere Beziehung, die sich zwischen der Vergabestelle und dem

La forma di affidamento prescelta e il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra ente affidante e gestore

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Betreiber der Dienste ergeben wird, befähigt die Verwaltung, mittels eines gemeinsamen und flexiblen Instruments zu operieren und, aufgrund der ähnlichen Kontrolle, das Regulierungssystem im Hinblick auf die Fertigstellung der begonnenen Projekte anzupassen, ohne die zeitlichen Beschränkungen, aber vor allem ohne die Rigidität und die Einschränkungen, die eine Ausschreibung unweigerlich mit sich bringen würde.

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.

Für die In-House Vergabe des außerstädtischen ökologisch nachhaltigen Netzes weist SASA AG nach, dass es im Vergleich zum Durchschnitt der Unternehmen des Sektors ein durchschnittlich effizientes Unternehmen ist und dass die berücksichtigten Kosten den Standardkosten gemäß Ministerialdekret 157 vom 28.03.2018 und den vom Land Südtirol festgelegten Standardkosten entsprechen.

Ai fini dell'affidamento in house del bacino extraurbano della rete ecosostenibile, SASA S.p.A. dimostra di essere un'azienda mediamente efficiente rispetto alla media delle aziende del settore, e che il costo considerato è in linea con il costo standard ex Decreto Ministeriale 157 del 28.03.2018 e con il costo standard definito dalla Provincia di Bolzano.

SASA hat jedoch bisher bewiesen, dass sie wirtschaftlich und effizient, unter den vom Land festgelegten Standardkosten, arbeitet, und dass sie die Kostenstruktur unter Kontrolle und Verschwendungen beseitigt hat, und mit einem Entgelt für den Dienst auskommt, das das Ausmaß der konkreten und genauen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht übersteigt, wie von den Gemeinschaftsbestimmungen vorgeschriebenen ist.

SASA ha, peraltro, finora dimostrato di operare in termini di economicità e di efficienza, al disotto del costo standard definito dalla Provincia, comprovando di aver realizzato un pieno controllo sulla struttura dei costi, eliminando gli sprechi, con un corrispettivo di servizio che non eccede la misura della concreta ed esatta compensazione degli obblighi di servizio pubblico imposti, come previsto dalle disposizioni comunitarie.

Insbesondere werden im Bericht zur In-House Vergabe der außerstädtischen Dienste des ökologisch nachhaltigen Netzes, der im Sinne des Beschlusses ART Nr. 48/2017, des Beschlusses ART Nr. 154/2019 und Bericht im Sinne des Art. 34 Absatz 20 des GD 179/2020 verfasst wurde, in Verbindung mit dem beglaubigten Finanz- und Wirtschaftsplan, die Kriterien für die Berechnung des wirtschaftlichen Ausgleichs hervorgehoben, welcher während der gesamten Dauer der Vergabe die Kosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sowie die erzielten Einnahmen und die angemessene Gewinnspanne gemäß Art. 6 und Anhang der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 sowie laut Beschluss der Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) Nr. 154/2019 berücksichtigt.

In particolare nella Relazione di affidamento in house dei servizi extraurbani della rete ecosostenibile, redatta ai sensi delle delibere ART n. 48/2017 e n. 154/2019 e dell'art. 34, comma 20, D.L. 179/2012, convertito dalla legge n. 221 del 2012, assieme al Piano Economico Finanziario asseverato, si dà evidenza dei criteri di calcolo della compensazione economica, la quale tiene conto – durante l'intera durata dell'affidamento - dei costi sostenuti nell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, nonché dei ricavi generati e del ragionevole margine di utile, così come prescritto all'art. 6 e all'Allegato del Regolamento UE n. 1370/2007, nonché nella Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 154/2019.

Das erste Jahr des Entgelts, auch dank der Hebelwirkung der Nutzung des Fuhrparks, der SASA zur Verfügung gestellt wird, zeigt

Il primo anno di corrispettivo, grazie anche alla leva di utilizzo del parco mezzi che verrà messo a disposizione di SASA, riporta

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

einen niedrigeren Wert als die Werte, die sich aus der Anwendung des Ministerialdekrets 157/2018 (2,91 Euro/km gegenüber 3,23 Euro/km) ergeben. Auch der Einzelposten der so genannten Betriebskosten ist niedriger als der Wert, der sich aus dem Ministerialdekret ergibt (2,58 Euro/km gegenüber 2,73 Euro/km).

Die Verwaltung hat ein Benchmarking durchgeführt, um die Betriebskosten pro Fahrzeugkilometer von ÖPNV-Unternehmen zu ermitteln, die in Gemeinden mit 100.000 bis 250.000 Einwohnern tätig sind.

Die Erhebung ergab einen Wert von 3,68 €/km (Bezugsjahr: 2018), während die für SASA im Jahr 2022 prognostizierten Betriebskosten auf der Grundlage des gemäß ART-Beschluss Nr. 154/2019 erstellten simulierten Wirtschafts- und Finanzplans bei 2,58 €/km liegen.

Hinsichtlich der Qualität des Dienstes ist hervorzuheben, dass SASA zurzeit die städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste mit erheblicher und zunehmender Zufriedenheit für die Nutzer und in einer Weise verwaltet, die den Qualitäts- und Effizienzzielen entspricht. Dies zeigen die Ergebnisse der Umfrage zur Kundenzufriedenheit, die vom Auftraggeber jährlich durchgeführt wird. Ihrerseits führt SASA eine Erhebung an einer repräsentativen Auswahl von Nutzern anhand eines standardisierten Fragebogens zusammen mit einer Erhebung der Methode „mystery client“. Über diese Erhebung erstellt SASA systematisch das Profiling seiner Nutzer, misst deren Zufriedenheit und erstellt die Quadranten Analyse, in der die vorrangigen Interventionsbereiche bestimmt werden.

Darüber hinaus hat SASA nach der Einführung eines integrierten Managementsystems "Qualität, Umwelt und Sicherheit" gemäß den internationalen Normen UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2004 und BS OH-SAS18001:2007 für die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste beschlossen, im Sinne einer ständigen Verbesserung die europäische Norm UNI EN 13816 umzusetzen, und somit nicht nur das Unternehmen, sondern auch die für die Nutzer erbrachten Verkehrsdienstleistungen zu zertifizieren.

Angesichts der oben genannten

un valore inferiore rispetto ai valori che si ottengono applicando il decreto ministeriale 157/2018 (2,91 Euro/km rispetto a 3,23 Euro/km). Anche la singola voce riguardante i cd. costi operativi risulta inferiore rispetto al valore che emerge dal decreto ministeriale (2,58 Euro/km rispetto a 2,73 Euro/km).

L’amministrazione ha effettuato un’indagine di benchmark volta a individuare i costi operativi per vettura-km delle aziende di TPL operanti in comuni con abitanti tra i 100 mila ed i 250 mila.

Dall’indagine è emerso un valore pari a 3,68 euro/km (anno di riferimento: 2018), mente i costi operativi previsti per SASA nell’anno 2022 in base al Piano economico e finanziario simulato redatto ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 risultano pari ad 2,58 euro/km.

Sotto il profilo della qualità del servizio, è da evidenziare come SASA gestisca attualmente il servizio di trasporto urbano e suburbano con notevole e crescente soddisfazione per l’utenza e in modo rispondente agli obiettivi di qualità e di efficienza, come dimostrano i risultati dell’indagine di customer satisfacton, svolta annualmente dall’ente affidante. A sua volta SASA svolge un’indagine su un campione rappresentativo di utenza con un questionario predefinito, cui si associa un’indagine con la tecnica del mystery client. Attraverso tale indagine SASA effettua sistematicamente la profilazione dei propri utenti, misura il livello di soddisfazione degli stessi e costruisce la Quadrant Analysis, individuando le aree prioritarie di intervento.

Peraltro, SASA, dopo aver adottato un Sistema di gestione integrato “Qualità, Ambiente e Sicurezza” in conformità alle norme internazionali UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2004 e BS OHSAS18001:2007 applicate all’erogazione del servizio di trasporto pubblico, nello spirito di un continuo miglioramento ha deciso di implementare anche la norma europea UNI EN 13816, procedendo con la certificazione non soltanto dell’azienda, ma anche del servizio di trasporto erogato all’utenza.

Alla luce delle valutazioni e motivazioni

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Bewertungen und Begründungen stellt die Modalität der In-House Vergabe des ökologisch nachhaltigen Netzes das flexibelste und homogenste Regelsystem dar, das dem Schutz des Allgemeininteresses am besten dient, indem es die Kontrolle über die Investitionen und eine systematische Anpassung an die Veränderungen, die sich mit Abschluss von innovativen Projekte im Netz der städtischen Verkehrsdienste ergeben werden, gewährleistet.

sopra rappresentate, l'in house providing dei servizi della rete ecosostenibile costituisce lo strumento di regolazione maggiormente flessibile ed omogeneo che meglio si presta a tutelare l'interesse pubblico garantendo un controllo sugli investimenti e un sistematico adattamento ai mutamenti che avverranno con il completamento di progetti innovativi sulla rete dei servizi.

Man erachtet deshalb, auf der Grundlage der vorgenannten Elemente, dass die Voraussetzungen für die In House Vergabe der außerstädtischen Dienste des ökologisch nachhaltigen Netzes in der Zuständigkeit des Landes Südtirol für den Zeitraum vom 14.11.2021 bis 13.11.2031 gegeben sind und dass diese Entscheidung eine konkrete Verfolgung des öffentlichen Interesses und die Anwendung der Grundsätze der Effizienz, Kostenwirksamkeit und Qualität der erbrachten Dienstleistungen darstellt.

Si ritiene quindi, sulla base degli elementi sopra rappresentati che sussistano i presupposti per procedere all'affidamento in house a SASA S.p.A. dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano sulla rete ecosostenibile di competenza della Provincia autonoma di Bolzano, per la durata dal 14.11.2021 al 13.11.2031 e che tale scelta costituisca concreto perseguimento dell'interesse pubblico e applicazione dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi erogati.

Im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/2007 wurde am 19.02.2021 im Amtsblatt der Europäischen Union - GU/S S35 19/02/2021 88692-2021-IT (Abänderung der am 20.01.2017 - GU/S S14 20/01/2017 22205-2017-IT und am 27.01.2017 - GU/S S19 27/01/2017 32351-2017-IT) die Vorinformation veröffentlicht, in welcher die Vergabe der Dienste es ökologisch nachhaltigen Netzes an einen internen Betreiber gemäß Artikel 5, Absatz 2 derselben Verordnung, angegeben wurde.

Ai sensi dell'articolo 7, comma 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 è stato pubblicato l'avviso di preinformazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 19.02.2021 - GU/S S35 19/02/2021 88692-2021-IT (modifica degli avvisi pubblicati il 20.01.2017 - GU/S S14 20/01/2017 22205-2017-IT e il 27.01.2017 - GU/S S19 27/01/2017 32351-2017-IT), in cui è stato specificato il ricorso all'aggiudicazione diretta ad un operatore interno, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del medesimo Regolamento, del servizio della rete ecosostenibile.

Die Verordnung EG Nr. 1370/2007 im Art. 4 Absatz 2 besagt, dass die öffentlichen Dienstleistungsaufträge und die allgemeinen Vorschriften die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festlegen, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben (sog. „Net Cost"), an die zuständige Behörde übergehen (sog. „Gross Cost") oder unter ihnen aufgeteilt werden.

Il Regolamento CE 1370/2007, all'art. 4, comma 2 stabilisce che i contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di attribuzione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (c.d. "net cost"), riversati all'autorità competente (c.d. "gross cost") o ripartiti fra di loro.

Das Landesgesetz 15/2015 überlässt im Artikel 14 dem Land Südtirol die Entscheidung zwischen Gross cost, Net cost oder gemischtem Vergütungsmodell mit Anreizen.

La legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, all'art. 14 lascia in capo alla Provincia di Bolzano la scelta tra gross cost, net cost o forme miste incentivanti.

Der mit Beschluss der Landesregierung Nr.

Il Piano Provinciale della Mobilità,

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

20 vom 09.01.2018 genehmigte Landesmobilitätsplan sieht das Vergütungsmodell Gross cost mit Anreizen für die Dienstleistungsaufträge des öffentlichen Nahverkehrs vor.

Das Landesgesetz Nr. 15/2015 definiert die Modalitäten der Übergabe mit Bezug auf die Personalübernahme und die Übertragung der funktionalen Güter und Vermögenswerte für die Dienstleistung.

Das Land Südtirol hat eine "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol" ausgearbeitet, um die vollständige Umsetzung der Grundsätze der "Qualitätscharta" in allen Dienstleistungsverträgen der öffentlichen Nahverkehrsdienste mit öffentlichen und privaten Betreibern in Südtirol zu fördern.

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 diese In-house Vergabe vorgesehen sind, und der effektiven Tätigkeiten, die von den Verbraucherschutzvereinen durchgeführt werden, wird es als angemessen erachtet, eine Entschädigung in Höhe von 0,03% des für die jeweiligen Dienstverträge vorgesehenen Entgelt vorzusehen. Dieser Beitrag ist gänzlich zulasten des Betreibers.

Die Landesverwaltung und der Dienstvertrag müssen die in der Mitteilung von ART vom 09.09.2021 erhaltenen Klärungsanfragen berücksichtigen, insbesondere:

- den Datenzugangsplan (PAD) spezifizieren und die im Rahmen des Konsultationsverfahrens eventuellen eingegangenen Bemerkungen auf der institutionellen Website des Landes veröffentlichen;
- die Bedingungen für die Verfügbarkeit von Fahrzeugen von Seiten der scheidenden Betreiber darlegen;
- die Kriterien und Methoden für die

approvato con delibera della Giunta provinciale n. 20 del 09.01.2018, individua la forma del gross cost incentivato quale modello da adottare nei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale.

La legge provinciale 15/2015 definisce le modalità di subentro per quanto attiene al trasferimento del personale e alla messa a disposizione dei beni e delle dotazioni patrimoniali funzionali per l'erogazione del servizio.

La Provincia di Bolzano ha predisposto 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 gestori pubblici e privati del territorio dell'Alto Adige.

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 l'affidamenti in house in questione e delle effettive attività che saranno prestate dalle Associazioni di tutela dei consumatori si ritiene opportuno prevedere un compenso pari allo 0,03% del corrispettivo previsto per i singoli contratti. Tale compenso è interamente a carico del gestore.

L'amministrazione provinciale e il contratto di servizio dovranno tenere conto delle richieste di chiarimento pervenute con nota del 09/09/2021 da parte dell'ART, e in particolare:

- specificare il piano di accesso al dato (PAD) e pubblicare sul sito istituzionale della Provincia le eventuali osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di consultazione;
- specificare le condizioni di disponibilità del materiale rotabile da parte dei gestori uscenti;
- precisare i criteri e le modalità di

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Quantifizierung des zu versetzenden Personals präzisieren;

- den simulierten Wirtschafts- und Finanzplan hinsichtlich der Risikomatrix auf der Grundlage der in der oben genannten ART Mitteilung enthaltenen Angabe ergänzen;
- die Überprüfungsmaßnahmen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Covid19-Pandemie auf den betroffenen Bereich hervorheben und spezifizieren;
- das Überwachungssystem für die Verkehrsdienste, die Gegenstand dieses Auftrags sind, mit der in der genannten ART Mitteilung angegebenen Methodologie umsetzen und die Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen und getrennten Buchführung im neuen Dienstvertrag hervorheben;
- die Flexibilität des Angebots von Verkehrsdiensten im Rahmen des Dienstleistungsvertrags angemessenen berücksichtigen, eventuell auch durch "Rufdienste" oder "Dienste mit Reservierung", insbesondere in Gebieten von "schwacher Nachfrage".

Die Landesverwaltung muss die Verpflichtungen, die sich aus den Investitionen in Fahrzeuge „green“ im Zusammenhang mit dem PNRR ergeben, beachten.

Das gesetzesvertretende Dekret vom 23. Juni 2011, Nr. 118 verfügt die Harmonisierung der Buchhaltungssysteme und der Bilanz-gliederungen der Regionen, der örtlichen Körperschaften und der entsprechenden Hilfskörperschaften und regelt insbesondere im Artikel 56 die Zweckbindung der Ausgaben.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

quantificazione del personale oggetto di trasferimento;

- integrare il piano economico finanziario simulato riguardante la matrice dei rischi sulla base delle indicazioni contenute nella nota ART citata;
- evidenziare e specificare le misure di revisione relative agli impatti della pandemia da Covid-19 sul settore interessato;
- implementare il sistema di monitoraggio dei servizi di trasporto oggetto di affidamento con la metodologia indicata nella nota ART citata, evidenziando nel nuovo contratto di servizio gli obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile;
- considerare in modo adeguato la flessibilità dell'offerta di servizi di trasporto, nello stesso ambito del contratto di servizio, eventualmente attraverso "servizi a chiamata" o "prenotazione", soprattutto nelle aree caratterizzate da "domanda debole".

L'amministrazione provinciale dovrà avere attenzione per gli impegni derivanti dagli investimenti in materiale rotabile “green” legati al PNRR.

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

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. die In House Vergabe, im Sinne des Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, der außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes an SASA AG, für den Zeitraum vom 14. November 2021 bis 13. November 2031 zu genehmigen;

2. den Vergabebericht, verfasst im Sinne des Beschlusses ART Nr. 48/2017, des Beschlusses ART Nr. 154/2019 und Bericht im Sinne des Art. 34 Absatz 20 des GD 179/2020, der wesentlichen Bestandteil des vorliegenden Beschlusses darstellt, zu genehmigen,

3. den beigelegten Entwurf des Dienstvertrages mit SASA AG für die außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen und den entsprechenden beglaubigten Finanzplan zu genehmigen und den zuständigen Landesrat für Mobilität zum Abschluss des Vertrages zu ermächtigen;

4. für die In House Vergabe an SASA AG der städtischen und vorstädtischen Dienste für den Zeitraum 14.11.2021 – 13.11.2031 eine geschätzte Gesamtausgabe von 280.163.487,00 Euro (MwSt. inbegriffen) vorzusehen und diese auf die Vertragsjahre gemäß Anlage A, die wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, aufzuteilen;

5. die Gesamtausgabe von 280.163.487,00 Euro (MwSt. inbegriffen) wie folgt zweckzubinden:

- 3.047.814,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2021;

- 23.547.239,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2022;

- 26.040.603,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2023;

- 26.466.969,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen

a voti unanimi legalmente espressi

1. di approvare ai sensi dell'art. 5, par. 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 l'affidamento in house providing a SASA S.p.A. dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano della rete ecosostenibile, per la durata dal 14 novembre 2021 al 13 novembre 2031;

2. di approvare la relazione di affidamento redatta ai sensi delle delibere ART n. 48/2017 e n. 154/2019 e dell'art. 34, comma 20, D.L. 179/2012, convertito dalla legge n. 221 del 2012, che fa parte integrante della presente delibera;

3. di approvare l'allegato schema del contratto di servizio con SASA S.p.A. per il servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano della rete ecosostenibile di competenza della Provincia autonoma di Bolzano con il relativo Piano Economico Finanziario asseverato e di autorizzare il competente Assessore alla Mobilità alla stipula del contratto;

4. di prevedere, per l'affidamento in house a SASA S.p.A. dei servizi di trasporto extraurbano della rete ecosostenibile, per il periodo 14.11.2021 – 13.11.2031 una spesa complessiva stimata di 280.163.487,00 euro (IVA compresa) da ripartire sugli anni di contratto come da Allegato A, che fa parte integrante della presente deliberazione;

5. di impegnare l'importo complessivo di 280.163.487,00 euro (IVA compresa) come segue:

- 3.047.814,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2021;

- 23.547.239,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2022;

- 26.040.603,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2023;

- 26.466.969,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Provinz Bozen - Finanzjahr 2024;

- 27.026.438,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2025;

- 28.035.843,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2026;

- 29.044.066,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2027;

- 30.068.850,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2028;

- 29.974.433,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2029;

- 30.318.099,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2030;

- 26.593.133,00 Euro (MwSt. inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2031.

Bolzano – anno finanziario 2024;

- 27.026.438,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2025;

- 28.035.843,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2026;

- 29.044.066,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2027;

- 30.068.850,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2028;

- 29.974.433,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2029;

- 30.318.099,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2030;

- 26.593.133,00 euro (IVA compresa) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2031.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

_____

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

_____

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL | PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINZIA 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)

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

*(Allegato A alla Delibera A.R.T. n.154/2019)*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# Sommario

*Sintesi preliminare* ..... 3

*PARTE I* ..... 3

*1 Lo scenario attuale e le caratteristiche del servizio* ..... 3

*2 Il quadro normativo di riferimento* ..... 7

*3 L'affidamento dei servizi relativi al lotto ecosostenibile (lotto 11)* ..... 8

*4 Obblighi di servizio pubblico e universale* ..... 19

*PARTE II* ..... 21

*1 I servizi affidati* ..... 21

*2 Gli ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE* ..... 22

*2.1 Regolamentazione ART* ..... 22

*2.2 La Procedura di consultazione di ricognizione e di raccolta dati su beni strumentali* ..... 23

*3 Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili* ..... 24

*3.1 Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 31.12./2020)* ..... 24

*3.2 Materiale rotabile necessario per il servizio* ..... 25

*3.3 Criteri di classificazione dei beni strumentali* ..... 27

- *a) Materiale rotabile* ..... 28
- *b) Rimesse e piazzali* ..... 30
- *c) Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)* ..... 31

*4 Trasferimento del personale* ..... 31

*4.1 Normativa* ..... 31

*4.2 Dati raccolti presso i gestori e determinazione dei fattori produttivi* ..... 32

*4.3 Clausola sociale e ripartizione del personale* ..... 32

*5 Condizioni di Qualità del servizio* ..... 34

*6 Obiettivi di efficienza ed efficacia* ..... 34

*7 Criteri di redazione del PEF simulato* ..... 34

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Sintesi preliminare

La finalità della presente Relazione è quella di assolvere agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico extraurbano di interesse provinciale.

Nella prima parte del documento vengono illustrate le ragioni poste a base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la compatibilità della stessa rispetto alla normativa applicabile.

Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto dei principali benchmark di riferimento nel panorama nazionale e dei parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 175/2018.

Inoltre, in conformità alla Delibera ART 154/2019 che consente la redazione di un unico documento congiunto, la seconda parte del presente documento costituisce altresì la Relazione di Affidamento (RdA), come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART 154/2019.

*La citata Delibera ART definisce la RdA come "documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF Simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni".*

# PARTE I
# Relazione ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21

## 1 Lo scenario attuale e le caratteristiche del servizio

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 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.

Il sistema di mobilità altoatesino, che di fatto rappresenta un fiore all'occhiello nel panorama nazionale, è connotato da una governance pubblica 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

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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.

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 e sono attualmente in fase di gara per l'affidamento.

I servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus di competenza provinciale sono attualmente erogati dagli attuali gestori sulla base di decreti di concessione dell'Assessore alla Mobilità del 19.11.2009, che costituiscono il rinnovo delle concessioni in essere degli anni '60 e '70.

A partire dal 18.11.2018, data di scadenza originaria, i predetti servizi avrebbero dovuto essere affidati tramite contratto di servizio.

A fronte dell'ineludibile necessità di garantire la prosecuzione del 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 disposto 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.

Con la suddetta delibera, la Giunta Provinciale ha contestualmente incaricato la Ripartizione Mobilità di proseguire l'attività relativa alla predisposizione della documentazione necessaria alla riedizione della procedura, 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 pubblicazione del nuovo bando di gara 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."*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Con delibera n. 657 del 30.07.2019 la Giunta provinciale ha autorizzato l'avvio di un procedimento istruttorio di valutazione per la gestione in house providing del trasporto pubblico extraurbano con autobus di competenza provinciale sia sotto il profilo del modello gestionale, economico e organizzativo, sia per quel che concerne gli aspetti amministrativi.

La delibera ha previsto un procedimento articolato in due fasi:

una prima fase, finalizzata alla massimizzazione delle conoscenze, costituita dalle seguenti attività: a) ricerca e studio dei modelli di gestione in house del trasporto pubblico extraurbano in essere sul territorio nazionale; b) audizione di esperti; e una seconda fase, dedicata alla riorganizzazione e all'analisi della documentazione pervenuta e alla strutturazione ed elaborazione di report tematici da presentare nel corso di un convegno nazionale sulla mobilità pubblica da organizzare a Bolzano entro l'anno 2019 con la partecipazione dell'Autorità per la regolazione dei trasporti e di massimi esperti nella materia del trasporto pubblico locale e della gestione in house;

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 istituita con delibera n. 768 del 10.09.2020 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 per le quali si prevede l'affidamento a una società direttamente controllata dalla Provincia. 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 permetterà 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, oltre che un necessario e doveroso coordinamento con le scelte di mobilità e di pianificazione territoriale delle autonomie locali. Per questi motivi è opportuno che siano realizzate da una società soggetta a controllo analogo da parte della Provincia, una soluzione questa che è in grado di garantire anche la partecipazione dei principali enti locali alle scelte e una maggiore efficienza e condivisione decisionale delle politiche pubbliche di mobilità.

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

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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, a fronte dell'ineludibile necessità di garantire la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico le concessioni dei servizi di trasporto pubblico locale in essere sono state prorogate fino al 18.11.2020 con delibera della Giunta provinciale n. 928 del 19.11.2019.

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 in house providing a una società soggetta al controllo analogo della Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali si configuri come modello equilibrato 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.

Con delibera n. 828 del 27 ottobre 2020 la Giunta provinciale ha approvato il proposto modello di trasporto misto autorizzando l'avvio della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico extraurbano su gomma in Alto Adige suddivisi in 10 lotti e disponendo l'affidamento della rete ecosostenibile a una società in house della Provincia tramite contratto di servizio che avverrà con successivo atto con impegno della spesa pluriennale compatibilmente con le risorse disponibili in bilancio;

Nella delibera si fa presente che 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 automobilistici, definita dalle linee Principali, di Base e Locali individuate dal Piano Provinciale della Mobilità con specifico riferimento a quelle che convergono e/o circolano nelle principali città dell'Alto Adige ove si registrano livelli critici di inquinamento atmosferico con l'obiettivo che, a regime, tale rete sia esercitata esclusivamente con autobus a basso livello di emissioni, mentre per le linee del trasporto pubblico locale con autobus non comprese nella rete ecosostenibile viene previsto l'affidamento 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-ANACART 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.

Contestualmente con delibera n. 829 del 27 ottobre 2021 è stata approvata la proroga dal 19.11.2020 al 11.12.2021 delle concessioni per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus al fine di garantire nel frattempo la continuità dei servizi.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 2 Il quadro normativo di riferimento

**IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007**

In primo luogo, è opportuno evidenziare la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è data dal citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto regolamento definisce:

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

autorità competente a livello locale: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;

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

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

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

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

L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

- definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;
- stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e la portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 del Regolamento UE disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del citato articolo 5 le autorità competenti hanno facoltà:

- di fornire i servizi di trasporto direttamente o tramite un operatore interno *(in house providing)*, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, ed al ricorrere delle condizioni ivi enucleate (art. 5 par. 2);

In tema di calcolo della compensazione, in caso di aggiudicazioni del servizio in assenza di una previa procedura di gara, il Regolamento impone, oltre al rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, anche una specifica procedura di calcolo della compensazione contenuta nell'Allegato.

**LA L. 99/2009:**

L'art. 61 dispone: *"1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatarie di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

*si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."*

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover *armonizzare* il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio valevole sino al 3 dicembre 2019.

**LA Legge Provinciale n. 15/2015**

Con la legge in commento la PAB ha disciplinato il sistema di trasporto pubblico di interesse provinciale.

In particolare, l'art. 4 prevede che le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto sono svolte dalla Provincia. Tra le funzioni che il richiamato art. 4 attribuisce alla PAB è inclusa quella inerente allo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico.

L'art. 7 attribuisce, altresì, alla Provincia il compito di definire il Piano provinciale della mobilità che "*configura il sistema della pianificazione e programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto di persone e definisce i bacini e il fabbisogno finanziario, in coerenza con le strategie socio-economiche e di sostenibilità ambientale".*

In attuazione delle disposizioni di cui alla legge in commento, la Provincia, con la deliberazione di Giunta Provinciale n. 20/2018, ha approvato il Piano Provinciale della Mobilità. Il predetto piano, dopo aver effettuato l'analisi della domanda di mobilità, contiene la classificazione dei servizi, l'individuazione del progetto di rete, nonché dei bacini territoriali ottimali che non corrispondono obbligatoriamente, come in precedenza, ai lotti di gara.

Il medesimo art. 7 al comma 9 prevede inoltre 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."*

**LA L.P. N. 12/2007**

Sempre in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, la legge in commento, come modificata dalla Legge Provinciale. n. 27/2016, all'art. 3 prevede che "*i servizi pubblici di rilevanza economica possono essere affidati a società di capitali qualora una o più amministrazioni (…) detengano per intero il capitale sociale, esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e la società realizzi la parte più rilevante della propria attività con uno o più degli enti che la controllano".*

## 3 L'affidamento dei servizi relativi al lotto ecosostenibile (lotto 11)

In virtù dell'articolato scenario normativo di riferimento, la Provincia è l'"autorità competente" ad affidare i servizi di trasporto pubblico in oggetto, conformemente a quanto previsto dal Regolamento (CE) n 1370/2007.

La Provincia di Bolzano intende affidare i servizi di Trasporto Pubblico Locale extraurbano con autobus, secondo un modello di remunerazione "gross cost incentivante":

- Tramite affidamento in house providing, per i servizi relativi alla rete ecosostenibile
- Tramite procedura di gara ad evidenza pubblica per i rimanenti servizi

### 4.1 **Sulla modalità di affidamento prescelta e sulla compatibilità con l'attuale quadro normativo**

**Sui servizi relativi alla rete ecosostenibile**

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Per i servizi di trasporto extraurbano relativi alla rete ecosostenibile si procederà mediante affidamento in house providing in favore della società SASA A.G. s.p.a., su cui la Provincia esercita il controllo analogo, anche in forza di un'espressa clausola pattizia contenuta nel Contratto di servizio.

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

Il quadro normativo applicabile in materia di trasporto pubblico locale ha subito una profonda incisione a seguito della pronuncia con cui la Consulta dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. n. 138/2011, affermando che i servizi pubblici locali di rilevanza economica – ivi compreso il TPL - possono essere gestiti indifferentemente mediante forme di ricorso al mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario) ovvero attraverso il c.d. "partenariato pubblico privato" (ossia per mezzo di una  Società mista e quindi con una "gara a doppio oggetto" per la scelta del socio e poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto "in house", senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma che ne sostituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo sulla società affidataria analogo a quello che l'Ente affidante esercita sui propri servizi e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della sua attività con l'Ente o gli Enti che la controllano.

In particolare, con la citata pronuncia (n. 199 del 2012) la Consulta ha cassato il tentativo del legislatore nazionale, di ripristinare, il contenuto delle norme abrogate a seguito del referendum costituzionale del 12-13 giugno 2011 (sull'abrogazione dell'art. 23-bis del D.L. 112/2008 e s.m.i.). L'intento referendario, afferma la Corte, era quello di "*escludere l'applicazione delle norme contenute nell'art. 23-bis che limitano, rispetto al diritto comunitario, le ipotesi di affidamento diretto e, in particolare, quelle di gestione in house di pressoché tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica (ivi compreso il servizio idrico*)» (sentenza n. 24 del 2011) e di consentire, conseguentemente, l'applicazione diretta della normativa comunitaria conferente".

Per effetto di tale pronuncia referendaria, infatti - e della conseguente pronuncia di incostituzionalità dell'art. 4 del D.L. n. 138/2011 con il quale il legislatore aveva sostanzialmente riproposto il contenuto delle norme abrogate – doveva ritenersi pienamente operante il disposto del diritto comunitario in materia di affidamento dei servizi pubblici di rilevanza economica.

**A. La normativa comunitaria**

La normativa di settore sulle modalità di affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale va rinvenuta nel Reg. (CE) 1370/2007, il quale all'art. 5, par. 2, prevede quale modalità ordinaria l'affidamento in house providing.

La disposizione citata, recita: "*A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture*".

La qualificazione della modalità di affidamento in house tra quelle non solo espressamente consentite, ma anche "ordinarie" è premessa già nella considerata del Regolamento. Il riferimento è al considerando n. 18 "*Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara*".

Qualora decida di aggiudicare in house il servizio di trasporto pubblico locale, l'autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l'effettivo controllo

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

dell'autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell'autorità controllante delle attività svolte.

Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d'amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l'operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell'autorità competente, risultando limitata l'attività *extra moenia.*

**B. La normativa nazionale**

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha proceduto all'armonizzazione dell'ordinamento nazionale a quello comunitario, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore nazionale.

Da ultimo, il legislatore interno, nel recepire le Direttive nn. 24/2014/UE e 23/2014/UE, all'art. 5 del D.Lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede che l'affidamento in house sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

a) controllo analogo;

b) oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente controllante;

**C. La normativa provinciale**

In materia di affidamento dei servizi, dispone anche il legislatore provinciale sia con riguardo ai servizi pubblici di rilevanza economica, sia con specifico riferimento ai servizi di tpl.

Quanto ai primi, il richiamato art. 3 della L.P. n. 12/2007 prevede che "i servizi pubblici di rilevanza economica possono essere affidati a società di capitali qualora una o più amministrazioni (…) detengano per intero il capitale sociale, esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e la società realizzi la parte più rilevante della propria attività con uno o più degli enti che la controllano".

In riferimento ai servizi di TPL, specularmente l'art. 7 comma 9 della L.R. 15/2015 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".

***

L'affidamento diretto "in house providing" costituisce una delle normali forme organizzative dei servizi di trasporto pubblico, nel rispetto del principio di " libera amministrazione ", con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto in house – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del Giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti (in questo senso, ex plurimis Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Dunque, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali, l'istituto dell'affidamento in house costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

***

La forma di affidamento prescelta è pertanto conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e provinciale, in specie al Regolamento (CE) 1370/2007, alla direttiva 2014/25/UE, al D.Lgs. 50/2016, alle LL.PP. 12/2007 e 15/2015, che, anche per come interpretati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, consentono ad un'Autorità competente ovvero ad un gruppo di autorità, di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto a un soggetto giuridicamente distinto, solo se questa eserciti sullo stesso un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e agisca prevalentemente nell'ambito dei compiti ad esso affidati.

**D. La SASA A.G. spa**

SASA Spa è una società ad integrale partecipazione pubblica. Attualmente è in corso l'aumento di capitale come previsto dall'art 9 della l.p. 19 marzo 2021 n. 3 che ha inserito l'art 32 bis della lp15/2015 in forza del quale:

"1. Anche al fine di dotare la società in house SASA Spa dei mezzi patrimoniali occorrenti alla prestazione del servizio di trasporto pubblico locale in termini di efficienza, economicità, accessibilità, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, è autorizzata la partecipazione della Provincia autonoma di Bolzano all'aumento di capitale della medesima società in house, da attuarsi in parte anche mediante conferimento di beni in natura, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2343 /ter del Codice civile".

A tal fine preme evidenziare che la società SASA SpA è iscritta all'albo ANAC delle società in house al n 1092/00735 e svolge già per la Provincia Autonoma di Bolzano i servizi di trasporto pubblico urbano sulla base del contratto di servizio affidatole attraverso l'istituto dell'in house providing con delibera della Giunta Provinciale n. 1126/2019

Il capitale sociale sarà così composto:

| Quote attuali – capitale € 2.810.999,60 | | | |
|---|---|---|---|
| | n. azioni | Capitale | Quote |
| C. di Bolzano | 23.866 | 1.232.678,90 € | 43,85% |
| C. di Merano | 14.909 | 770.049,85 € | 27,39% |
| Provincia Bolzano | 9.680 | 499.972,00 € | 17,79% |
| C. di Laives | 5.969 | 308.298,85 € | 10,97% |
| **Totale** | **54.424** | **2.810.999,60 €** | **100,00%** |

| Quote future – capitale € 19.470.345,55 | | | |
|---|---|---|---|
| | n. azioni | Capitale | Quote |
| Provincia Bolzano | 332.223 | 17.159.317,95 € | 88,13% |
| C. di Bolzano | 23.866 | 1.232.678,90 € | 6,33% |
| C. di Merano | 14.909 | 770.049,85 € | 3,96% |
| C. di Laives | 5.969 | 308.298,85 € | 1,58% |
| **Totale** | **376.967** | **19.470.345,55 €** | **100,00%** |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

SASA Spa già oggi svolge la totalità della propria attività nei confronti degli Enti Pubblici soci, e comunque in misura superiore all'80% del fatturato realizzato.

Tale vincolo figura altresì espressamente nell'art 3 comma 6 dello statuto della società.

Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all'affidamento in house, in quanto:

- SASA è una società a totale partecipazione pubblica;
- l'organo di amministrazione della società è composto da rappresentanti di tutte le amministrazioni socie, che sono in grado, in forza delle previsioni statutarie, di esercitare una funzione di indirizzo sulle principali decisioni strategiche e gestionali della società, per il tramite del Comitato di indirizzo, vigilanza, garantendo tuttavia alla Provincia, tramite clausola espressa contenuta nel Contratto di servizio, l'esercizio del controllo di gestione sulle scelte strategiche.
- SASA esercita le proprie attività, in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato, nei confronti degli enti soci ed opera esclusivamente nel territorio provinciale.
- Pertanto lo Statuto della società prevede che l'adozione delle decisioni strategiche, nonché delle principali scelte gestionali garantisca il controllo preventivo degli enti soci, in specie della PAB, cui è attribuito il diritto di veto relativo a deliberazioni del Comitato di indirizzo considerate non conformi alle decisioni relative ai servizi affidati e relativi investimenti; la disciplina del controllo analogo è contenuta agli artt. 13 e ss. dello Statuto della società SASA spa ed è integrata, con norma pattizia contenuta nel Contratto di servizio, al fine di garantire alla Provincia il controllo analogo di gestione

**4.2 Sulle motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento**

Preso atto dei complessi 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 in house providing a una società soggetta al controllo analogo della 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.

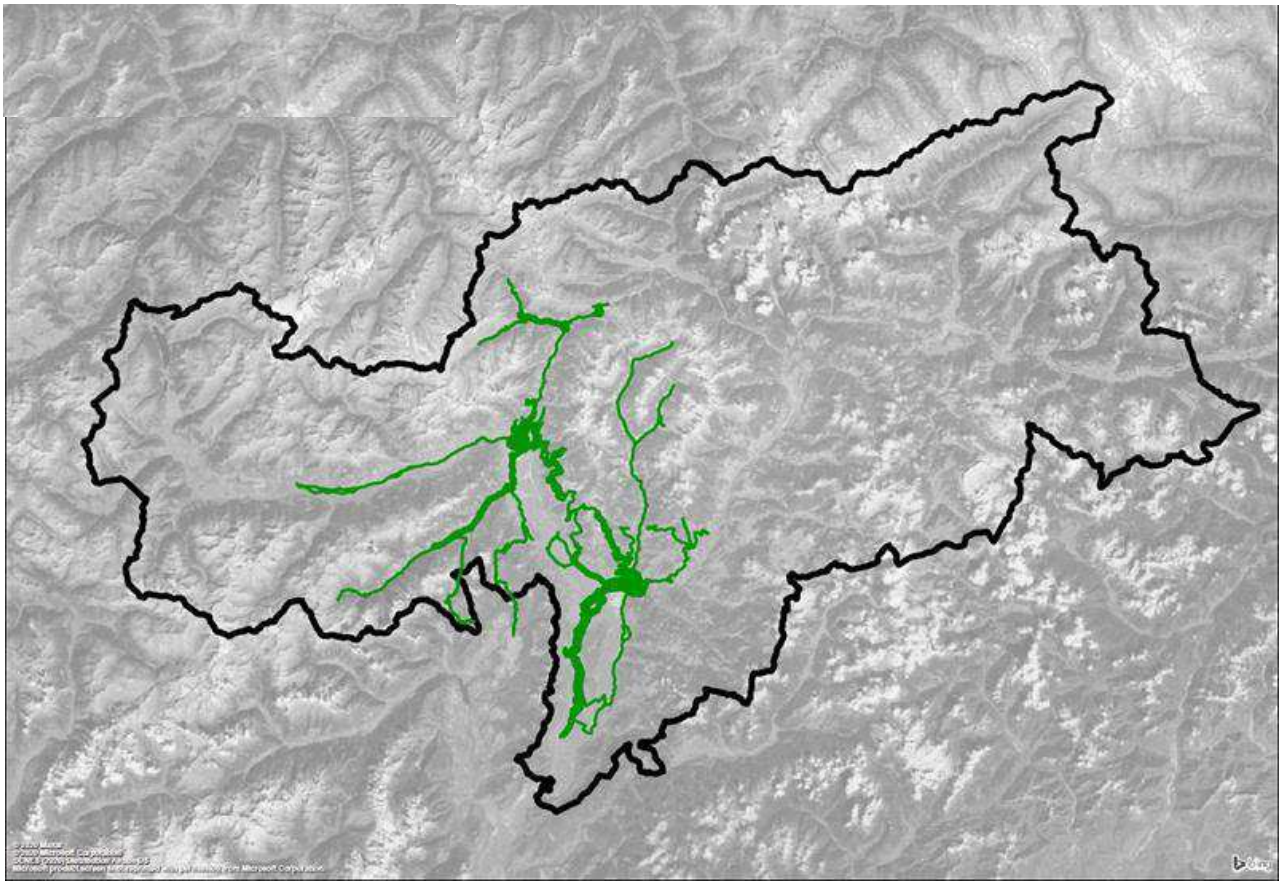
Si ritiene fondamentale investire in una mobilità sostenibile, moderna e digitale per garantire ai cittadini servizi di alta qualità, anche per i luoghi di montagna più svantaggiati, aperto alle piccole e medie imprese del territorio.

La Giunta provinciale ha ritenuto che il modello di trasporto misto sopra delineato sia la modalità più idonea a preservare l'interesse pubblico sia a garanzia del controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete dei servizi relativi alla mobilità sostenibile, anche carattere sperimentale, realizzando una rete effettivamente ecosostenibile.

Nella delibera n. 828 del 27 Ottobre 2020 la giunta provinciale ha approvato l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico extraurbano con autobus per il periodo 12.12.2021 – 13.12.2031. In questa delibera è stato anche citato il lotto ecosostenibile ed è stato definito come segue:

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

"…riconoscere una rete principale ecosostenibile di servizi automobilistici, definita dalle linee Principali, di Base e Locali individuate dal Piano Provinciale della Mobilità con specifico riferimento a quelle che convergono e/o circolano nelle principali città dell'Alto Adige ove si registrano livelli critici di inquinamento atmosferico con l'obiettivo che, a regime, tale rete sia esercitata esclusivamente con autobus a basso livello di emissioni."



In verde il lotto inhouse extraurbano "ecosostenibile"

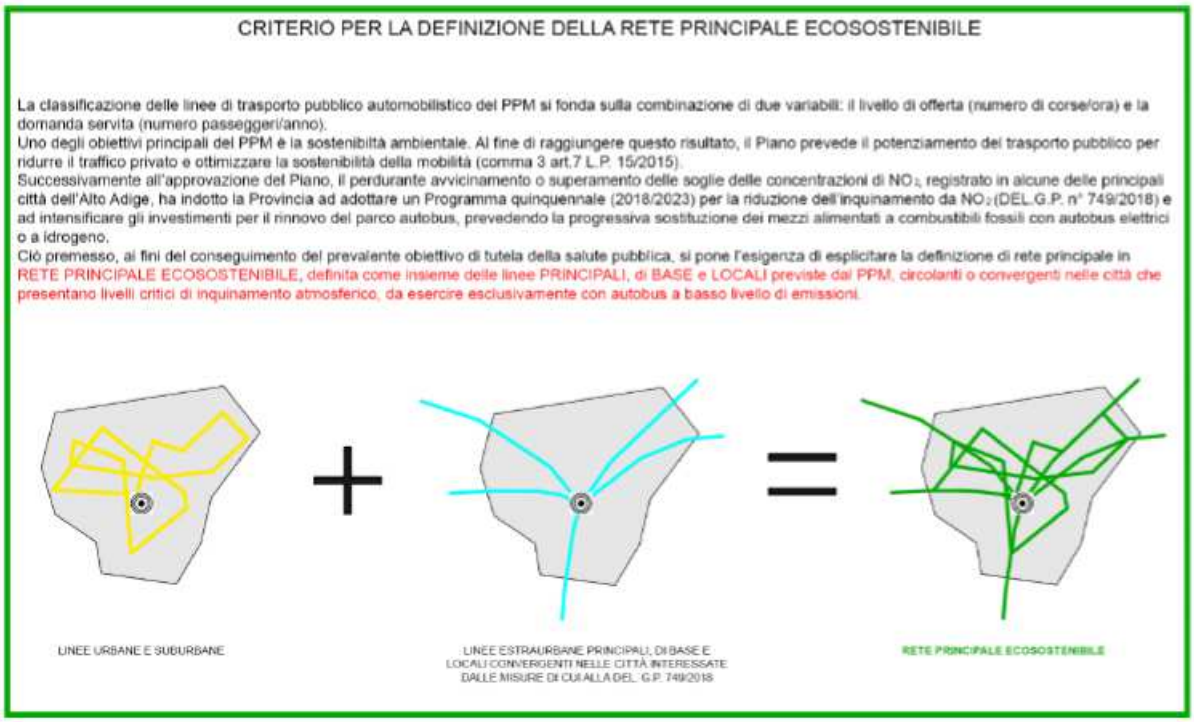
L'affidamento a SASA, che già attua questi principi per il servizio urbano, consentirebbe di creare delle sinergie non solo trasportistiche gestionali, ma anche di investimenti.

Dal punto di vista programmatico, uno degli obiettivi che la PAB ritiene oggi prioritari per il perseguimento dell'interesse pubblico è costituito dalla riduzione dei principali impatti sul settore trasporti, come emissioni, consumi energetici, incidentalità e congestione, da perseguirsi anche attraverso 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 a Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico, San Candido e Ponte Adige.

La rete principale ecosostenibile di servizi automobilistici è definita dalle linee Principali, di Base e Locali individuate dal Piano Provinciale della Mobilità con specifico riferimento a quelle che convergono e/o circolano nelle principali città dell'Alto Adige ove si registrano livelli critici di inquinamento atmosferico con l'obiettivo che, a regime, tale rete sia esercitata esclusivamente con autobus a basso livello di emissioni.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Criteri per la identificazione della rete PRINCIPALE ECOSOSTENIBILE




Nell'ambito di una visione strategica e tenendo in dovuta considerazione le sinergie con le linee dei servizi di trasporto pubblico urbano nei Comuni di Bolzano, Merano e Laives (già affidato alla società in house SASA S.p.A.), aree che rappresentano il contesto in cui si concentra il maggior numero di spostamenti e di percorrenze stradali e dove gli impatti del trasporto stradale sono più gravosi, risulta quindi che l'individuazione quale "rete ecosostenibile" delle linee confluenti verso detti centri avendo un impatto diretto sulle aree urbane possa contribuire a un miglioramento della gestione dei flussi del traffico e della viabilità e nel contempo rispondere in modo più puntuale alle esigenze di trasporto pubblico della popolazione di queste aree.

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

La diretta conseguenza degli obblighi derivanti dall'attuazione del Programma di riduzione delle emissioni di NO2 è l'individuazione della rete principale ecosostenibile, composto dalla rete strettamente urbana e suburbana dalle linee principali extraurbane che convergono nei centri urbani. Le linee urbane sono già affidate tramite contratto di servizio alla società in house SASA, alla quale per evidenti sinergie si intende affidare anche i servizi extraurbani della rete ecosostenibile, al fine di:

- avere un solo interlocutore per la gestione della rete principale
- maggiore facilità nell'acquisizione di dati ai fini del monitoraggio del contratto di servizio
- agevolazioni nella implementazione di eventuali servizi complementari
- agevolazione di processi di upgrade tecnologico
- Facilitazione della ricerca operativa e l'innovazione unitaria nella produzione di servizi
- Ottimizzazione del know how già acquisito e della tecnologia già adoperata dall'operatore *in house* nel campo della mobilità sostenibile, anche in riferimento agli investimenti già realizzati ed in corso di realizzazione per il rinnovo del parco a zero emissioni.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Gli elementi sopra elencati che costituiscono le specificità di SASA Spa e dei progetti di innovazione nel campo della mobilità ecosostenibile, determinano una concreta opportunità di sviluppo tecnologico da perseguire sulla rete di servizi extraurbani ecosostenibile, poiché consentono alla PAB di conseguire economie sulle attività di progettazione delle tecnologie green già avviate, evitando l'avvio *ex novo* di nuove progettazioni. Con lo sviluppo e la realizzazione dei progetti _in ambito green-, infatti, SASA Spa rappresenta una delle aziende più innovative nel panorama nazionale negli investimenti sui mezzi alimentati ad idrogeno e l'unica – per quanto noto - ad avere attivato un investimento infrastrutturale di proprietà per la realizzazione di un impianto di rifornimento di idrogeno, cofinanziata dalla PAB con 1,3 milioni di euro.

Si tenga presente che l'infrastruttura presente e futura a servizio del trasporto di linea permette una scalabilità e pertanto applicazione anche ai servizi extraurbani, in quanto la scelta di investire in una stazione di rifornimento in deposito permette di servire efficacemente i nuovi 12 autobus a idrogeno finanziati dalla PAB con 7,8 milioni di Euro, ma è teso a servire un numero più ampio di autobus, una volte che, attraverso il progetto "LIFE", il deposito di SASA sia direttamente collegato al centro di produzione H2. La PAB ha investito SASA già nel 2018 del progetto "LIFE", finalizzato a dotare il territorio dell'Alto Adige delle infrastrutture necessarie e funzionali alla ricarica di veicoli a batteria ed a celle a combustibile e ad avviare una produzione di idrogeno economicamente competitiva e che prevede, tra tante altre cose, anche la costruzione di una stazione di rifornimento autobus a Merano. La PAB finanzia tale progetto con quasi 6,9 milioni di Euro. L'esperienza e l'impiego di queste nuove tecnologie di trazione da parte di SASA rappresenta attualmente un benchmark sia a livello nazionale che internazionale.

La PAB ritiene che l'affidamento in house della rete extraurbana ecosostenibile configuri pertanto una scelta in grado di perseguire gli obiettivi di efficienza ed efficacia sotto il profilo delle conoscenze tecnologiche, del migliore sfruttamento dell'investimento pubblico green e delle tempistiche di realizzazione dei progetti di transizione energetica nella mobilità pubblica, in coerenza con il PNRR nazionale, in attuazione del programma Next Generation EU, approvato dal Consiglio Europeo.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Su queste considerazioni di opportunità tecnico-gestionale, si instaura il particolare momento storico, in cui gli effetti della pandemia da COVID – 19 richiederanno interventi finanziari strutturali che permettano la realizzazione di progetti idonei per la ripresa e la resilienza e volti ad accelerare l'attuazione di riforme sostenibili attraverso l'utilizzo di investimenti pubblici. Si tenga presente che anche l'Alto Adige usufruirà di misure di sostegno riguardanti settori di intervento di pertinenza europea strutturati in sei pilastri («sei pilastri»), vale a dire: transizione verde; trasformazione digitale; crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che comprenda coesione economica, occupazione, produttività, competitività, ricerca, sviluppo e innovazione, e un mercato interno ben funzionante con piccole e medie imprese (PMI) forti; coesione sociale e territoriale; salute e resilienza economica, sociale e istituzionale, al fine di rafforzare, tra l'altro, la capacità di preparazione e di risposta alle crisi; politiche per la prossima generazione, l'infanzia e i giovani, come l'istruzione e le competenze. (11)

La transizione verde dovrebbe essere sostenuta da riforme e investimenti in tecnologie e capacità verdi, contribuendo al tempo stesso al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione, promuovendo la crescita sostenibile, creando posti di lavoro e preservando la sicurezza energetica.

Come indicato nel piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, il settore dei trasporti, che contribuisce per quasi il 26 % alle emissioni di gas a effetto serra totali dell'Unione Europea, rappresenta circa il 30 % degli investimenti annui supplementari necessari per lo sviluppo sostenibile nell'Unione, per esempio al fine dell'espansione dell'elettrificazione o del sostegno alla transizione verso modalità di trasporto più pulite mediante la promozione dello spostamento modale e di una migliore gestione del traffico.

Le scelte ambientali sono scelte strategiche di lungo periodo e i costi devono essere valutati su questo orizzonte temporale così come lo sviluppo delle competenze.

**Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**

L'Unione Europea ha risposto alla crisi pandemica che ha colpito non solo il settore dei trasporti ma l'economia globale in generale, con il Next Generation EU (NGEU), detto appunto anche il Recovery Plan. Si tratta di un programma di ambizioni e portata inedite che prevede, tra gli altri, investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale.

L'Italia è la prima beneficiaria, in valore assoluto, dei due principali strumenti del NGEU: il dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) e il Pacchetto di Assistenza per la Coesione ed i Territori d'Europa (REACT-EU). Il RRF garantisce 191,5 miliardi di euro da impiegare nel periodo 2021-2026, dei quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto. Di tale somma la parte dedicata all'Italia è pari a 122,6 miliardi di euro.

Il RRF richieste che i paesi membri predispongano un Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR). Tale piano è stato presentato dal Primo Ministro italiano, Mario Draghi, in data 14 aprile 2021 e si articola in 6 Missioni e 16 Componenti:

- Missione 1: Digitalizzazione;
- Missione 2: Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica;
- Missione 3: Infrastrutture;
- Missione 4: Istruzione;
- Missione 5: Inclusione Sociale;
- Missione 6: Salute.

Di particolare interesse per il presente Piano è la Misura 2 che si articola in ulteriori 4 componenti come indicato nella tavola seguente.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## IL SERVIZIO EROGATO
### Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

SASA

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

8

La Misura 2 prevede l'allocazione 59,33 miliardi, di cui 23,78 per il componente numero 2 "Energia Rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", che prevede le linee strategiche di investimento riportate nella seguente tavola.

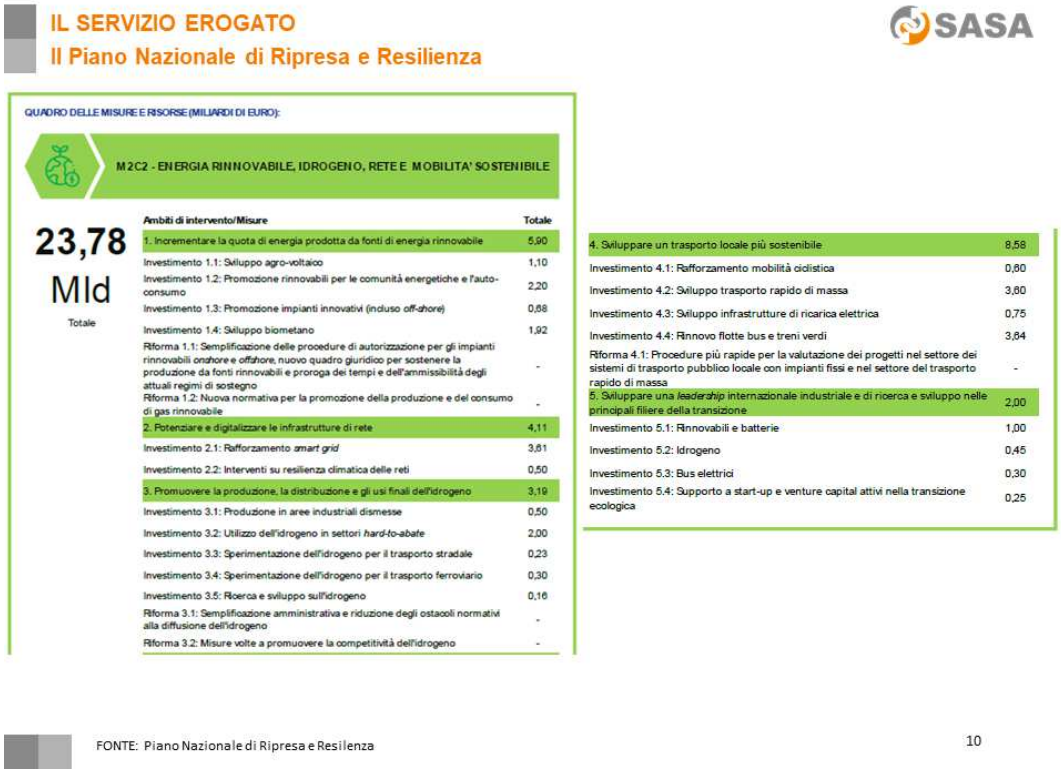
## IL SERVIZIO EROGATO
### Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

SASA

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

9

Il componente numero 2 della Misura in questione prevede quindi l'allocazione di 8,58 miliardi di euro nello "Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile" con 3,64 miliardi dedicati al rinnovamento delle flotte di bus a zero emissioni (sia elettriche sia ad idrogeno) e 0,75 miliardi in infrastrutture di ricarica.




E' evidente, pertanto, che il mantenimento della gestione dei servizi di trasporto nel bacino urbano e l'affidamento di quello extraurbano ecosostenibile alla società pubblica SASA rappresenta la scelta idonea per realizzare il piano provinciale per una mobilità smart, equa ed ecologica, poiché idoneo a garantire la continuità aziendale, le condizioni di stabilità economica e finanziaria, nonché una prospettiva di lungo periodo imprescindibile per operazioni industriali ovvero di investimento in beni strumentali all'esercizio del servizio. Quest'ultimo punto assume particolare rilievo se riferiti alla gestione dei fondi di finanziamento legati al PNRR / NGEU, in quanto il controllo esercitato sulla società permette una sana gestione finanziaria, massima trasparenza e minor dispersione dei fondi, oltre che coerenza con gli obiettivi generali di investimento o più efficiente utilizzo delle risorse finanziarie già destinate e di quelle da destinare.

Basti ricordare che le infrastrutture di trasporto urbano pulito incidono al 100% in termini di coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici e al 40 % per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali. Stesso discorso per il Materiale rotabile di trasporto urbano pulito, per i quali sono previsti ingenti stanziamenti.

***

Alla luce delle esigenze sopra rappresentante, l'affidamento in house dei servizi extraurbani relativi al lotto ecosostenibile, costituisce uno strumento di regolazione maggiormente flessibile, che meglio si presta ad adattarsi – in corso di gestione – ai mutamenti che avverranno con il completamento dei progetti sopra menzionati.

In definitiva, la forma di affidamento prescelta ed 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 sconterebbe ma, soprattutto, senza le rigidità e i condizionamenti che tale affidamento ingenererebbe. In quest'ultimo caso, infatti, per l'aggiudicatario del servizio il presidio dell'equilibrio economico - ovvero il



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

conseguimento di un ragionevole margine di utile - diventa una condizione necessaria ma non sufficiente, dovendo lo stesso garantire adeguate performances finanziarie ai propri soci, massimizzando il profitto dell'azienda. È di tutta evidenza che la logica della massimizzazione del profitto mal si adatta a situazioni congestionate e complesse come quelle di Bolzano e Merano, cui si sta cercando di porre rimedio nel primo caso con un PUMS e nel secondo con un PGTU, o ancora introducendo il metrobus nell'Oltradige, ovvero con misure che presuppongono, nella delicata fase di implementazione, la piena e incondizionata collaborazione del gestore dei servizi di TPL presente sul territorio.

Sotto il profilo della convenienza economica, è utile evidenziare come SASA gestisce il servizio di trasporto con notevole soddisfacimento per l'utenza e in modo rispondente agli obiettivi di qualità e di efficienza.

Peraltro, SASA, dopo aver adottato un Sistema di gestione integrato "Qualità, Ambiente e Sicurezza" in conformità alle norme internazionali UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004 e BS OHSAS18001:2007 applicate all'erogazione del servizio di trasporto pubblico, nello spirito di un continuo miglioramento, ha deciso di implementare anche la norma europea UNI EN 13816, procedendo a certificare – in tal modo – non soltanto l'azienda stessa, ma il servizio di trasporto erogato all'utenza.

Per il complesso delle ragioni innanzi riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento in house providing, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento maggiormente idoneo a soddisfare le esigenze sopra indicate.

**DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO**

Il contratto di servizio *in house providing* avrà durata pari a dieci anni, nel rispetto, pertanto dell'art. 4 del Regolamento europeo.

## 4 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).

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

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

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.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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 gestori del servizio.

Gli obblighi di servizio ed i relativi oneri saranno regolati attraverso un Contratto di Servizio con *gross cost* incentivante, in cui carico del gestore è posto il rischio sul lato dell'offerta derivante dall'andamento del costo dei fattori produttivi, nonché dal potere riconosciuto all'ente affidante di variazione dei servizi affidati e dei programmi di esercizio.

In virtù dei citati obblighi di servizio, sulla rete dei servizi affidati in regime di in house providing è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento.

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.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla determinazione di un corrispettivo chilometrico rapportato alle percorrenze assegnate, in funzione degli oneri sociali assunti e della velocità commerciale.

Il corrispettivo è stato determinato sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente. Sono stati altresì individuati e confrontati alcuni tra i principali *drivers* gestionali del settore di riferimento ed effettuata l'analisi comparativa con i principali benchmark di riferimento nel panorama nazionale. Per maggiori dettagli si rinvia al PEF Simulato.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio la Provincia verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, nonché dei parametri dall'ART, nonché dell'Allegato al Regolamento europeo n. 1370/2007.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata, rispetto ad eventuali attività non rientranti nel contratto (e senza pregiudizio per il requisito della prevalenza dell'attività).

Si registra, inoltre, che il costo del servizio di trasporto, come sopra determinato ed individuato, risulta pienamente in linea con i parametri di costo standard del D.M. 157/2018.

Applicando i citati parametri, corrispondenti a benchmark di riferimento per servizi di trasporto similari per caratteristiche dimensionali, parametri di domanda e velocità commerciale, emerge che il costo del servizio affidato a SASA è pari ad Euro 2,91 a fronte di un costo standard di Euro 3,23

Questo risultato, ulteriormente chiarito nel PEF Simulato, è di notevole rilievo, poiché si dimostrano i migliori risultati conseguiti, con l'affidamento in house a SASA SpA, sia in termini di efficienza gestionale che in termini di economicità.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# PARTE II
## RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

## 1 I servizi affidati

La rete di trasporto ecosostenibile gestita direttamente dalla Provincia è costituita dall'insieme delle linee principali, di base e locali convergenti sui comuni di Bolzano, Laives e Merano. Questo permetterà alla Provincia di rinnovare il parco rotabile e di passare gradualmente dai veicoli diesel a quelli a basso impatto ambientale, 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.

Il lotto 11 – “rete ecosostenibile” - è individuato con le seguenti linee per complessivi 7.159.104 km/annui:

Il lotto 11 è configurato nel modo seguente:

| Linea | Descrizione Linea | KM |
|---|---|---|
| 108 | BZ - MEZZOCORONA | 20.166 |
| 120 | BUS SALORNO - EGNA - ORA - BOLZANO | 436.918 |
| 131 | OLTRADIGE EXPRESS | 565.744 |
| 132-136 | CALDARO - APPIANO - BOLZANO | 424.604 |
| 133 | OLTRADIGE - BOLZANO | 92.694 |
| 150 | LASTE - SARENTINO - BOLZANO | 845.904 |
| 152 | VALDURNA - SARENTINO | 236.505 |
| 156 | S. GENESIO - BOLZANO | 169.271 |
| 157 | S. GENESIO - AVIGNA | 85.882 |
| 158 | S. GENESIO - MELTINA | 106.873 |
| 165 | RENON - BOLZANO | 378.166 |
| 166 | FUNIVIA CORNO DEL RENON - COLLALBO | 37.601 |
| 167 | VANGA - AUNA DI SOPRA - COLLALBO | 98.162 |
| 204 | AVELENGO - VERANO - MELTINA - TERLANO | 514.148 |
| 231 | VERDINES - SCENA - MERANO | 243.515 |
| 232 | SCENA - TRAUTTMANSDORFF / FUNIVIA MERANO 2000 | 32.441 |
| 233 | S. GIORGIO - SCENA - FUNIVIA TASER | 24.624 |
| 236 | THURNSTEIN - MERANO | 43.975 |
| 237 | CITYBUS LAGUNDO | 107.437 |
| 239 | PASSO GIOVO - VALTINA - S. LEONARDO | 80.764 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | |
|---|---|---|
| 240 | VAL PASSIRIA - MERANO | 1.032.457 |
| 241 | CORVARA / STULLES - MOSO - S. LEONARDO | 95.597 |
| 242 | PASSO ROMBO - VAL PASSIRIA | 4.668 |
| 243 | S. GELTRUDE - LAGO DI FONTANA BIANCA | 20.698 |
| 244 | LAUREGNO – PROVES – PUMBACH – PRACUPOLA | 103.050 |
| 245 | VAL D'ULTIMO - LANA - MERANO | 537.901 |
| 246 | FONDO - PASSO PALADE - LANA - MERANO | 410.607 |
| 251 | BUS MERANO - NATURNO - SILANDRO | 271.558 |
| 235 | VELLOI - LAGUNDO - MERANO | 85.886 |
| N 240 | NL PASSIRIA | 8.689 |
| N131 | NL OLTRADIGE | 9.235 |
| N245 | NL VAL D'ULTIMO | 9.496 |
| N251 | NL NATURNO - MERANO | 11.095 |
| N301 | NL BRESSANONE - BOLZANO | 12.773 |
| | | **7.159.104** |

Si tratta di servizi di trasporto che rispondono a fabbisogni di mobilità che collegano località al di fuori dei grossi centri urbani; restando confermato che la domanda di trasporto si rivolge a centri attrattori di domanda localizzati nelle grosse aree urbane della Provincia.

# 2 Gli ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

## 2.1 Regolamentazione ART

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 dispone che “l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”.

Ai sensi della successiva misura 4 “l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”.

In tale prospettiva, la Consultazione ha ad oggetto:

- l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;

- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

## 2.2 La Procedura di consultazione di ricognizione e di raccolta dati su beni strumentali

La procedura di consultazione definita dalla Provincia di Bolzano si articola nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione in data 05.05.2021 sul sito istituzionale della Provincia di Bolzano "Amministrazione trasparente" della documentazione di supporto, descrittiva delle tematiche in consultazione e trasmesso anche alle imprese di trasporto presenti sul territorio, a varie imprese costruttrici di autobus, al Consorzio dei Comuni, e alle associazioni dei consumatori.

2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi da trasmettere via pec all'indirizzo mobilitaet.mobilita@pec.provinz.bz.it, entro e non oltre le ore 12 del giorno 18.05.2021. La Provincia si riserva di richiedere eventuali chiarimenti in merito alle osservazioni proposte.

3. In seguito all'avviso pubblico di consultazione sono pervenute osservazioni da parte di due soli soggetti. Nella seguente Tabella sono riportati i soggetti che hanno presentato osservazioni entro il termine previsto ed una sintesi degli argomenti proposti.

| Proponente | Tematiche principali |
|---|---|
| **SAD S.p.A.** | Manifestazione di interesse ad effettuare i servizi di cui al lotto 1:<br>- garanzia di condizioni di qualità del servizio superiori a quanto previsto nell'Allegato 2;<br>- impegno ad effettuare tutti i servizi con mezzi elettrici, nuovi o riconvertiti;<br>- flotta autobus con età inferiore ai 12 anni e con allestimento secondo le prescrizioni della Provincia;<br>- possibilità di effettuare i servizi con le proprie risorse umane. |
| | Dichiarazione che tutti i beni mobili e immobili in possesso per l'effettuazione dei servizi non sono da considerare né essenziali né indispensabili in base alla Misura 4 della Delibera ART 154/2019. |
| **SiMobil Srl** | Notifica di essere utilizzatrice di un immobile sito in via Luis Zuegg 4/8 a Bolzano:<br>- rimessa situata al secondo piano con rampa idonea all'accesso di ogni tipologia di autobus;<br>- accesso esclusivo;<br>- spazio idoneo al chiuso per circa 10 autobus da 12m. |
| | Specifica che detto immobile non ha natura né di bene essenziale né di bene indispensabile. |

Dalla procedura di consultazione avviata specificatamente per l'affidamento del lotto ecosostenibile non sono emersi elementi significativi o nuovi rispetto alle informazioni di cui la PAB disponeva già per effetto delle precedenti consultazioni e ricognizioni.

I dati relativi ai beni mobili e immobili sono stati, pertanto forniti, su richiesta della Provincia di Bolzano nell'ambito della procedura di gara per l'affidamento dei 10 lotti extraurbani, dai concessionari uscenti e riguardano la totalità delle risorse in uso per la gestione pregressa dei servizi.

In merito alla ricognizione dei dati, bisogna tenere presente che il lotto 11 fa parte di un riordino totale della gestione del tpl su gomma extraurbano. Le informazioni richieste ai gestori uscenti riguardano quindi la totalità di tali servizi e non sono assegnabili in modo diretto né ai 10 lotti in gara né al lotto ecosostenibile.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Sulla base di queste considerazioni e informazioni l'EA ha definito come rappresentato nei capitoli che seguono la disciplina dei beni strumentali.

# 3 Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

## 3.1 Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 31.12./2020)

In merito all'attribuzione al lotto ecosostenibile del materiale rotabile individuato come indispensabile, nonché di quello "disponibile", si segnala che attualmente **non ne è possibile una puntuale attribuzione**. Infatti, in considerazione dell'articolazione dei servizi extraurbani su 10 +1 Lotti, in luogo delle concessioni attuali, ma anche delle modifiche su linee oggi attive, non è possibile una immediata attribuzione sulla base delle attuali concessioni.

I dati riferiti al parco rotabile sono aggiornati al 31.12.2019 e riportano indicazioni relative a:

Targa – n. telaio – tipologia autobus - lunghezza [m] - tipologia accesso - Anno di costruzione - Data prima immatricolazione - Titolo di possesso (3) - Prezzo d'acquisto - Finanziamento Provincia di Bolzano % - Auto-finanziamento % " - Durata ammortamento - Interventi incrementativi (descrizione e anno) - Valorizzazione degli interventi incrementativi - Valore residuo della quota da ammortizzare - Valore residuo del fondo pubblico di investimento - Data fine utilizzo del fondo di investimento - Classificazione Decreto Ministeriale - Classe ambientale - Carburante Potenza motore (kw) - Filtro antiparticolato – Climatizzazione - Attrezzatura disabili - Attacco portasci/portabici - Layout – colore - Dotazione tecnologica - Numero porte - Totale posti - Posti in piedi- Posti a sedere - "Posti per sedie a rotelle/passeggini" - Conducente

Sempre nell'ambito della procedura di gara la Provincia di Bolzano si è attivata al fine di individuare idonee aree in possesso di soggetti pubblici e privati disponibili sul territorio da destinare al servizio di trasporto pubblico.

Il parco mezzi, con un'età inferiore a 12 anni, attribuibile agli attuali concessionari consta complessivamente di 295 autobus e si rappresenta con i relativi decreti di finanziamento (fino al 2020) sommariamente nel modo seguente:

| **delibera/decreto** | **nr. Autobus** | **Immaticolazione** | **Raggungimento 12 anni** |
|---|---|---|---|
| 334/2010 | 10 | 16-2011; 1-2012 | 16-2023; 1-2024 |
| 575/2011 | 102 | 98-2013; 5-2014; 1-2015 | 98-2025; 5-2026; 1-2027 |
| | 4 | 2017 | 2029 |
| 602/2018 | 80 | 2018 | 2030 |
| 707/2019 | | | |
| 310/2020 | | | |
| 929/2020 | | | |
| 21204/2020 | 6 | 2019 | 2031 |
| 334/2010 | 2 | 2011 | 2023 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 575/2011 | 37 | 36-2013; 1-2015 | 36-2025; 1-2027 |
| 149/2013 | 3 | 2013 | 2025 |
| 289/2016 | 35 | 2016 | 2028 |
| 708/2019 | | | |
| 311/2020 | | | |
| 959/2020 | | | |
| 431/2021 | | | |
| 21204/2020 | 9 | 3-2013; 2-2017; 2-2018; 2-2019 | 3-2025; 2-2029; 2-2030; 2-2031 |
| **TOTALE** | **295** | | |

### 3.2 Materiale rotabile necessario per il servizio

La valutazione relativa all'indispensabilità del parco autobus deve tenere conto del numero di autobus stimati come necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del servizio e delle duplicabilità a costi sostenibili. Come già precisato sopra, la semplice fotografia del parco attuale, infatti, non fornisce un'indicazione affidabile in tal senso, in quanto per la totale diversità di suddivisione dei bacini gli attuali gestori potrebbero gestire il parco con logiche di ottimizzazione diverse e non applicabili alla nuova situazione, ovvero avere un parco autobus sovra- o sottodimensionato rispetto all'effettivo fabbisogno per motivi non legati alla gestione del servizio ma ad altri fattori (inefficienza nella gestione le parco, età media elevata, mantenimento in esercizio di autobus per motivi diversi dall'organizzazione produttiva del servizio stesso, ecc.).

Non forniscono un'indicazione affidabile neanche i dati di percorrenza media per bus derivanti da dati di benchmarck. Infatti, le percorrenze medie per autobus (e, di conseguenza, il numero di autobus necessari per svolgere un dato servizio) non solo possono essere influenzate dai fattori di inefficienza sopra ricordati, ma per di più variano in modo significativo in base all'effettiva struttura del programma di esercizio.

Occorre quindi stimare il numero di autobus necessari partendo dallo specifico Programma di esercizio da svolgere. Un criterio oggettivo ed affidabile per stimare il numero di autobus necessari per l'esercizio dei servizi a base del lotto ecosostenibile è rappresentato dalla seguente metodologia

a) Calcolo del MIV (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee nelle fasce di massima intensità di utilizzo, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio;
b) Correzione di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto, anche in ragione delle caratteristiche del servizio e del territorio;
c) Aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 10%).

Come dettagliato nella seguente tabella, il parco necessario stimato per l'effettuazione del servizio oggetto del lotto ecosostenibile si rappresenta nel modo seguente.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| Linea | Descrizione Linea | Tipo (mt) | N° BUS |
|---|---|---|---|
| 108 | BZ - MEZZOCORONA | 12 | 1 |
| 120 | BUS SALORNO - EGNA - ORA - BOLZANO | 12 | 6 |
| 131 | OLTRADIGE EXPRESS | 18 | 10 |
| 132 | CALDARO - APPIANO - BOLZANO | 12 | 7 |
| 133 | OLTRADIGE - BOLZANO | 12 | 17 |
| 152 | VALDURNA - SARENTINO | 12 | 5 |
| 156 | S. GENESIO - BOLZANO | 12 | 5 |
| 157 | S. GENESIO - AVIGNA | 12 | 2 |
| 157 | S. GENESIO - AVIGNA | Fino a 10 | 2 |
| 158 | S. GENESIO - MELTINA | Fino a 10 | 2 |
| 165 | RENON - BOLZANO | 12 | 5 |
| 166 | FUNIVIA CORNO DEL RENON - COLLALBO | 12 | 3 |
| 167 | VANGA - AUNA DI SOPRA - COLLALBO | Fino a 10 | 2 |
| 204 | AVELENGO - VERANO - MELTINA - TERLANO | 12 | 7 |
| 231 | VERDINES - SCENA - MERANO | 12 | 5 |
| 232 | SCENA - TRAUTTMANSDORFF / FUNIVIA MERANO 2000 | 12 | 1 |
| 233 | S. GIORGIO - SCENA - FUNIVIA TASER | 12 | 1 |
| 236 | THURNSTEIN - MERANO | Fino a 10 | 1 |
| 237 | CITYBUS LAGUNDO | Fino a 10 | 3 |
| 239 | PASSO GIOVO - VALTINA - S. LEONARDO | 12 | 1 |
| 240 | VAL PASSIRIA - MERANO | 12 | 20 |
| 241 | CORVARA / STULLES - MOSO - S. LEONARDO | 12 | 1 |
| 241 | CORVARA / STULLES - MOSO - S. LEONARDO | Fino a 10 | 2 |
| 242 | PASSO ROMBO - VAL PASSIRIA | Fino a 10 | 2 |
| 243 | S. GELTRUDE - LAGO DI FONTANA BIANCA | Fino a 10 | 2 |
| 244 | LAUREGNO – PROVES – PUMBACH – PRACUPOLA | Fino a 10 | 2 |
| 245 | VAL D'ULTIMO - LANA - MERANO | 12 | 10 |
| 246 | FONDO - PASSO PALADE - LANA - MERANO | 12 | 5 |
| 251 | BUS MERANO - NATURNO - SILANDRO | 12 | 7 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 150 12 MT | LASTE - SARENTINO - BOLZANO - 12 MT | 12 | 2 |
| 150 18 MT | LASTE - SARENTINO - BOLZANO - 18 MT | 12 | 10 |
| 235 | VELLOI - LAGUNDO - MERANO | Fino a 10 | 3 |
| N 240 | NL PASSIRIA | 12 | 0 |
| N131 | NL OLTRADIGE | 12 | 0 |
| N245 | NL VAL D'ULTIMO | 12 | 0 |
| N251 | NL NATURNO - MERANO | 12 | 0 |
| N301 | NL BRESSANONE - BOLZANO | 12 | 0 |
| **TOTALE** | | | **152** |

Dalla comparazione del parco rotabile a disposizione si evince come l'attuale parco circolante non sia sufficiente a coprire l'intero fabbisogno del lotto 11

### 3.3 Criteri di classificazione dei beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali oggetto della consultazione scaturisce dalla Misura 4 dell'Allegato A della Delibera n.154/2019 che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:
- condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:
- non condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Al fine di verificare le condizioni di classificazione dei beni, si evidenziano le considerazioni di seguito riportate:

- la condizione di "non condivisibilità" è sempre appurata per il materiale rotabile in considerazione del fatto che esso, sul servizio cui è destinato, ammette solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile occorre verificare esclusivamente la condizione di indispensabilità, mentre non si considera la condizione di essenzialità, essendo beni non condivisibili.
- la condizione di "non sostituibilità" è verificata in quanto la dimensione del servizio affidato, con particolare riguardo al numero di autobus necessari, rende impossibile il reperimento dell'intero parco veicolare occorrente:
  - sul mercato secondario (veicoli usati) che, in Italia, è sostanzialmente inesistente e, a livello europeo, non ha le dimensioni tali da soddisfare le esigenze dell'affidamento in oggetto;
  - nella disponibilità dell'eventuale subentrante che dovrebbe avere un grande parco disponibile

ed inutilizzato, pronto ad essere impiegato per i servizi affidati;

- la condizione di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" è in linea teorica non verificata per I materiale rotabile su gomma (autobus) essendo tecnicamente possibile l'acquisto di un numero di autobus corrispondente all'interno parco, fornendo un tempo tra l'affidamento e l'avvio del servizio sufficientemente lungo per poter reperire i veicoli sul mercato, allungando tuttavia ti tempi dell'affidamento.

Sono, invece definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

- **a) Materiale rotabile**

Va tenuto conto che con delibera n. 828/2020 la Giunta provinciale, che prevede l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile intende realizzare 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.

Un ricorso ai mezzi dei gestori uscenti, in alternativa all'acquisto del nuovo, permette alla Provincia di rinnovare il parco rotabile in un'ottica di transizione a tecnologie a zero emissioni. Queste nuove tecnologie devono essere messe in funzione attraverso studi e test appropriati e richiedono un elevato sforzo finanziario ad elevata intensità di capitali. Nel PEF Simulato allegato al presente documento si pianifica in misura rilevante la transizione "green" del lotto. In questa ottica, il mancato ricorso ai mezzi dei gestori uscenti con preferenza di acquisti nuovi comporterebbe un esborso che ricadrebbe sull'EA in termini i di maggiore corrispettivo e quindi un extra costo per la collettività. Peraltro, l'assenza di un adeguato mercato secondario dei veicoli può determinare un rinnovo forzato del parco, con un conseguente incremento del corrispettivo necessario a sostenerne i relativi costi, oltre che a un rallentamento non auspicabile della conversione green della flotta.

L'individuazione del materiale come "indispensabile" è stata effettuata tenendo conto sia dei finanziamenti pubblici, sia dell'obsolescenza dei mezzi. SASA sarà tenuta ad integrare numericamente il materiale rotabile sopra individuato in funzione del fabbisogno ritenuto necessario per adempiere agli obblighi di servizio definiti dalla PAB. Non risultano ad oggi autobus "disponibili", ovvero quelli che gli attuali gestori abbiano dichiarato di voler mettere a disposizione del gestore entrante. Nel caso in cui i gestori uscenti manifestassero successivamente la disponibilità alla messa a disposizione di autobus non dichiarati indispensabili, andrà confermata tale volontà da parte di quest'ultimi con apposito impegno formale.

La situazione complessiva riferita ai gestori uscenti si rappresenta come segue:
**SAD**

| delibera/decreto | nr. Autobus | Nota |
|---|---|---|
| 334/2010 | 10 | finanziato 100% |
| 575/2011 | 102 | contributo investimento+rata mutuo+interessi (piano finanziamento e impregnato fino al 2023) |
| | 4 | lettera quota ammortamento 5 anni |
| 602/2018 | 80 | Leasing 2018 (piano finanziamento fino al 2027) |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | |
|---|---|---|
| 707/2019 | | Leasing 2019 |
| 310/2020 | | Leasing (01.01.2020-18.11.2020) |
| 929/2020 | | Leasing (19.11.2020-31.12.2020) |
| 432/2021 | | Leasing (01.01.2021-13.11.2021) |
| 21204/2020 | 6 | quota ammortamento 2019; 2020 e 2021 ancora da impegnare |

**LiBus**

| delibera/decreto | nr. Autobus | Nota |
|---|---|---|
| 334/2010 | 2 | finanziato 100% |
| 575/2011 | 37 | contributo investimento+rata mutuo+interessi (piano finanziamento e impregnato fino al 2022) |
| 149/2013 | 3 | finanziato 100% |
| 289/2016 | 35 | perdita valore fino al 18.11.2018 |
| 708/2019 | | perdita valore (19.11.2018-31.12.2019) |
| 311/2020 | | perdita valore (01.01.2020-18.11.2020) |
| 959/2020 | | perdita valore (19.11.2020-31.12.2020) |
| 431/2021 | | perdita valore (01.01.2021-13.11.2021) |
| 21204/2020 | 9 | quota ammortamento 2017-2019, 2020 e 2021 ancora da impegnare |

Per quanto considerato sopra, i mezzi oggetto delle delibere della Giunta Provinciale numero 602 del 19 giugno 2018 e numero 289 del 15 marzo 2016, quindi considerati beni essenziali ed indispensabili, come definiti nella misura numero 4 della delibera ART 154/2019, con le precisazioni di seguito esposte.

Il criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili è stato incrociato con un requisito di adeguatezza tecnica al fine di non gravare l'affidatario con l'acquisizione obbligatoria, anche se a condizioni presumibilmente convenienti, di mezzi obsoleti. Per questo motivo, si precisa che, gli autobus oggetto della delibera 289/2016 (Libus) sono complessivamente 35. Di questi però, solo 16 possono essere considerati, in quanto i rimanenti non rispondono più agli standard richiesti dal Decreto dell'Assessore della Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano n. 7728/2020 dd. 30/06/2020 recante "Disposizioni relative all'allestimento, alla colorazione, e al layout dei mezzi destinati ai servizi di trasporto di linea e quelle relative all'utilizzo degli spazi pubblicitari", per cui non possono essere considerati.

Gli autobus per i quali si ritiene quindi che sia verificata la condizione di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" e che siano suscettibili di essere classificati come "indispensabili" sono complessivamente 96, riportati dettagliatamente nell'allegato 2 al PEF Simulato.

La delibera 602/2018 della Giunta Provinciale, dispone l'obbligo di cessione al concessionario subentrante, del materiale rotabile oggetto di finanziamento, ovvero l'obbligo di cessione dei mezzi con conseguente subentro nei contratti di leasing da parte del concessionario uscente a quello entrante oppure all'Ente Affidante.

Anche nel disciplinare allegato alla delibera di cui sopra, emerge l'impegno al subentro nei contratti di leasing da parte del concessionario entrante, sottoscritto dal concessionario uscente e dalla società

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

finanziaria (CNH Industrial Financial Services SA).

Nei contratti di leasing è stata di conseguenza introdotta una clausola, appunto sottoscritta del concessionario beneficiario dei mezzi e dalla società finanziaria, che obbliga la CNH Industrial Financial Services SA ad accettare il subentro di un terzo nel contratto di leasing in uguale misura o dall'Ente Affidante, o da una società partecipata dalla stessa o da un eventuale gestore subentrante al concessionario uscente.

Anche la delibera 289/2016 della Giunta Provinciale dispone l'obbligo da parte del gestore beneficiario della delibera stessa, di essere proprietario e poter quindi disporre dei mezzi solo fino alla conclusione della concessione in essere. Alla conclusione della concessione, i mezzi di trasporto che rappresentano dei beni essenziali, devono essere trasferiti con modi, tempi e costi previsti dalle norme di riferimento, all'impresa subentrante con l'obbligo di destinazione degli stessi al servizio di trasporto pubblico.

Un discorso a parte merita la flotta degli autobus 18m attualmente in dotazione a SAD. Tali mezzi ora sono impiegati sulle linee che ricadono nel lotto ecosostenibile. Tali linee sono tra le prime pianificate da elettrificare, mentre gli autobus sono del 2013 circa. In coerenza con quanto esposto sopra, questa flotta di 10 bus da 18 m è considerata come bene indispensabile. C'è però da rilevare, che in merito alla loro cessione esiste un contenzioso tra SAD e PAB, il cui esito è incerto, per cui la loro classificazione quali beni indispensabili metterebbe a rischio l'agevole affidamento del lotto. Gli assunti di base del presente affidamento, pertanto, non contemplano la disponibilità di tali mezzi dall'avvio del servizio, ma prevedono l'ingresso di tali mezzi nel parco disponibile per il gestore una volta risolto il contenzioso.

Per i casi dubbi si dovrà fare riferimento all'art. 17/bis lp15/2015 c. 1 secondo il quale il concessionario uscente è tenuto a mettere a disposizione dell'affidatario subentrante, individuato tramite gara o affidamento in house, i beni strumentali alla prestazione dei servizi di trasporto su strada, ferroviari, tranviari, funiviari che siano stati acquistati interamente tramite finanziamento pubblico, configurandosi tale condizione quale vincolo di destinazione per tutto il periodo di vita utile del bene ovvero per il termine espressamente indicato con vincolo di destinazione d'uso. Poiché i servizi di trasporto pubblico sono servizi pubblici essenziali che non possono essere interrotti, l'operatore cedente deve continuare, durante il periodo di trasferimento di 60 giorni di cui al comma 2, a fornire il servizio alle condizioni della concessione in scadenza o scaduta e in regime di proroga e a garantire una transizione senza soluzione di continuità.

- **b) Rimesse e piazzali**

Poche aziende hanno comunicato i dati degli impianti utilizzati, ovvero non hanno quindi fornito la disponibilità a mettere a disposizione le aree attualmente utilizzate.

Pertanto, la PAB non ritiene che tali beni costituiscano beni essenziali per la gestione del servizio, anche in considerazione della tipologia di servizi e della concreta possibilità di duplicabilità di tali beni attraverso il reperimento di ulteriori aree e fabbricati idonei. In particolare, il servizio verrà erogato mediante le infrastrutture già a disposizione di Sasa Spa, potendo agire la stessa con forte sinergia con gli attuali depositi e le rimesse principali siti in Bolzano e Merano, già utilizzati per lo svolgimento dei servizi di traffico Urbano. In particolare, SASA dispone di un deposito con officine a Bolzano, in via Buozzi 8. Questo deposito è già di per sé sufficientemente ampio per contenere tutti i mezzi per il servizio urbano ed extraurbano che fanno capolinea direttamente là o nelle vicinanze. Ciononostante, per una più agevole gestione delle manovre e degli spazi l'Ente Affidante ha messo a disposizione un'ulteriore area a Bolzano, sita in via Gobetti, nelle vicinanze del deposito principale.

Anche a Merano, la seconda sede importante della società affidataria, è presente un deposito/officina capiente, in locazione dal Comune di Merano. In aggiunta a ciò, è già stata individuata un'area di parcheggio aggiuntiva, in via delle Corse, per agevolare la logistica di approntamento dei mezzi

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

extraurbani. Si tenga presente, inoltre, che l'Ente Affidante è in trattativa con il demanio per un'area nuova e specificamente destinata a diventare un grande deposito della SASA, innovativo e a basso impatto ambientale, da individuarsi sull'areale delle caserme militari da dismettere.

Per quanto riguarda aree di soste/piazzali periferiche, oggi in uso dai gestori uscenti, SASA ha preso contatti con i vari proprietari, che di norma sono i Comuni o comunque enti pubblici, verificando le clausole contrattuali che hanno evidenziato nella maggior parte dei casi un agevole subentro (spesso la formula riscontrata è quella del comodato all'esercente del servizio di linea senza vincoli di disdette).

- **c) Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)**

I sistemi di bigliettazione, implementati unitamente agli autobus considerati beni indispensabili saranno considerati indispensabili e parte integrante dell'autobus stesso.

# 4 Trasferimento del personale

## 4.1 Normativa

La nuova Delibera ART 154/2019, con la misura che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che "l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente" e che:

a) l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;

b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara."

Sul piano nazionale in materia convivono numerose disposizioni di livello statale e, come si vedrà, provinciale che a vario titolo intervengono in materia.

Emergono in particolare, in rigoroso ordine cronologico:

– l'art. 26 del R.D. 148/1931, con cui si investiva il Governo del potere di disciplinare – nel caso in cui autorizzasse il subentro in una concessione di trasporto – il regime dei diritti del personale impiegato nella stessa.

– l'art. 2112 c.c, a riguardo del mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti d'azienda

– l'art. 29, comma 3, del D.Lgs. 276/2003, a riguardo della nozione di trasferimento di ramo d'azienda in relazione al c.d. cambio di appalto

– l'art. 48, comma 7, lett. e) del D.L. 50/2017, disciplinante la clausola sociale con riferimento ai subentri nel settore del trasporto;

– l'art. 17, commi 2 e 3 della Legge Provinciale Bolzano sulla mobilità pubblica, n. 15/2015 (per inciso, detto articolo – recante "cessione e subentro" – disciplina i diversi profili dell'ipotesi di subentro di un nuovo affidatario rispetto al precedente gestore; in particolare, il comma 2 detta norme sul trasferimento del personale dipendente in capo alla nuova affidataria disponendo che "l'impresa subentrante deve assumere il personale dipendente dell'impresa cessante con l'impegno di mantenere nel tempo i diritti acquisiti dal personale dipendente tramite contrattazione nazionale collettiva di lavoro, contrattazione

integrativa e, in generale, per ciò che attiene la retribuzione, anzianità e profili professionali".

Preme evidenziare che ciò che rileva è se l'affidamento presenti le caratteristiche della cessione di un ramo funzionalmente autonomo e preesistente di attività, circostanza che, come si avrà modo di evidenziare di seguito, è da escludere nel caso di specie.

## 4.2 Dati raccolti presso i gestori e determinazione dei fattori produttivi

La raccolta dati presso i gestori è stata aggiornata anche in riferimento ai dati relativi al personale.
La raccolta dati si riferisce alla situazione al 31.12.2020 e ha coperto tutte le concessioni ed è stata strutturata per:

- raccogliere informazioni anche sul personale impiegato in modo promiscuo su servizi diversi dal TPL oggetto del presente affidamento;
- rendere più agevole la quantificazione del personale oggetto di subentro e l'attribuzione del personale al lotto ecosostenibile;
- articolare meglio le informazioni relative alle diverse componenti del costo del personale, anche al fine di una più puntuale verifica della correttezza e congruità delle informazioni.

Gli attuali gestori hanno trasmesso i dati del personale impiegato per lo svolgimento dei servizi oggi in affidamento

In ogni caso sono riportati NR. PROGRESSIVO MATRICOLA GENERALE DATI DI NASCITA ETÀ ANAGRAFICA DATA ASSUNZIONE ETÀ CONTRIBUTIVA ORE LAVORATE RESIDENZA LAVORATIVA COD LIVELLO CONTRATTUALE TIPO RAPPORTO RETRIBUZIONE

Dai dati forniti si evince che, come già detto in precedenza, per il completo riassetto dei servizi extraurbani a livello provinciale, non è possibile qualificare le linee attribuite al lotto ecologico come entità economica preesistente con un'identità organizzativa autonoma.

Pertanto, si precisa che relativamente al subentro nelle linee dagli attuali concessionari a SASA non si configura come una operazione di "cessione di ramo di azienda". Infatti, per "ramo d'azienda", ai sensi dell'art. 2112 cod. civ., come tale suscettibile di autonomo trasferimento ivi riconducibile alla disciplina dettata per la cessione di azienda, deve intendersi ogni entità economica organizzata la quale, in occasione del trasferimento, conservi la sua identità pur potendosi individuare, nel contratto di cessione, una porzione o frazione produttiva che precedentemente era strettamente legata ai supporti logistici e materiali presenti nell'azienda cedente. Ciò presuppone comunque una preesistente entità produttiva funzionalmente autonoma (potendo conservarsi solo qualcosa che già esiste), e non anche una struttura produttiva creata "ad hoc" in occasione del trasferimento o come tale unicamente identificata dalle parti del negozio traslativo, essendo preclusa l'esternalizzazione come forma incontrollata di espulsione di frazioni non coordinate fra loro, di semplici reparti o uffici, di articolazioni non autonome, unificate soltanto dalla volontà dell'imprenditore e non dall'inerenza del rapporto ad una entità economica dotata di autonoma ed obiettiva.

## 4.3 Clausola sociale e ripartizione del personale

Dalla disamina di cui sopra è dato che non si possa evincere il perfezionamento di un trasferimento di ramo d'azienda ai sensi dell'art. 2112 c.c., pertanto bisogna determinare quali obblighi di assorbimento del personale addetto al servizio e con quali vincoli verranno posti a carico di SASA, tenendo presente che comunque le norme su richiamate a vario titolo impongono il passaggio del personale adibito al servizio con conservazione dell'anzianità e del trattamento di provenienza e salvo armonizzazione con il contratto del GE. A tal fine, rileva che in base ai principi generali, al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea, e ferma restando la necessaria armonizzazione con



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'affidataria è tenuta, ad assorbire prioritariamente, ai sensi dell'art. 48, comma 7, lettera e) del DL n. 50/2017, nel proprio organico il personale non dirigente già operante alle dipendenze del gestore uscente, garantendo comunque l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del d.lgs. 15 giugno 2015, n. 81. L'individuazione del personale da trasferire sarà determinata con riferimento all'effettivo fabbisogno organizzativo che il nuovo servizio richiede, ai sensi della Misura 21 della delibera A.R.T. n. 154/2019.

Elemento centrale della clausola sociale è rappresentato dai criteri per individuare il personale cui si applica e che quindi ha diritto ad essere trasferito all'Impresa affidataria, e che, dall'altro lato, il nuovo gestore ha l'obbligo di assumere:

In primis si fa presente che la clausola sociale crea un ordine di priorità nelle assunzioni, ma non determina un risultato certo perché il personale o parte dello stesso potrebbe non accettare il trasferimento.

Di conseguenza, l'applicazione della clausola sociale non comporta un indiscriminato e generalizzato dovere di assorbimento del personale utilizzato dall'impresa uscente, dovendo tale obbligo essere armonizzato con l'organizzazione aziendale prescelta dal nuovo gestore
Pertanto, il riassorbimento del personale è imponibile nella misura e nei limiti in cui sia compatibile con il fabbisogno richiesto dall'esecuzione del nuovo contratto e con la pianificazione e l'organizzazione definita dal nuovo gestore.

Va considerato poi il fatto che le aziende uscenti operano oggi su servizi attribuiti a lotti diversi. Questo significa che la determinazione del numero di personale diretto avente diritto al passaggio in SASA dovrà avvenire in proporzione ai bus/km sviluppati dal Lotto 11 rispetto al totale sviluppato da tutti i lotti e in tale ambito, si procederà anche ad includere tutto il personale diretto assegnato alle residenze le cui linee sono attribuite tutte al lotto ecosostenibile. Il personale interessato dal passaggio è comunque quello che ha ~~abbia~~ un contratto di lavoro in corso alla data del passaggio medesimo.

I criteri proposti per individuare il personale di guida da trasferire ed attribuirlo al lotto ecosostenibile sono legati alle residenze di lavoro/sedi di servizio indicate dagli attuali gestori in riferimento alle linee esercitate e rientranti nel lotto 11 e al volume dei km di servizio che convergono sulle singole residenze.

- Nel caso in cui tutte le linee collegate a una residenza (es. linea 246 -Fondo o 150 -Sarentino) ricadono nel lotto 11, a tutti i conducenti ivi residenti si applica la clausola sociale. Nel caso in cui su una residenza convergono anche linee rientranti negli altri lotti, si applica un criterio proporzionale chilometrico: al gestore del lotto 11 si trasferisce il personale di guida proporzionalmente ai chilometri effettuati rispetto ai chilometri totali previsti in tale residenza

| sede | km lotti extraurbani (1-10) | linee considerate | km lotto 11 | linee considerate | totale km residenza | % SASA km residenza | autisti per residenza SAD | autisti per residenza LIBUS | autisti per residenza totale | autisti SASA su percentuale km residenza |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bolzano | 708.004 | 114, 180 | 1.048.244 | 108, 167, 166, 167, 204 | 1.756.248 | 59,7% | 34 | 14 | 48 | 28,6 |
| Caldaro | 401.710 | 130, 135.1, 135.2, 135.2, 135.4, 135.5, 137138, 139 | 517.298 | 132, 133 | 919.008 | 56,3% | 25 | | 25 | 14,1 |
| Egna | 1.291.466 | 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 142, 144, 146 | 1.002.661 | 120, 131 | 2.294.127 | 43,7% | 41 | | 41 | 17,9 |
| Merano | 78.575 | 265, 266 | 809.436 | 231, 232, 233, 235, 236, 237, 239, 251 | 888.011 | 91,2% | 32 | 13 | 45 | 41,0 |
| S.Leonardo Passiria | 0 | | 1.213.486 | 239, 240, 241, 242 | 1.213.486 | 100,0% | 15 | | 15 | 15,0 |
| Sarentino | 0 | | 1.082.409 | 150, 152, 156 | 1.082.409 | 100,0% | 14 | | 14 | 14,0 |
| S.Gertrude/Ultimo | 0 | | 661.649 | 243, 244, 245 | 661.649 | 100,0% | 5 | | 5 | 5,0 |
| S.Genesio | 0 | | 362.026 | 156, 157, 158 | 362.026 | 100,0% | 2 | | 2 | 2,0 |
| Fondo | 0 | | 410.607 | 246 | 410.607 | 100,0% | 2 | | 2 | 2,0 |
| | | | | | | | | | | **139,7** |

Il totale risultante è pari a **140 autisti**, a cui si applica la clausola sociale, che non copre il fabbisogno intero del lotto. Pertanto, SASA dovrà integrare tale numero attraverso assunzioni tramite procedura pubblica.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Per il personale di manutenzione ovvero amministrativo non è ugualmente facile individuare il personale che svolge mansioni esclusivamente riferite ai servizi oggi attribuiti al Lotto 11. Anche in questo caso si applica il criterio sia della residenza che della proporzionalità chilometrica, applicata però sulla totalità dei servizi:
km servizi lotto 11 (7.159.104) / km servizi lotti 1-11 (28.446.781) = 25,2%

Pertanto, si applica la clausola sociale:

- A chi ha la propria sede entro il perimetro dei servizi del lotto 11
- Nel caso in cui presso la stessa sede si concentrino persone che servono anche servizi al di fuori del perimetro del lotto 11, il 25,2% del personale amministrativo e manutentivo inserito negli elenchi trasmessi dal GU e con contratto di lavoro in corso alla data del passaggio potrà usufruire della clausola sociale

L'individuazione ed allocazione di cui sopra terrà conto delle eventuali modifiche al personale dipendente nel frattempo intervenute.

## 5 Condizioni di Qualità del servizio

In riferimento a quanto previsto dalla Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, si segnala che sono stati individuati una serie di "Standard di qualità del servizio e penali", in termini di indicatori di qualità del servizio erogato, standard da rispettare, modalità di rilevazione e le relative penali, di cui al documento "Qualità dei servizi" allegato alla presente relazione e che sarà allegata al contratto di servizio.

Si rappresenta che la società SASA possiede le certificazioni di qualità ISO 9001, ambientale ISO 14001 e OSHASS 18011, oltre che la certificazione dei servizi secondo gli standard della certificazione 13816, che si dovrà impegnare ad ottenere anche per i servizi extraurbani in affidamento.

## 6 Obiettivi di efficienza ed efficacia

Relativamente ai criteri di efficacia ed efficienza, di cui alla misura 16 della delibera ART 154/2019, sono stati individuati i periodi regolatori ed i conseguenti obiettivi quantitativi stabiliti.
A tal fine si ricorda che per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'Ente Affidante specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento stesso. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare le prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Affidataria, con riguardo almeno alle tipologie riportate nella norma stessa.
I periodi regolatori sono stati quindi identificati sulla base dello sviluppo temporale delle progettualità previste nel PEF Simulato, con riferimento al rinnovamento dei mezzi e degli adeguamenti organizzativi necessari, cui si rinvia.

## 7 Criteri di redazione del PEF simulato

Di seguito si riportano i criteri utilizzati per la definizione delle principali componenti economiche e reddituali del PEF Simulato.

I km di servizio
I km di servizio sono pari al primo anno ai km previsti dall'Ente Affidante, noti alla data di redazione del PEF

Simulato. Negli anni successivi, quindi dal secondo fino al decimo, gli stessi aumentano per una percentuale pari al 1% annuo sulla base di una ipotesi, confermata dal recente trend storico, di rafforzamento delle linee.

Il tasso di inflazione
Il Piano prevede un tasso di inflazione prospettico stimato sulla base dell'evoluzione del parametro dal 2018 al 2020 e tiene conto di un possibile aumento generalizzato dei prezzi.

Il costo del personale
Il costo del personale è stato identificato sulla base del benchmark di riferimento per le qualifiche e le professionalità previste nel piano. L'evoluzione prospettica dello stesso è legata ad un lineare aumento dei salari, anche per far fronte a possibili incrementi contrattuali, nonché alla mutazione nel tempo delle diverse professionalità entranti ed ai necessari investimenti in formazione.

Gli investimenti
Gli investimenti inseriti nel piano sono riferiti sia al rinnovamento del parco mezzi verso una flotta a zero emissioni, sia agli investimenti infrastrutturali e digitali necessari per lo svolgimento del servizio.
Per maggiori informazioni i rimanda direttamente al PEF Simulato.

In generale, sono stati previsti e stimati tutti i costi dei fattori produttivi necessari alla erogazione del servizio secondo gli standard qualitativi previsti dall'Ente Affidante.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINZIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

# AUSSERSTÄDTISCHER ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR MIT BUSSEN IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN

Erläuternder Bericht über die Gründe und das Vorliegen der Voraussetzungen für die angewandte Form der Vergabe

(ehemaliges Gesetzesdekret Nr. 179 vom 18. Oktober 2012, Art. 34 Absätze 20 und 21)

## VERGABEBERICHT

*(Anlage A des A.R.T. Beschlusses Nr.154/2019)*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

*Einführende Zusammenfassung*.....

*TEIL I*.....

*1 Die Ausgangssituation und die Eigenschaften des Dienstes* .....

*2 Gesetzliche Rahmenbedingungen* .....

*3 Die Vergabe des Dienstes betreffend das ökologisch nachhaltige Los (Los 11)*.....

*4 Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen* .....

*TEIL II*.....

*1 Die Dienstleistungsaufträge*.....

*2 DIE ERGEBNISSE DES KONSULTATIONSVERFAHRENS*.....

*2.1 ART-BESTIMMUNGEN*.....

*2.2 Das Konsultationsverfahren zur Klärung und Erhebung von Daten über die instrumentellen Güter*

*3 Die Regelung der notwendigen instrumentellen Güter* .....

*3.1 Der Fuhrpark, der von den derzeitigen Betreibern genutzt wird (Stand 31.12./2020)*.....

*3.2 Für die Dienstleistung erfoderliches Rollmaterial*.....

*3.3 Kriterien für die Klassifizierung von instrumentellen Gütern*.....

*a) Rollmaterial* .....

*b) Remisen und Abstellplätze* .....

*c) Sonstige bewegliche Güter (Hardware- und Software-Infrastruktur)*

*4 Übertragung des Personals*.....

*4.1 Vorschriften*.....

*4.2 Von den Betreibern gesammelte Daten und Bestimmung der Produktionsleistungen*.....

*4.3 Sozialklausel und Aufteilung des Personals*.....

*5 Bedingungen für die Qualität der Dienste* .....

*6 Ziele der Effizienz und Wirksamkeit*.....

*7 Kriterien für die Erstellung des simulierten WFP*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Einführende Zusammenfassung

Zweck dieses Berichts ist die Erfüllung der Informationspflichten gemäß Art. 34, Absatz 20 des Gesetzesdekrets Nr. 179/12, in Bezug auf die Vergabe des öffentlichen Verkehrsdienstes im außerstädtischen Bereich im Landesinteresse.

Im ersten Teil des Dokuments werden die Gründe für die Bevorzugung der gewählten Vergabemethode sowie deren Vereinbarkeit mit den geltenden Vorschriften erläutert.

Berücksichtigt werden auch die dem Betreiber auferlegten Dienstleistungsverpflichtungen sowie die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs, ebenfalls auf der Grundlage des erstellten Wirtschafts- und Finanzplans (WFP) unter Einhaltung der geltenden Bestimmungen sowie des Vergleichs der wichtigsten Referenz-Benchmarks des nationalen Panoramas und der durch das Ministerialdekret Nr. 175/2018 festgelegten Standardkostenparameter.

Darüber hinaus stellt der zweite Teil dieses Dokuments in Übereinstimmung mit dem ART-Beschluss 154/2019, der die Erstellung eines einzigen gemeinsamen Dokuments erlaubt, auch den Vergabebericht (RdA) dar.

Der oben genannte ART-Beschluss definiert die RdA als *"ein Dokument, in dem die EA (Ente affidante= Auftraggeber) die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens (mit besonderem Bezug auf die Regelung der zweckdienlichen/essentiellen und unentbehrlichen Güter, die qualitativen Aspekte des zu vergebenden Dienstes, die Übergabe des Personals und den Datenzugriffsplan), die Kriterien, die zur Definition des simulierten WFP angenommen wurden, die Gründe, die als Rechtfertigung für die Einführung zusätzlicher Teilnahmeanforderungen (im Falle einer Ausschreibung) angeführt werden, sowie alle anderen Aspekte des Vergabeverfahrens, die als angemessen erachtet werden, beschrieben werden"*.

# TEIL I
## Bericht gemäß GD vom 18. Oktober 2012 Nr. 179, Art. 34 Absätze 20 e 21

### 1 Die Ausgangssituation und die Eigenschaften des Dienstes

Das Landesgesetz vom 23.11.2015 Nr. 15 regelt den öffentlichen Personenverkehr im Landesinteresse, indem es festlegt, dass das Land Südtirol die Funktionen der Planung, Verwaltung, Programmierung, Adressierung, Koordinierung, Überwachung und Kontrolle der öffentlichen Verkehrsdienste wahrnimmt und die Verfahren für die Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten festlegt, wobei sie sich an die der Europäischen Union anpasst.

Der öffentliche Personentransport im Land Südtirol zeichnet sich durch die Integration verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel aus (Linienbusse, Straßenbahnen, Seilbahnen, fixe Anlagen und Regionalzüge für die Strecken innerhalb der Tarifkompetenz des Landes), welche in einem einheitlichen Tarif- und Fahrplansystem vereint sind.

Das Südtiroler Mobilitätssystem, welches in der Tat ein Aushängeschild im nationalen Panorama darstellt, zeichnet sich durch eine starke und strukturierte öffentliche Governance in einem entschieden entwickelten Kontext aus, wodurch ein effektives „Gross - Cost Modell" für alle Arten des öffentlichen Verkehrs und das Erreichen eines entschieden hohen Serviceniveaus - in Bezug auf Effizienz und Qualität - sowohl für die Einwohner als auch für die zahlreichen Touristen, ermöglicht wird.

Historisch gesehen hat Südtirol, im Gegensatz zu anderen Regionen, schon immer großen Wert auf den öffentlichen Verkehr gelegt. Insbesondere mit dem integrierten Südtirol-Pass-System hat der öffentliche Verkehr einen enormen qualitativen Sprung nach vorne gemacht und die große Verbreitung dieses Systems in der Bevölkerung ist ein Zeichen für die Wertschätzung dieser Lösung (ca. 270.000 aktive Südtirol-Pässe bei einer Bevölkerung von 520.000 Einwohnern).

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeiten hat das Land Südtirol beschlossen, das Tarifsystem ohne Eingriffsmöglichkeit durch die Betreiber zu planen und zu verwalten und dabei sozial vertretbare Tarife eingeführt, welche zu den niedrigsten in Europa gehören.

Das Gebiet des Landes Südtirol ist sehr gebirgig und zeichnet sich durch einige Talböden und zahlreiche Seitentäler aus. 93% des Landesgebietes gilt als "benachteiligt" im Sinne der Richtlinie 75/268/EWG. Diese Tatsache wird auch implizit durch die vom Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung vorgenommene Klassifizierung der Binnengebiete bestätigt, gemäß welcher 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% in "Zentren" und zu den restlichen 22% in "Weilern" und "verstreuten Häusern".

Der außerstädtische Autoverkehr weist eine sehr heterogene Verteilung und Organisation auf dem Gebiet auf; einen Einfluss auf denselben hat die Absicht, eine präzise Integration mit der Eisenbahn durch Rendezvous-Dienste in den Hauptbahnhöfen zu suchen sowie auch die Notwendigkeit, die Kapazitäten in bestimmten Zeitabschnitten zu potenzieren, und zwar mit ergänzenden Busdiensten der Eisenbahndienste auf denselben Strecken.

Das Land Südtirol führt seit Jahren weitreichende Aktionen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs durch (diese gründen auf einer starken Zentralisierung der Leitungs- und Planungstätigkeiten), begleitet von beträchtlichen Investitionen und durch die Bereitstellung eines bedeutenden Ausgabenkapitels für laufende Ausgaben zur Finanzierung der Verkehrsdienste, mit dem Ziel, den Nutzern dank eines hochmodernen Fahrscheinsystems ein hochwertiges und gut zugängliches multimodales Netz zu bieten. Die Gültigkeit dieses Ansatzes sowie die positiven Tendenzen bei der Zahl der beförderten Fahrgäste werden durch die Entwicklung der demographischen Variablen in den periphereren Landesgebieten bestätigt, in denen die Aufrechterhaltung eines quantitativ hohen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln angesichts einer relativ bescheidenen Nachfrage, gemeinsam mit anderen vom Land Südtirol durchgeführten wirtschafts- und sozialpolitischen Maßnahmen, zu einer ausgeprägteren Verwurzelung des jüngeren Bevölkerungssegments beigetragen hat, um Phänomene der Überalterung der Bevölkerung, der Verödung der ländlichen Gebiete und der Verarmung des Wirtschaftsgefüges zu vermeiden.

Die Gesamtleistung der Planungsebene für den außerstädtischen Busverkehr, geplant für das Jahr 2020, beträgt ca. 28,7 Mio. km und sie befinden sich derzeit in der Phase der Ausschreibung.

Die außerstädtischen Linienverkehre mit Bussen in der Zuständigkeit des Landes werden aktuell von den derzeitigen Betreibern auf der Grundlage von Konzessionsdekreten des Landesrates für Mobilität vom 19.11.2009 erbracht, mit welchen die bestehenden Konzessionen aus den 1960er und 1970er Jahren erneuert wurden.

Ab dem 18.11.2018, dem ursprünglichen Datum des Verfalls der Konzession, hätten die oben genannten Leistungen mittels eines Dienstleistungsvertrages beauftragt werden müssen.

Angesichts der unausweichlichen Notwendigkeit, die Aufrechterhaltung des Dienstes zu gewährleisten, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1097 vom 23.10.2018, welcher später durch die Beschlüsse Nr. 1153 vom 13.11.2018 und Nr. 93 vom 19.02.2019 angepasst wurde, die Verlängerung der bestehenden Konzessionen für den Buslinienverkehr für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019 verfügt.

Mit dem obgenannten Beschluss hat die Landesregierung die Abteilung Mobilität gleichzeitig beauftragt, die Tätigkeit im Zusammenhang mit der Vorbereitung der für die erneute Einleitung des Verfahrens erforderlichen Dokumentation fortzusetzen, und die Verabschiedung weiterer für notwendig erachteter Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Die im Beschluss der Landesregierung Nr. 1097/2018 vorgesehenen Konsultationen wurden am 10.01.2019 durchgeführt und die Unterlagen zur Veröffentlichung der neuen Ausschreibung wurden am 06.03.2019 an die Agentur für öffentliche Aufträge gesendet.

Am 06.06.2019 hat die Landesregierung nach einer ausführlichen öffentlichen Debatte mit fast einstimmigem Votum den Antrag Nr. 103/19 angenommen, der wie folgt lautet: *"Die Landesregierung soll so bald wie möglich einen Gesetzesvorschlag vorlegen, der für den öffentlichen Bus-Nahverkehr in*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

*Südtirol ein eigenes Modell oder ein spezielles Unternehmen vorsieht, das auf die Realität unserer Provinz zugeschnitten ist."*

Im Einklang mit dem oben genannten Antrag wurde mit Artikel 4, Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, der Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 durch die Einfügung des Absatzes 9 geändert, der Folgendes vorsieht: *"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 Vorprüfungsverfahrens zur Erbringung der Führung des außerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen in der Zuständigkeit des Landes sowohl unter dem Gesichtspunkt des Betriebsführungs-, Wirtschafts- und Organisationsmodells als auch unter verwaltungstechnischen Aspekten genehmigt.

Der Beschluss sah ein in zwei Phasen unterteiltes Verfahren vor:

eine erste Phase, die darauf abzielt, das Wissen zu maximieren, und die aus folgenden Aktivitäten besteht: a) Forschung und Studie der auf staatlichem Gebiet bereits bestehenden Inhouse-Modelle zum öffentlichen Nahverkehrs; b) Anhörung von Experten; und eine zweite Phase, die der Reorganisation und Analyse der erhaltenen Dokumentation und der Strukturierung und Ausarbeitung von thematischen Berichten gewidmet ist, die während einer nationalen Konferenz über die öffentliche Mobilität präsentiert werden sollen, welche im Jahr 2019 in Bozen mit Teilnahme der Regulierungsbehörde für den Verkehr und von Experten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs und des internen Managements organisiert wird.

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

Aufgrund des COVID-19 Notstandes organisierte die Abteilung Mobilität am 05.06.2020 anstelle der im Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 vorgesehenen Konferenz ein Webinar mit dem Titel "Die Governance der nachhaltigen Mobilität in Südtirol im europäischen Kontext", um mit den Partnern des Sektors die neue Ausrichtung der Reorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen zu diskutieren.

Die mit Beschluss Nr. 768 vom 10.09.2020 eingesetzte Untersuchungskommission zur Bewertung der verschiedenen Betriebsführungsmodelle für den öffentlichen Personennahverkehr hat daher die Änderung des normativen Kontextes und die neuen programmatischen Anweisungen gemäß den nachfolgend zusammengefassten Handlungslinien und Begründungen zur Kenntnis genommen.

Mit Beschluss Nr. 749 vom 31.07.2018 genehmigte die Landesregierung das Programm zur Reduktion der NO2-Belastung 2018 - 2023, das das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichtet, Maßnahmen zur Reduktion der NO2-Emissionen zu ergreifen, darunter die Dekarbonisierung der Busflotte des städtischen und außerstädtischen Linienverkehrs. Dieses Programm, das eine verbindliche Vereinbarung darstellt, sieht die Beschleunigung eines Erneuerungsprozesses der Busflotten vor, beginnend mit den Linien, die in den Stadtgebieten zusammenlaufen, in denen die höchste NO2-Belastung gemessen wird. Messungen der Luftqualität im Raum Bozen, Leifers und Meran zeigen nämlich besorgniserregende Werte der Luft- und Umweltverschmutzung.

Der oben erwähnte neue Absatz 9, der in Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) eingefügt wurde, ist Ausdruck des Bedürfnisses, die Führung des öffentlichen Verkehrsdienstes der Verwaltung zu übertragen, mit der Zielsetzung, die Umsetzung der übergeordneten Ziele des Landesmobilitätsplans in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs in den vom Programm zur Reduzierung der NO2-Emissionen identifizierten Gebieten sowie auch die anderen Vorteile verwaltungstechnischer Art (Wirtschaftlichkeit), Effizienz, Mitwirkung der wichtigsten Gemeinden, Reduzierung von Konflikten) anzustreben und zu beschleunigen.

Aus dem in der Sitzung der Landesregierung vom 21. Januar 2020 vorgestellten Vermerk zu den Anerkennungskriterien und der Struktur des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes gehen die Landesgebiete und die Linien des ÖPNV hervor, in Bezug auf welche die Beauftragung eines vom Land direkt kontrollierten Unternehmens vorgesehen ist. Das ökologisch-nachhaltige Verkehrsnetz, das direkt vom Land verwaltet wird, wird daher aus allen Haupt-, Basis- und Ortslinien bestehen, die in den

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Gemeinden Bozen, Leifers und Meran zusammenlaufen. Dies wird dem Land ermöglichen, das Rollmaterial zu erneuern und schrittweise von Dieselfahrzeugen auf wasserstoff- oder batteriebetriebene Fahrzeuge umzusteigen, wobei die Organisation und die Investitionen, die bereits in der öffentlichen Verwaltung des städtischen Verkehrs entwickelt wurden, auf synergetische und effizientere Weise genutzt werden. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen großen finanziellen Aufwand sowie eine notwendige und richtige Abstimmung mit den Entscheidungen der lokalen Behörden im Bereich Mobilität- und Raumplanung. Aus diesen Gründen ist es vorteilhaft, dass dieselben von einer Gesellschaft umgesetzt werden, welche einer sog. „gleichartigen“ Kontrolle des Landes unterliegt. Es handelt sich hierbei um eine Lösung, welche es zudem ermöglicht, die wichtigsten lokalen Behörden an den Entscheidungen zu beteiligen und somit im Bereich Mobilitätspolitik eine größere Effizienz und gleichzeitig gemeinschaftlich abgestimmte Entscheidungen zu gewährleisten.

Darüber hinaus wurde durch Artikel 38, Absatz 1, Buchstabe c) des Landesgesetzes vom 16.04.2020, Nr. 3, Absatz 1 des Artikels 8 des Landesgesetzes 15/2015 aufgehoben, der besagte: "Einzugsbecken sind homogene territoriale Gebiete, die die einheitlichen Lose für die Zuweisung von Verkehrslinien bilden, mit Ausnahme vom Eisenbahnverkehr. Jedes Einzugsbecken entspricht einem Netz und einem Betriebsprogramm von öffentlichen Personenverkehrsdiensten."

Diese Änderung, die sich in vollem Einklang mit den bereits zitierten Bestimmungen von Artikel 4, Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 3/2020 befindet und die Verpflichtung zur Übereinstimmung zwischen dem Einzugsgebieten und dem Ausschreibungslos aufhebt, steht außerdem in Widerspruch zu Artikel 48, Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 50 vom 24. April 2017, umgewandelt mit Änderungen durch das Gesetz vom 21. Juni 2017, Nr. 96 - welches vorsieht, dass jedes Einzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird. Obige Änderung lässt eine Losaufteilung auf der Grundlage von Kriterien zu, die auch nicht die Struktur der Nachfrage betreffen (welche durch die vorherbestimmte Anerkennung der Identifizierung der Einzugsgebiete vorgegeben waren, im konkreten Fall durch das LMP betrieben und in jeder Hinsicht bestätigt), sondern übergeordneten Zielen entsprechen, welche der funktionalen und organisatorischen Kohärenz des Dienstes auf dem Gebiet, einschließlich der ökologischen Nachhaltigkeit - auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, das Angebot der KMU die eine besondere Organisationsstruktur für die Optimierung der Investitionen und das Management des öffentlichen Verkehrsdienstes vorgesehen haben, nicht zu benachteiligen - , Rechnung tragen.

In der Zwischenzeit wurden angesichts der unabdingbaren Notwendigkeit, die Aufrechterhaltung des Dienstes im öffentlichen Personenverkehr zu gewährleisten, die im öffentlichen Personentransport bestehenden Konzessionen mit Beschluss der Landesregierung Nr. 928 vom 19.11.2019 bis zum 18.11.2020 verlängert.

Die Landesregierung hat in der Sitzung am 13.10. 2020 die Ergebnisse des Verfahrens zur Überprüfung des Sachverhaltes zur Kenntnis genommen und unter Berücksichtigung der vom Gesetzgeber des Landes skizzierten strategischen Ziele die Auffassung vertreten, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, welches auf der anderen Seite für das ökologisch nachhaltige Verkehrsnetz die direkte Beauftragung eines der sog. analogen Kontrolle des Landes unterliegenden Unternehmens im Wege des In-House-Providing, und auf der anderen Seite, was die übrigen Gebiete anbelangt, die Beauftragung über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, ein ausgewogenes Modell darstellt. Besagtes Modell gibt nämlich einerseits die Richtung einer Inhouse Führung der Dienstleistungen vor, andererseits ist auch die Öffnung für den Markt vorgesehen, wobei auch die Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt werden. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes.

Mit Beschluss Nr. 828 vom 27. Oktober 2020 hat die Landesregierung das vorgeschlagene Modell des gemischten Verkehrs genehmigt, genauso wie den Beginn des Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe der außerstädtischen öffentlichen Verkehrsdienste in Südtirol; die Vergabe ist in 10 Lose unterteilt. Das ökologisch nachhaltige Netz an Linien wird an ein eigenes Unternehmen des Landes vergeben, und zwar über einen Dienstleistungsvertrag. Dieser wird mit einem nachfolgenden Akt mit mehrjähriger, mit den im Haushalt verfügbaren Mitteln kompatiblen Ausgabenverpflichtung umgesetzt.

Im Beschluss wird festgehalten, dass in der Sitzung vom 21.01. 2020 die Landesregierung den Vorschlag der Mobilitätsabteilung zur Kenntnis nahm, ein ökologisch nachhaltiges Hauptverkehrsnetz vorzusehen, welche aus im Landesmobilitätsplan identifizierten Haupt-, Basis- und Ortslinien besteht,

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

und insbesondere aus denen, die in den wichtigsten Städten Südtirols zusammenlaufen und wo kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden. Ziel ist dabei, dieses Netz, sobald es voll funktionsfähig ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen zu betreiben, während die Linien des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen, die nicht zum ökologisch nachhaltigen Netz gehören, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung für homogene Lose nach dem Prinzip der Transparenz vergeben werden, nach dem Prinzip der "freien Verwaltung", gemäß dem gemeinsamen Bericht von AGCM und ANAC/ART vom 25. Oktober 2017 mit dem Ziel, in jedem Fall eine Beteiligung an den Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers für öffentliche Nahverkehrsdienste zu gewährleisten, wobei insbesondere die Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt werden.

Gleichzeitig wurde mit Beschluss Nr. 829 vom 27.10.2021 die Verlängerung der Konzessionen für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen vom 19.11.2020 bis zum 11.12.2021 genehmigt, um die Kontinuität der Dienste in der Zwischenzeit zu gewährleisten.

**2: Gesetzliche Rahmenbedingungen**

**EU-VERORDNUNG NR. 1370/2007**

Erstens ist darauf hinzuweisen, dass die Regulierung öffentlicher Verkehrsdienste, die durch die Auferlegung von Dienstleistungsverpflichtungen und die Zahlung von Ausgleichsleistungen und/oder die Zuweisung ausschließlicher Rechte gekennzeichnet sind, durch die zitierte Gemeinschaftsverordnung gegeben ist.

Artikel 2 der vorgenannten Verordnung gibt folgende Definitionen vor:

zuständige Behörde: eine öffentliche Verwaltung oder eine Gruppe von öffentlichen Verwaltungen eines Mitgliedstaats oder mehrerer Mitgliedstaaten, die befugt ist, in einem bestimmten geografischen Gebiet in den öffentlichen Personenverkehr einzugreifen, oder eine andere mit solchen Befugnissen ausgestattete Stelle;

zuständige Behörde auf lokaler Ebene: jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das nationale Gebiet erstreckt;

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen: die von einer zuständigen Behörde festgelegte oder ermittelte Verpflichtung, im Allgemeininteresse die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste zu gewährleisten, die ein Betreiber unter Berücksichtigung seiner eigenen wirtschaftlichen Interessen nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Ausgleich übernehmen würde;

ausschließliches Recht: das Recht, aufgrund dessen ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste von allgemeinem Interesse auf einer bestimmten Strecke oder einem bestimmten Netz oder in einem bestimmten Gebiet unter Ausschluss aller anderen Betreiber eines öffentlichen Dienstes erbringt;

Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen: jede Leistung, insbesondere finanzieller Art, die direkt oder indirekt von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während der Laufzeit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder im Zusammenhang mit dieser Laufzeit gewährt wird;

interner Betreiber: eine von der zuständigen Behörde rechtlich getrennte Einheit, über die letztere oder, im Falle einer Gruppe von Behörden, mindestens eine von ihnen eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen.

Artikel 4 der Verordnung sieht vor, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge:

- die vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die betroffenen Gebiete eindeutig festlegen;
- im Voraus in objektiver und transparenter Weise die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, sowie Art und Umfang der ausschließlichen Rechte festlegen.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Artikel 5 der EU-Verordnung regelt die Art und Weise der Beauftragung von öffentlichen Verkehrsdiensten. Gemäß dem genannten Artikel 5 können die zuständigen Behörden

- Verkehrsdienstleistungen direkt oder über einen internen Betreiber (In-House-Providing) zu erbringen, sofern dies nicht durch nationale Rechtsvorschriften untersagt ist, und unter den darin festgelegten Bedingungen (Artikel 5.2);

In Bezug auf die Berechnung des Ausgleichs verlangt die Verordnung im Falle von Leistungsvergaben ohne vorheriges Ausschreibungsverfahren die Einhaltung der in Artikel 4 genannten Bedingungen und ein spezielles Verfahren zur Berechnung des Ausgleichs, das im Anhang dargelegt ist.

**Gesetz 99/2009**:

Artikel 61 lautet: *"1. Zur Harmonisierung des Prozesses der Liberalisierung und des Wettbewerbs im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr mit den Gemeinschaftsvorschriften können die für die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen zuständigen Behörden, auch abweichend von den sektoralen Vorschriften, von den Bestimmungen des Artikels 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 sowie des Artikels 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 Gebrauch machen. Die Unternehmen, die in Italien oder im Ausland Dienstleistungsaufträge gemäß den Bestimmungen der oben genannten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten, unterliegen nicht dem Ausschluss gemäß Artikel 18, Absatz 2, Buchstabe a), des Gesetzesdekrets vom 19. November 1997, Nr. 422".*

Mit dieser Vorschrift hat es der nationale Gesetzgeber daher für notwendig erachtet, den nationalen Regelungsrahmen zu harmonisieren, indem er ausdrücklich auf die Gemeinschaftsdisziplin, die Formen der Vergabe mit der von der Verordnung vorgesehenen Dienstleistung sowie die entsprechende, bis zum 3. Dezember 2019 gültige Übergangsregelung verwiesen hat.

**Das Landesgesetz Nr. 15/2015**

Mit diesem Gesetz hat die APB das öffentliche Verkehrssystem von Landesinteresse geregelt.

Insbesondere sieht Art. 4 vor, dass die Funktionen der Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der Dienste vom Land wahrgenommen werden. Zu den Aufgaben, die der APB durch den oben genannten Art. 4 zugewiesen werden, gehört die Durchführung der Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten.

Art. 7 gibt dem Land auch die Aufgabe, den Landesmobilitätsplan zu definieren, der *„das integrierte Planungs- und Programmierungssystem der Infrastrukturnetze und der Personenverkehrsdienste darstellt und die Einzugsgebiete und den Finanzbedarf im Einklang mit den sozioökonomischen Strategien und im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit, definiert."*

In Umsetzung der Bestimmungen des betreffenden Gesetzes hat das Land mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 20/2018 den Landesmobilitätsplan genehmigt. Der vorgenannte Plan enthält nach der Durchführung der Analyse der Mobilitätsnachfrage die Klassifizierung der Dienste, die Identifizierung des Netzplans sowie die optimalen territorialen Einzugsgebiete, die nicht unbedingt, wie bisher, den Ausschreibungslosen entsprechen.

Der Artikel 7, Absatz 9 des Landesgesetzes 16/2015 sieht weiters vor, dass: *" Der öffentliche Personennahverkehr wird hauptsächlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch ein Modell der öffentlichen Verwaltung Inhouse oder durch eine spezielle Gesellschaft, nach den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität, in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Union."*

**Das Landesgesetz. Nr. 12/2007**

Noch zum Thema der Vergabe der lokalen öffentlichen Dienstleistungen, das erwähnte Gesetz, geändert durch das Landesgesetz Nr. 27/2016, sieht in Art. 3 vor, dass *„Die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen an Kapitalgesellschaften vergeben werden können, wenn eine Körperschaft oder mehrere Körperschaften (…) Inhaberin des gesamten Gesellschaftskapitals ist, über die Gesellschaft eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen und die Gesellschaft den bedeutendsten Teil ihrer Tätigkeit mit einer oder mehreren der sie kontrollierenden Körperschaften durchführt".*

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 3 Die Vergabe der Dienste betreffend das ökologisch nachhaltige Los (Los 11)

Aufgrund des artikulierten normativen Referenzszenarios ist das Land Südtirol die "zuständige Behörde" für die Beauftragung der betreffenden öffentlichen Verkehrsdienste gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Das Land Südtirol beabsichtigt, die außerstädtischen ÖPNV-Dienste mit Bussen nach einem "Gross Cost Vergütungsmodell mit Anreizen" zu vergeben:

- mittels Inhouse Vergabe, für die Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem ökologisch-nachhaltigen Verkehrsnetz
- mittels eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens für die verbleibenden Dienstleistungen.

### 3.1 Über die gewählte Vergabeform und über die Vereinbarkeit mit dem aktuellen Rechtsrahmen

**Zu den Dienstleistungen im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilität**

Die außerstädtischen Verkehrsdienste im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilität werden durch die Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft SASA A.G. übertragen, über die das Land eine analoge Kontrolle ausübt, auch aufgrund einer ausdrücklichen Klausel im Dienstleistungsvertrag.

Um die Übereinstimmung des gewählten Modells für die Verwaltung der Dienste mit den Anforderungen des europäischen Rechts zu überprüfen, lohnt es sich, zunächst an die spezifischen Bestimmungen zu erinnern, die seine Umsetzung ausdrücklich erlauben.

Der für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geltende normative Referenzrahmen war einer wichtigen Wende unterworfen, nachdem der Verfassungsgerichtshof die Verfassungswidrigkeit von Art. 4 GD Nr. 138/2011 erklärt hatte und aussagte, dass die wirtschaftlich relevanten öffentlichen lokalen Dienste, einschließlich des ÖPNV, sowohl durch die Inanspruchnahme des Markts (d.h. die Ermittlung des Auftragnehmers im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung), durch die sogenannte "öffentlich private Partnerschaft" (d.h. mittels einer gemischten Gesellschaft und somit mit einer "Ausschreibung nach doppelten Objekt" für die Wahl des Partners und dann für die Verwaltung der Dienstleistung), als auch durch die Direktvergabe, d.h. die sog. Inhouse-Vergabe ohne vorherige Ausschreibung an einen Auftragnehmer, der sich nur in förmlicher Hinsicht vom Auftraggeber unterscheidet, jedoch im Wesentlichen ein direktes operationelles Instrument für diesen darstellt, verwaltet werden können, wenn die Voraussetzungen in Bezug auf die vollständige öffentliche Beteiligung, die Kontrolle über den Auftragnehmer auf eine Weise, welche derjenigen entspricht, die der Auftraggeber über seine eigenen Dienststellen ausübt, und die Erbringung seitens des Auftragnehmers des wichtigsten Teils seiner Tätigkeit mit der Behörde oder den Behörden, die ihn kontrollieren, erfüllt sind.

Mit der genannten Entscheidung (Nr. 199/2012) machte der Verfassungsgerichtshof insbesondere den Versuch des nationalen Gesetzgebers zunichte, den Inhalt der infolge des Verfassungsreferendums vom 12.-13. Juni 2011 (über die Aufhebung von Art. 23-bis GD 112/2008 i.d.g.F.) aufgehobenen Rechtsvorschriften wiederherzustellen. Dem Referendum lag gemäß der Aussage des Gerichts die Absicht zugrunde, *„die Anwendung der in Art. 23-bis enthaltenen Normen auszuschließen, die gegenüber dem Gemeinschaftsrecht die Möglichkeit für die Direktvergabe und insbesondere die Möglichkeiten für das Inhouse-Management von fast allen lokalen öffentlichen Diensten von wirtschaftlicher Relevanz (einschließlich des Wasserversorgungsdienstes) einschränken“* (Urteil Nr. 24/2011) und entsprechend die direkte Anwendung der einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zu erlauben.

Aufgrund dieses Referendumsergebnisses und der entsprechenden Entscheidung in Bezug auf die Verfassungswidrigkeit von Art. 4 GD Nr. 138/2011, mit welchem der Gesetzgeber im Wesentlichen den Inhalt der aufgehobenen Rechtsvorschriften wieder eingeführt hat, sind die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts in Bezug auf die Vergabe von wirtschaftlich relevanten öffentlichen Diensten als in vollem Umfang gültig zu erachten.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

**A. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen**

Die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen über die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Verordnung (EG) 1370/2007 enthalten, die in Art. 5 Abs. 2 die In House Vergabe als normale Methode vorsieht.

Der Wortlaut der genannten Bestimmung ist folgender: *„Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.“*

Die Einstufung der Inhouse-Vergabe unter den Vergabearten, die nicht ausdrücklich zugelassen, jedoch auch „regulär“ sind, ist bereits unter den Erwägungen der Verordnung genannt. Dabei ist auf die Erwägung Nr. 18 Bezug zu nehmen: *„Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Anbieter ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen“.*

Sofern beschlossen wird, öffentliche Nahverkehrsdienste inhouse zu vergeben, ist die zuständige Behörde verpflichtet, sicherzustellen, dass die im genannten Abs. 2 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind, und zwar die Ausübung der effektiven Kontrolle der Behörde über den Betreiber des Dienstes entsprechend der, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt, und die vorwiegende Zweckbestimmung der durchgeführten Tätigkeiten zugunsten der kontrollierenden Behörde.

Unter Bezugnahme auf die entsprechende Kontrolle führt die Verordnung die Eigenschaften, die in Betracht zu ziehen sind, um zu ermitteln, ob diese Eigenschaft erfüllt ist, als positives Recht an.

In diesem Sinne sind in den Bestimmungen einige auf der Rechtsprechung des Gerichtshofs basierende Faktoren als relevant genannt, darunter der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentümerrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen.

Gleichzeitig muss der interne Anbieter seine Tätigkeit innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der kontrollierenden Behörde ausführen und die Tätigkeit außerhalb dieses Gebiets muss beschränkt sein.

**B. Gesamtstaatliche Bestimmungen**

Mit Art. 61 des Gesetzes Nr. 99/2009 hat der nationale Gesetzgeber die Harmonisierung der nationalen mit der gemeinschaftsrechtlichen Ausrichtung vorangetrieben und ermöglichte den zuständigen Behörden, die Vorgaben laut Art. 5 Abs. 2, 4, 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch abweichend von den nationalen einschlägigen Rechtsvorschriften in Anspruch zu nehmen.

In Durchführung der Richtlinien Nr. 24/2014/EU und 23/2014/EU sieht der staatliche Gesetzgeber schließlich in Art. 5 GvD 50/2016 (Vergabekodex) vor, dass die Inhouse-Vergabe möglich ist, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) analoge Kontrolle

b) über 80% der Tätigkeiten der kontrollierten juristischen Person müssen im Rahmen der Wahrnehmung der ihr von der kontrollierenden Körperschaft, vergebenen Aufgaben durchgeführt werden.

**C. Rechtsvorschriften auf Landesebene**

Was die Vergabe von Diensten betrifft, hat auch der Landesgesetzgeber sowohl in Bezug auf die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienste als auch unter besonderer Bezugnahme auf ÖPNV-Dienste Bestimmungen erlassen.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Was die erstgenannten Dienstleistungen angeht, ist im genannten Art. 3 LG Nr. 12/2007 Folgendes vorgesehen: „Die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen können an Kapitalgesellschaften vergeben werden, wenn eine Körperschaft oder mehrere Körperschaften (...) Inhaberin des gesamten Gesellschaftskapitals ist, über die Gesellschaft eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen, die Gesellschaft den bedeutendsten Teil ihrer Tätigkeit mit einer oder mehreren der sie kontrollierenden Körperschaften durchführt."

Unter Bezugnahme auf die ÖPNV-Dienste ist gemäß Art. 7 Abs. 9 des LG 16/2015 Folgendes vorgesehen: "Der öffentliche Personennahverkehr wird hauptsächlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch ein Modell der öffentlichen Verwaltung Inhouse oder durch eine spezielle Gesellschaft, nach den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität, in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Union".

***

Die Inhouse-Vergabe stellt eine der normalen organisatorischen Formen beim Management von lokalen öffentlichen Diensten dar, in Übereinstimmung mit dem Prinzip der "freien Verwaltung", was zur Folge hat, dass die Entscheidung einer Körperschaft in Bezug auf die konkrete Betreibung der lokalen öffentlichen Dienste einschließlich derer, die Inhouse-Vergabe in Anspruch zu nehmen - vorausgesetzt, es liegen alle oben genannten Voraussetzungen vor - das Ergebnis einer in hohem Maße ermessensbasierten Wahl ist, die natürlich in Bezug auf die faktischen- und die Vorteilhaftigkeit betreffenden Gründe gerechtfertigt sein muss und die als solche nicht der Kontrolle der Rechtmäßigkeit durch das Verwaltungsgericht unterliegt, es sei denn, sie ist offensichtlich durch Unlogik, Unvernunft, Irrationalität und Willkür geprägt bzw. basiert auf einer ebenso offensichtlichen Tatsachenverkennung (siehe dazu ex plurimis Staatsrat, Kammer 5, Nr. 257 vom 22. Januar 2015, Staatsrat, Kammer 5, Nr. 4599 vom 10. September 2014).

Im Rahmen der Verwaltungsmodelle für lokale öffentliche Dienste stellt somit die Inhouse-Vergabe eine normale Vergabemethode dar, vorausgesetzt, es sind die sowohl im Gemeinschaftsrecht als auch die vom nationalen Gesetzgeber vorgegebenen Bedingungen erfüllt.

***

Die gewählte Vergabeform entspricht dem normativen Rahmen auf gemeinschaftlicher, gesamtstaatlicher und Landesebene und insbesondere den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007, der Richtlinie 2014/25/EU, des GvD 50/2016 sowie den Landesgesetzen 12/2007, 15/2015. Gemäß der Interpretation auch durch die gemeinschaftliche und gesamtstaatliche Rechtsprechung, kann die zuständige Behörde bzw. eine Gruppe von Behörden Dienstleistungsaufträge betreffend den öffentlichen Verkehr an eine rechtlich getrennte Einheit nur dann direkt vergeben, wenn sie über diese eine analoge Kontrolle ausübt, die der Kontrolle entspricht, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt und die vorwiegend im Rahmen der ihr anvertrauten Aufgaben tätig ist.

**D. Die SASA A.G./S.p.A.**

SASA AG ist eine Gesellschaft mit ausschließlich öffentlicher Beteiligung. Derzeit läuft die Kapitalerhöhung wie von Art. 9 des LG vom 19. März 2021 Nr. 3 vorgesehen, durch den Art. 32 bis des LG 15/2015 eingefügt wurde:

„1. Auch um die In-House-Gesellschaft „SASA AG" mit den für die Erbringung des öffentlichen Nahverkehrsdienstes in Bezug auf Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Zugänglichkeit, Kontinuität, Nichtdiskriminierung, Qualität und Sicherheit erforderlichen Vermögensmitteln auszustatten, ist die Beteiligung der Autonomen Provinz Bozen an der Kapitalerhöhung dieser In- House-Gesellschaft gestattet, welche teilweise auch durch Einlagen in Natur erfolgen kann, unter Einhaltung der Bestimmungen laut Artikel 2343/ter des Zivilgesetzbuches."

Hierzu ist anzumerken, dass die Gesellschaft SASA AG im ANAC-Register der Inhouse-Gesellschaften unter der Nr. 1092/00735 eingetragen ist und bereits für die Autonome Provinz Bozen auf der Grundlage des ihr durch die Institution der Inhouse-Vergabe mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 1126/2019 übertragenen Dienstleistungsvertrags die städtischen Nahverkehrsdienste erbringt

Das Gesellschaftskapital ist wie folgt zusammengesetzt:

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| derzeitige Anteile – Kapital € 2.810.999,60 | | | |
|---|---|---|---|
| | Nr. Aktien | Kapital | Anteil |
| Gemeinde Bozen | 23.866 | 1.232.678,90 € | 43,85% |
| Gemeinde Meran | 14.909 | 770.049,85 € | 27,39% |
| Land Südtirol | 9.680 | 499.972,00 € | 17,79% |
| Gemeinde Leifers | 5.969 | 308.298,85 € | 10,97% |
| **Summe** | **54.424** | **2.810.999,60 €** | **100,00%** |

| Zukünftige Anteile – Kapital € 19.470.345,55 | | | |
|---|---|---|---|
| | Nr. Aktien | Kapital | Anteil |
| Land Südtirol | 332.223 | 17.159.317,95 € | 88,13% |
| Gemeinde Bozen | 23.866 | 1.232.678,90 € | 6,33% |
| Gemeinde Meran | 14.909 | 770.049,85 € | 3,96% |
| Gemeinde Leifers | 5.969 | 308.298,85 € | 1,58% |
| **Summe** | **376.967** | **19.470.345,55 €** | **100,00%** |

SASA übt bereits heute mehr als 80 % des erzielten Umsatzes im Rahmen seiner Gesamttätigkeit gegenüber den Gesellschafterbehörden aus.

Diese Einschränkung ist auch in Artikel 3, Absatz 6 der Satzung der Gesellschaft ausdrücklich festgelegt.

Daher liegen alle in den europäischen und gesamtstaatlichen Rechtsvorschriften angegebenen Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe vor, da:

- SASA eine Gesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung ist;
- das Geschäftsführungsorgan der Gesellschaft aus Vertretern aller Gesellschafterbehörden besteht, die aufgrund der Bestimmungen der Satzung in der Lage sind, über den Lenkungs- und Überwachungsausschuss eine leitende Funktion bei den wichtigsten strategischen und Managemententscheidungen des Unternehmens auszuüben, wobei dem Land jedoch durch eine ausdrückliche Klausel im Dienstleistungsvertrag die Ausübung der Managementkontrolle über strategische Entscheidungen garantiert wird;
- SASA seine Tätigkeit nahezu in vollem Umfang und in jedem Fall sicher in einer Höhe von mehr als 80% des Umsatzes für die Gesellschafterbehörden ausübt und ausschließlich auf dem Landesgebiet tätig ist;
- Daher sieht die Satzung des Unternehmens vor, dass die Annahme strategischer Entscheidungen sowie die wichtigsten Managemententscheidungen die vorherige Kontrolle durch die Mitglieder garantieren, insbesondere durch die APB, der ein Vetorecht gegen Beschlüsse des Lenkungsausschusses eingeräumt wird, die als unvereinbar mit den Entscheidungen in Bezug auf die übertragenen Dienstleistungen und die damit verbundenen Investitionen angesehen werden; die Regelung der analogen Kontrolle ist in den Artikeln 13 ff. der Satzung von SASA AG enthalten und wird durch eine im Dienstleistungsvertrag enthaltene Bestimmung ergänzt, um dem Land die analoge Kontrolle der Geschäftsführung zu gewährleisten.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

### 3.2 Zu den Gründen für die Wahl der Beauftragungsmethode

Unter Berücksichtigung der komplexen Untersuchungsergebnisse und in Anbetracht der vom Landesgesetzgeber vorgegebenen strategischen Ziele wird ein gemischtes Verkehrsmodell, das die Direktvergabe an ein der analogen Kontrolle dem Land unterliegendes Unternehmen für das ökologisch-nachhaltige Hauptnetz und die Vergabe der übrigen territorialen Bereiche über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, als ein Modell angesehen, das der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes voll und ganz gerecht wird.

Grundlegendes Ziel dieser Neuorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, ein integriertes und effizientes System mit hoher Qualität und einem breit gefächerten Angebot an Busdiensten zu gewährleisten, das ein komfortables und sicheres Mobilitätssystem in Südtirol weiter verbessert, das für den Wettbewerb und für KMUs offen ist und das das seit über 60 Jahren hinziehende, umfangreiche Monopolregime ohne Ausschreibung überwindet.

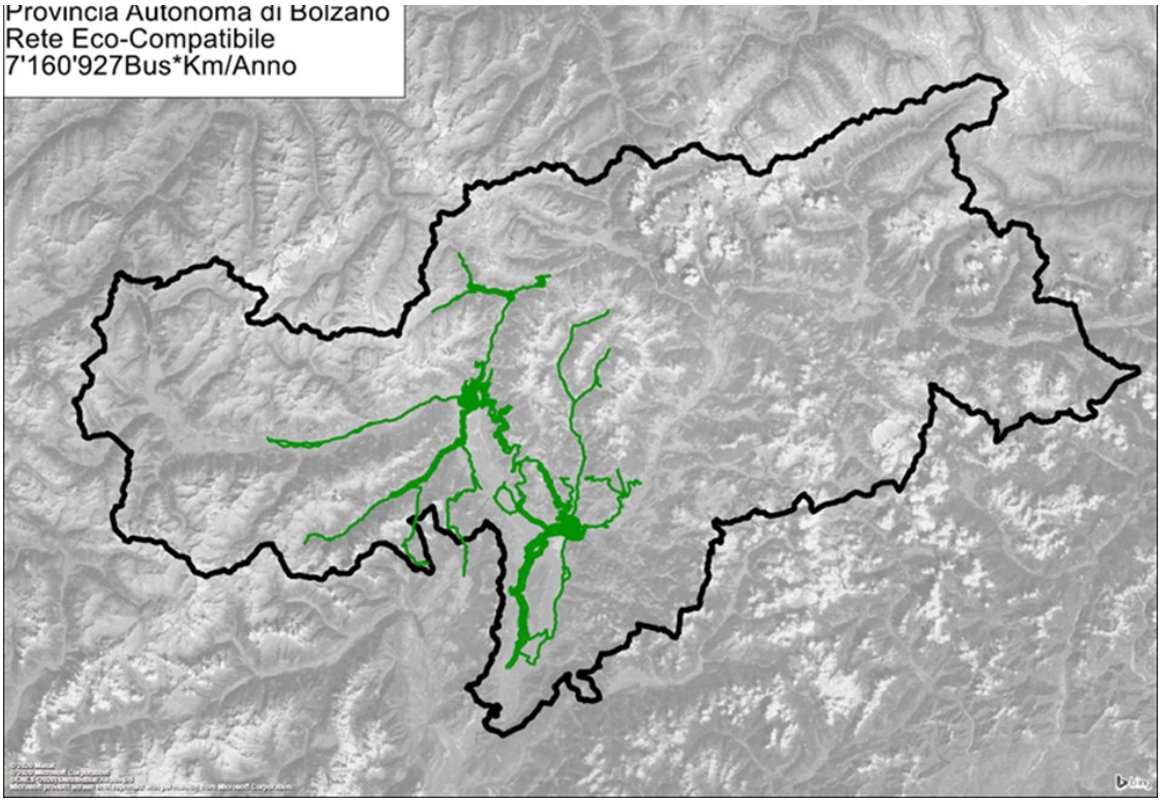
Das Land Südtirol strebt daher ein zukunftsorientiertes gemischtes Verkehrsmodell an, das im Einklang mit der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung steht und die erheblichen Mittel des Green New Deal der Europäischen Union sowie die Fördermittel für die Modernisierung des Nahverkehrs der italienischen Regierung nutzen will.

Es wird als wesentlich erachtet, in nachhaltige, moderne und digitale Mobilität zu investieren, um hochwertige Dienstleistungen für die Bürger zu gewährleisten, auch für die am stärksten benachteiligten Berggebiete, die den kleinen und mittleren Unternehmen in der Region offen stehen.

Die Landesregierung hat das oben skizzierte gemischte Verkehrsmodell als den geeignetsten Weg erachtet, um das öffentliche Interesse zu wahren, sowohl in Bezug auf die Gewährleistung der Kontrolle über die mit öffentlichen Mitteln finanzierten Investitionen als auch in Bezug auf die Möglichkeit einer systematischen Anpassung an die Entwicklung innovativer Projekte im Verkehrsnetz der Dienstleistungen im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität, auch mit experimentellem Charakter, wodurch ein Verkehrsnetz geschaffen wird, das tatsächlich ökologisch nachhaltig ist.

Mit Beschluss Nr. 828 vom 27.10.2020 hat die Landesregierung die Konzession für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen für den Zeitraum 12.12.2021 - 13.12.2031 genehmigt. In dieser Resolution wurde auch das umweltfreundliche Los erwähnt und wie folgt definiert:

„…ein umweltverträgliches Hauptnetz von Fahrzeugdienstleistungen anzuerkennen, definiert durch die Haupt-, Basis- und Ortslinien, die im Landesmobilitätsplan 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.




In Grün das "ökologisch-nachhaltige" Inhouse außerstädtische Los

Die Beauftragung von SASA, die diese Prinzipien bereits für den städtischen Dienst umsetzt, würde die Schaffung von Synergien nicht nur in Bezug auf das Verkehrsmanagement, sondern auch in Bezug auf Investitionen ermöglichen.

Aus programmatischer Sicht ist eines der Ziele, das die APB als vorrangig für die Verfolgung des öffentlichen Interesses erachtet, die Verringerung der wichtigsten Auswirkungen auf den Verkehrssektor, wie Emissionen, Energieverbrauch, Unfälle und Staus. Das Erreichen dieses Ziels soll auch durch Investitionen in strategische Infrastrukturen angestrebt werden, die auf eine Verschiebung des Modal Splits abzielen, indem andere Verkehrsarten gefördert werden; Wie etwa die Realisierung von Transportnetzen, Umsteigezentren und intermodalen Zentren in Bozen, Meran, Brixen, Bruneck, Innichen und Sigmundskron.

Das wichtigste ökologisch-nachhaltige Netz wird durch die im Landesmobilitätsplan identifizierten Haupt-, Basis- und lokalen Linien definiert, mit besonderem Bezug auf die Linien, die in den wichtigsten Städten Südtirols, in denen kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden, zusammenlaufen und/oder zirkulieren, mit dem Ziel, dass dieses Netz, wenn es vollständig in Betrieb ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben wird.



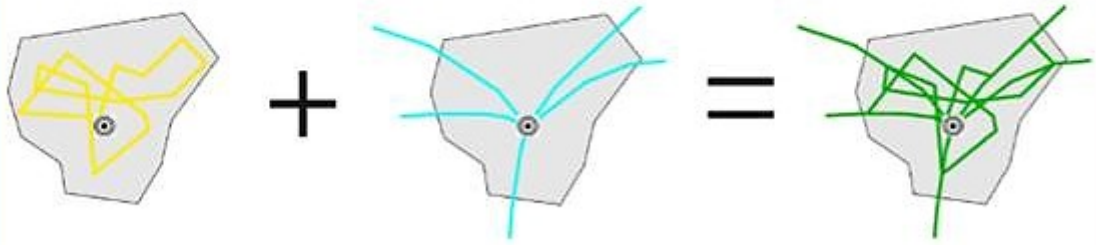
Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Kriterien für die Festsetzung des ÖKOLOGISCH NACHHALTIGEN HAUPTNETZES

KRITERIUM FÜR DIE IDENTIFIZIERUNG DES ÖKOLOGISCH NACHHALTIGEN HAUPTNETZES

Die Klassifizierung der öffentlichen Personenverkehrslinien des LMP basiert auf der Kombination von zwei Variablen: dem Angebotsniveau (Anzahl der Fahrten/Stunde) und der bedienten Nachfrage (Anzahl der Fahrgäste/Jahr).
Eines der Hauptziele des LMP ist die ökologische Nachhaltigkeit. Um dieses Ergebnis zu erreichen, sieht der Plan die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vor, um den Individualverkehr zu reduzieren und die Nachhaltigkeit der Mobilität zu optimieren (Absatz 3 Art. 7 LG 15/2015).
Nach der Genehmigung des Plans veranlasste die anhaltende Annäherung oder Überschreitung der $NO_2$-Konzentrationsschwellenwerte, die in einigen der wichtigsten Städte Südtirols verzeichnet wurden, das Land dazu, ein Fünfjahresprogramm (2018/2023) zur Reduzierung der $NO_2$-Belastung zu verabschieden (Beschluss LG Nr. 749/2018) und die Investitionen für die Erneuerung der Busflotte zu intensivieren, die den schrittweisen Ersatz der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeuge durch Elektro- oder Wasserstoffbusse vorsieht.
Um das Hauptziel, den Schutz der öffentlichen Gesundheit, zu erreichen, ist es notwendig, die Definition des Hauptnetzes in
ÖKOLOGISCH NACHHALTIGES HAUPTNETZ zu verdeutlichen, definiert als die vom LMP bereitgestellten HAUPT-, BASIS- und ORTSLINIEN, die in Städten mit kritischer Luftverschmutzung verkehren oder zusammenlaufen und ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben werden sollen.



STÄDTISCHE- UND VORSTÄDTISCHE LINIEN

AUßERSTÄDTISCHE HAUPT-, BASIS- UND ORTSLINIEN, DIE IN DIE VON DEN MAßNAHMEN LAUT BESCHLUSS LG 749/2018 BETROFFEN STÄDTEN ZUSAMMENLAUFEN

ÖKOLOGISCH NACHHALTIGES HAUPTNETZ

Im Rahmen einer strategischen Vision und unter Berücksichtigung der Synergien mit den Linien des öffentlichen Personennahverkehrs in den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers (bereits an die SASA AG Inhouse übertragen) - allesamt Gebiete, in denen sich die meisten Bewegungen konzentrieren und in denen die Auswirkungen des Straßenverkehrs besonders belastend sind - scheint es daher, dass die Ausweisung der zu diesen Zentren konvergierenden Linien, die eine direkte Auswirkung auf die Stadtgebiete haben, als "ökologisch nachhaltiges Netz" zu einer Verbesserung des Managements der Verkehrsströme und der Straßenbedingungen beitragen und gleichzeitig zielgerichteter auf die Bedürfnisse der Bevölkerung dieser Gebiete im öffentlichen Verkehr reagieren kann.

Bei der Verfolgung des Ziels, die wichtigsten Auswirkungen des Verkehrssektors wie Unfälle, Luftverschmutzung, Energieverbrauch aus nicht erneuerbaren Quellen und Staus im Straßenverkehr zu reduzieren, wird es als angemessen und notwendig erachtet, Investitionen in strategische Infrastrukturen zu fördern, die eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger begünstigen, wie z. B. die Schaffung von Verkehrsnetzen, Umsteigebahnhöfen und intermodalen Zentren sowie die Erneuerung des Fuhrparks des öffentlichen Verkehrs durch die Einführung emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere in den Gebieten, die auf die Städte Bozen, Leifers und Meran zulaufen.

Die unmittelbare Folge der Verpflichtungen, die sich aus der Umsetzung des Programms zur Verringerung der NO2-Emissionen ergeben, ist die Identifizierung des ökologisch nachhaltigen Hauptliniennetzes. Dieses besteht aus den reinen städtischen und vorstädtischen Linien sowie aus den wichtigsten außerstädtischen Linien, die in den urbanen Zentren zusammenlaufen. Die städtischen Linien sind bereits durch einen Dienstleistungsvertrag an SASA Inhouse vergeben worden. Um offensichtliche Synergien zu nutzen, sollten an SASA auch die Überlandlinien des ökologisch-nachhaltigen Netzes anvertraut werden. Daraus ergeben sich folgende Vorteile:

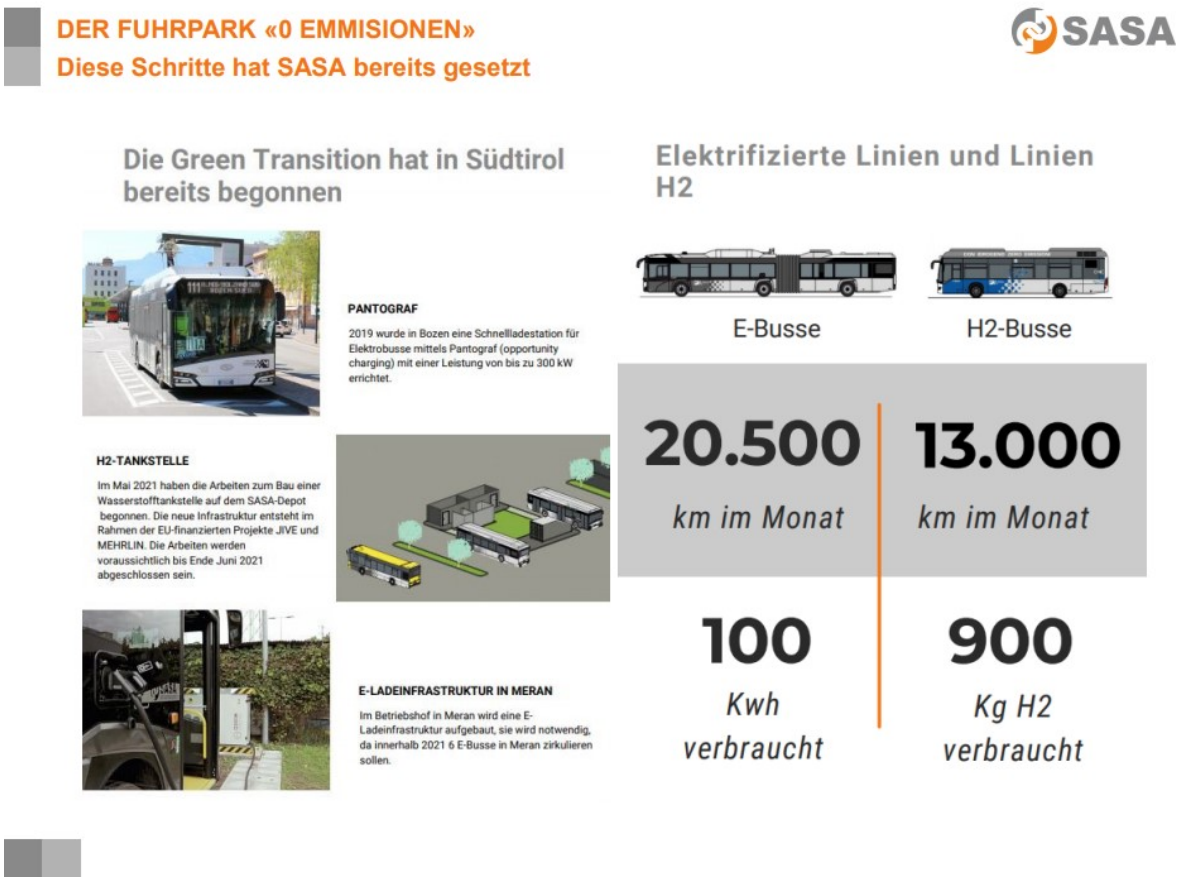
- ein einziger Ansprechpartner für die Verwaltung des Hauptnetzes
- einfachere Datenerfassung zum Zweck der Überwachung des Dienstleistungsvertrages
- Erleichterung der Implementierung eventueller ergänzenden Dienste
- Erleichterung von technologischen Upgrade-Prozessen
- Erleichterung von operativer Forschung und einheitlicher Innovation bei der Produktion von Dienstleistungen

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

- Optimierung des bereits erworbenen Know-hows und der bereits eingesetzten Technologie des Inhouse Betreibers im Bereich der nachhaltigen Mobilität, auch in Bezug auf die bereits getätigten und laufenden Investitionen zur Erneuerung der emissionsfreien Flotte.

Die oben aufgeführten Elemente, die die Besonderheiten von SASA AG und der Innovationsprojekte im Bereich der umweltverträglichen Mobilität ausmachen, stellen eine konkrete Möglichkeit für die technologische Entwicklung, die im Verkehrsnetz der umweltverträglichen Überlanddienste verfolgt werden soll, dar, da sie es APB ermöglichen, Einsparungen bei den bereits begonnenen Planungstätigkeiten zu grünen Technologien zu erzielen. Damit wird vermieden diese Planungstätigkeit aufs Neue beginnen zu müssen. Mit der Entwicklung und Umsetzung von Projekten „im grünen Sektor“ stellt SASA AG in der Tat eines der innovativsten Unternehmen auf nationaler Ebene dar, was die Investitionen in wasserstoffbetriebene Fahrzeuge angeht und das einzige - soweit bekannt - das eine eigene Infrastrukturinvestition für den Bau einer Wasserstoffbetankungsanlage aktiviert hat, die von der APB mit 1,3 Millionen Euro kofinanziert wird.

Es sollte angemerkt werden, dass die gegenwärtige und zukünftige Infrastruktur, die dem Linienverkehr dient, eine Skalierbarkeit und somit eine Anwendung auch auf den außerstädtischen Verkehr ermöglicht, da die Entscheidung, in eine Tankstelle auf dem Betriebshof zu investieren, es ermöglicht, die neuen 12 Wasserstoffbusse, die von der PAB mit 7,8 Millionen Euro finanziert wurden, effektiv zu bedienen. Die Tankstelle kann aber auch eine größere Anzahl von Bussen zu bedienen, sobald, durch das "LIFE"-Projekt, der SASA-Betriebshof direkt mit dem H2-Produktionszentrum verbunden ist. Die APB hat mit SASA bereits 2018 in das Projekt "LIFE" investiert, das darauf abzielt, das Gebiet Südtirols mit der notwendigen und funktionsfähigen Infrastruktur zum Aufladen von Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen und zum Start einer wirtschaftlich wettbewerbsfähigen Wasserstoffproduktion auszustatten. Neben vielem anderen ist dabei auch der Bau einer Bustankstelle in Meran vorgesehen. Die APB finanziert dieses Projekt mit knapp 6,9 Millionen Euro. Die Erfahrungen und der Einsatz dieser neuen Traktionstechnologien durch SASA stellen derzeit sowohl national als auch international einen Benchmark dar.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Die APB ist der Ansicht, dass die Inhouse-Vergabe des ökologisch nachhaltigen außerstädtischen Nahverkehrsnetzes daher geeignet ist, die Ziele der Effizienz und Effektivität in Bezug auf technologisches Know-how, die bestmögliche Nutzung grüner öffentlicher Investitionen und die zeitliche Planung der Umsetzung von Energiewendeprojekten im Bereich der öffentlichen Mobilität im Einklang mit dem nationale Plan für Aufbau und Resilienz (PNRR) in Umsetzung des vom Europäischen Rat genehmigten EU-Programms der nächsten Generation zu verfolgen.

Aus diesen Überlegungen der technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten ergibt sich der besondere historische Moment, in dem die Auswirkungen der Pandemie COVID - 19 strukturelle und finanzielle Interventionen erfordern, die die Realisierung von Projekten ermöglichen, die für den Aufbau und die Resilienz geeignet sind und darauf abzielen, die Umsetzung nachhaltiger Reformen durch den Einsatz öffentlicher Investitionen zu beschleunigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Südtirol auch von Fördermaßnahmen profitieren wird, die Interventionsbereiche von europäischer Relevanz betreffen und in sechs Säulen ("sechs Säulen") gegliedert sind, nämlich Grüner Übergang; digitale Transformation; intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum, einschließlich wirtschaftlicher Zusammenhalt, Beschäftigung, Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Forschung, Entwicklung und Innovation sowie ein gut funktionierender Binnenmarkt mit starken kleinen und mittleren Unternehmen (KMU); sozialer und territorialer Zusammenhalt; Gesundheit und wirtschaftliche, soziale und institutionelle Widerstandsfähigkeit, um u. a. die Krisenvorsorge und -reaktionsfähigkeit zu stärken; und Maßnahmen für die nächste Generation, Kinder und Jugendliche, wie Bildung und Qualifikationen.

Der grüne Übergang sollte durch Reformen und Investitionen in grüne Technologien und Fähigkeiten unterstützt werden und gleichzeitig einen Beitrag zu den Klimazielen der Union, zur Förderung eines nachhaltigen Wachstums, zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Erhaltung der Energiesicherheit leisten.

Wie im Aktionsplan für nachhaltiges Wachstum angegeben, entfallen auf den Verkehrssektor, der fast 26% der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU verursacht, etwa 30% der zusätzlichen jährlichen Investitionen, die für eine nachhaltige Entwicklung in der Union erforderlich sind, z. B. zur Ausweitung der Elektrifizierung oder zur Unterstützung des Übergangs zu umweltfreundlicheren Verkehrsformen durch Förderung der Verkehrsverlagerung und eines besseren Verkehrsmanagements

Umweltrelevante Entscheidungen sind langfristige strategische Entscheidungen, und die Kosten müssen über diesen längerfristigen Zeithorizont bewertet werden, genauso wie die Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen.

**Nationaler Plan für Aufbau und Resilienz (PNRR)**

Die Europäische Union hat auf die Pandemiekrise, die nicht nur den Transportsektor, sondern die Weltwirtschaft im Allgemeinen getroffen hat, mit dem Next Generation EU (NGEU), auch bekannt als Recovery Plan, reagiert. Dabei handelt es sich um ein Programm von beispiellosem Ehrgeiz und Umfang, das unter anderem Investitionen und Reformen zur Beschleunigung des ökologischen und digitalen Wandels umfasst.

Italien ist in absoluten Zahlen der Hauptbegünstigte der beiden wichtigsten Instrumente der NGEU: die Aufbau- und Resilienzfazilität und das Paket zur Aufbauhilfe für den Zusammenhalt und die Gebiete Europas (REACT-EU). Die Aufbau- und Resilienzfazilität garantiert 191,5 Mrd. €, die im Zeitraum 2021-2026 eingesetzt werden sollen, wovon 68,9 Mrd. € Zuschüsse sind. Von dieser Summe entfällt auf Italien ein Anteil von 122,6 Milliarden Euro.

Die Aufbau- und Resilienzfazilität verlangt von den Mitgliedsländern die Erstellung eines Nationalen Plans für Wiederaufbau und Resilienz (PNRR). Dieser Plan wurde am 14. April 2021 vom italienischen Ministerpräsidenten Mario Draghi vorgestellt und ist in 6 Investitionsschwerpunkte und 16 Maßnahmen unterteilt:

- Investitionsschwerpunkt 1: Digitalisierung;
- Investitionsschwerpunkt 2: Grüne Revolution und ökologischer Wandel;
- Investitionsschwerpunkt 3: Infrastruktur;
- Investitionsschwerpunkt 4: Bildung;

- Investitionsschwerpunkt 5: Soziale Inklusion;
- Investitionsschwerpunkt 6: Gesundheit.

Von besonderem Interesse für diesen Plan ist die Maßnahme 2, die in weitere 4 Komponenten unterteilt ist, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

## DIE ERBRACHTE LEISTUNG
### Nationaler Plan für Aufbau und Resilienz

SASA

**KOMPONENTEN UND RESSOURCEN (IN MILLIARDEN EURO):**

**59,33**
Insgesamt

| | |
|---|---|
| M2C1 - KREISLAUFWIRTSCHAFT UND NACHHALTIGE LANDWIRTSCHAFT | 5,27 |
| M2C2 - ERNEUERBARE ENERGIEN, WASSERSTOFF, NACHHALTIGES NETZ UND MOBILITÄT | 23,78 |
| M2C3 - ENERGIEEFFIZIENZ UND GEBÄUDESANIERUNG | 15,22 |
| M2C4 - SCHUTZ DES LANDES UND DER WASSERRESSOURCEN | 15,06 |

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 8

gemeinschaftlichen und nationalen Strategien

- Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs, nicht nur zum Zwecke der Dekarbonisierung, sondern auch als Hebel für die allgemeine Verbesserung der Lebensqualität (Verringerung der Luft- und Lärmbelastung, Reduzierung von Staus und Integration neuer Dienstleistungen)
- Ausbau eines internationalen Industrie- und Forschungs- und Entwicklungs- Leadership bei wichtigen Übergangsmessen

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 9

Komponente Nummer 2 dieser Maßnahme sieht daher die Bereitstellung von 8,58 Mrd. Euro für die "Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs" vor, wobei 3,64 Mrd. für die Erneuerung von emissionsfreien Busflotten (sowohl Elektro- als auch Wasserstoffbusse) und 0,75 Mrd. für die Ladeinfrastruktur bestimmt sind.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## IL SERVIZIO EROGATO
## Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):

M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE

**23,78 Mld**
Totale

| Ambiti di intervento/Misure | Totale |
|---|---|
| 1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile | 5,90 |
| Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico | 1,10 |
| Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo | 2,20 |
| Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso *off-shore*) | 0,68 |
| Investimento 1.4: Sviluppo biometano | 1,92 |
| Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili *onshore* e *offshore*, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno | - |
| Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile | - |
| 2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete | 4,11 |
| Investimento 2.1: Rafforzamento *smart grid* | 3,61 |
| Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti | 0,50 |
| 3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno | 3,19 |
| Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse | 0,50 |
| Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori *hard-to-abate* | 2,00 |
| Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale | 0,23 |
| Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario | 0,30 |
| Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno | 0,16 |
| Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno | - |
| Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno | - |
| 4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile | 8,58 |
| Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica | 0,60 |
| Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa | 3,60 |
| Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica | 0,75 |
| Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi | 3,64 |
| Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa | - |
| 5. Sviluppare una *leadership* internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione | 2,00 |
| Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie | 1,00 |
| Investimento 5.2: Idrogeno | 0,45 |
| Investimento 5.3: Bus elettrici | 0,30 |
| Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica | 0,25 |

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

10

In der obigen Tabelle werden die Eingriffsbereiche/Maßnahmen zum Punkt M2C2 angeführt

1. Erhöhung des Anteils der aus erneuerbaren Energiequellen erzeugten Energie
   - Investition 1.1: Agrovoltaik Entwicklung
   - Investition 1.2: Förderung erneuerbarer Energien für Energiegemeinschaften und Eigenverbrauch
   - Investition 1.3: Förderung von innovativen Anlagen (einschließlich Off-shore)
   - Investition 1.4: Biomethan-Entwicklung
   - Reform 1.1: Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für erneuerbare Onshore- und Offshore-Anlagen, neuer Rechtsrahmen zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und Ausweitung des Zeitrahmens und der Zulässigkeit der aktuellen Förderprogramme
   - Reform 1.2: Neue Gesetzgebung zur Förderung der Produktion und des Verbrauchs von erneuerbarem Gas
2. Aufrüstung und Digitalisierung von Netzinfrastrukturen
   - Investition 2.1: Verstärkung des amort grid
   - Investition 2.2: Interventionen zur Klimaresilienz von Netzwerken
3. Förderung der Produktion, der Verteilung und der Endverwendung von Wasserstoff

Investition 3.1: Produktion in stillgelegten Industriegebieten
   - Investition 3.2: Einsatz von Wasserstoff in schwer abbaubaren Bereichen
   - Investition 3.3: Erprobung von Wasserstoff für den Straßenverkehr
   - Investition 3.4: Erprobung von Wasserstoff für den Schienenverkehr
   - Investition 3.5: Wasserstoffforschung und -entwicklung
   - Reform 3.1: Verwaltungsvereinfachung und Abbau von regulatorischen Hindernissen für den Einsatz von Wasserstoff
   - Reform 3.2: Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von Wasserstoff
4. Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs
   - Investition 4.1: Stärkung des Radfahrens
   - Investition 4.2: Entwicklung eines schnellen Massentransports
   - Investition 4.3: Entwicklung der elektrischen Ladeinfrastruktur
   - Investition 4.4: Erneuerung der Busflotte und der grünen Züge
   - Reform 4.1: schnellere Verfahren zur Projektbewertung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs mit festen Anlagen und im Bereich des schnellen Massenverkehrs
5. Ausbau einer internationalen industriellen Leadership für Forschung und Entwicklung in den wichtigsten Übergangssektoren
   - Investition 5:1: Erneuerbare Energien und Batterien
   - Investition 5:2: Wasserstoff
   - Investition 5:3: Elektrobusse
   - Investition 5:4: Unterstützung für Start-ups und venture capital, die im ökologischen Wandel aktiv sind

Es ist daher klar, dass die Beibehaltung des Durchführung der Verkehrsdienste im städtischen und vorstädtischen Los und die Anvertrauung der umweltverträglichen außerstädtischen Dienste an das öffentliche Unternehmen SASA die richtige Wahl für die Umsetzung des Landesplans für intelligente,



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

faire und ökologische Mobilität ist. Dies liegt daran, dass SASA in der Lage ist, die Kontinuität des Geschäfts, die wirtschaftliche und finanzielle Stabilität sowie eine langfristige Perspektive zu gewährleisten, die für den industriellen Betrieb oder Investitionen in Anlagen, die für den Betrieb des Dienstes benötigt werden, unerlässlich sind. Dieser letzte Punkt gewinnt besondere Bedeutung, wenn es um die Verwaltung der mit dem PNRR / NGEU verbundenen Finanzierungsfonds geht, da die über das Unternehmen ausgeübte Kontrolle eine solide Finanzverwaltung, maximale Transparenz und eine geringere Streuung der Mittel sowie die Übereinstimmung mit den allgemeinen Zielen der Investitionen bzw. eine effizientere Nutzung der bereits zugewiesenen und der zuzuweisenden Finanzmittel ermöglicht.

Es wird dabei daran erinnert, dass die saubere städtische Verkehrsinfrastruktur 100% des Koeffizienten für die Berechnung der Unterstützung der Klimaschutzziele und 40% für die Berechnung der Unterstützung der Umweltziele ausmacht. Das Gleiche gilt für saubere Nahverkehrsfahrzeuge, für die erhebliche Mittel vorgesehen sind.

***

In Anbetracht der oben genannten Anforderungen ist die Inhouse-Vergabe der Überlandlinien im Zusammenhang mit dem ökologisch nachhaltigen Los ein flexibleres Regulierungsinstrument, das besser geeignet ist, sich während der Verwaltung an die Veränderungen anzupassen, die mit der Fertigstellung der oben genannten Projekte eintreten werden.

Letztlich erlaubt die gewählte Form der Vergabe und die besondere Beziehung, die zwischen dem Besteller und dem Dienstleister entstehen würde, der Verwaltung, über ein gemeinsames und flexibles Instrument zu agieren und aufgrund der analogen Kontrolle das Regelwerk im Hinblick auf die Fertigstellung der begonnenen Projekte anzupassen, ohne die zeitlichen Zwänge, die eine wettbewerbliche Beauftragung notwendigerweise mit sich bringen würde, aber vor allem ohne die Starrheit und die Zwänge, die eine solche Beauftragung mit sich bringen würde. Im letzteren Fall wird nämlich für das Unternehmen, das den Auftrag erhält, die Sicherung des wirtschaftlichen Gleichgewichts - d. h. das Erreichen einer angemessenen Gewinnspanne - zu einer notwendigen, aber nicht ausreichenden Bedingung, da es seinen Aktionären eine angemessene finanzielle Leistung garantieren muss, die den Gewinn des Unternehmens maximiert. Es ist klar, dass die Logik der Gewinnmaximierung schlecht geeignet ist, für überlastete und komplexe Situationen wie jene von Bozen und Meran, denen im ersten Fall mit einem PUMS und im zweiten Fall mit einem PGTU oder sogar mit der Einführung des Metrobusses im Überetsch behoben begegnet werden soll, d.h. mit Maßnahmen, die in der heiklen Umsetzungsphase die volle und bedingungslose Mitarbeit des lokalen ÖPNV-Betreibers erfordern.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit ist es vorteilhaft festzuhalten wie SASA den Verkehrsdienst mit hoher Kundenzufriedenheit und unter Einhaltung der Qualitäts- und Effizienzziele erbringt.

Außerdem hat SASA, nach der Einführung eines integrierten Managementsystems „Qualität, Umwelt und Sicherheit“ gemäß den internationalen Normen UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14 001:2004 und BS OHSAS18 001:2007, die auf die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste angewandt werden, im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung beschlossen, auch die europäische Norm UNI EN 13 816 einzuführen. Damit wird nicht nur das Unternehmen selbst zertifiziert, sondern auch die für die Nutzer vorgesehenen Verkehrsdienste.

Aufgrund der Vielzahl der vorher angeführten Gründe wird festgestellt, dass die Inanspruchnahme des „in house providing“ unter den in Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Bedingungen, das geeignetste Instrument ist, um die oben genannten Anforderungen zu erfüllen.

**DAUER DES DIENSTVERTRAGES**

Der Inhouse-Dienstvertrag hat eine Dauer von 10 Jahren, und entspricht demnach dem Art. 4 der Europäischen Verordnung.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 4 Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können als *„entgeltlich erbrachte Dienstleistungen, die Aufgaben von allgemeinem Interesse erfüllen und daher von den Mitgliedstaaten an spezifische öffentliche Dienstpflichten gebunden werden“* definiert werden (siehe Europäische Kommission).

Laut der Europäischen Verordnung kann die zuständige Behörde bei Vorliegen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Exklusiv-Rechte und/oder einen finanziellen Ausgleich gewähren.

Was die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft, ist festzuhalten, dass ihre Funktion darin besteht, dass öffentliche Verkehrsdienste ununterbrochen (Kontinuität) zu Gunsten aller Nutzer und im gesamten betroffenen Gebiet (Universalität) erbracht werden, und zwar zu erschwinglichen Preisen, unabhängig von der wirtschaftlichen Rentabilität der Nutzer (Parität und Universalität).

Die Ziele des Landes Südtirol in diesem Bereich sind folgende:

- Verwirklichung eines integrierten öffentlichen Nahverkehrssystems, welches angemessene Dienste zum Schutz der Pendler gewährleisten kann;
- Optimierung der Fahrpläne und der Taktfrequenz;
- Qualität und Effizienz der Dienstleistungen durch deren Rationalisierung, Minimierung von Überschneidungen zwischen Busdiensten sowie zwischen diesen und den Eisenbahndiensten, wobei das Schienennetz als Hauptachse und Träger des Verkehrssystems des Landes bevorzugt wird;
- Befriedigung der aktuellen und potenziellen Nachfrage in den verschiedenen territorialen Bereichen
- Gewährleistung eines Mindestverkehrsdienstes in Landesgebieten mit «*schwacher Nachfrage*»
- Eine äußerst benutzerfreundliche Tarifpolitik
- ökologische Nachhaltigkeit der öffentlichen Verkehrsdienste, auch um die Luftverschmutzung im Einklang mit den politischen Vorgaben des Landes zu verringern;
- ein einheitliches, öffentlich und privat verwaltetes Verkehrsmodell, das auch im Hinblick auf die digital angebotenen Dienste integriert ist.

Die Vorgaben zum Leistungsniveau und zu den Tarifbestimmungen bringen Ausgaben mit sich, welche zu Lasten des Betreibers gehen und welche so ausgeglichen werden müssen, dass der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit gewährt ist und nicht im Widerspruch zu den EU-Vorgaben über staatliche Beihilfen steht, während sie Risiken für die Konzessionäre, Betreiber des Dienstes vorsehen.

Die Dienstverpflichtungen und die damit verbundenen Kosten werden durch einen Dienstleistungsvertrag mit einem gross cost System mit Anreiz geregelt, bei dem der Betreiber das Risiko auf der Angebotsseite trägt, das sich aus der Entwicklung der Produktionskosten sowie aus der dem Auftraggeber zuerkannten Befugnis zur Änderung der zugeteilten Dienstleistungen und der Betriebspläne ergibt.

Aufgrund der genannten Dienstverpflichtungen wird für das Netz der im Rahmen der Inhouse-Vergabe vergebenen Dienste das ausschließliche Recht im Sinne von Art. 4, Absatz 1 der Verordnung erteilt.

Die Bestimmung des finanziellen Ausgleichs (Entgelt) erfolgt auf der Grundlage objektiver und transparenter Parameter, um dem Betreiber die finanzielle Tragbarkeit in Hinblick auf die vom Auftraggeber auferlegten Dienstverpflichtungen zu gewährleisten.

Die anerkannte Vergütung berücksichtigt insbesondere die Kosten, die bei der Erfüllung der oben genannten öffentlichen Dienstverpflichtungen anfallen, abzüglich der Einnahmen und etwaiger entstehender positiver Effekte und unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns.

Der Berechnungsparameter für die Ausgleichszahlung besteht in der Festlegung eines Kilometerentgelts im Verhältnis zu den zugewiesenen Fahrten unter Berücksichtigung der übernommenen Sozialabgaben und der Betriebsgeschwindigkeit (velocità commerciale).

Das Entgelt wurde auf der Grundlage eines Vergleichs mit den Standardkostenparametern ermittelt, die mit dem Ministerialdekret Nr. 157/2018 festgelegt, wie in den geltenden Rechtsvorschriften vorgeschrieben. Darüber hinaus wurden einige der wichtigsten *Wirtschaftsbetreiber* des betroffenen

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Sektors ermittelt und verglichen, und eine vergleichende Analyse mit den wichtigsten nationalen Benchmarks durchgeführt. Für nähere Einzelheiten wird auf dem simulierten WFP verwiesen.

Um sicherzustellen, dass eine Übereinstimmung der Ausgleichszahlungen mit der Erfüllung der Dienstverpflichtungen erfolgt, wird das Land den Betriebsablauf und die Einhaltung der genannten Parameter überprüfen.

Das Überprüfungsverfahren muss den für die Vergabe aufgestellten Finanzplan, einschließlich etwaiger Änderungen während des Ablaufs, sowie die Parameter der Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) und den Anhang der Europäischen Verordnung Nr. 1370/2007 berücksichtigen.

Zum Zweck dieser Überprüfung ist der Betreiber weiter verpflichtet, getrennte Buchführungsvorgänge für alle nicht vertraglich geregelten Tätigkeiten einzuführen (und unbeschadet des Erfordernisses der überwiegenden Tätigkeit).

Es wird weiter festgehalten, dass die Kosten für den Verkehrsdienst, wie oben bestimmt und festgelegt, vollständig den Standardkostenparametern des Ministerialdekretes 157/2018 entsprechen.

Durch die Anwendung der genannten Parameter, welche den Benchmarks für vergleichbare Verkehrsdienste in Bezug auf Größeneigenschaften, Parameter der Nachfrage und der Betriebsgeschwindigkeit entsprechen, geht hervor, dass die Kosten des an SASA vergebenen Dienstes 2,91 Euro betragen, gegenüber der Standardkosten von 3,23 Euro.

Dieses Ergebnis, das zudem auch in der simulierten WFP erläutert wird, ist von großer Bedeutung, da die besten Ergebnisse aufgezeigt werden, die mit der Inhouse-Vergabe an SASA AG erzielt werden, sowohl hinsichtlich der Effizienz der Verwaltung als auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit.

## TEIL II

## VERGABEBERICHT

### 1 Die Dienstleistungsaufträge

Das direkt vom Land betriebene ökologisch nachhaltige Verkehrsnetz besteht aus der Gesamtheit der Haupt-, Basis- und Ortslinien, die in den Gemeinden Bozen, Leifers und Meran zusammenlaufen. Dies ermöglicht dem Land, den Fuhrpark zu erneuern und schrittweise von Dieselfahrzeugen auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzustellen, wobei die Organisation und die Investitionen, die bereits in der Verwaltung der öffentlichen städtischen Verkehrsdienste entwickelt wurden, auf synergetische und effizientere Weise genutzt werden. Diese neuen Technologien müssen durch geeignete Studien und Tests eingeführt werden und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand.

Das Los 11 “ökologisch nachhaltiges Verkehrsnetz” – wurde mit den folgenden Linien für insgesamt 7.159.104 Km/jährlich festgelegt:

Das Los 11 ist wie folgt aufgeteilt:

| Linie | Beschreibung Linie | KM |
|---|---|---|
| 108 | BZ - MEZZOCORONA | 20.166 |
| 120 | BUS SALURN - NEUMARKT - AUER - BOZEN | 436.918 |
| 131 | ÜBERETSCH EXPRESS | 565.744 |
| 132-136 | KALTERN – EPPAN - BOZEN | 424.604 |
| 133 | ÜBERETSCH – BOZEN | 92.694 |
| 150 | ASTEN – SARNTHEIN - BOZEN | 845.904 |
| 152 | DURNHOLZ - SARNTHEIN | 236.505 |
| 156 | JENESIEN - BOZEN | 169.271 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | |
|---|---|---|
| 157 | JENESIEN - AFING | 85.882 |
| 158 | JENESIEN - MÖLTEN | 106.873 |
| 165 | RITTEN - BOZEN | 378.166 |
| 166 | BERGBAHN RITTNER HORN - KLOBENSTEIN | 37.601 |
| 167 | WANGEN – OBERINN - KLOBENSTEIN | 98.162 |
| 204 | HAFLING - VÖRAN - MÖLTEN - TERLAN | 514.148 |
| 231 | VERDINS - SCHENNA - MERAN | 243.515 |
| 232 | SCHENNA - TRAUTTMANSDORFF / BERGBAHNEN MERAN 2000 | 32.441 |
| 233 | ST. GEORGEN – SCHENNA – SEILBAHN TASER | 24.624 |
| 236 | THURNSTEIN - MERAN | 43.975 |
| 237 | CITYBUS ALGUND | 107.437 |
| 239 | JAUFENPASS - WALTEN – ST. LEONHARD | 80.764 |
| 240 | PASSEIER - MERAN | 1.032.457 |
| 241 | RABENSTEIN/STULS – MOOS – ST. LEONHARD | 95.597 |
| 242 | TIMMELSJOCH - PASSEIER | 4.668 |
| 243 | ST. GERTRAUD - WEISSBRUNNSEE | 20.698 |
| 244 | LAUREIN - PROVEIS – PUMBACH – KUPPELWIES | 103.050 |
| 245 | ULTEN - LANA - MERAN | 537.901 |
| 246 | FONDO – GAMPENPASS - LANA - MERAN | 410.607 |
| 251 | BUS MERAN - NATURNS - SCHLANDERS | 271.558 |
| 235 | VELLAU - ALGUND - MERAN | 85.886 |
| N 240 | NL PASSEIER | 8.689 |
| N131 | NL ÜBERETSCH | 9.235 |
| N245 | NL ULTEN | 9.496 |
| N251 | NL NATURNS - MERAN | 11.095 |
| N301 | NL BRIXEN - BOZEN | 12.773 |
| | | **7.159.104** |

Dabei handelt es sich um Verkehrsdienste, die dem Mobilitätsbedarf entsprechen und Ortschaften außerhalb der großen Ballungszentren miteinander verbinden; Es wird bestätigt, dass die Beförderungsnachfrage zu Anziehungspunkten in den großen städtischen Gebieten des Landes gerichtet ist.

## 2 Die ERGEBNISSE DES KONSULTATIONSVERFAHRENS

### 2.1 ART Bestimmungen

Die Maßnahme 3 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 sieht vor, dass „der Auftraggeber die Liste der instrumentellen Güter zur Erbringung der Dienstleistung, für die der neue Auftrag erteilt wurde, festlegt und infolge zusammen mit der Dokumentation, die das Verfahren regelt, veröffentlicht“.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

In der darauffolgenden Maßnahme 4 heißt es: „die Festlegung der wesentlichen und unentbehrlichen Güter durch den Auftraggeber und der nachfolgenden Modalitäten ihrer Bereitstellung, berücksichtigt die Ergebnisse der entsprechenden Konsultation der Interessenträger".

In Hinblick darauf beinhaltet die Konsultation folgendes:

- die Identifizierung der wesentlichen/unentbehrlichen Güter, die vom Auftraggeber (EA) oder von anderen Eigentümern, auch mit ähnlichen Merkmalen, zur Verfügung gestellt werden, soweit dies für die Erbringung der ausgeschriebenen Dienstleistungen unbedingt erforderlich ist;
- die Ermittlung der technisch-funktionellen Merkmale der genannten Güter, der wirtschaftlichen und vertraglichen Bedingungen der Übernahme des Auftragnehmers, oder aller anderen Aspekte, die mit der Regelung der instrumentellen Güter zusammenhängen;
- die Festlegung der Qualitätskriterien für die Dienstleistungen, einschließlich der entsprechenden Zertifizierungen;
- die Ermittlung des für die Erbringung der Dienstleistung bestimmten Personals.

## 2.2 Das Konsultationsverfahren zur Klärung und Erhebung von Daten über die instrumentellen Güter

Das vom Land Südtirol festgelegte Konsultationsverfahren gliedert sich in folgende Phasen:

1. Veröffentlichung der nützlichen Unterlagen am 05.05.2021 auf der offiziellen Website des Landes Südtirol „Transparente Verwaltung", die die zu konsultierenden Themen beschreiben und auch an die Verkehrsunternehmen vor Ort, verschiedene Bushersteller, dem Gemeindeverband und den Verbraucherverbänden übermittelt worden ist.
2. Erfassung von Beiträgen und Bemerkungen durch die Interessenträger mittels zertifizierter E-Mail an die Adresse mobilitaet.mobilita@pec.provinz.bz.it, spätestens bis 12 Uhr des 18.05.2021. Das Land behält sich vor, eventuell Informationen zu den vorgeschlagenen Bemerkungen einzuholen.
3. Im Anschluss an die öffentliche Bekanntmachung der Markterhebung gingen Stellungnahmen von nur zwei Beteiligten ein. In der nachstehenden Tabelle sind die Teilnehmer angeführt, die fristgerecht Stellungnahmen abgegeben haben, sowie eine Zusammenfassung der vorgebrachten Argumente.

| Einbringer | Hauptthemen |
|---|---|
| **SAD AG** | Interessensbekundung für die Erbringung der in Los 1 aufgeführten Dienstleistungen:<br>- Gewährleistung von höheren Qualitätsstandards als jene im Anhang 2 vorgesehenen;<br>- Verpflichtung, alle Dienstleistungen mit neuen oder umgerüsteten elektrischen Verkehrsmitteln zu erbringen;<br>- Busflotte mit einem Alter unter 12 Jahren, die nach den Vorschriften des Landes ausgerüstet sind;<br>- Möglichkeit, die Dienstleistungen mit eigenen Personalressourcen zu erbringen. |
| | Erklärung, dass alle im Besitz befindlichen beweglichen und unbeweglichen Güter für die Erbringung der Dienstleistungen, nicht wesentlich oder unentbehrlich im Sinne der Maßnahme 4 des Beschlusses ART 154/2019 sind. |
| **SiMobil GmbH** | Benachrichtigung, dass sie Nutzer einer Immobilie in der Luis Zuegg Straße 4/8 in Bozen ist:<br>- Garage im zweiten Stock mit einer Rampe, die für jede Art von Bussen geeignet ist;<br>- ausschließlicher Zugang;<br>- Geeigneter geschlossener Platz für ungefähr 10 Busse zu 12m. |
| | Festhaltung, dass diese Immobilie weder ein wesentliches noch ein unentbehrliches Gut ist. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Aus dem Konsultationsverfahren, das speziell für die Vergabe des ökologisch nachhaltigen Loses eingeleitet wurde, ergaben sich im Vergleich zu den Informationen, die APB aufgrund früherer Konsultationen und Aufklärungen bereits vorlagen, keine signifikanten oder neuen Erkenntnisse.

Die Daten zu den beweglichen und unbeweglichen Gütern wurden daher auf Anfrage des Landes Südtirol im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe der zehn außerstädtischen Lose von den austretenden Konzessionären vorgelegt und beziehen sich auf sämtliche Mittel, die für die früheren Verwaltung der Dienstleistungen verwendet wurden.

In Bezug auf die Datenerfassung ist zu berücksichtigen, dass das Los 11 Teil einer umfassenden Neuordnung des außerstädtischen ÖPNV mit Bussen ist. Die von den austretenden Betreibern verlangten Informationen beziehen sich daher auf die Gesamtheit dieser Dienste und können weder direkt den 10 ausgeschriebenen Losen noch dem ökologisch nachhaltigen Los zugeordnet werden.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen und Informationen hat der Auftraggeber den Rahmen der instrumentellen Güter, wie in den nachfolgenden Kapiteln definiert, festgelegt.

## 3 Regelung der notwendigen instrumentellen Güter

### 3.1 Der Fuhrpark, der von den derzeitigen Betreibern genutzt wird (Stand 31.12.2020)

Was die Zuordnung des als unverzichtbar ermittelten und „verfügbaren“ Rollmaterials zum ökologisch nachhaltigen Los betrifft, so wird darauf hingewiesen, dass **eine punktuelle Zuordnung derzeit nicht möglich ist.** In Anbetracht der Aufteilung der außerstädtischen Dienste auf 10 +1 Lose anstelle der derzeitigen Konzessionen, aber auch der Änderungen auf derzeit aktiven Strecken ist eine unmittelbare Zuweisung auf der Grundlage der bestehenden Konzessionen nicht möglich.

Die Daten zum Fuhrpark sind bis zum 31.12.2019 aktualisiert und enthalten folgende Angaben:

Kennzeichen – Fahrgestellnummer – Typ Autobus - Länge [m] – Art des Zugangs - Baujahr – Datum erste Zulassung - Besitzurkunde - Ankaufspreis – Finanzierung Land Südtirol % - Eigenfinanzierung % - Abschreibungsdauer - Qualitätssteigernde Eingriffe (Beschreibung und Jahr) – Wert der qualitätssteigernden Eingriffe – Restbetrag der Abschreibungsquote – Restwert des öffentlichen Investitionsfonds – Enddatum des Investitionsfond – Klasse Ministerialdekret - Umweltklasse – Treibstoff- Motorleistung (kw) - Partikelfilter – Klimaanlage – Zugang für Behinderte – Halterung für Ski-/Radträger - Layout – Farbe – Technische Ausstattung – Türen – Gesamtanzahl Plätze - Stehplätze-Sitzplätze - Plätze für Rollstuhlfahrer/Kinderwagen – Fahrer.

Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens hat das Land Südtirol zudem Maßnahmen getroffen, um geeignete Flächen von öffentlichen und privaten Einrichtungen zu ermitteln, die auf dem für öffentliche Verkehrsdienste bestimmten Gebiet zur Verfügung stehen.

Der den derzeitigen Konzessionären zuschreibbare Fuhrpark, mit einem Alter von unter 12 Jahren, umfasst insgesamt 295 Autobusse und lässt sich in den entsprechenden Finanzierungsdekreten (bis 2020) wie folgt zusammenfassen:

| **Beschluss/Dekret** | **Nr. Autobus** | **Zulassung** | **Erreichung 12 Jahre** |
|---|---|---|---|
| 334/2010 | 10 | 16-2011; 1-2012 | 16-2023; 1-2024 |
| 575/2011 | 102 | 98-2013; 5-2014; 1-2015 | 98-2025; 5-2026; 1-2027 |
| | 4 | 2017 | 2029 |
| 602/2018 | 80 | 2018 | 2030 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 707/2019<br>310/2020<br>929/2020 | | | |
| 21204/2020 | 6 | 2019 | 2031 |
| 334/2010 | 2 | 2011 | 2023 |
| 575/2011 | 37 | 36-2013; 1-2015 | 36-2025; 1-2027 |
| 149/2013 | 3 | 2013 | 2025 |
| 289/2016<br>708/2019<br>311/2020<br>959/2020<br>431/2021 | 35 | 2016 | 2028 |
| 21204/2020 | 9 | 3-2013; 2-2017; 2-2018; 2-2019 | 3-2025; 2-2029; 2-2030; 2-2031 |
| **GESAMT** | **295** | | |

**Für die Dienstleistung notwendiges Rollmaterial**

Bei der Bewertung der Unverzichtbarkeit des Rollmaterials muss die Anzahl der Busse, die für die Erbringung des Dienstes als notwendig erachtet werden, die für die Inbetriebnahme des Dienstes benötigte Zeit und die Replizierbarkeit der zu tragbaren Kosten berücksichtigt werden. Wie bereits oben erwähnt, liefert die einfache Momentaufnahme des aktuellen Fuhrparks in diesem Sinne keinen zuverlässigen Anhaltspunkt. Aufgrund der völlig anderen Unterteilung der Lose könnten die derzeitigen Betreiber den Fuhrpark entweder mit einer anderen Optimierungslogik verwalten, die auf die neue Situation nicht anwendbar ist, oder über eine Busflotte verfügen, die im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf aus verschiedenen Gründen, die nicht mit der Verwaltung des Dienstes, sondern mit anderen Faktoren zusammenhängen (Ineffizienz bei der Verwaltung des Fuhrparks, hohes Durchschnittsalter, Wartung von Bussen, die aus anderen Gründen als der produktiven Organisation des Dienstes selbst in Betrieb sind, usw.) über- oder unterdimensioniert ist.

Auch die aus Benchmark-Daten abgeleiteten durchschnittlichen Fahrten pro Bus liefern keine verlässliche Aussage. Tatsächlich können die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen pro Bus (und folglich die Anzahl der für einen bestimmten Dienst erforderlichen Busse) nicht nur durch die oben genannten Ineffizienz Faktoren beeinflusst werden, sondern variieren auch erheblich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Struktur des Betriebsplans.

Es ist daher notwendig, die Anzahl der benötigten Busse ausgehend von dem durchzuführenden spezifischen Betriebsprogramm zu schätzen. Ein objektives und zuverlässiges Kriterium für die Abschätzung der Anzahl von Bussen, die für den Betrieb der auf dem ökologisch nachhaltigen Los basierenden Dienste erforderlich sind, wird durch die folgende Methodik dargestellt

a) Berechnung des MIV (maximalen Fahrzeugbedarf) durch die Analyse der gleichzeitigen Fahrten in der maximalen Nutzungsintensitätszeiten, die der minimalen Anzahl von Bussen entspricht, die technisch notwendig sind, um den Dienst auszuführen;
b) Korrektur dieser Zahl, auf parametrische Weise, um die Starrheit in der Verteilung der Fahrzeuge über den gesamten Parkplatz zu berücksichtigen, auch aufgrund der Eigenschaften des Dienstes und des Gebiets

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

c) Hinzufügung eines Anteils an technischen Beständen für Fahrzeugwartung und Unvorhergesehenes (weitere Erhöhung um 10%)

Wie in der folgenden Tabelle dargestellt, wird der geschätzte Fuhrpark, der für die Erbringung der Dienstleistung des ökologisch nachhaltigen Loses benötigt wird, wie folgt dargestellt.

| Linie | Beschreibung Linie | Typ (mt) | N° BUS |
|---|---|---|---|
| 108 | BZ – MEZZOCORONA | 12 | 1 |
| 120 | BUS SALURN – NEUMARKT – AUER – BOZEN | 12 | 6 |
| 131 | ÜBERETSCH EXPRESS | 18 | 10 |
| 132 | KALTERN – EPPAN - BOZEN | 12 | 7 |
| 133 | ÜBERETSCH - BOZEN | 12 | 17 |
| 152 | DURNHOLZ - SARNTHEIN | 12 | 5 |
| 156 | JENESIEN - BOZEN | 12 | 5 |
| 157 | JENESIEN - AFING | 12 | 2 |
| 157 | JENESIEN - AFING | Bis zu 10 | 2 |
| 158 | JENESIEN - MÖLTEN | Bis zu 10 | 2 |
| 165 | RITTEN - BOZEN | 12 | 5 |
| 166 | SEILBAHN RITTNER HORN – KLOBENSTEIN | 12 | 3 |
| 167 | WANGEN – OBERINN – KLOBENSTEIN | Bis zu 10 | 2 |
| 204 | HAFLING – VÖRAN – MÖLTEN - TERLAN | 12 | 7 |
| 231 | VERDINGS – SCHENNA - MERAN | 12 | 5 |
| 232 | SCHENNA – TRAUTTMANSDORF / SEILBAHN MERAN 2000 | 12 | 1 |
| 233 | ST. GEORGEN – SCHENNA – SEILBAHN TASER | 12 | 1 |
| 236 | THURNSTEIN – MERAN | Bis zu 10 | 1 |
| 237 | CITYBUS ALGUND | Bis zu 10 | 3 |
| 239 | JAUFENPASS – WALTEN – ST. LEONHARD | 12 | 1 |
| 240 | PASSEIERTAL - MERAN | 12 | 20 |
| 241 | RABENSTEIN / STULS – MOOS – ST. LEONHARD | 12 | 1 |
| 241 | RABENSTEIN / STULS – MOOS – ST. LEONHARD | Bis zu 10 | 2 |
| 242 | TIMMELSJOCH - PASSEIERTAL | Bis zu 10 | 2 |
| 243 | SST. GERTRAUD - WEISBRUNN | Bis zu 10 | 2 |
| 244 | LAUREIN – PROVEIS – PUMBACH – KUPPELWIES | Bis zu 10 | 2 |
| 245 | ULTENTAL – LANA - MERAN | 12 | 10 |
| 246 | FONDO – GAMPEN PASS – LANA - MERAN | 12 | 5 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 251 | BUS MERAN – NATURNS - SCHLANDERS | 12 | 7 |
| 150 12 MT | ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN – 12 MT | 12 | 2 |
| 150 18 MT | ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN – 18 MT | 12 | 10 |
| 235 | VELLAU – ALGUND – MERAN | Bis zu 10 | 3 |
| N 240 | NL PASSEIER | 12 | 0 |
| N131 | NL ÜBERETSCH | 12 | 0 |
| N245 | NL ULTENTAL | 12 | 0 |
| N251 | NL NATURNS - MERAN | 12 | 0 |
| N301 | NL BRIXEN - BOZEN | 12 | 0 |
| **GESAMT** | | | **152** |

Ein Vergleich des vorhandenen Rollmaterials zeigt, dass das aktuelle Rollmaterial nicht ausreicht, um den gesamten Bedarf von Los 11 zu decken.

### 3.3 Kriterien für die Klassifizierung von instrumentellen Gütern

Die Klassifizierung der von der Konsultation erfassten instrumentellen Güter ergibt sich aus der Maßnahme 4 des Anhangs A des Beschlusses ART Nr. 154/2019, die diese in wesentliche, notwendige und kommerzielle Güter unterteilt.

Als "Wesentliche" Güter werden jene definiert, bei denen folgende Bedingungen kumulativ gegeben sind:

- Teilbarkeit,
- Nicht-Ersetzbarkeit,
- Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten
- Dominanz.

Als “Notwendige" Güter werden jene definiert, bei denen folgende Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

- Nicht-Teilbarkeit,
- Nicht-Ersetzbarkeit,
- Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten

Um die Bedingungen für die Einstufung von Gütern zu überprüfen, werden die folgenden Überlegungen berücksichtigt:

- die Bedingung der "Nicht-Teilbarkeit" wird beim Rollmaterial immer in Anbetracht der Tatsache festgestellt, dass es für den Dienst, für den es bestimmt ist, nur eine ausschließliche und gleichzeitige Verwendung zulässt. Daher muss für das Rollmaterial nur die Bedingung der Unerlässlichkeit geprüft werden, während die Wesentlichkeitsbedingung nicht berücksichtigt wird, da es sich um nicht teilbare Güter handelt.

- die Bedingung der "Nicht-Ersetzbarkeit" wird deshalb überprüft, weil die Größe des beauftragten Dienstes, insbesondere im Hinblick auf die Anzahl der benötigten Busse, es unmöglich macht, die gesamte benötigte Fahrzeugflotte zu beschaffen:
  - auf dem Sekundärmarkt (Gebrauchtfahrzeuge), der in Italien im Wesentlichen nicht existiert und auf europäischer Ebene nicht groß genug ist, um die Anforderungen des betreffenden Auftrags zu erfüllen;

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

- in der Verfügbarkeit des eventuellen Nachfolgers, der eine große und unbenutzte Flotte zur Verfügung haben sollte, bereit, für die anvertrauten Dienste verwendet zu werden;

- die Bedingung der "Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten" ist für Straßenfahrzeuge (Busse) theoretisch nicht verifiziert, da es technisch möglich ist, eine dem internen Fuhrpark entsprechende Anzahl von Bussen zu kaufen, wobei zwischen der Beauftragung und dem Beginn des Dienstes eine ausreichend lange Zeitspanne liegt, um die Fahrzeuge auf dem Markt zu finden, was jedoch die Zeit der Beauftragung verlängert.

Als "kommerzielle" Güter hingegen werden solche definiert, bei denen die für wesentliche oder essenzielle Güter vorgesehenen kumulativen Bedingungen nicht erfüllt sind und die daher auf dem Markt verfügbar oder zu sozial verträglichen Kosten replizierbar sind.

- **a) Rollmaterial**

Es ist zu berücksichtigen dass die Landesregierung mit Beschluss Nr. 828/2020, die direkte Beauftragung einer direkt vom Land kontrollierten Gesellschaft des ökologisch nachhaltigen Verkehrsnetz vorsieht, die Voraussetzungen schaffen will, bestimmte Prozesse der technologischen Entwicklung in Bezug auf die Erneuerung des Rollmaterials in einer umweltverträglichen Hinsicht zu beschleunigen, im Einklang mit den Zielen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die Reduzierung der Schadstoffemissionen und den Prognosen des Nationalen Strategischen Plans für nachhaltige Mobilität, auch unter Bezugnahme auf den auf europäischer Ebene genehmigten Green New Deal.

Der Rückgriff auf die Fahrzeuge der scheidenden Betreiber, als Alternative zum Kauf neuer Fahrzeuge, ermöglicht der Landesverwaltung die Erneuerung des Fuhrparks im Hinblick auf den Übergang zu emissionsfreien Technologien. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen hohen kapitalintensiven finanziellen Aufwand. In dem simulierten Wirtschaft- und Finanzplan (WFP) ist der "grüne" Übergang des Loses in erheblichem Umfang geplant. Unter diesem Gesichtspunkt würde der Verzicht auf die Mittel der scheidenden Betreiber mit der Bevorzugung von Neuanschaffungen einen Aufwand bedeuten, der in Form einer höheren Vergütung zu Lasten des Auftraggebers (EA) hinzukommen würde und somit eine zusätzliche Belastung für die Gemeinschaft schaffen würde. Darüber hinaus kann das Fehlen eines angemessenen Sekundärmarktes für Fahrzeuge eine erzwungene Erneuerung des Fuhrparks erfordern, mit einer daraus folgenden Erhöhung der Gegenleistung, die notwendig ist, um die entsprechenden Kosten aufrechtzuerhalten, sowie einer unerwünschten Verlangsamung der umweltfreundlichen Umstellung des Fuhrparks.

Die Einstufung des Materials als "notwendig" erfolgte unter Berücksichtigung sowohl der öffentlichen Finanzierung als auch der Veralterung der Fahrzeuge. SASA muss die Anzahl des oben identifizierten Rollmaterials entsprechend dem Bedarf, der als notwendig erachtet wird, um die von der APB definierten Dienstverpflichtungen zu erfüllen, erhöhen. Zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine "verfügbaren" Busse, d. h. solche, die die derzeitigen Betreiber erklärt haben, dass sie dem neuen Betreiber zur Verfügung stellen wollen. Für den Fall, dass die scheidenden Betreiber nachträglich ihre Bereitschaft ausdrücken, Busse zur Verfügung zu stellen, die nicht für notwendig erklärt wurden, muss diese Bereitschaft mit einer spezifischen formellen Verpflichtung bestätigt werden.

Die Gesamtsituation in Bezug auf die scheidenden Betreiber stellt sich wie folgt dar:

**SAD**

| Beschluss/Dekret | Nr. Bus | Anmerkung |
|---|---|---|
| 334/2010 | 10 | finanziert 100% |
| 575/2011 | 102 | Investitionsbeitrag + Darlehenszahlung + Zinsen (Finanzierungsplan und zweckgebunden bis 2023) |
| | 4 | Brief Abschreibungsquote 5 Jahre |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | |
|---|---|---|
| 602/2018 | 80 | Leasing 2018 (Finanzierungsplan bis 2027) |
| 707/2019 | | Leasing 2019 |
| 310/2020 | | Leasing (01.01.2020-18.11.2020) |
| 929/2020 | | Leasing (19.11.2020-31.12.2020) |
| 432/2021 | | Leasing (01.01.2021-13.11.2021) |
| 21204/2020 | 6 | Abschreibungsquote 2019; 2020 und 2021 noch zweckzubinden |

**LiBUS**

| **Beschluss/Dekret** | **Nr. Bus** | **Anmerkung** |
|---|---|---|
| 334/2010 | 2 | finanziert 100% |
| 575/2011 | 37 | Investitionsbeitrag + Darlehenszahlung + Zinsen (Finanzierungsplan und zweckgebunden bis 2022) |
| 149/2013 | 3 | finanziert 100% |
| 289/2016 | 35 | Wertverlust bis zum 18.11.2018 |
| 708/2019 | | Wertverlust (19.11.2018-31.12.2019) |
| 311/2020 | | Wertverlust (01.01.2020-18.11.2020) |
| 959/2020 | | Wertverlust (19.11.2020-31.12.2020) |
| 431/2021 | | Wertverlust (01.01.2021-13.11.2021) |
| 21204/2020 | 9 | Abschreibungsquote 2017-2019, 2020 e 2021 noch zweckzubinden |

Aufgrund der obengenannten Ausführungen werden die von den Beschlüssen der Landesregierung Nr. 602 vom 19. Juni 2018 und Nr. 289 vom 15. März 2016 erfassten Fahrzeuge daher als wesentliche und notwendige Güter im Sinne der Maßnahme Nr. 4 des Beschlusses ART 154/2019 betrachtet, unter Berücksichtigung der folgenden Erläuterungen.

Das Kriterium der Nicht- Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten wurde mit dem Erfordernis der technischen Angemessenheit gekreuzt, um den Beauftragten nicht mit der zwangsweisen Anschaffung, wenn auch zu vermutlich günstigen Konditionen, veralteter Fahrzeuge zu belasten. Aus diesem Grund wird festgehalten, dass es sich bei den Bussen, die Gegenstand des Beschlusses 289/2016 (LiBUS) sind, um insgesamt 35 handelt. Von diesen können jedoch nur 16 berücksichtigt werden, da die restlichen nicht mehr den Anforderungen des Dekrets des Landesrates für die Mobilität der Autonomen Provinz Bozen Nr. 7728/2020 vom 30.06.2020 über " Vorschriften über die Ausstattung, die Farbgebung und das Layout der Verkehrsmittel der öffentlichen Linienverkehrsdienste sowie jene über die Nutzung der Werbeflächen " entsprechen und daher nicht berücksichtigt werden können.

Die Anzahl der Busse, für die die Bedingung der "Nicht- Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten" als gegeben gilt und die als "notwendig" eingestuft werden können, beläuft sich auf insgesamt 96, sie werden im Anhang 2 des simulierten WFP detailliert dargestellt.

Der Beschluss 602/2018 der Landesregierung sieht die Verpflichtung zur Übergabe des finanzierungspflichtigen Rollmaterials an den ankommenden Konzessionär bzw. die Verpflichtung zur Übergabe der Fahrzeuge mit anschließender Übernahme der Leasingverträge seitens des scheidenden Konzessionärs an den ankommenden oder an den Auftraggeber vor.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Das dem oben genannten Beschluss beigefügte Lastenheft sieht auch eine Verpflichtung zur Übernahme der Leasingverträge des neuen Konzessionärs, die von dem scheidenden Konzessionär und der Finanzgesellschaft (CNH Industrial Financial Services SA) unterzeichnet wurde, vor.

Infolgedessen wurde in die Leasingverträge, die vom Konzessionär, Nutznießer der Fahrzeuge, und von der Finanzierungsgesellschaft unterzeichnet wurde, eine Klausel eingeführt, die die CNH Industrial Financial Services SA dazu verpflichtet, den Eintritt eines Dritten in den Leasingvertrag zu gleichen Teilen zu akzeptieren, und zwar entweder durch den Auftraggeber oder durch ein Unternehmen, an dem sie beteiligt ist, oder durch einen möglichen Nachfolgebetreiber des scheidenden Betreibers.

Der Beschluss 289/2016 der Landesregierung sieht auch die Verpflichtung des Betreibers, der selbst der Begünstigte des Beschlusses ist, vor, die Fahrzeuge nur bis zum Ende der bestehenden Konzession zu besitzen und somit darüber verfügen zu können. Am Ende der Konzession müssen die Verkehrsmittel, die wesentliche Güter darstellen, in der Art, zu dem Zeitpunkt und zu den Kosten, die in den Bezugsnormen vorgesehen sind, an das Nachfolgeunternehmen übertragen werden, mit der Verpflichtung, sie für den öffentlichen Verkehrsdienst zu nutzen.

Die derzeit von der SAD eingesetzte Flotte von 18m-Bussen bedarf einer besonderen Erwähnung. Diese Fahrzeuge werden nun auf den Linien eingesetzt, die unter das ökologisch nachhaltige Los fallen. Diese Linien gehören zu den ersten, die elektrifiziert werden sollen, während die Busse aus dem Jahr 2013 stammen. In Übereinstimmung mit dem oben Gesagten wird diese Flotte von 10 Bussen mit 18 m Länge als notwendiges Gut angesehen. Es ist jedoch anzumerken, dass zwischen SAD und APB ein Streit über ihre Übertragung besteht, dessen Ausgang ungewiss ist, so dass ihre Einstufung als notwendige Güter die mühelose Vergabe des Loses gefährden würde. Die Grundannahmen dieser Abtretung sehen daher nicht die Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge ab Beginn des Dienstes vor, sondern ihre Aufnahme in den dem Betreiber zur Verfügung stehenden Fuhrpark, sobald der Streit beigelegt ist.

In Zweifelsfällen ist auf Art. 17/bis Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 zu verweisen, wonach der scheidende Konzessionär verpflichtet ist, dem neuen Konzessionär, der durch eine Ausschreibung oder eine In-House Vergabe identifiziert wurde, die instrumentellen Güter für die Erbringung von Straßen, Eisenbahn-, Straßenbahn- und Seilbahnverkehrsdiensten, die vollständig mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden, zur Verfügung zu stellen, und zwar unter der Bedingung einer Nutzungsbeschränkung für die gesamte Dauer der Nutzungsdauer der Güter oder für die ausdrücklich mit einer Nutzungsbeschränkung angegebene Dauer. Da es sich bei öffentlichen Verkehrsdiensten um wesentliche öffentliche Dienstleistungen handelt, die nicht unterbrochen werden dürfen, muss der scheidende Betreiber während der in Absatz 2 genannten 60-tägigen Übertragungsfrist den Dienst zu den Bedingungen der auslaufenden oder abgelaufenen Konzession und unter der Verlängerungsregelung weiter erbringen und einen nahtlosen Übergang gewährleisten.

**b) Remisen und Abstellplätze**

Nur wenige Unternehmen haben die Daten zu den genutzten Einrichtungen mitgeteilt, d.h. sie haben sich nicht bereit erklärt, die derzeit genutzten Flächen zur Verfügung zu stellen.

Daher ist die APB nicht der Ansicht, dass diese Güter wesentliche Vermögenswerte für die Verwaltung des Dienstes darstellen, auch in Anbetracht der Art des Dienstes und der konkreten Möglichkeit, diese Güter durch die Suche nach zusätzlichen geeigneten Flächen und Gebäuden zu duplizieren. Insbesondere wird der Dienst über die bereits vorhandenen Infrastrukturen der SASA AG erbracht, die mit starker Synergie mit den derzeitigen Depots und Hauptgaragen in Bozen und Meran agieren kann, die bereits für die städtischen Verkehrsdienste genutzt werden. Insbesondere verfügt SASA über einen Betriebshof mit Werkstätten in Bozen, in der Buozzi-Straße 8. Dieses Depot ist an sich schon groß genug, um alle Fahrzeuge für den städtischen und vorstädtischen Dienste aufzunehmen, die direkt dort oder in der Nähe enden. Um die Verwaltung der Manöver und des Platzes zu erleichtern, hat der Auftraggeber jedoch einen weiteren Bereich in Bozen zur Verfügung gestellt, der sich in der Gobetti-Straße, in der Nähe des Hauptdepots befindet.

Auch in Meran, dem zweiten wichtigen Sitz des beauftragenden Unternehmens, gibt es ein großes Depot/Werkstatt, das von der Gemeinde Meran gemietet wurde. Darüber hinaus wurde bereits ein zusätzlicher Parkplatz im Rennweg ausgewiesen, um die Logistik zur Vorbereitung der Fahrzeuge der

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

außerstädtischen Linien zu erleichtern. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass der Auftraggeber mit dem Staat über ein neues Gebiet verhandelt, das speziell für ein großes SASA-Depot vorgesehen ist, das innovativ und mit geringen Umweltauswirkungen ist und auf dem Gelände der stillzulegenden Kaserne ausgewiesen werden soll.

In Bezug auf die Parkflächen/peripherische Abstellplätze, die jetzt von scheidenden Betreibern genutzt werden, hat SASA Kontakt mit den verschiedenen Eigentümern aufgenommen, bei denen es sich in der Regel um Gemeinden oder andere öffentliche Körperschaften handelt, und die Vertragsklauseln überprüft, die in den meisten Fällen eine einfache Übernahme vorsehen (oft wird der Vertrag der Leihe an den Betreiber des Liniendienstes ohne die Zwänge der Kündigung angewandt).

**c) Sonstige bewegliche Güter (Hardware- und Software-Infrastruktur)**

Ticketing-Systeme, die in Verbindung mit Bussen implementiert und als unentbehrliche Güter betrachtet werden, werden als unentbehrliche Güter und als integraler Bestandteil des Busses selbst betrachtet.

## 4 Übertragung des Personals

### 4.1 Vorschriften

Der neue ART-Beschluss Nr. 154/2019 mit der Maßnahme zur Umsetzung des vorgenannten Buchstaben e) des Absatzes 6 des Artikels 48 des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017 sieht vor, dass "der Auftraggeber die Regelungen zur Sozialklausel unter Berücksichtigung der Gleichwertigkeit der zu betrauenden Dienste mit denjenigen des geltenden Dienstvertrags festlegt" und dass:

a) Der Auftraggeber das zu übergebende Personal nach Anhörung des ausscheidenden Betreibers und der territorial zuständigen Gewerkschaften, die Unterzeichner des nationalen Kollektivvertrags für den betreffenden Bereich sind, ermittelt, was erforderlichenfalls im Rahmen des in Ziffer 5 der Maßnahme 4 genannten Verfahrens zu erfolgen hat,
b) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgenannten Konsultation der ausscheidende Betreiber dem Auftraggeber die Liste seiner nicht leitenden Mitarbeiter vorlegt, die vom Auftragnehmer übernommen werden sollen, wobei die in Anhang 6, Tabelle 3, Abschnitt "Zu übertragendes Personal" aufgeführten Informationen anzugeben sind. Die vorgenannte Liste wird vom ausscheidenden Betreiber erstellt, wobei sichergestellt wird, dass das ermittelte Personal mit den aufsichtsrechtlichen Rechnungslegungsschemata für das letzte verfügbare Haushaltsjahr übereinstimmt und wird den Ausschreibungsunterlagen beigefügt".

Auf nationaler Ebene gibt es zahlreiche Bestimmungen auf Staats- und, wie sich zeigen wird, auch auf Landesebene, die auf unterschiedliche Weise in die Materie eingreifen.

Im Einzelnen ergeben sich in streng chronologischer Reihenfolge die folgenden:

- Art. 26 des Königlichen Dekrets Nr. 148/1931, der die Regierung ermächtigte, für den Fall, dass sie die Übernahme einer Verkehrskonzession genehmigte, die Rechte des in demselben beschäftigten Personal zu regeln,

- art. 2112 BGB, bezüglich der Aufrechterhaltung der Rechte der Arbeitnehmer im Falle einer Betriebsübertragung,

- Art. 29, Abs. 3 der Gesetzesverordnung Nr. 276/2003, bezüglich des Begriffs der Verlegung eines Geschäftszweigs im Zusammenhang mit dem sogenannten Auftragswechsel,

- Artikel 48, Absatz 7, Buchstabe e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, das die Sozialklausel in Bezug auf Übernahmen im Transportsektor regelt,

- Artikel 17, Absätze 2 und 3 des Landesgesetzes über die öffentliche Mobilität Nr. 15/2015 (der besagte Artikel - mit den Worten "Abtretung und Nachfolge" - regelt übrigens die verschiedenen Profile des Falles der Nachfolge eines neuen Beauftragten, der den vorherigen Betreiber ablöst. Insbesondere Absatz 2 regelt den Übergang der Arbeitnehmer auf den neuen Auftragnehmer und sieht vor, dass „Das nachfolgende Unternehmen übernimmt die Angestellten vom abtretenden Unternehmen unter dauerhafter Beibehaltung der von den Angestellten durch staatliche Kollektivverträge und

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Zusatzkollektivverträge erworbenen Rechte sowie im Allgemeinen all dessen, was die Entlohnung, das Dienstalter und die Berufsbilder betrifft".

Es ist zu beachten, dass es darauf ankommt, ob die Abtretung die Merkmale der Übertragung eines funktionell selbständigen und bereits bestehenden Tätigkeitsbereichs aufweist, ein Umstand, der, wie im Folgenden gezeigt wird, im vorliegenden Fall auszuschließen ist.

### 4.2 Von den Betreibern gesammelte Daten und Bestimmung der Produktionsleistungen

Die Datenerfassung bei den Betreibern wurde auch in Bezug auf die Personaldaten aktualisiert.

Die Datenerhebung bezieht sich auf die Situation zum 31.12.2020, hat alle Konzessionen erfasst und wurde so strukturiert, um:

- Informationen auch über das Personal zu sammeln, das in gemischter Form für andere Dienste als den ÖPNV eingesetzt wird, die Gegenstand dieser Konzession sind,
- die Quantifizierung des zu übernehmenden Personals und die Zuordnung des Personals zum ökologisch nachhaltigen Los zu erleichtern,
- die Informationen zu den verschiedenen Komponenten der Personalkosten besser zu gliedern, auch zum Zweck einer genaueren Überprüfung der Richtigkeit und Kongruenz der Informationen.

Die derzeitigen Betreiber haben Daten über das Personal, das für die Durchführung der ihnen derzeit anvertrauten Dienste eingesetzt wird, zur Verfügung gestellt.

In jedem Fall wird Folgendes gemeldet FORTLAUFENDE MATRIKELNR. GEBURTSDATUM ALTER EINSTELLUNGSDATUM BEITRAGSALTER ARBEITSSTUNDEN WOHNORT VERTRAGSSTUFENCODE ART DES VERTRAGES GEHALT

Aus den vorgelegten Daten geht hervor, dass es, wie oben erwähnt, für die vollständige Reorganisation der außerstädtischen Dienste auf Landesebene nicht möglich ist, die dem ökologisch nachhaltigen Netz zugeordneten Linien als eine bereits bestehende wirtschaftliche Einheit mit einer eigenständigen organisatorischen Identität zu qualifizieren.

Daher ist zu beachten, dass es sich bei der Übernahme der Linien von den derzeitigen Konzessionären an SASA nicht um eine "Übertragung eines Geschäftszweigs" handelt. Unter einem "Geschäftszweig" im Sinne von Art. 2112 des Zivilgesetzbuches, der als solcher einer autonomen Übertragung unterliegt, die der für die Betriebsübertragung diktierten Disziplin zuzuschreiben ist, ist nämlich jede organisierte wirtschaftliche Einheit zu verstehen, die anlässlich der Übertragung ihre Identität behält, auch wenn es möglich ist, im Kaufvertrag einen Teil oder einen Bruchteil der Produktion zu identifizieren, der zuvor eng mit den logistischen und materiellen Unterstützungen verbunden war, die in der übertragenden Gesellschaft vorhanden waren. Dies setzt jedoch eine bereits existierende, funktional autonome Produktionseinheit voraus (da nur etwas bereits Existierendes erhalten werden kann) und nicht auch eine anlässlich der Übertragung "ad hoc" geschaffene oder als solche nur von den Parteien des Übertragungsvertrags identifizierte Produktionsstruktur, da Outsourcing als unkontrollierte Form der Ausgliederung von unkoordinierten Fraktionen, von einfachen Abteilungen oder Büros, von nicht autonomen Gliederungen, die nur durch den Willen des Unternehmers und nicht durch die Inhärenz der Beziehung zu einer mit autonomer und objektiver Macht ausgestatteten wirtschaftlichen Einheit vereint sind, ausgeschlossen ist.

### 4.3 Sozialklausel und Einteilung des Personals

Aus der obigen Analyse ist gegeben, dass der Abschluss eines Betriebsübergangs nach Artikel 2112 BGB nicht abgeleitet werden kann. Daher muss bestimmt werden, welche Verpflichtungen der Aufnahme von Personal in den Dienst und mit welchen Zwängen auf SASA gestellt werden, unter Berücksichtigung, dass jedoch die oben genannten Bestimmungen aus verschiedenen Gründen die Übertragung von Personal in den Dienst mit der Erhaltung der Dienstalter und Behandlung von Herkunft und vorbehaltlich der Harmonisierung mit dem Vertrag des Auftragnehmers erfordern. Zu diesem Zweck wird es festgestellt, dass der Auftragnehmer auf der Grundlage der allgemeinen Grundsätze zur

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Förderung der Beschäftigungsstabilität in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Europäischen Union und unbeschadet der notwendigen Harmonisierung mit der Organisation des Auftragnehmers und mit den im neuen Vertrag vorgesehenen technisch-organisatorischen und dem Personal betreffenden Anforderungen gemäß Art. 48, Abs. 7, Buchstabe e) des Gesetzesdekretes Nr. 50/2017, in seinem Personal das nicht leitende Personal, das bereits in den Diensten des scheidenden Geschäftsführers stand, aufzunehmen, wobei in jedem Fall die Anwendung des National Kollektivvertrag des Sektors gemäß Art. 51 des Gesetzesdekrets Nr. 81 vom 15. Juni 2015 gewährleistet ist. Die Identifizierung des zu übertragenden Personals wird gemäß Maßnahme 21 des A.R.T.-Beschlusses Nr. 154/2019 unter Bezugnahme auf den tatsächlichen organisatorischen Bedarf des neuen Dienstes festgelegt.

Ein zentrales Element der Sozialklausel sind die Kriterien für die Bestimmung des Personals, auf das sie Anwendung findet und das daher berechtigt ist, in das beauftragte Unternehmen versetzt zu werden und das andererseits der neue Geschäftsführer zu beschäftigen hat.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die Sozialklausel eine Rangfolge bei der Einstellung schafft, aber kein bestimmtes Ergebnis festlegt, weil das Personal oder ein Teil des Personals die Versetzung nicht annehmen könnte.

Die Anwendung der Sozialklausel bringt folglich keine unterschiedslose und verallgemeinerte Verpflichtung zur Übernahme des vom scheidenden Betreiber eingesetzten Personals mit sich, da diese Verpflichtung mit der vom neuen Auftragnehmer gewählten Unternehmensorganisation in Einklang gebracht werden muss.

Daher ist die Wiederaufnahme des Personals in dem Maße und in den Grenzen durchsetzbar, wie sie mit den Erfordernissen der Erfüllung des neuen Vertrags und mit der vom neuen Betreiber festgelegten Planung und Organisation vereinbar ist.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die ausscheidenden Unternehmen derzeit auf Diensten arbeiten, die verschiedenen Losen zugeordnet sind. Das bedeutet, dass die Bestimmung der Anzahl des direkten Personals, das zum Wechsel zu SASA berechtigt ist, im Verhältnis zu den von Los 11 erschlossenen Buskilometern in Bezug auf die von allen Losen erschlossene Gesamtzahl erfolgen muss, und in diesem Zusammenhang wird auch das gesamte direkte Personal, das den Wohnsitzen zugeordnet ist, deren Linien alle dem ökologisch nachhaltigen Los zugerechnet werden, einbezogen. Die von der Umstellung betroffenen Mitarbeiter sind in jedem Fall diejenigen, die zum Zeitpunkt der Umstellung einen Arbeitsvertrag haben.

Die vorgeschlagenen Kriterien zur Identifizierung der zu versetzenden Fahrer und deren Zuordnung zum ökologisch nachhaltigen Los beziehen sich auf die von den derzeitigen Betreibern angegebenen Arbeitssitze/Dienstorte in Bezug auf die betriebenen und im Los 11 enthaltenen Strecken sowie auf das Volumen der Dienstkilometer, die auf die einzelnen Wohnsitze zulaufen.

- Falls alle Linien, die mit einem Wohnsitz verbunden sind (z.B. Linie 246 - Fondo oder 150 - Sarntal), in das Los 11 fallen, gilt die Sozialklausel für alle dort wohnenden Fahrer. Wenn Linien von anderen Losen auf einen Wohnsitz zulaufen, wird ein proportionales Kilometerkriterium angewendet: Der Fahrer von Los 11 wird im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometern im Vergleich zu den Gesamtkilometern in diesem Wohnsitz übertragen.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| sede | km lotti extraurbani (1-10) | linee considerate | km lotto 11 | linee considerate | totale km residenza | % SASA km residenza | autisti per residenza SAD | autisti per residenza LIBUS | autisti per residenza totale | autisti SASA su percentuale km residenza |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bolzano | 708.004 | 114, 180 | 1.048.244 | 108, 167, 166, 167, 204 | 1.756.248 | 59,7% | 34 | 14 | 48 | 28,6 |
| Caldaro | 401.710 | 130, 135.1, 135.2, 135.2, 135.4, 135.5, 137138, 139 | 517.298 | 132, 133 | 919.008 | 56,3% | 25 | | 25 | 14,1 |
| Egna | 1.291.466 | 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 142, 144, 146 | 1.002.661 | 120, 131 | 2.294.127 | 43,7% | 41 | | 41 | 17,9 |
| Merano | 78.575 | 265, 266 | 809.436 | 231, 232, 233, 235, 236, 237, 239, 251 | 888.011 | 91,2% | 32 | 13 | 45 | 41,0 |
| S.Leonardo Passiria | 0 | | 1.213.486 | 239, 240, 241, 242 | 1.213.486 | 100,0% | 15 | | 15 | 15,0 |
| Sarentino | 0 | | 1.082.409 | 150, 152, 156 | 1.082.409 | 100,0% | 14 | | 14 | 14,0 |
| S.Gertrude/Ultimo | 0 | | 661.649 | 243, 244, 245 | 661.649 | 100,0% | 5 | | 5 | 5,0 |
| S.Genesio | 0 | | 362.026 | 156, 157, 158 | 362.026 | 100,0% | 2 | | 2 | 2,0 |
| Fondo | 0 | | 410.607 | 246 | 410.607 | 100,0% | 2 | | 2 | 2,0 |
| | | | | | | | | | | 139,7 |

Daraus ergibt sich eine Gesamtzahl von **140 Fahrern**, für die die Sozialklausel gilt, die nicht den gesamten Bedarf des Loses abdeckt. Daher muss SASA diese Zahl durch eine Rekrutierung im öffentlichen Verfahren ergänzen.

Für das Wartungs- oder Verwaltungspersonal ist es nicht gleichermaßen einfach, das Personal zu identifizieren, das ausschließlich Aufgaben im Zusammenhang mit den derzeit dem Los 11 zugewiesenen Dienstleistungen ausführt. Auch in diesem Fall wird das Kriterium der Wohnsitz- und Kilometerproportionalität angewandt, allerdings für alle Dienste:

Km Leistungen Los 11 (7.159.104) / Km Leistungen Lose 1-11 (28.446.781) = 25,2 %.

Daher gilt die Sozialklausel:

- An diejenigen, die ihren Hauptsitz innerhalb des Umkreises der Dienstleistungen von Los 11 haben,
- Für den Fall, dass am selben Standort eine Konzentration von Personen besteht, die auch Dienste außerhalb des Perimeters von Los 11 leisten, können 25,2 % des Verwaltungs- und Wartungspersonals, das in den vom ausscheidenden Betreiber übermittelten Listen aufgeführt ist und zum Zeitpunkt der Übernahme einen gültigen Arbeitsvertrag hat, die Sozialklausel in Anspruch nehmen.

Bei der oben genannten Ermittlung und Zuordnung werden alle zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen der Mitarbeiterzahl berücksichtigt.

## 5 Bedingungen für die Qualität der Dienste

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen von Maßnahme 4, Punkt 6, sub. c), des Anhangs A des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 wird darauf hingewiesen, dass eine Reihe von "Qualitätsstandards der Dienste und Sanktionen" in Bezug auf Indikatoren für die Qualität der erbrachten Dienstleistung, einzuhaltende Standards, Methoden zur Feststellung und die damit verbundenen Sanktionen festgelegt wurden, wie in dem Dokument "Qualität der Dienste" dargelegt, das diesem Bericht beigefügt ist und dem Dienstleistungsvertrag beigefügt wird.

Es ist anzumerken, dass SASA über die Qualitätszertifizierung ISO 9001, die Umweltzertifizierung ISO 14001 und die Zertifizierung OSHASS 18011 sowie über die Zertifizierung von Dienstleistungen gemäß den Normen der Zertifizierung 13816 verfügt, zu deren Erhalt es sich auch für die zu betrauenden Vorortdienstleistungen verpflichten muss.

## 6 Ziele der Effizienz und Wirksamkeit

Im Hinblick auf die in Maßnahme 16 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 genannten Kriterien der Wirksamkeit und Effizienz wurden die Regulierungszeiträume identifiziert und die daraus resultierenden quantitativen Ziele festgelegt.

Zu diesem Zweck wird daran erinnert, dass bei öffentlichen Personennahverkehrsdiensten der Auftraggeber in den Unterlagen zum Vergabeverfahren die Ziele festlegt, die der Auftragnehmer im Verlauf der Vergabe selbst zu verfolgen hat. Diese Ziele werden für jede Regulierungsperiode so

definiert, dass die der Verantwortung des Auftragnehmers zuzurechnenden Leistungen gemessen werden, zumindest in Bezug auf die in der Norm selbst angegebenen Arten.

Die Regelungszeiträume wurden daher auf der Grundlage der zeitlichen Entwicklung der im simulierten WFP vorgesehenen Projekte unter Berücksichtigung der Erneuerung der Mittel und der erforderlichen organisatorischen Anpassungen ermittelt, auf die verwiesen wird.

## 7 Kriterien für die Erstellung der simulierten WFP

Im Folgenden sind die Kriterien aufgeführt, die zur Definition der wichtigsten Wirtschafts- und Einkommenskomponenten des simulierten WFP verwendet wurden.

Dienst-Kilometer

Im ersten Jahr entsprechen die Dienstkilometer den vom Auftraggeber vorgesehenen Kilometern, wie sie zum Zeitpunkt der Erstellung des simulierten WFP bekannt sind. In den Folgejahren, also vom zweiten bis zum zehnten Jahr, steigen sie um 1% pro Jahr auf der Grundlage einer durch den jüngsten historischen Trend bestätigten Hypothese der Linienverstärkung.

Die Inflationsrate

Der Plan sieht eine voraussichtliche Inflationsrate vor, die auf der Grundlage der Entwicklung des Parameters von 2018 bis 2020 geschätzt wird, und berücksichtigt einen möglichen allgemeinen Preisanstieg.

Personalkosten

Die Personalkosten wurden auf der Grundlage des Benchmarks für die im Plan vorgesehenen Qualifikationen und beruflichen Fähigkeiten ermittelt. Die voraussichtliche Entwicklung desselben ist mit einem linearen Anstieg der Gehälter verbunden, auch um mögliche vertragliche Erhöhungen sowie die Änderung der verschiedenen beruflichen Fähigkeiten, die im Laufe der Zeit eintreten, und den notwendigen Investitionen in die Ausbildung zu bewältigen.

Investitionen

Die im Plan enthaltenen Investitionen beziehen sich sowohl auf die Erneuerung der Fahrzeugflotte hin zu einer emissionsfreien Flotte als auch auf die für die Erbringung des Dienstes notwendigen infrastrukturellen und digitalen Investitionen.

Weitere Informationen sind direkt dem Simulierten WFP zu entnehmen.

Im Allgemeinen wurden alle Kosten der Produktionsfaktoren, die für die Erbringung der Dienstleistung in Übereinstimmung mit den vom Auftraggeber festgelegten Qualitätsstandards erforderlich sind, prognostiziert und geschätzt.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| DIENSTLEISTUNGSVERTRAG FÜR DEN ÖFFENTLICHEN AUßERSTÄDTISCHEN LINIENVERKEHRSDIENST DES ÖKOLOGISCH NACHHALTIGEN NETZES IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN | CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA EXTRAURBANO SULLA RETE ECOSOSTENIBILE DI COMPETENZA DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO |
|---|---|
| **zwischen** | **tra** |
| | |
| **DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN** | **LA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO** |
| **und** | **e** |
| **SASA SPA AG - STÄDTISCHER AUTOBUS SERVICE** | **SASA SPA - AG - SOCIETÀ AUTOBUS SERVIZI D'AREA** |
| **FÜR DEN ZEITRAUM 14.11.2021 – 13.11.2031** | **RELATIVO AL PERIODO 14.11.2021 – 13.11.2031** |
| Die **Autonome Provinz Bozen –Südtirol** (in der Folge "Land Südtirol" oder „Auftraggeber"), mit Sitz in Bozen, Silvius-Magnago-Platz 1, Steuernummer 00390090215, für die Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch den Landesrat für Mobilität, Ing. Daniel Alfreider [redacted] | La **Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige** (di seguito "Provincia di Bolzano" o "ente affidante"), con sede in Bolzano, piazza Silvius Magnago 1, codice fiscale 00390090215, ai fini del presente atto rappresentata dall'Assessore alla Mobilità ing. Daniel Alfreider [redacted] |
| **und** | **e** |
| **SASA Städtischer Autobus Service AG** (in der Folge "Auftragnehmer" oder "SASA"), mit Sitz in Bozen, Buozzi-Str. 8, Steuernummer und MwSt. Nr. 00359210218, für die Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch Dr. Francesco Morandi, [redacted] in seiner Eigenschaft als Präsident des Verwaltungsrates und gesetzlicher Vertreter der Gesellschaft | **SASA S.p.A. - Società Autobus Servizi d'Area**, (di seguito "affidataria" o "SASA") con sede in Bolzano, Via Buozzi 8, codice fiscale e partita IVA 00359210218, ai fini del presente atto rappresentata dal dott. Francesco Morandi, [redacted] nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione e legale rappresentante della società |
| **VORAUSGESETZT WIRD:** | **PREMESSO CHE** |
| • das mit DPR vom 31. August 1972, Nr. 670, genehmigte Sonderstatut für Trentino-Südtirol überträgt dem Land Südtirol die primäre Zuständigkeit auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse; | • lo Statuto Speciale per il Trentino-Alto Adige, approvato con il DPR n. 670 del 31.08.1972, attribuisce alla Provincia di Bolzano la competenza primaria in materia di trasporto e comunicazioni di interesse provinciale; |
| • das DPR vom 19. November 1987, Nr. 527, in der Fassung laut GvD vom 16. März 2001, Nr. 174, stellt die Durchführungsbestimmung zum besagten Statut auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse dar; | • il DPR del 19 novembre 1987 n. 527, così come modificato dal D.lgs. 16 marzo 2001 n. 174, costituisce la norma attuativa del suddetto Statuto in materia di comunicazione e trasporti di interesse provinciale; |
| • das GvD Nr. 422 vom 19. November 1997 definiert den rechtlichen Rahmen für die Übertragung von Funktionen und Aufgaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Regionen und örtliche Körperschaften, | • il D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 ha delineato il contesto normativo di riferimento per il conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, stabilendo all'articolo 1, comma |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| indem es in Artikel 1, Absatz 3 festlegt, dass für die Regionen mit Sonderstatut und die Autonomen Provinzen Trient und Bozen die Übertragung der Befugnisse und der entsprechenden Güter und Ressourcen unter Beachtung der Statute und mittels entsprechender Durchführungs-bestimmungen geregelt wird; | 3 che "per le Regioni a statuto speciale e le Province Autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione"; |
| • die Verordnung EG Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007, in geltender Fassung, „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates", veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union am 3. Dezember 2007, ist die Referenznorm des Sektors; | • il Regolamento (CE) n. 1370 del 23.10.2007, "Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 03.12.2007, è la norma di settore; |
| • die Verordnung EG Nr. 1370/2007 legitimiert im Artikel 5 Absatz 2 legitimiert das Institut des „In-House providing" und definiert Voraussetzungen und Umsetzungsmodalitäten; | • il Regolamento CE 1370/2007, all'art. 5, comma 2 legittima l'istituto dell'in-house providing e ne definisce presupposti e modalità attuative; |
| • das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, "Öffentliche Mobilität", hat die Verfahren zur Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste neu definiert und an jene der Europäischen Union angepasst und in den Artikeln 12 und 60 vorgesehen, dass nach Verfall der bestehenden Konzessionen die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol und den Betreibern mittels Dienstleistungsauftrag geregelt sein müssen; | • la legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, "Mobilità pubblica", ha innovato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea e ha stabilito, agli artt.12 e 60, che dopo la scadenza delle concessioni preesistenti i rapporti tra la Provincia di Bolzano e i gestori siano regolati mediante contratto di servizio; |
| • das Landesgesetz 15/2015 sieht unter Art. 11 Absatz 1 vor, dass die öffentlichen Linienverkehrsdienste nach den von der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren vergeben werden, und unter Art. 20 die Möglichkeit der In-House Vergabe; | • la legge provinciale n. 15/2015 prevede, all'art. 11, comma 1 che i servizi di trasporto pubblico di linea siano affidati secondo le procedure previste dall'Unione europea e, all'art. 20, la possibilità di ricorso all'in-house providing; |
| • das Landesgesetz vom 9. Juli 2019, Nr. 3, "Vereinfachungen in der öffentlichen Auftragsvergabe" hat die Öffnung für die In-House-Vergabe bekräftigt, wonach der öffentliche Personenverkehr grundsätzlich auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb gewährleistet wird (Art. 4 Absatz 2, welcher im Art. 7 des Landesgesetzes vom 17. Dezember 2015, Nr.16 den Absatz 9 hinzugefügt hat); | • la nuova legge provinciale 9 luglio 2019, n. 3, "Semplificazioni negli appalti pubblici", ha rafforzato l'apertura all'in-house providing asserendo che il servizio di trasporto pubblico è principalmente garantito anche attraverso il ricorso a modelli di gestione pubblica in house o ad aziende speciali (art. 4 comma 2, che modifica l'art. 7 della legge provinciale 17 dicembre 2015, n.16 introducendo il comma 9); |
| • mit Beschluss der Landesregierung Nr. 828/2020 wurde ein gemischtes Verkehrsmodell genehmigt, bei dem die öffentlichen Nahverkehrslinien mit Bussen, die nicht im ökologisch nachhaltigen Netz einbezogen sind, im Rahmen einer Ausschreibung vergeben werden und das ökologisch nachhaltige Netz an eine In-House Gesellschaft des Landes vergeben wird; | • con Delibera della Giunta provinciale n. 828/2020 è stato approvato un modello di trasporto misto che prevede l'affidamento tramite procedura di gara delle linee del trasporto pubblico locale con autobus non comprese nella rete ecosostenibile e l'affidamento della rete ecosostenibile a una società in house della Provincia; |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| • das Dekret des Landeshauptmanns vom 14. Dezember 2016, Nr. 33, (Durchführungsverordnung im Bereich öffentliche Mobilität) definiert im Artikel 6 die Mindestinhalte der Dienstleistungsaufträge der Einzugsgebiete und im Artikel 14 die Mindestinhalte der Qualitätscharta für die Dienstleistung; | • il Decreto del Presidente della Provincia 14 dicembre 2016, n. 33 (Regolamento di esecuzione in materia di mobilità pubblica) all'art. 6 stabilisce i contenuti minimi del contratto di servizio e all'articolo 14 i contenuti minimi della Carta della qualità dei servizi; |
| • laut Art. 4 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007 werden im Dienstleistungsauftrag und in den allgemeinen Vorschriften die von den Parteien einzuhaltenden allgemeinen Kriterien zur Definition der Ausgleichsleistung eines Dienstleistungsauftrages festgelegt, um eine übermäßige Vergütung zu verhindern; | • ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera b) del Regolamento CE n.1370/2007, i contratti di servizio pubblico e le norme generali stabiliscono i criteri generali che devono essere rispettati dalle parti per definire la compensazione economica in un contratto di servizio, in modo da impedire una compensazione eccessiva; |
| • das Gesetzesdekret vom 24.04.2017, Nr. 50, koordiniert mit dem Umwandlungsgesetz vom 21.05.2017, Nr. 96, sieht in den Artikeln 27 und 48 Maßnahmen zum öffentlichen Nahverkehr vor; | • il decreto-legge 24.04.2017, n. 50, coordinato con la legge di conversione 21.05.2017, n. 96, riporta agli artt. 27 e 48 misure sul trasporto pubblico locale; |
| • im Artikel 1 Absätze 167 und 168 des Gesetzes vom 04.08.2017, Nr. 124, sind spezifische Pflichten zum Schutze der Verbraucher und der Fahrgäste festgelegt, die in den Dienstleistungsaufträgen vorgesehen werden müssen; | • la legge 04.08.2017 n. 124, all'art. 1, commi 167 e 168 riporta specifici obblighi da inserire nei contratti di servizio a tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti del servizio; |
| • der Landesmobilitätsplan legt, laut Artikel 7 des Landesgesetzes 15/2015, die strategischen Ziele und die Qualitätskriterien für den öffentlichen Verkehr in Südtirol fest; | • il Piano Provinciale della Mobilità, ai sensi dell'art. 7 della legge Provinciale 15/2015, definisce gli obiettivi strategici e i criteri di qualità per il trasporto pubblico in Alto Adige~~;~~ |
| • mit Beschluss der Landesregierung Nr. 89 vom 30.01.2018 wurde das Fahrplanverfahren der öffentlichen Linienverkehrsdienste genehmigt; | • con delibera della Giunta provinciale n. 89 del 30.01.2018 è stata approvata la Procedura per la formazione dell'orario nel trasporto pubblico di linea; |
| • laut Artikel 6, Absatz 2 des Landesgesetzes 15/2015, werden die technischen und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem an die Südtiroler Transportstrukturen AG (in der Folge STA) übertragen; | • ai sensi dell'articolo 6, comma 2 della legge provinciale 15/2015, sono assegnate alla Società Strutture Trasporti Alto Adige S.p.A. (di seguito STA) le funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato; |
| • dieser Dienstleistungsvertrag verweist, beschränkt auf bestimmte inhaltliche und verfahrenstechnische Aspekte, frei auf die Bestimmungen des Kodex der öffentlichen Verträge, genehmigt mit dem GvD Nr. 50 vom 18. April 2016; | • il presente contratto di servizio, limitatamente ad alcuni aspetti sostanziali e procedurali, fa liberamente riferimento alle disposizioni del codice dei contratti pubblici, approvato con il decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50; |
| | |
| IN ANBETRACHT DESSEN | CONSIDERATO |
| dass das Land Südtirol mit Beschluss Nr. _____ vom_____ die Dienstleistung an die In-House-Gesellschaft SASA AG vergeben und den Inhalt des | che la Provincia di Bolzano con delibera n.__ del_____ ha affidato il servizio alla società in house SASA S.p.A. e ha approvato i contenuti del presente contratto di servizio e i relativi allegati |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| gegenständlichen Dienstvertrages und der entsprechenden Anlagen genehmigt hat. | |
| VEREINBAREN DIE VERTRAGSPARTEIEN FOLGENDES | LE PARTI STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE |
| **ART. 1**<br>**STRUKTUR DES DIENSTVERTRAGES** | **ART. 1**<br>**STRUTTURA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO** |
| 1. Der Dienstvertrag (in der Folge “Vertrag”) ist folgendermaßen aufgebaut:<br>Art. 2 Definitionen<br>Art. 3 Gegenstand des Vertrages<br>Art. 4 Dauer<br>Art. 5 Entgelt<br>Art. 5-bis Überwachung des WFPS<br>Art. 5-ter Bezahlung<br>Art. 6 Betriebsprogramm<br>Art. 7 Flexibilität des Betriebsprogramms<br>Art. 8 Änderungen des Betriebsprogramms aufgrund außergewöhnlicher Umstände<br>Art. 9 Streik<br>Art. 10 Ausfall des Dienstes und Ersatzgestellung<br>Art. 10-bis Aufschub der Frist für die Aufnahme des Dienstes und Aussetzung der Vertragsausführung<br><br>Art. 11 Unterauftrag<br>Art. 12 Allgemeine Pflichten des Auftragnehmers<br>12-bis Kontrollen und Aufsicht während der Ausführung der Dienstleistung<br>Art. 13 Pflichten des Auftragnehmers betreffend das Dienstpersonal<br>Art. 13-bis Sozialklausel<br>Art. 13-ter Direktzahlung durch den Auftraggeber bei Nichterfüllung der Beitragspflichten<br>Art. 14 Pflichten der Vertragsparteien betreffend den Fuhrpark<br>Art. 15 Pflichten der Vertragsparteien betreffend andere funktionale Güter für die Erbringung der Dienstleistung<br>Art. 16 Pflichten der Vertragsparteien betreffend den Ablauf des Vertrages<br>Art. 17 Tarifsystem<br>Art. 18 Kommerzielle Nutzung<br>Art. 19 Dienstleistungen an die Fahrgäste<br>Art. 20 Qualität der Dienste<br>Art. 20-bis Qualitätscharta für die Dienstleistung<br>Art. 20-ter Anhörung der Verbraucherverbände<br><br>Art. 21 Überprüfung der Qualität der Dienste<br>Art. 21-bis Kontrollen und Überprüfungen<br>Art 21-ter Dreijährliche Überprüfungen<br>Art. 22 Beschwerden und Meldungen<br>Art. 23 Technologische Systeme und entsprechende Überwachungsdaten<br>Art. 24 Überwachungsinstrumente und -zeiten<br>Art. 25 Vertragsstrafen<br>Art. 26 Anreizsystem | 1. Il contratto di servizio (di seguito “contratto”) è strutturato come segue:<br>Art. 2 Definizioni<br>Art. 3 Oggetto del contratto<br>Art. 4 Durata<br>Art. 5 Corrispettivo contrattuale<br>Art. 5-bis Monitoraggio del PEFS<br>Art. 5-ter Pagamento<br>Art. 6 Programma di esercizio<br>Art. 7 Flessibilità del programma di esercizio<br>Art. 8 Modifiche del programma di esercizio per cause eccezionali<br>Art. 9 Sciopero<br>Art. 10 Mancata esecuzione del servizio e ripristino<br>Art. 10-bis Spostamento del termine di avvio del servizio e sospensione dell’esecuzione del contratto<br><br>Art. 11 Subappalto<br>Art. 12 Obblighi generali dell’Affidataria<br>Art. 12-bis Controlli e vigilanza in corso di esecuzione dei servizi<br>Art. 13 Obblighi dell’Affidataria concernenti il personale addetto al servizio<br>Art. 13-bis Clausola sociale<br>Art. 13-ter Pagamento diretto da parte dell’ente in caso di inadempienza contributiva<br>Art. 14 Obblighi delle parti concernenti il parco mezzi<br>Art. 15 Obblighi delle parti concernenti gli altri beni funzionali per l’erogazione del servizio<br><br>Art. 16 Obblighi dell’affidataria in relazione alla scadenza dell’affidamento<br>Art. 17 Sistema tariffario<br>Art. 18 Valorizzazione commerciale<br>Art. 19 Servizi all’utenza<br>Art. 20 Qualità dei servizi<br>Art. 20-bis Carta della qualità dei servizi<br>Art. 20-ter Consultazione delle associazioni dei consumatori<br>Art. 21 Monitoraggio della qualità dei servizi<br>Art. 21-bis Controlli e verifiche<br>Art. 21-ter Verifiche triennali<br>Art. 22 Reclami e segnalazioni<br>Art. 23 Sistema tecnologico per il monitoraggio e l’informazione all’utenza<br>Art. 24 Strumenti e tempi del monitoraggio<br>Art. 25 Sistema delle penali<br>Art. 26 Sistema incentivante |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Art. 27 Monitoring und Verwaltungskontrolle<br>Art. 28 Verwaltung des Innovationsprozesses<br>Art. 29 Auflösung<br>Art. 30 Rücktritt<br>Art. 31 Mitteilungen<br>Art. 32 Vertragliche Verpflichtungen<br>Art. 33 Verfolgbarkeit der Geldflüsse<br>Art. 34 Verarbeitung der personenbezogenen Daten<br>Art. 35 Regelung von Streitfällen | Art. 27 Monitoraggio e controllo di gestione<br>Art. 28 Gestione del processo di innovazione<br>Art. 29 Risoluzione<br>Art. 30 Recesso<br>Art. 31 Comunicazioni<br>Art. 32 Oneri contrattuali<br>Art. 33 Tracciabilità dei flussi finanziari<br>Art. 34 Trattamento dei dati personali<br>Art. 35 Definizione delle controversie |
| <u>ANLAGEN</u><br><br>A1.1 Jährliches Betriebsprogramm<br>A1.2 Anforderungen an die zu verwendenden Fahrzeuge pro Linie<br>A1.3 Ersatzgestellungszeiten<br>A2 Qualität der Dienste<br>A3 Planung, Betrieb und Monitoring<br>A4 Datenüberlassung und Verarbeitung<br>A5 Dekret Ausstattung Busse 7728-2020<br>A6 Zur Durchführung des Dienstes eingesetztes Personal<br>A7 Rollmaterial<br>A8 Zur Durchführung des Dienstes funktionale Güter<br><br>A9.1 Verkaufsstellen auf dem Gebiet<br>A9.2 Vertragsmuster für das Mandat zum Verkauf von Fahrscheinen<br>A9.3 Technische Angaben und garantierte Mindestdienste in den Verkaufsstellen<br>A10 Prospekt für die Überwachung des durchgeführten Dienstes<br>A11 Anreizsystem<br>A12.1 Simulierter Wirtschafts- und Finanzplan (WFPS)<br>A12.2 Bericht über WPFS Risikobewertung<br>A12.3 Vorlage für die Überarbeitung des simulierten Finanzplans<br>A12.4 Ziele in Bezug auf Wirksamkeit und Effizienz<br>A13 Jahresplanung und Jahresberichts über die Dienste<br>A14 Verhaltenscodex<br>A15 Charta der Fahrgastrechte | <u>ALLEGATI</u><br><br>A1.1 Programma di esercizio annuale<br>A1.2 Prescrizione sui mezzi da utilizzare per linea<br><br>A1.3 Tempi di ripristino<br>A2 Qualità dei servizi<br>A3 Programmazione, esercizio e monitoraggio<br>A4 Cessione e rielaborazione dati<br>A5 Decreto allestimento autobus 7728-2020<br>A6 Personale impiegato per l'erogazione del servizio<br><br>A7 Materiale rotabile<br>A8 Beni immobili utilizzati per l'erogazione dei servizi<br>A9.1 Punti vendita sul territorio<br>A9.2 Schema tipo mandato di vendita titoli di viaggio<br>A9.3 Specifiche tecniche e servizi minimi dei punti vendita<br>A10 Prospetto per il monitoraggio del servizio erogato<br>A11 Sistema incentivante<br>A12.1 Piano Economico-Finanziario Simulato (PEFS)<br>A12.2. Relazione al PEFS e analisi del rischio<br>A12.3. Modalità di revisione del Piano Economico-Finanziario Simulato<br>A12.4 Obiettivi di efficacia ed Efficienza<br>A13 Pianificazione e rapporto annuale sui servizi<br><br>A14 Codice di comportamento<br>A15 Carta dei diritti del passeggero |
| **ART. 2**<br>**DEFINITIONEN** | **ART. 2**<br>**DEFINIZIONI** |
| 1. Zum Zwecke dieses Vertrages gelten folgende Definitionen:<br>a) **Entgelt**: vom Auftraggeber bezahlter Ausgleich der finanziellen Nettoauswirkungen für die Erfüllung der dem Auftragnehmer auferlegten und von diesem mit Unterzeichnung des Dienstvertrages angenommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;<br>b) **Auftraggeber**: das Subjekt, welches mit der Unterzeichnung des Dienstvertrages mit dem | 1. Ai fini del presente contratto di servizio valgono le seguenti definizioni:<br>a) **corrispettivo:** compensazione, da parte dell'ente affidante, dell'effetto finanziario netto derivante dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico imposti all'affidataria e da questa accettati attraverso la sottoscrizione del contratto di servizio;<br>b) **ente affidante**: il soggetto che affida l'esecuzione dei servizi di trasporto |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Auftragnehmer die Durchführung der öffentlichen Verkehrsdienste, die Gegenstand der Vergabe sind, vergibt;<br>c) **Auftragnehmer**: das Subjekt, das mit dem Auftraggeber den Dienstvertrag abschließt;<br>d) **Unterauftragnehmer**: das Unternehmen, welches Verkehrsdienste und Zusatzdienste im Auftrag des Auftragnehmers durchführt;<br>e) **Scheidender Betreiber**: derzeitiger Betreiber des öffentlichen Personennah-verkehrsdienstes bis zur Übernahme durch den Auftragnehmer;<br>f) **Neuer Auftragnehmer**: das Subjekt, das mit Ablauf dieses Vertrages oder im Falle der Auflösung desselben auf den Auftragnehmer nachfolgt;<br>g) **Rollmaterial**: alle beweglichen Güter, die für die Erbringung des Dienstes zweckdienlich sind, bestehend aus Bussen (oder ähnliche Fahrzeuge);<br>h) **Geplante Bus*km**: sind die laut Fahrplan geplanten Bus*km, ohne **Leerkilometer**<br>i) **Durchgeführte Bus*km**: sind die den Fahrgästen zur Verfügung gestellten Bus*Km (das können geplante und dann durchgeführte Fahrten, Bis-Fahrten oder nicht geplante Fahrten wegen Umleitungen sein);<br>j) **durchgeführter Dienst**: ist die Gesamtheit aller durchgeführter Bus*km. | pubblico oggetto dell'affidamento stipulando il contratto di servizio con l'affidataria;<br>c) **affidataria**: il soggetto che stipula il contratto di servizio con l'ente affidante;<br>d) **impresa subappaltatrice**: impresa che svolge servizi di trasporto e servizi complementari per conto dell'affidataria;<br>e) **gestore uscente**: l'attuale gestore del servizio di trasporto pubblico locale sino al subentro dell'affidataria nella gestione del servizio;<br>f) **nuovo affidatario**: il soggetto che alla scadenza del presente contratto, o in caso di risoluzione dello stesso, subentrerà all'affidataria;<br>g) **materiale rotabile**: l'insieme dei beni mobili funzionali all'erogazione del servizio, costituiti da autobus (o veicoli affini);<br>h) **bus*km programmati**: sono i bus*km programmati da orario senza km a vuoto;<br>i) **bus*km erogati**: sono i bus*km erogati al pubblico (che possono essere corse programmate e poi erogate, corse-bis oppure corse per deviazioni non programmate);<br>j) **servizio erogato:** è il complesso di tutti i bus*km erogati. |
| 2. Der/die Verantwortliche für die Vertragsausführung (DEC) ist der Direktor/die Direktorin des Amtes für Personenverkehr. | 2. Il direttore/la direttrice di esecuzione (DEC) è il direttore/la direttrice dell'Ufficio Trasporto Persone. |
| **ART. 3**<br>**GEGENSTAND DES VERTRAGES** | **ART. 3**<br>**OGGETTO DEL CONTRATTO** |
| 1. Dieser Vertrag hat die Durchführung des öffentlichen Transports in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, gemäß Betriebsprogramm laut Anlage A1.1 für das erste Jahr und welches jährlich nach dem Fahrplanverfahren laut Beschluss der Landesregierung Nr. 89 vom 30.01.2018 aktualisiert wird, und im Einklang mit den Mindestqualitätsstandards laut Anlage A2, zum Gegenstand. | 1. Il presente contratto ha per oggetto l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea di competenza della Provincia di Bolzano definito nel programma di esercizio di cui all'Allegato A1.1, aggiornato annualmente secondo la procedura per la formazione dell'orario approvata con delibera della Giunta provinciale n. 89 del 30.01.2018, e nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'Allegato A2. |
| 2. Dieser Vertrag bestimmt und regelt die Verpflichtungen, die Verbindlichkeiten und Rechte, die sich für den Auftraggeber und den Auftragnehmer aus der Vergabe der Dienste ergeben. Mit dem Ziel, die Benutzerzufriedenheit unter Einhaltung der Bilanzbeschränkungen und des wirtschaftlichen Gleichgewichts zu maximieren, legt der Vertrag spezifische vertragliche Ziele der Effizienz, Produktivität, Qualität und Quantität der Dienste fest, die durch | 2. Il presente contratto individua e regolamenta gli impegni, gli obblighi, gli oneri e i diritti dell'ente affidante e dell'affidataria derivanti dall'affidamento dei servizi. Con l'obiettivo di massimizzare la soddisfazione degli utenti nel rispetto del vincolo di bilancio e del mantenimento dell'equilibrio economico, nel contratto sono indicati specifici obiettivi contrattuali di efficienza, produttività, qualità e quantità di servizio, espressi attraverso altrettanti |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| ebenso viele Leistungsindikatoren ausgedrückt und jährlich aktualisiert werden. | indicatori di performance e aggiornati annualmente. |
| 3. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Pflichten zu erfüllen, die sich aus dem Erlass von eventuellen neuen Rechtsvorschriften ergeben könnten, sowie jene, die sich aus der Ausführung des Dienstes, der Gegenstand der Beauftragung ist, ableiten | 3. L'affidataria è tenuta ad adempiere agli eventuali obblighi che possano intervenire a seguito di nuove disposizioni di legge e a quelli derivanti dall'esecuzione del servizio oggetto dell'affidamento. |
| 4. Für die in Art. 6 beschriebenen Leistungen stehen dem Auftragnehmer die in Art. 5 genannten Entgelte zu, die sich aus der in **Anlage A12.1** genannten WFPS ergeben und so festgelegt werden, dass die wirtschaftlich-finanzielle Tragfähigkeit des Vertrags gewährleistet ist. Die Entgelte werden so bestimmt, dass sie den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wie im Anhang der EU-Verordnung 1370/2007 angegeben | 4. A fronte delle prestazioni di cui al successivo art. 6, spettano all'affidataria i corrispettivi di cui all'art. 5, derivanti dal PEFS di cui all'**Allegato A12.1** e determinati in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del contratto. I corrispettivi sono determinati in modo da non eccedere l'effetto finanziario netto dei costi sostenuti originati nello svolgimento del servizio, secondo le modalità indicate nell'allegato I al Regolamento UE 1370/2007. |
| 5. Die Tarifeinnahmen, die im nachfolgenden Art. 17 geregelt sind, stehen dem Land Südtirol zu, welches über die eigene In-House Gesellschaft STA die entsprechenden gesetzlichen steuerlichen Verpflichtungen erfüllen wird. Alle eventuellen weiteren Einkünfte aus anderen kommerziellen Aktivitäten, die Nebenaktivitäten des Dienstes sind, wie in Art. 18 beschrieben, stehen dem Auftragnehmer zu. | 5. La titolarità dei ricavi tariffari, disciplinati al successivo art. 17, è attribuita alla Provincia di Bolzano che provvederà, attraverso la propria società in house STA, ad assolvere i relativi obblighi fiscali di legge. La titolarità degli eventuali introiti derivanti da altre attività commerciali, collaterali rispetto all'esercizio, come descritte nel successivo art. 18, è attribuita all'affidataria. |
| 6. Der Auftragnehmer führt den Dienst in voller und absoluter Übereinstimmung mit den Normen, Bedingungen, Abkommen, Pflichten, Obliegenheiten und Modalitäten durch, die aus diesem Vertrag abgeleitet werden können und sich aus diesem ergeben. | 6. L'affidataria esegue il servizio sotto l'osservanza piena e assoluta delle norme, condizioni, patti, obblighi, oneri e modalità dedotti e risultanti dal presente contratto. |
| 7. Während der Vertragsausführung kann der Auftraggeber aus jedwedem Grund eine Erhöhung oder Reduzierung bis zu 20% des Vertragsbetrages fordern, und der Auftragnehmer hat die Pflicht, diese zu den im Vertrag genannten Bedingungen anzunehmen, wobei er dafür keine Vergütungs- und Entschädigungsansprüche stellen noch das Recht auf Vertragsaufhebung geltend machen kann, unbeschadet der Anwendung von Artikel 5-bis Absatz 4 | 7. Nel corso dell'esecuzione del contratto, l'ente affidante per qualsiasi motivo può chiedere e l'affidataria ha l'obbligo di accettare, alle condizioni tutte del contratto, un aumento o una diminuzione sull'ammontare dell'intero servizio fino alla concorrenza del 20% dell'importo contrattuale, senza che ciò possa essere motivo per avanzare pretese di compensi ed indennizzi di sorta da parte dell'affidataria, ferma l'applicazione successivo art. 5-bis, comma 4, né per esercitare il diritto alla risoluzione del contratto. |
| 8. Auftragsänderungen und Varianten während der Vertragslaufzeit/-wirksamkeit sind gemäß Art. 175 des Vergabekodex zulässig. | 8. Le modifiche e le varianti del contratto nel periodo di validità/efficacia sono ammesse nei limiti di cui all'art. 175 del codice degli appalti. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 9. Beim Vorliegen von Gründen, welche mit der Pandemie COVID 19 in Zusammenhang stehen und innerhalb den entsprechenden gesetzlichen Grenzen, kann die auftraggebende Körperschaft und der Konzessionär auch Änderungen über 20% des Vertragswertes vereinbaren, wobei die Leistungen und die vertraglich zustehenden Bezahlungen im Gleichgewicht bleiben müssen. | 9. Per ragioni conseguenti alla pandemia da Covid 19 e nei limiti previsti dal regime legale emergenziale, l'ente affidante e il concessionario possono concordare variazioni anche superiori al 20% dell'importo contrattuale ferma restando la garanzia dell'equilibrio delle prestazioni e dei corrispettivi ricavabile sulla base del contratto. |
| **ART. 4**<br>**DAUER** | **ART. 4**<br>**DURATA** |
| 1. Die Vergabe hat eine Dauer vom 14.11.2021 bis 13.11.2031. | 1. L'affidamento ha durata dal 14.11.2021 al 13.11.2031. |
| 2. Bei Verfall der Vergabevertrages oder bei vorzeitiger Auflösung auch infolge des Widerrufs, ist der Auftragnehmer, im Sinne des Art. 17 Absatz 5 des Landesgesetzes 15/2015, verpflichtet, den Dienst auf formelle Anfrage des Auftraggebers hin bis zu weiteren 12 Monaten, bis zum Abschluss etwaiger Wettbewerbsverfahren für die Vergabe der Dienstleistung, zu denselben Bedingungen zu erbringen. | 2. Alla scadenza del contratto di affidamento o in caso di risoluzione anticipata anche a seguito di revoca, ai sensi di quanto previsto dall'art. 17, comma 5 della legge provinciale 15/2015 l'affidataria si obbliga, su formale richiesta dell'ente affidante, a continuare ad erogare il servizio alle medesime condizioni fino ad ulteriori 12 mesi. |
| **ART. 5**<br>**ENTGELT** | **ART. 5**<br>**CORRISPETTIVO CONTRATTUALE** |
| 1. Der Auftragnehmer erhält für die erbrachten Leistungen für die Laufzeit dieses Vertrages je Kalenderjahr eine Vergütung, das sich aus dem als Anlage **A12.1** beigefügten, vom Auftragnehmer ausgefüllten Kalkulationsblatt und dem Berechnungsschema laut folgenden **Absätzen 2 und 3** ergibt. | 1. L'affidataria riceve per i servizi forniti per la durata del presente Contratto per ogni anno di calendario un corrispettivo di cui all'Allegato **A12.2** e lo schema di calcolo di cui ai successivi **commi 2 e 3**. |
| 2. Die Änderung der geleisteten Kilometer gegenüber den im jährlichen Betriebsprogramm laut **Anlage A1** vorgesehenen, bewirkt im Rahmen der Überarbeitung des WFPS die Anpassung des gemäß **Anlage A12** berechneten vertraglichen Entgelts, wenn die Änderung zu einer Überschreitung der in Anhang **A12.3** genannten Parameter/Schwellenwerte führt. | 2. Qualora la variazione delle percorrenze erogate rispetto a quanto previsto nel programma di esercizio annuale di cui all'**Allegato A1** comporti il superamento dei parametri/soglia di cui all'allegato **A12.3**, determinerà in sede di revisione del PEFS un adeguamento del corrispettivo contrattuale calcolato secondo quanto previsto nell'**Allegato A12.** |
| 3. Das Entgelt wird gemäß Anlage **A12.2** für die geplanten Leistungsmengen des Referenzjahres unter Berücksichtigung der Mengenänderungen auf Grund von Erhöhungen und Verringerungen der geplanten Kilometer für die in den Art. 7, 8, 9 und 10 berechnet und:<br>a) wird um die Inflationsanpassung gemäß den Modalitäten laut Abs. 5 des vorliegenden Artikels erhöht bzw. verringert;<br>b) kann um die Vertragsstrafen gemäß Art. 25 verringert werden; | 3. Il corrispettivo è calcolato ai sensi dell'Allegato **A12.2** per i volumi di servizi programmati per l'anno di riferimento, considerando le variazioni per aumenti o riduzioni dei chilometri programmati per cause di cui agli articoli 7, 8, 9 e 10 e:<br>a) è aumentato o diminuito per l'adeguamento all'inflazione secondo le modalità descritte nel comma 5 del presente articolo;<br>b) può essere compensato con l'importo delle penali di cui all'articolo 25; |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| c) kann um die dem Auftragnehmer aus dem Anreizsystem gemäß Anlage A11 zustehenden Prämien erhöht werden. | c) può essere incrementato in ragione dei premi dovuti all'affidataria nell'ambito del sistema di incentivazione ai sensi dell'Allegato A11. |
| 4. Das Entgelt für die Ausführung der Dienstleistung beinhaltet jede notwendige Ausgabe für die vollständige Dienstleistung laut den in der Konzession festgelegten Bedingungen. Daher kann kein Entgelt für Leistungen gefordert werden, welche zwar nicht explizit aus den Beschreibungen der Dienstleistungen, aber aus den verträglichen Unterlagen hervorgehen. Außerdem ist kein zusätzliches Entgelt für Leistungen geschuldet, welche technisch und an sich für die Zweckmäßigkeit, die Vollständigkeit und ordnungsgemäße Durchführung der vergebenen Dienstleistungen unerlässlich sind. | 4. Nel corrispettivo per l'esecuzione del servizio s'intende compresa ogni spesa occorrente per dare il servizio compiuto alle condizioni stabilite dalla concessione. Pertanto, nessun compenso può essere richiesto per prestazioni che, ancorché non esplicitamente specificate nella descrizione dei servizi, siano rilevabili dalla documentazione contrattuale. Inoltre, nessun compenso è dovuto per prestazioni che siano tecnicamente e intrinsecamente indispensabili alla funzionalità, completezza e corretta realizzazione del servizio affidato. |
| 5. Die Entgeltsätze werden jährlich unter Bezug auf die folgenden Indizes an die Inflation angepasst:<br>- Für Veränderungen der Treibstoffkosten: prozentuelle Veränderung der durchschnittlichen jährlichen Treibstoffpreise von Jänner bis Dezember des Bezugsjahres bezogen auf das vorherige Jahr abzüglich der Mehrwertsteuer und der abziehbaren Akzise (Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung) https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi_carburanti_mensili .php?pid=2);<br>- Für Veränderungen der Personalkosten: für die Gemeinde Bozen errechneter Verbraucherpreisindex ohne Tabakwaren für Haushalte von Arbeitern und Angestellten (FOI) (ASTAT – Gemeinde Bozen) https://astat.provinz.bz.it/PriceDigit.aspx?INDEX=C ONS&lang=de;<br>- Für alle anderen Kosten (außer Abschreibungen, Unternehmergewinn und die 75.000€ für die Anbindung TBE/ITCS als Mandant und Anbindung Planungssystem via VDV 462 Schnittstelle): ISTAT Verbraucherpreisindex für alle privaten Haushalte - 00ST: genereller Index ohne Tabakwaren (NIC);<br>- Abschreibungen, Unternehmergewinn und die 75.000€ für die Anbindung TBE/ITCS als Mandant und Anbindung Planungssystem via VDV 462 Schnittstelle (ausschließlich Aufwände des TBE/ITCS Lieferanten), werden nicht indexiert. | 5. Le quote del corrispettivo sono adeguate annualmente all'inflazione con riferimento ai seguenti indici:<br>- per le variazioni del costo del carburante: si utilizza la variazione percentuale dei prezzi medi annui dei carburanti da gennaio a dicembre dell'anno di riferimento rispetto all'anno precedente al netto dell'IVA e della quota delle accise deducibili (Ministero dello Sviluppo Economico) https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi_carburanti_mensili.php?pid=2);<br>- per le variazioni dei costi del personale: indice dei prezzi al consumo senza tabacchi per famiglie di operai e impiegati nel Comune di Bolzano (FOI) (ASTAT – comune di Bolzano) https://astat.provinz.bz.it/PriceDigit.aspx?INDEX=C ONS&lang=it;<br>- per tutti gli altri costi (esclusi ammortamenti, utile imprenditoriale e i 75.000 € per il Collegamento TBE/ITCS come mandante e collegamento sistema di pianificazione via VDV 462 – interfaccia): ISTAT "indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività - 00ST: indice generale senza tabacchi (NIC)";<br>- ammortamenti, utile imprenditoriale e i 75.000 € per il Collegamento TBE/ITCS come mandante e collegamento sistema di pianificazione via VDV 462 – interfaccia (solo costi del fornitore TBE/ITCS), non saranno indicizzati. |
| 6. Der Auftraggeber sieht keine Gefahr einer Beeinträchtigung anderer Betreiber bei der Ausübung der unter diesen Vertrag fallenden Tätigkeiten des Auftragnehmers. Es wurde deshalb kein DUVRI (Risikobewertungsdokument) laut Art. 26, Absz. | 6. L'ente affidante non individua rischi di interferenza con altri operatori, nell'esercizio dell'attività dell'affidataria oggetto del presente contratto. Pertanto, non è stato predisposto il DUVRI (Documento Unico di Valutazione dei Rischi di Interferenza) ai sensi dell'art. 26, |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 3-ter des GvD 81/2008 erstellt. Die Kosten für das Management von Interferenzrisiken sind daher Null. | comma 3-ter del D.lgs. 81/2008. I costi per la gestione dei rischi di interferenza sono pertanto pari a zero. |
| **ART. 5-BIS**<br>**ÜBERWACHUNG DES WPF** | **ART. 5-bis**<br>**MONITORAGGIO DEL PEFS** |
| 1. Die Überwachung des WFPS wird dem Auftraggeber mit Unterstützung des Auftragnehmers übertragen, mit dem Zweck, das Fortbestehen des wirtschaftlich- finanziellen Gleichgewichts anhand der Analyse und des Vergleichs auf vierteljährlicher Grundlage der wirtschaftlichen, finanziellen und patrimonialen Komponenten, zu überprüfen. | 1. Il monitoraggio del PEFS è affidato all'Ente affidante con il supporto dell'affidataria al fine di verificare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario attraverso l'analisi e il confronto delle componenti economiche, finanziarie e patrimoniali su base trimestrale. |
| 2. Die Überwachung sieht die Analyse der einzelnen Faktoren, die zu Abweichungen von den Vorgaben des WFPS geführt haben, vor. Die Analyse der einzelnen Faktoren, die zu solchen Abweichungen geführt haben, muss die Ursachen detailliert aufzeigen und angeben, ob und inwieweit sie auf den Auftraggeber oder den Auftragnehmer zurückzuführen sind. Darüber hinaus sollte die Analyse ermitteln, welche Korrekturmaßnahmen in den folgenden Zeiträumen zu ergreifen sind. | 2. Il monitoraggio prevede l'analisi dei singoli fattori che hanno generato eventuali scostamenti rispetto a quanto previsto nel PEFS. L'analisi dei singoli fattori che hanno determinato tali scostamenti dovrà dettagliare le cause scatenanti e specificare se e in qual misura siano imputabili all'ente affidante o all'affidataria. Inoltre, l'analisi dovrà individuare eventuali azioni correttive da intraprendere nei periodi successivi. |
| 3. Einmal jährlich, innerhalb 30. April, , übermittelt der Begünstigte die endgültige Analyse der endgültigen Jahresdaten der RGV (regulatorische Gewinn- und Verlustrechnung), die gemäß den Bestimmungen des Beschlusses ART Nr. 154/2019) erstellt und mit den Prognosen des WFPS verglichen werden. Ergibt der Vergleich zwischen dem WFPS und dem ERC, dass die in Anlage 12.3 genannten Parameter/Schwellenwerte überschritten werden, wird der WFPS überarbeitet, um den Schwellenwert für das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags unter Berücksichtigung der in Anlage 12.2 beschriebenen Risikoverteilung neu zu bestimmen. | 3. Una volta all'anno, entro il 30 aprile, l'affidataria trasmette l'analisi finale dei dati annuali consuntivi del CER (Conto Economico Regolatorio), redatto in conformità alle previsioni della Delibera ART n. 154/2019, oggetto di raffronto con le previsioni del PEFS. Laddove dal raffronto tra PEFS e CER dovesse emergere il superamento dei parametri/soglia di cui all'**Allegato 12.3,** si procederà alla revisione del PEFS al fine di rideterminare la soglia di equilibrio economico del contratto, tenendo conto dell'allocazione dei rischi come risultante dall'**Allegato 12.2.** |
| 4. Unbeschadet des Vorstehenden unterliegen der WFPS und der Vertrag einer ordentlichen Überprüfung und Anpassung am Ende jeder, wie im WFPS vorgesehenen Regulierungsperiode, sowie einer außerordentlichen Überprüfung zu jeder Zeit im Falle von außerordentlichen Umständen, wenn beispielsweise, aber nicht ausschließlich:<br>a) das geplante Produktionsvolumen der Dienste im Vergleich zum ursprünglich geplanten Dienstvolumen um mehr als 5% jährlich erhöht oder verringert wird;<br>b) neue und zusätzliche Umweltstandards für den Fuhrpark festgelegt werden. | 4. Fermo restando quanto sopra, il PEFS e il contratto sono soggetti a revisione ed adeguamento in via ordinaria al termine di ogni periodo regolatorio per come individuato nel PEFS e in via straordinaria in qualsiasi momento per circostanze eccezionali tra le quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:<br>a) nel caso in cui il volume di produzione programmata dei servizi vari, in aumento o in diminuzione, di oltre il 5% su base annua rispetto ai volumi di servizio inizialmente previsti;<br>b) in caso di fissazione di nuovi ed ulteriori standard ambientali del parco mezzi. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| **ART. 5-TER**<br>**BEZAHLUNG** | **ART. 5-ter**<br>**PAGAMENTO** |
|---|---|
| 1. 90% des voraussichtlichen jährlichen Entgelts, berechnet aufgrund der Planung des WFPS, unter Berücksichtigung der bis dahin anzuwendenden Inflationsanpassungen nach Anlage A12, wird vom Land Südtirol als Anzahlung in nachträglichen monatlichen Raten gegen Vorlage ordnungsgemäßer Rechnungen bezahlt. Das Land Südtirol verpflichtet sich, die Bezahlung innerhalb von 30 Kalendertagen ab Erhalt der Rechnung vorzunehmen. Fällt der Erhalt der Rechnung in den Monat Dezember, wird diese Frist aus Gründen des Rechnungsabschlusses des Geschäftsjahres des Landes Südtirol auf 60 Kalendertage erhöht. | 1. Il 90% del corrispettivo presunto annuo, calcolato secondo le previsioni del PEFS, tenendo conto degli adeguamenti all'inflazione fino al momento applicabili come da Allegato A12, viene corrisposto dalla Provincia di Bolzano a titolo di acconto in rate mensili posticipate, a seguito di presentazione di regolare fattura. La Provincia di Bolzano si impegna ad effettuare il pagamento delle fatture entro 30 giorni di calendario dalla data di ricevimento delle stesse. Per le fatture ricevute nel mese di dicembre tale termine è incrementato di 60 giorni di calendario, per motivi di chiusura contabile dell'esercizio finanziario della Provincia di Bolzano. |
| 2. Die SASA übermittelt bis zum 7. Februar des Jahres, welches auf das Jahr der Leistungserbringung folgt, die Unterlagen mit den für die Berechnung der Gegenleistung erforderlichen Elementen und die Berechnung der Gegenleistung, beides im Excel-Format, sowie den Jahresbericht gemäß Anhang A13 und die für die Anwendung von Vertragsstrafen und des Anreizsystems erforderlichen Daten und Informationen. | 2. SASA trasmette entro il 7 febbraio dell'anno successivo a quello di esecuzione del servizio la documentazione contenente gli elementi necessari al calcolo del corrispettivo ed il calcolo del corrispettivo, entrambi in formato Excel, nonché il rapporto annuale di cui all'allegato A13 e i dati e gli elementi conoscitivi necessari ai fini dell'applicazione delle penali e del sistema incentivante. |
| 3. Bis zum 28. Februar prüft APB die eingegangenen Unterlagen und übermittelt ein Feedback. | 3. Entro il 28 febbraio PAB verifica la documentazione ricevuta e fornisce riscontro. |
| 4. Bis zum 7. März übermittelt SASA die in Absatz 2 genannten Unterlagen mit Anerkennung der eingegangenen Bemerkungen und stellt einen Saldoantrag. Bis zum 14. März genehmigt APB den Saldo. | 4. SASA trasmette la documentazione di cui al comma 2 entro il 7 marzo recependo le osservazioni ricevute ed emettendo richiesta di saldo. Entro il 14 marzo PAB approva il saldo. |
| 5. Der Auftragnehmer stellt die Restrechnung bis zum 30. April des Folgejahres aus. | 5. L'impresa affidataria emette la fattura di saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo. |
| 6. Die dem Auftraggeber oder vom Auftraggeber geschuldeten Beträge werden bei der Bezahlung des Saldobetrages beglichen. | 6. Le somme a debito o a credito dell'ente affidante o dell'affidataria sono regolate in sede di pagamento del saldo. |
| **ART. 6**<br>**BETRIEBSPROGRAMM** | **ART. 6**<br>**PROGRAMMA DI ESERCIZIO** |
| 1. Der Dienst wird laut dem in der **Anlage A1.1** enthaltenen jährlichen Betriebsprogramm durchgeführt und von Jahr zu Jahr in Einhaltung des Fahrplanverfahrens laut Beschluss der Landesregierung Nr. 89 vom 30.01.2018 und gemäß Anlage A1.1, unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden **Art.7**. Das Betriebsprogramm laut **Anlage A1.1** tritt mit dem ersten jährlichen Fahrplanwechsel nach Aufnahme des Dienstes in Kraft. Ab Aufnahme | 1. Il servizio si svolge secondo il programma di esercizio annuale riportato nell'**Allegato A1.1.** e viene modificato di anno in anno nel rispetto della procedura di definizione dell'orario di servizio di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 89 del 30.01.2018 e secondo quanto illustrato **nell'Allegato A1.1**, tenuto conto delle previsioni di cui al successivo **art. 7**. Il programma di esercizio di cui all'**Allegato A1.1** entrerà in vigore al primo cambio orario |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| des Dienstes und bis zum ersten internationalen Fahrplanwechsel im Dezember bleibt das Betriebsprogramm in Kraft, welches zur Aufnahme des Dienstes in Kraft war. | annuale successivo all'avvio del servizio. Nel periodo dall'avvio del servizio fino al cambio orario internazionale in dicembre sarà mantenuto il programma di esercizio in vigore alla data di avvio del servizio. |
| 2. Im Betriebsprogramm laut Absatz 1 sind die Nightlinerdienste enthalten, die auf bestimmten Linien an den Wochenenden durchgeführt werden und für die ein Überwachungsdienst vorgesehen werden muss. | 2. Nel programma di esercizio di cui al comma 1 sono inclusi i servizi Nightliner, attivati su linee specifiche ed effettuati nel fine settimana e per i quali deve essere previsto il servizio di vigilanza. |
| 3. Der Überwachungsdienst auf den Nightlinerdiensten muss von einem spezialisierten Unternehmen, das im Besitze der entsprechenden Genehmigungen ist, durchgeführt werden. | 3. Il servizio di vigilanza sui servizi Nightliner deve essere prestato da una ditta operante nel settore e in possesso delle relative autorizzazioni. |
| 4. Unbeschadet der Bestimmungen des **Art. 11** kann sich der Auftragnehmer für die Ausführung der einzelnen Tätigkeiten oder für bestimmte Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Transport anderer Unternehmen oder Betreiber bedienen, unbeschadet seiner direkten Verantwortung bei der Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen. | 4. Fermo restando quanto previsto dall'**art. 11**, l'affidataria, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi collaterali rispetto al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali. |
| **ART. 7**<br>**FLEXIBILITÄT DES BETRIEBSPROGRAMMS** | **ART. 7**<br>**FLESSIBILITÀ DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO** |
| 1. Während der Gültigkeit eines jeden Fahrplans können die Vertragsparteien eine Neuprogrammierung der Fahrpläne des Dienstes vornehmen, um die Angebotsmodalitäten rechtzeitig an die Nachfrageentwicklung anpassen zu können, eine Verbesserung der Umläufe zu erreichen, auf Änderungen am Straßennetz, geplante Arbeiten oder andere Änderungen der Rahmenbedingungen reagieren zu können. | 1. Nel corso della vigenza di ciascun orario le parti possono procedere a riprogrammare gli orari del servizio, al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda, per esigenze di miglioramento della circolazione, in seguito a cambiamenti dell'assetto della viabilità, per lavori programmati o per altre modifiche delle condizioni di contesto. |
| 2. Bei nicht geplanten, aber rechtzeitig bekannten Fahrplanänderungen, welche mehr als 72 aufeinander folgende Stunden andauern, unterbreitet der Aufragnehmer innerhalb von 48 Stunden ab dem Zeitpunkt, an dem er von der Störung erfahren hat, dem Auftraggeber einen Vorschlag für einen Ersatzfahrplan. Der Auftraggeber überprüft den Vorschlag und fügt die Fahrplanänderungen in das eigene Planungssystem ein. | 2. In caso di modifiche di orario non programmate ma note in tempo utile e superiori alle 72 ore, l'affidataria deve presentare all'ente affidante una proposta di orario sostitutivo entro 48 ore dal momento in cui è venuta a conoscenza del disservizio. L'ente affidante verifica la proposta e inserisce le modifiche di orario nel proprio sistema di pianificazione. |
| 3. Im Falle von Fahrplanänderungen, die vom Auftraggeber vorgeschlagen werden, überprüft der Auftragnehmer die technische Durchführbarkeit und gewährleistet die größtmögliche Zusammenarbeit in der Durchführung derselben. | 3. In caso di modifiche al servizio proposte dall'ente affidante, l'affidataria è tenuta a verificarne la fattibilità tecnica e a garantire la massima collaborazione per l'attuazione delle stesse. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 4. Alle organisatorischen Prozesse im Zusammenhang mit der Programmierung der Verkehrsdienste sind in der **Anlage A3** beschrieben. | 4. Tutti i processi organizzativi che riguardano la programmazione dei servizi sono illustrati nell'Allegato **A3**. |
| 5. Falls die Anpassungen laut der vorstehenden Absätze zu einer Änderung in Erhöhung oder Verminderung im Vergleich zur geplanten Kilometerleistung führen, wird Art. 5 des vorliegenden Vertrages, in den vorgesehenen Fällen, angewendet. | 5. Qualora le modifiche di cui ai commi precedenti dovessero comportare una variazione delle percorrenze rispetto al programmato, in aumento o in diminuzione, troverà applicazione l'art. 5 del presente contratto, nei casi previsti. |
| 6. Liegen dem Auftragnehmer Erfahrungswerte vor, dass unter Berücksichtigung nachfragebeeinflussender Faktoren wie insbesondere Saison, Wochentag und Wetterprognose die für eine geplante Fahrt vorgesehene Kapazität für das voraussichtliche Fahrgastaufkommen nicht ausreichen wird, ist er verpflichtet, über die Durchführung von Bis-Fahrten eigenständig eine ausreichende Kapazität bereitzustellen (Potenzierung). Davon unabhängig ist der Auftraggeber berechtigt, bis spätestens 24 Stunden vor Beginn einer geplanten Fahrt deren Potenzierung zu verlangen. Die Potenzierung erfolgt stets in Fahrtenpaaren. Sollte eine Bis-Fahrt nur in einer Richtung geboten sein, kann der Auftragnehmer die Bis-Fahrt in Gegenrichtung frei wählen. Die Pflicht zur Potenzierung ist begrenzt auf ein Kontingent von maximal 0,667% der geplanten Bus*Km pro Jahr. Der Auftragnehmer weist die Durchführung der Bis-Fahrten sowie die Kapazitätsauslastung von Fahrt und Bis-Fahrt im Rahmen der monatlichen Reports nach **Anlage A10** einzeln nach. Für diese Bis-Fahrten hat der Auftragnehmer Anspruch auf das Kilometerentgelt gemäß Art. 5. | 6. Se l'affidataria in base all'esperienza, in considerazione di fattori che influiscono sulla domanda come, in particolare, la stagione, il giorno della settimana e le previsioni meteorologiche, sa che la capacità prevista per una corsa programmata non sarà sufficiente per il volume di passeggeri atteso, è obbligata a mettere a disposizione autonomamente una capacità sufficiente effettuando corse bis (potenziamento). Indipendentemente da ciò, l'ente affidante può chiedere il potenziamento di una corsa programmata entro e non oltre 24 ore prima della sua partenza. Il potenziamento viene effettuato sempre a coppie di corse. Se una corsa bis è richiesta in una sola direzione, l'affidataria può scegliere liberamente la corsa bis nella direzione opposta. L'obbligo di potenziamento è limitato a un contingente massimo di 0,667% dei bus*km programmati all'anno. L'affidataria deve dimostrare nell'ambito dei rapporti mensili di cui all'**Allegato A10** l'effettuazione delle corse bis così come, per ognuna di esse, l'utilizzazione della corsa e della corsa bis. Per queste corse bis all'affidataria sarà riconosciuto il corrispettivo secondo quanto previsto dall'art 5. |
| 7. Der Auftraggeber kann, über die geplanten Fahrten nach **Anlage A1** und die Potenzierungen gemäß **Absatz 6** hinaus, vom Auftragnehmer die Erbringung temporärer Zusatzleistungen, z.B. bei zeitlich begrenzten Veranstaltungen von örtlicher Bedeutung, verlangen, um die Umweltbelastung gering zu halten und die Mobilität zu erleichtern. Die Zusatzleistungen können nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten abgerufen werden und sind begrenzt auf ein Kontingent von maximal 0,5% der geplanten Bus*km pro Jahr. Der Auftragnehmer weist die Durchführung der temporären Zusatzleistungen im Rahmen der monatlichen Reports nach **Anlage A10** nach. Für diese Leistungen hat der Auftragnehmer Anspruch auf die Vergütung gemäß Art. 5. | 7. Oltre alle corse programmate di cui all'Allegato A1 e ai potenziamenti di cui al comma 6, l'ente affidante può chiedere all'affidataria di fornire servizi aggiuntivi temporanei, ad esempio in occasione di eventi o manifestazioni temporanee di carattere locale al fine di ridurre l'impatto ambientale e agevolare la mobilità. I servizi aggiuntivi possono essere richiesti solo al di fuori delle ore di punta e limitatamente a un contingente massimo di 0,5% dei bus*km programmati all'anno. L'affidataria deve dimostrare l'effettuazione delle corse aggiuntive nell'ambito dei rapporti mensili secondo l'Allegato A10. Per questi servizi all'affidataria sarà riconosciuto il corrispettivo secondo quanto previsto all'art. 5. |
| 8. Bei Großereignissen (besondere Sportveranstaltungen, kulturelle Großveranstaltungen usw.) mit einer hohen Konzentration an zusätzlicher Nachfrage nach | 8. In occasione di eventi importanti (particolari manifestazioni sportive, grandi eventi culturali, ecc.) con un'elevata concentrazione di domanda aggiuntiva di servizi di trasporto in un |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Verkehrsdiensten in einem begrenzten Zeitraum, kann der Auftraggeber auf Anfrage des Veranstalters vom Auftragnehmer verlangen, die zur Abwicklung dieser Veranstaltungen notwendigen Beförderungsressourcen zur Verfügung zu stellen. Der Veranstalter vergibt die Beförderungsdienstleistung über ein eigenes Verfahren. Die Vergütung dieser Leistungen erfolgt unabhängig vom vorliegenden Vertrag. | arco temporale limitato, l'ente affidante può, su richiesta dell'organizzatore, chiedere all'affidataria di mettere a disposizione le risorse di trasporto necessarie per lo svolgimento di tali eventi. L'organizzatore affida il servizio di trasporto con procedura separata. Il pagamento di questi servizi viene effettuato indipendentemente dal presente contratto. |
| **ART. 8**<br>**ÄNDERUNG DES BETRIEBSPROGRAMMS AUFGRUND AUßERGEWÖHNLICHER UMSTÄNDE** | **ART. 8**<br>**MODIFICHE DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO PER CAUSE ECCEZIONALI** |
| 1. Der Auftragnehmer darf die Erbringung des Dienstes aus keinem Grund aussetzen oder unterbrechen, außer aus Gründen höherer Gewalt wie:<br>a) aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf Anordnung der zuständigen Behörden<br>b) unerwartete oder zufällige Ereignisse (z.B. Naturkatastrophen, Erdbeben, Unruhen, Unfälle) oder jedenfalls nicht vorhersehbare und nicht dem Auftragnehmer anzulastende Vorfälle; | 1. L'esecuzione del servizio non può essere sospesa né interrotta dall'affidataria per alcun motivo, salvo che per cause di forza maggiore, quali:<br>a) motivi di ordine e sicurezza pubblica nei casi disposti dalle autorità competenti;<br>b) eventi fortuiti o accidentali (calamità naturali, terremoti, sommosse, incidenti) o comunque eventi non prevedibili e non imputabili all'affidataria. |
| 2. Die daraus folgenden außerordentlichen Verringerungen oder vorübergehenden Änderungen des Dienstes haben, wenn sie in den ersten 72 Stunden ab Eintritt des Vorfalls eintreten, keine Verringerung des geplanten Entgelts zur Folge, unbeschadet der Anpassung des Entgelts im Falle der Änderung in Erhöhung der geplanten Kilometerleistung, vorausgesetzt dass der Auftragnehmer, zeitgerecht und in geeigneter Weise, die Kontinuität des Dienstes gewährleistet und die vorübergehenden Unterbrechungen und Verringerungen des öffentlichen Verkehrsdienstes, unter Rückgriff auf Ersatzdienste, die gleichzeitig dem Auftraggeber mitgeteilt werden, auf ein Mindestmaß begrenzt und unverzüglich und in geeigneter Weise die Fahrgäste informiert und auf jeden Fall so schnell wie möglich für die Wiederaufnahme des Dienstes sorgt. | 2. Le conseguenti eccezionali riduzioni o modifiche temporanee del servizio, se intervenute nelle prime 72 ore dal verificarsi dell'evento non comportano diminuzioni del corrispettivo programmato, fermo restando l'adeguamento del corrispettivo in caso di variazione delle percorrenze in aumento rispetto al programmato, a condizione che l'affidataria, nei tempi e secondo modalità appropriate, assicuri la continuità del servizio contenendo al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi di trasporto pubblico ricorrendo a modalità sostitutive di esercizio, dandone contestuale comunicazione all'ente affidante, informando tempestivamente e in modo appropriato l'utenza e in ogni caso assicurando nel più breve tempo possibile il ripristino del servizio. |
| 3. Falls die Verringerungen oder Änderungen des Dienstes mehr als 72 aufeinander folgende Stunden andauern und vorher genehmigt wurden, wird nur der effektiv durchgeführte Dienst entgolten. | 3. Qualora le riduzioni o modifiche del servizio dovessero protrarsi per un periodo superiore a 72 ore consecutive e siano state preventivamente approvate, sarà remunerato il solo servizio effettivamente erogato. |
| **ART. 9**<br>**STREIK** | **ART. 9**<br>**SCIOPERO** |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 1. Im Falle eines Streiks ist der Auftragnehmer verpflichtet, die Durchführung der Mindestdienste zu gewährleisten, und zwar aller Dienste mit planmäßiger Abfahrt in den Hauptverkehrszeiten (6.00 Uhr - 9.00 Uhr und 12.00 Uhr – 15.00 Uhr) mit Ankunftsgarantie an der Endhaltestelle, in Einhaltung der Bestimmungen über Garantien im Falle eines Streiks in wesentlichen öffentlichen Dienstleistungen gemäß dem Gesetz Nr. 146 vom 12. Juni 1990 in geltender Fassung, dem Nationalen Abkommen vom 07.02.1991, dem Nationalen Abkommen vom 28.02.2018 in der durch Beschluss der Streikgarantiekommission vom 23.04.2018 geänderten Fassung, und anderer Vorschriften, die in diesem Bereich eventuell erlassen und durch weitere Abkommen umgesetzt werden. Der Auftraggeber wendet das Entgelt laut Anlage A12.2 der Besonderen Vertragsbedingungen nur auf die effektiv durchgeführten Dienste an, unter der Voraussetzung, dass zumindest die oben genannten garantierten Dienste durchgeführt werden. Auf keinen Fall wird dem Auftragnehmer ein Entgelt entrichtet, wenn die Dienste im garantierten Zeitrahmen nicht durchgeführt werden. Dieser letztere Fall ist als Verringerung der Zuverlässigkeit des Dienstes zu verstehen und beinhaltet auch die Anwendung der in der Anlage A2 dafür vorgesehenen Vertragsstrafen | 1. In caso di sciopero l'affidataria si obbliga a garantire l'erogazione della quantità di servizio minima, con effettuazione di tutti i servizi con partenza programmata nelle fasce orarie di punta (ore 6.00 – ore 9.00 e ore 12.00 – ore 15.00) con garanzia di arrivo al capolinea nel rispetto delle disposizioni inerenti le garanzie in caso di sciopero nei servizi pubblici essenziali, ai sensi della legge 12 giugno 1990 n. 146 e successive modifiche, dell'Accordo Nazionale 07.02.1991, dell'Accordo Nazionale del 28.02.2018 come modificato con delibera della Commissione di Garanzia Sciopero del 23.04.2018 e da altre norme eventualmente emanate in materia e recepite da ulteriori accordi. L'ente affidante applicherà il corrispettivo di cui all'Allegato A12.2, ai soli servizi effettivamente erogati, a condizione che vengano effettuati almeno i servizi minimi su menzionati. In nessun caso saranno corrisposti all'affidataria corrispettivi a fronte della mancata erogazione di servizi all'interno della fascia oraria garantita. Quest'ultima fattispecie è peraltro da intendersi come riduzione di affidabilità del servizio e comporta anche l'applicazione delle penali previste all'Allegato A2. |
| **ART. 10**<br>**AUSFALL DES DIENSTES UND ERSATZGESTELLUNG** | **ART. 10**<br>**MANCATA ESECUZIONE DEL SERVIZIO E RIPRISTINO** |
| 1. Bei Ausfall einer Kursfahrt, teilweise oder ganz, aus anderen als in den **Artikeln 8 und 9** genannten Gründen, muss der Auftragnehmer auf den Linien und Streckenabschnitten, für welche in der **Anlage A1.2** eine maximale Ersatzgestellungszeit von 60 Minuten vorgesehen ist, eine Ersatzfahrt durchführen. Der Ersatzbus muss spätestens innerhalb von 60 Minuten an dem Punkt eintreffen, an dem die zu ersetzende Kursfahrt unterbrochen wurde. | 1. In caso di mancata esecuzione di una corsa, parziale o totale, per cause diverse da quelle previste negli **articoli 8 e 9**, sulle linee e le tratte per le quali **nell'Allegato A1.2** è previsto un tempo massimo di ripristino di 60 minuti, l'affidataria deve effettuare una corsa sostitutiva. Il mezzo sostitutivo deve arrivare al punto in cui è stata interrotta la corsa da sostituire al più tardi entro 60 minuti. |
| 2. Auf den Linien und Streckenabschnitten, für welche in der **Anlage A1.2** eine maximale Ersatzgestellungszeit von 30 Minuten vorgesehen ist, muss eine Ersatzfahrt nur dann durchgeführt werden, wenn nicht alle Fahrgäste innerhalb von 30 Minuten eine darauffolgende Kursfahrt nutzen können (z.B wegen Überfüllung). Die Ersatzfahrt muss spätestens innerhalb von 30 Minuten an dem Punkt eintreffen, an dem die zu ersetzende Kursfahrt unterbrochen wurde. | 2. Sulle linee e le tratte per le quali nell'**Allegato A1.2** è previsto un tempo massimo di ripristino di 30 minuti, l'affidataria deve effettuare una corsa sostitutiva solo nel caso in cui non tutti i passeggeri possono essere trasportati con una corsa successiva entro 30 minuti (p.e. per affollamento). Il mezzo sostitutivo deve arrivare al punto in cui è stata interrotta la corsa da sostituire al più tardi entro 30 minuti. |
| 3. Wenn die Ersatzfahrten laut Absätze 1 und 2 nicht innerhalb der dort angegebenen Zeiten | 3. Qualora le corse sostitutive di cui ai commi 1 e 2 non siano effettuate entro i termini ivi specificati, fermo quanto previsto dall'art 5, |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| durchgeführt werden, unbeschadet der Bestimmungen gemäß Art. 5, Abs 2, werden die Bus*km der geplanten Fahrt und die Bus*km der Ersatzfahrt nicht anerkannt und die in der **Anlage A2** dafür vorgesehenen Vertragsstrafen angewandt. | comma secondo, non saranno riconosciuti i bus*km della corsa programmata e i bus*km della corsa sostitutiva e saranno applicate le penali previste all'**Allegato A2.** |
| **ART. 10-BIS**<br>**AUFSCHUB DER FRIST FÜR DIE AUFNAHME DES DIENSTES UND AUSSETZUNG DER VERTRAGSAUSFÜHRUNG** | **ART. 10-BIS**<br>**SPOSTAMENTO DEL TERMINE DI AVVIO DEL SERVIZIO E SOSPENSIONE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO** |
| 1. Der Auftragnehmer hat weder Recht auf Auflösung des Vertrags noch auf irgendeine Art von Entschädigung, falls die Aufnahme des Dienstes aus nicht der Vergabestelle anzulastenden Gründen nicht innerhalb des vertraglich vorgesehenen Dienstbeginns erfolgt. | 1. L'affidataria non ha diritto alla risoluzione del contratto, né ad alcuna indennità qualora l'avvio del servizio, per qualsiasi causa non imputabile alla stazione appaltante, non sia avvenuto nel termine contrattuale di avvio del servizio. |
| 2. Während der Durchführung der Dienstleistung kann der Verantwortliche für die Vertragsausführung die Ausführung des Dienstes ganz oder teilweise aussetzen, und zwar nur in den vom Gesetz vorgesehenen Fällen oder aus Gründen des Notstands oder höherer Gewalt. | 2. Durante l'esecuzione del servizio, il direttore dell'esecuzione del contratto potrà sospendere totalmente o parzialmente l'esecuzione del servizio nei soli casi previsti dalla legge o per cause di emergenza o di forza maggiore. |
| 3. Die oben genannten Wirkungen werden für den unbedingt notwendigen Zeitraum festgelegt, und der Leiter für die Vertragsausführung ordnet nach Wegfall der Gründe für die Aussetzung die Wiederaufnahme des Dienstes an. | 3. Gli effetti di cui sopra sono determinati per il tempo strettamente necessario e il direttore dell'esecuzione del contratto, cessate le cause della sospensione, dispone la ripresa dell'esecuzione del servizio. |
| 4. Die wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus der Anwendung dieses Artikels ergeben, werden bei der Überarbeitung des WFPS berücksichtigt | 4. Degli effetti economici derivanti dall'applicazione del presente articolo si tiene conto in sede di revisione del PEFS. |
| **ART. 11**<br>**UNTERAUFTRAG** | **ART. 11**<br>**SUBAPPALTO** |
| 1. Dem Auftragnehmer ist, nach vorheriger Genehmigung vonseiten des Auftraggebers, der Unterauftrag erlaubt. Der Unterauftrag wird mit dem gemäß Art 4 EU-Richtlinie 1370/2007 oder dem GvD 50/2016 geregelt und in Einhaltung des Artikels 16 des Landesgesetzes 15/2015 durchgeführt. Der Unterauftragnehmer muss denselben Qualitätsstandard einhalten wie der Auftragnehmer. | 1. È consentito all'affidataria il ricorso al subappalto dei servizi di trasporto previa autorizzazione rilasciata dall'ente affidante. Il subappalto è regolato dall'art.4, par 7 del Regolamento 1370/2007, o dal D.lgs. 50/2016, e si realizza nel rispetto dell'art. 16 della legge provinciale 15/2015. Il subappaltatore deve mantenere gli stessi livelli qualitativi dell'impresa affidataria. |
| 2. Der Auftragnehmer behält die Verantwortung für den Dienst, sowohl gegenüber dem Auftraggeber als auch gegenüber den Fahrgästen. Der Auftraggeber ist von der Haftung bei jedwedem Anspruch der Subunternehmer oder bei Schadenersatzforderungen Dritter als Folge der Leistung, die Gegenstand der Weitervergabe ist, befreit. Insbesondere verpflichtet er sich, die Aufrechterhaltung des quantitativen und qualitativen Niveaus des Dienstes sowie die | 2. L'affidataria conserva la titolarità e la responsabilità del servizio subappaltato, sia nei confronti dell'ente affidante, sia nei confronti dell'utenza. L'ente affidante è sollevato da ogni pretesa dei subappaltatori o da richieste di risarcimento danni avanzate da terzi in conseguenza della prestazione oggetto di subappalto. L'affidataria si impegna, in particolare, a garantire il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Einhaltung der Tarife und aller anderen vorgesehenen Verpflichtungen zu gewährleisten. | nonché ad assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti |
| 3. Der Unterauftrag im Sinne dieses Artikels muss auf jeden Fall zu Bedingungen für die Fahrgäste durchgeführt werden, die mindestens jenen dieses Vertrages entsprechen. | 3. In ogni caso il subappalto di cui al presente articolo deve essere effettuato a condizioni per l'utenza almeno corrispondenti a quelle previste nel presente contratto |
| 4. Der Unterauftrag verfällt mit der Beendigung der Vergabe der Dienste, die Gegenstand dieses Vertrages sind. | 4. Il subappalto decade alla cessazione dell'affidamento dei servizi oggetto del presente contratto. |
| **ART. 12**<br>**ALLGEMEINE PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS** | **ART. 12**<br>**OBBLIGHI GENERALI DELL'AFFIDATARIA** |
| 1. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, bei der Ausführung der Dienstleistungen alle die notwendigen Vorkehrungen und Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um das Leben und die Unversehrtheit der Arbeiter, der für die Dienstleistung zuständigen Personen und Dritter zu gewährleisten und um Schäden jeglicher Art an öffentlichen und privaten Gütern zu vermeiden. Die Haftung bei Unfällen oder Schäden obliegt dem Auftragnehmer sowie dem für die Leitung und Überwachung der Dienstleistung zuständigen Personal. | **1.** L'affidataria ha l'obbligo di adottare nell'esecuzione dei servizi, tutte le misure e le cautele necessarie a garantire la vita e la incolumità degli operai, delle persone addette al servizio e dei terzi, nonché ad evitare danni di qualunque natura a beni pubblici e privati. La responsabilità nel caso di infortuni e danni ricadrà sull'affidataria nonché sul personale addetto alla direzione e sorveglianza del servizio. |
| 2. Der Auftragnehmer hat für seine Angestellten alle von den geltenden Gesetzen und Verordnungen im Bereich Arbeit und Sozialversicherung vorgesehen Pflichten zu erfüllen und übernimmt alle entsprechenden Obliegenheiten. | 2. L'affidataria è sottoposta a tutti gli obblighi, verso i propri dipendenti, risultanti dalle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di lavoro e d'assicurazioni sociali ed assume a suo carico tutti gli oneri relativi. |
| 3. Bei der Ausführung des Vertrages garantiert der Auftragnehmer die Einhaltung der geltenden umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen, welche von den europäischen und nationalen Vorschriften, von den Kollektivverträgen oder von den internationalen Bestimmungen vorgesehen sind. | 3. Nell'esecuzione del contratto l'affidataria garantisce la piena osservanza degli obblighi in materia ambientale, sociale e del lavoro stabiliti dalla normativa europea e nazionale, dai contratti collettivi o dalle disposizioni internazionali. |
| 4. Für das Personal, welches bei den Diensten die Gegenstand des Vertrages sind, eingesetzt wird, gilt der gesamtstaatliche und örtliche für den Bereich und für das Gebiet, in welchem die Arbeitsleistung erbracht wird, geltende Kollektivvertrag, der von den auf nationaler Ebene repräsentativsten Verbänden abgeschlossen wurde und jene, deren Anwendungsbereich in enger Verbindung mit der Tätigkeit, die Gegenstand der Konzession ist, steht. | 4. Al personale impiegato nei servizi oggetto del contratto è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni più rappresentative sul piano nazionale e quelli il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto della concessione. |
| 5. Der Auftragnehmer verpflichtet sich überdies, auch bei Kündigung oder Fälligkeit der gesamtstaatlichen und territorialen Kollektivverträge laut Abs. 4 für die gesamte Dauer des Vertrages zumindest die wirtschaftliche und normative Behandlung zu garantieren, die bereits aufgrund derselben Kollektivverträge besteht. | 5. L'affidataria si obbliga altresì a garantire, anche in caso di disdetta o scadenza dei contratti collettivi nazionali e territoriali di cui al comma 4, per tutta la durata del contratto, almeno il trattamento economico e normativo già in essere in base ai medesimi contratti collettivi. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 6. Falls während der Phase der Vertragsausführung eine Erneuerung der gesamtstaatlichen und territorialen Kollektivverträge laut Abs. 4 eintritt, verpflichtet sich der Auftragnehmer, die wirtschaftliche und normative Behandlung, die vom Personal, welches bei der Dienstleistung die Gegenstand der Konzession ist, eingesetzt wird, den eingetretenen Vertragsbedingungen rechtzeitig anzupassen. | 6. Qualora, durante la fase di esecuzione del contratto, sopraggiunga il rinnovo dei contratti collettivi nazionali e territoriali di cui al comma 4, l'affidataria si obbliga ad adeguare tempestivamente il trattamento economico e normativo goduto dal personale impiegato nei servizi oggetto di concessione alle sopravvenute condizioni contrattuali. |
| 7. Der Auftragnehmer ist verpflichtet die geltenden Vorschriften im Bereich Sicherheit der Verkehrsdienste anzuwenden. | 7. L'affidataria è tenuta a svolgere il servizio nel rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza dei servizi di trasporto. |
| 8. Im Falle von grenzüberschreitenden Liniendiensten muss der Auftragnehmer im Besitz einer Gemeinschaftslizenz gemäß der EG-Verordnung 1073/2009 in geltender Fassung sein. | 8. In caso di effettuazione di servizi di linea transfrontalieri l'affidataria deve essere in possesso della licenza comunitaria ai sensi del Regolamento CE 1073/2009 e successive modifiche. |
| 9. Bei sonstigem Widerruf der Vergabe muss der Auftragnehmer, gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und mindestens 30 Tage vor dem Datum des vorgesehenen Dienstbeginns, die Kontaktdaten des Direktors oder des Verantwortlichen für den Dienst, der im Besitze der von den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen beruflichen Voraussetzungen ist, mitteilen. | 9. L'affidataria, a pena di revoca dell'affidamento, ai sensi di quanto previsto dalla normativa in vigore ed almeno 30 giorni prima della prevista data di avvio del servizio, deve fornire gli estremi del direttore o del responsabile di esercizio in possesso dei requisiti di idoneità professionale previsti dalla normativa vigente. |
| 10. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, eine Brand- und Diebstahlversicherung für das Vermögen des Unternehmens, sowie eine Haftpflichtversicherung gegen Schäden abzuschließen, die durch eigenes Verschulden oder durch Verschulden der Angestellten an den beförderten Personen oder Sachen entstehen können. Die Versicherung muss auch die Haftung für Schäden an nicht beförderten Personen, Tieren oder Sachen decken, mit Ausweitung auf Fälle von schweren Unfällen oder Massakern. | 10. L'affidataria ha l'obbligo di stipulare un'assicurazione contro incendio e furto dei beni aziendali, nonché contro i danni arrecati da fatto proprio o dai dipendenti alle persone e alle cose trasportate. L'assicurazione deve coprire anche la responsabilità per i danni causati alle persone, animali e cose non trasportate con estensione ai casi di sinistri gravi o strage. |
| 11. Um den Überwachungsdienst auf den Nightlinerdiensten laut Betriebsprogramm zu garantieren, ist der Auftragnehmer verpflichtet, ein Unternehmen zu beauftragen, das im Besitze der notwendigen Voraussetzungen laut Art. 80 GvD 50/2016 und folgende Änderungen ist. | 11. L'affidataria ha l'obbligo di incaricare una ditta in possesso dei necessari requisiti di cui all'art. 80, D.lgs. 50/2016 e s.m.i per garantire il servizio di sorveglianza sui servizi Nightliner secondo il programma di esercizio previsto. |
| 12. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem Auftraggeber die Daten laut Anlagen **A6, A7, A8 und A10** innerhalb der vorgegebenen Frist zu übermitteln. | 12. L'affidataria ha l'obbligo di presentare all'ente affidante entro i termini previsti i dati di cui agli **Allegati A6, A7, A8 e A10**. |
| 13. Bei Nichtübermittlung der Anlagen laut dem vorherigen Absatz setzt der Auftraggeber die Bezahlung des Entgelts für den gesamten Zeitraum der Verspätung der Übermittlung aus. | 13. In caso di mancata trasmissione degli Allegati di cui al comma precedente, l'ente affidante sospende l'erogazione del corrispettivo per l'intero periodo di ritardo nella trasmissione. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Während dieses Zeitraums werden keine Verzugszinsen berechnet. | Durante tale periodo non saranno calcolati gli interessi di mora. |
| 14. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem Auftraggeber rechtzeitig jede Änderung der Eigentumsverhältnisse im Unternehmen, der technischen und administrativen Funktionen, sowie jene betreffend die Subunternehmen mitzuteilen. | 14. L'affidataria è tenuta a comunicare tempestivamente all'ente affidante ogni modificazione intervenuta negli assetti proprietari e nella struttura di impresa, negli organismi tecnici e amministrativi, nonché quelli relativi alle imprese subappaltatrici. |
| **ART 12-BIS**<br>**KONTROLLEN UND AUFSICHT WÄHREND DER AUSFÜHRUNG DER DIENSTLEISTUNGEN** | **ART. 12-BIS**<br>**CONTROLLI E VIGILANZA IN CORSO DI ESECUZIONE DEI SERVIZI** |
| 1. Der Verantwortliche für die Vertragsausführung koordiniert, leitet und überwacht technisch und buchhalterisch die Ausführung des Vertrages, um dessen regelmäßige Ausführung innerhalb des festgelegten Zeitrahmens und in Übereinstimmung mit den in den Vertragsunterlagen enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten. | 1. Il Direttore dell'esecuzione del contratto svolge il coordinamento, la Direzione e il controllo tecnico-contabile dell'esecuzione del contratto, in modo da assicurarne la regolare esecuzione nei tempi stabiliti e in conformità alle prescrizioni contenute nei documenti contrattuali. |
| 2. Der Verantwortliche für die Vertragsausführung hat den EVV unverzüglich über Verzögerungen, Störungen oder Verstöße gegen die Vertragsbestimmungen zu informieren, auch im Hinblick auf die Anwendung der im Vertrag enthaltenen Strafen durch den EVV oder Aufhebung desselben wegen Nichterfüllung in den zulässigen Fällen. | 2. Il Direttore dell'esecuzione del contratto segnala tempestivamente al Direttore della Ripartizione Mobilità eventuali ritardi, disfunzioni o inadempimenti rispetto alle prescrizioni contrattuali, anche al fine dell'applicazione da parte del Direttore della Ripartizione Mobilità delle penali inserite nel contratto ovvero della risoluzione dello stesso per inadempimento nei casi consentiti. |
| **ART. 13**<br>**PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS BETREFFEND DAS DIENSTPERSONAL** | **ART. 13**<br>**OBBLIGHI DELL'AFFIDATARIA CONCERNENTI IL PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO** |
| 1. Der Auftragnehmer muss die Anwesenheit von Personal, in angemessener Zahl und Qualifikation, sicherstellen, um die Durchführung des Dienstes gemäß Betriebsprogramm und in Übereinstimmung mit den geltenden nationalen, ländlichen und betrieblichen Vorschriften zu gewährleisten. | 1. L'affidataria deve assicurare la presenza di personale in numero e con qualifica adeguati a garantire l'erogazione del servizio, secondo quanto previsto nel programma di esercizio e nel rispetto delle disposizioni nazionali, provinciali e aziendali vigenti. |
| 2. Im öffentlichen Dienst, der Gegenstand dieses Vertrages ist, dürfen ausschließlich qualifizierte und für die Aufgabe geeignete Fahrer gemäß geltenden Bestimmungen eingesetzt werden. | 2. Al servizio pubblico oggetto del presente contratto devono adibirsi esclusivamente conducenti qualificati e idonei alla mansione secondo quanto previsto dalla normativa vigente. |
| 3. Die Fahrerinnen und Fahrer, das Kontrollpersonal und jedenfalls alle Angestellten, die in Ausübung ihrer Aufgaben unterschiedlicher Art in Kontakt mit den Fahrgästen sind, müssen eine immer in perfektem Zustand gehaltene einheitliche Dienstkleidung und das entsprechende Erkennungszeichen (Matrikelnummer) tragen. | 3. I/le conducenti, gli agenti di controllo e comunque tutto il personale impegnato in mansioni che comportino, a vario titolo, contatti con i clienti devono indossare, mantenendola sempre in perfetto stato, la divisa aziendale e l'apposito distintivo di riconoscimento (numero di matricola). |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 4. Die Angestellten, die in Kontakt mit den Fahrgästen sind, ausgenommen die Fahrerinnen und Fahrer, müssen im Besitze des Zweisprachigkeitsnachweises B1 (ehemaliges Niveau C), oder eines höheren, des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen sein. Die Fahrerinnen und Fahrer, inklusive jener, die vom abtretenden Unternehmen übernommen werden, müssen den Zweisprachigkeitsnachweis A2 (ehemaliges Niveau D) oder eines höheren, des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Dienstes oder ab dem Datum der Einstellung, falls diese später erfolgt, erbringen. | 4. Il personale a contatto con il pubblico dovrà essere in possesso dell'attestato di bilinguismo B1 (ex livello C) o superiore del Quadro comune europeo di riferimento per le lingue. Il/le conducenti, inclusi quelli/e trasferiti/e dal gestore uscente, entro un anno dall'avvio del servizio o dalla data di assunzione se successiva dovranno acquisire l'attestato di bilinguismo A2 (ex livello D) o superiore del Quadro comune europeo di riferimento per le lingue. |
| 5. Der Auftraggeber kontrolliert jährlich die Einhaltung der Bestimmungen zur Zweisprachigkeit. Dazu übermittelt der Auftragnehmer in der **Anlage A6** für die Angestellten, die in Kontakt mit den Fahrgästen sind, alle Angaben zur Zweisprachigkeit. | 5. L'ente affidante verifica annualmente il rispetto delle disposizioni sul bilinguismo. A tal fine l'affidataria, nell'ambito dell'**Allegato A6**, fornisce tutte le indicazioni sul bilinguismo per il personale a contatto con il pubblico. |
| **ART. 13-BIS**<br>**SOZIALKLAUSEL** | **ART. 13-BIS**<br>**CLAUSOLA SOCIALE** |
| 1. Um die Beschäftigungsstabilität unter Beachtung der Prinzipien der Europäischen Union zu fördern und unbeschadet der erforderlichen Harmonisierung mit der Organisation des eintretenden Wirtschaftsteil-nehmers und den vom neuen Vertrag vorgesehenen technisch-organisatorischen Erfordernissen sowie jenen an Arbeitskraft, ist der Auftragnehmer verpflichtet, im Sinne des Art. 48 des Gesetzesdekretes Nr. 50/2017 in den eigenen Stellenplan vorrangig das nicht leitende Personal aufzunehmen, das bereits beim abtretenden Unternehmen abhängig beschäftigt war, wobei die Anwendung der gesamtstaatlichen Arbeitskollektivverträge des Sektors laut Art. 51 des GvD Nr. 81 vom 15. Juni 2015 garantiert wird. Die Bestimmung des zu übertragenden Personals wird gemäß Maßnahme 21 des A.R.T.-Beschlusses Nr. 154/2019 unter Berücksichtigung des tatsächlichen organisatorischen Bedarfs der neuen Dienststelle festgelegt. | 1. Al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea, e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'affidataria è tenuta ad assorbire prioritariamente, ai sensi dell'art. 48, comma 7, lettera e) del DL n. 50/2017, nel proprio organico il personale non dirigente già operante alle dipendenze del gestore uscente, garantendo comunque l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del d.lgs. 15 giugno 2015, n. 81. L'individuazione del personale da trasferire sarà determinata con riferimento all'effettivo fabbisogno organizzativo che il nuovo servizio richiede, ai sensi della Misura 21 della delibera A.R.T. n. 154/2019. |
| 2. Die Nichteinhaltung der in der Sozialklausel festgelegten Verpflichtungen während der Vertragsausführung stellt einen Grund zur Aufhebung des Vertrages im Sinne des Art 29 dar. | 2. L'inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 29. |
| 3. Im Falle einer verspäteten Übermittlung von Informationen und/oder Dokumentation, welche mit der Umsetzung der Sozialklausel in | 3. In caso di trasmissione tardiva delle informazioni e/o della documentazione legate |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Verbindung stehen, kommen die Pönalen gemäß Art 25 zur Anwendung. | alla esecuzione della clausola sociale trovano applicazione le penali previste dall'art. 25. |
| **ART. 13-TER**<br>**DIREKTZAHLUNG DURCH DEN AUFTRAGGEBER BEI NICHTERFÜLLUNG DER BEITRAGSPFLICHTEN** | **ART. 13-TER**<br>**PAGAMENTO DIRETTO DA PARTE DELL'ENTE IN CASO DI INADEMPIENZA CONTRIBUTIVA** |
| 1. Bei Nichterfüllung der Beitragspflicht, welche aus der DURC-Bescheinigung betreffend das bei der Vertragserfüllung eingesetzte Personal des Auftragnehmers oder Unterauftragnehmers hervorgeht, nimmt der Auftragnehmer auf die Zahlungsbescheinigung einen Abzug im Ausmaß der festgestellten Nichterfüllung vor. Dieser Betrag wird von der Vergabestelle direkt an die zuständigen Fürsorge- und Versicherungsanstalten überwiesen (Art. 30 Abs. 5 GvD Nr. 50/2016). | 1. In caso di inadempienza contributiva risultante dal documento unico di regolarità contributiva (DURC) relativo al personale dipendente dell'affidataria o della subappaltatrice impiegato nell'esecuzione del contratto, l'ente affidante trattiene dal certificato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza per il successivo versamento diretto agli enti previdenziali e assicurativi (art. 30 comma 5 D.lgs. 50/2016). |
| 2. Bei festgestelltem Verzug der Lohnzahlungen für das bei der Vertragserfüllung eingesetzte Personal des Auftragnehmers oder des Unterauftragnehmers fordert der Direktor der Abteilung Mobilität den Auftragnehmer schriftlich zur Zahlung innerhalb von 15 (fünfzehn) Tagen auf (Art. 30 Abs. 6 GvD Nr. 50/2016). | 2. In caso di ritardo accertato nel pagamento delle retribuzioni del personale dipendente dell'affidataria o della subappaltatrice impiegato nell'esecuzione del contratto, il Direttore della Ripartizione Mobilità ordina per iscritto il pagamento entro 15 (quindici) giorni all'affidataria (art. 30 comma 6 D.lgs. 50/2016). |
| 3. Wird die Stichhaltigkeit des Antrags nicht innerhalb der oben eingeräumten Frist formell und begründet beanstandet, zahlt der Auftraggeber auch während der Ausführung dem Personal direkt die noch ausständigen Löhne. Die entsprechenden Beträge werden von den dem Auftragnehmer geschuldeten Beträgen bzw. von den dem Unterauftragnehmer bei direkter Bezahlung geschuldeten Beträgen abgezogen (Art. 30 Abs. 6 GvD Nr. 50/2016). | 3. Ove non sia stata contestata formalmente e motivatamente la fondatezza della richiesta entro il termine sopra assegnato l'ente affidante paga anche in corso d'opera direttamente ai lavoratori le retribuzioni arretrate, detraendo il relativo importo dalle somme dovute all'affidataria ovvero dalle somme dovute alla subappaltatrice inadempiente nel caso di pagamento diretto (art. 30 co. 6 D.lgs. 50/2016). |
| 4. Falls der Auftraggeber nicht die genaue Höhe der etwaigen Schulden des Auftragnehmers oder des Unterauftragnehmers kennt und nicht über die betreffenden benötigten Daten verfügt, wird auf die ausstehenden Zahlungen ein Einbehalt von bis zu 20% vorgenommen, solange bis die entsprechende Behörde mitteilt, dass der Beitragspflicht nachgekommen wurde. Gegen diese teilweise Zahlungsaussetzung können der Auftragnehmer bzw. der Unterauftragnehmer keinen Einspruch erheben. | 4. Qualora l'ente affidante non dovesse conoscere l'importo esatto e i relativi dati necessari degli eventuali debiti rispettivamente dell'affidataria o della subappaltatrice, verrà effettuata una trattenuta sui rispettivi pagamenti fino al 20% degli stessi, fino a che l'Ente interessato non abbia comunicato la regolarizzazione della posizione contributiva. Avverso tale parziale sospensione di pagamento l'affidataria, e rispettivamente la subappaltatrice non potranno opporre alcuna eccezione. |
| 5. Für jede Zahlung über 5.000,00.- (fünftausend/00) Euro überprüft die Verwaltung gemäß Art. 48bis DPR vom 29. September 1973, Nr. 602, nach den Modalitäten gemäß M.D. vom 18. Jänner 2008, Nr. 40, des Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen, ob der Begünstigte der | 5. L'Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni previste dall'art. 48bis del DPR 29 settembre 1973, n. 602, con le modalità di cui al D.M. 18 gennaio 2008, n. 40 del Ministero dell'economia e delle finanze, per ogni pagamento di importo superiore a 5.000,00 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Zahlungspflicht nachgekommen ist, die sich aus der Zustellung von einem oder mehreren Zahlungsbescheiden über mindestens diesen Gesamtbetrag ergibt. | (cinquemila/00) euro, procederà a verificare se il beneficiario è inadempiente all'obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento per un ammontare complessivo pari almeno a tale importo. |
| 6. Falls eine Nichterfüllung zu Lasten des Begünstigten vorliegt, setzt die Verwaltung die Zahlung der dem Begünstigten geschuldeten Beträge bis zur Höhe der angegebenen Schuld für sechzig Tage ab Mitteilung aus und teilt dem örtlich zuständigen Erhebungsbeamten diesen Umstand zwecks Einhebung der amtlich eingetragenen Beträge mit. | 6. Nel caso in cui risulti un inadempimento a carico del beneficiario, l'Amministrazione sospende per sessanta giorni successivi a quello della comunicazione il pagamento delle somme dovute al beneficiario fino alla concorrenza dell'ammontare del debito comunicato e segnalerà la circostanza all'agente della riscossione competente per territorio, ai fini dell'esercizio dell'attività di riscossione delle somme iscritte a ruolo. |
| 7. Nach Ablauf der sechzig Tage gemäß vorhergehendem Absatz wird die Verwaltung gemäß Art. 3 Absätze 5 und 6 des oben genannten M.D. vom 18. Januar 2008 Nr. 40 vorgehen. | 7. Decorsi i sessanta giorni di cui al comma precedente l'Amministrazione procederà ai sensi dell'art. 3, commi 5 e 6 del suddetto D.M. 18 gennaio 2008, n. 40. |
| 8. Es fallen keine Zinsen für die nicht laut obiger Regelung bezahlten Beträge an. | 8. Nessun interesse sarà dovuto per le somme che non verranno corrisposte ai sensi di quanto sopra stabilito. |
| **ART. 14**<br>**PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN BETREFFEND DEN FUHRPARK** | **ART. 14**<br>**OBBLIGHI DELLE PARTI CONCERNENTI IL PARCO MEZZI** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Einhaltung des Plans zur Erneuerung des Fuhrparks laut Anlage 7, um die Fahrzeuge schrittweise durch andere zugelassene Fahrzeuge mit vergleichbaren Merkmalen oder Verbesserungen im Einklang mit dem technologischen Fortschritt, insbesondere im Hinblick auf die schädlichen Emissionen, zu ersetzen. | 1. L'affidataria si impegna a rispettare il Piano di rinnovo del parco rotabile riportato in **Allegato 7** per la progressiva sostituzione dei mezzi esistenti con altri mezzi autorizzati aventi caratteristiche analoghe oppure migliorative, in linea con l'evoluzione tecnologica, soprattutto per quanto attiene alle emissioni nocive. |
| 2. Änderungen und/oder Verzögerungen bei der Umsetzung des in Absatz 1 genannten Plans, die gerechtfertigt und nicht auf Ursachen zurückzuführen sind, die vom Auftragnehmer abhängig sind, müssen im Voraus mit dem Auftraggeber vereinbart werden. Die Nichteinhaltung des Plans zur Erneuerung der Fahrzeuge aus Gründen, die ausschließlich dem Auftragnehmer zuzurechnen sind, führt zu einer Überprüfung des Entgelts in Übereinstimmung mit den geringeren Auswirkungen auf den WFPS aufgrund der fehlenden Investition. In beiden Fällen wird der WFPS daher einer Überprüfung unterzogen. | 2. Eventuali modifiche e/o ritardi nell'implementazione del Piano di rinnovo di cui al comma 1, se motivate e non derivanti da cause dipendenti dall'affidataria, devono essere preventivamente concordate con l'ente affidante. Il mancato rispetto del Piano di rinnovo per cause esclusivamente riconducibili all'affidataria assoggetta la stessa alla revisione del corrispettivo in coerenza con il minore impatto registrato dal PEFS per il mancato investimento. In entrambi i casi il PEFS sarà conseguentemente soggetto a revisione. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 3. Der Auftragnehmer muss sich mit Rollmaterial ausstatten:<br>a) in angemessener Menge und Art, um die Einhaltung des Betriebsprogramms laut Anlage 1.1 und der dort enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten, vereinbar mit der Befahrbarkeit der Straßen und der Einhaltung etwaiger Beschränkungen im Zusammenhang mit der Luftverschmutzung;<br>b) mit Merkmalen, Ausstattungen und Plätzen für die Fahrgäste (Sitzplätze und insgesamt), die geeignet sind, um die Mobilitätsnachfrage des bedienten Gebietes zu befriedigen | 3. L'affidataria ha l'obbligo di dotarsi del materiale rotabile:<br>a) in quantità e tipologia adeguata a garantire il rispetto del programma di esercizio di cui all'Allegato **A1.1** con l'osservanza delle prescrizioni in esso contenute, compatibilmente con la percorribilità delle strade e con il rispetto di eventuali limitazioni relative all'inquinamento dell'aria;<br>b) con caratteristiche, dotazioni e posti offerti al pubblico (a sedere e complessivi) adeguati al soddisfacimento della domanda di mobilità espressa dal territorio servito. |
| 4. Die Fahrzeugflotte, die für den Linien- und Begleitdienst im Rahmen des Betriebsprogramms eingesetzt wird, muss den im Rahmen des Transitionsprozesses zu einer so genannten " Green" Flotte vorgesehenen Zeiten und Modalitäten entsprechen, wie in Anhang **A12** angegeben. Der Fuhrpark muss zeitnah mit "Null-Emission"-Fahrzeugen erneuert werden, in Zusammenhang mit dem Anpassungsprozess der entsprechenden Infrastrukturen und in Übereinstimmung mit der notwendigen finanziellen Ausstattung des Auftragnehmers. | 4. Il parco mezzi utilizzato per i servizi in linea e di scorta con riferimento al programma di esercizio dovrà rispettare i tempi e le modalità previste all'interno del processo di transizione ad una flotta cd. "Green", come riportato nell'allegato A12. Il parco mezzi dovrà essere tempestivamente rinnovato con mezzi a "zero emissioni", in linea con il processo di adeguamento delle relative infrastrutture e compatibilmente con la necessaria dotazione finanziaria dell'affidataria. |
| 5. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in Einhaltung der geltenden Bestimmungen zugelassen sein. Der Einsatz dieser Fahrzeuge muss den Bestimmungen des Art. 24 des Landesgesetzes 15/2015 entsprechen. Laut Art. 1 des Gesetzes 218/2003 dürfen diese Fahrzeuge nicht für andere als für Liniendienste eingesetzt werden, wenn der Ankauf mit öffentlichen Beiträgen finanziert wurde, die nicht der Allgemeinheit der Unternehmen zur Verfügung stehen. | 5. I mezzi utilizzati, nel rispetto della normativa vigente, dovranno essere immatricolati in conformità alle prescrizioni di legge. L'utilizzo di tali mezzi deve essere conforme alle disposizioni di cui all'art 24 della legge provinciale 15/2015. Tali mezzi, ai sensi delle previsioni dell'art. 1 della Legge 218/2003, se acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese, non potranno essere utilizzati per servizi diversi da quelli di linea. |
| 6. Die technologische Mindestausstattung und die Architektur des Bordsystems sind in der Anlage **A5** beschrieben | 6. Le dotazioni tecnologiche minime e l'architettura del sistema di bordo sono descritte nell'**Allegato A5**. |
| 7. Die Ausstattung, die Farbgebung und das Layout der Fahrzeuge und die Werbung in den Fahrzeugen, welche Dienste gemäß diesem Vertrag durchführen, müssen den Vorgaben des entsprechenden Dekrets des Landesrates für Mobilität entsprechen. Alle Fahrzeuge müssen jedenfalls mit dem Ticketingsystem, in Übereinstimmung mit den geltenden einschlägigen Vorschriften, ausgestattet sein. | 7. L'allestimento, la colorazione, il layout e la pubblicità del materiale rotabile di cui al comma 1, devono avvenire nel rispetto delle prescrizioni contenute nel relativo decreto dell'Assessore alla Mobilità. Tutti i mezzi devono comunque essere dotati del sistema di ticketing, compatibilmente con le disposizioni vigenti in materia. |
| 8. Der Auftragnehmer muss, entweder direkt oder durch Dritte, die über geeignete technische- und Produktionskapazitäten verfügen, laufende und außerordentliche Instandhaltungsarbeiten | 8. È a carico dell'affidataria l'effettuazione, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle adeguate capacità tecnico-produttive, degli interventi di manutenzione |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| vornehmen, welche notwendig sind, um die zur Durchführung des Dienstes eingesetzten Fahrzeuge in einwandfreiem Sicherheits- und Betriebszustand zu erhalten, und zwar unter Einhaltung der in den spezifischen Wartungs- und Überholungsprogrammen der Fahrzeughersteller festgelegten Fristen und Verpflichtungen, sowie die Innen- und Außenreinigung der Fahrzeuge gemäß den in der **Anlage A2** aufgeführten Standards durchführen | ordinaria e straordinaria necessari per il mantenimento in perfetto stato di sicurezza ed efficienza dei mezzi utilizzati per l'erogazione del servizio, nel rispetto dei tempi e degli impegni previsti dagli specifici programmi di manutenzione e revisione dei costruttori, nonché l'effettuazione delle attività di pulizia interna ed esterna degli stessi nel rispetto degli standard di cui all'**Allegato A2.** |
| 9. Die Zulassung im Linieneinsatz von neuen Fahrzeugen wird vom Auftraggeber ermächtigt, und zwar nach Feststellung der Einhaltung der Standards zu Ausstattung und Layout und des Vorhandenseins der technologischen Ausrüstung, zusätzlich zur technischen Abnahme, nach den Angaben der **Anlage A5.** | 9. L'immissione in linea di nuovi mezzi è autorizzata dall'ente affidante a valle della verifica del rispetto degli standard relativi a layout, allestimento e presenza delle dotazioni tecnologiche, oltre all'esecuzione del collaudo tecnico, secondo le specifiche contenute nell'**Allegato A5**. |
| 10. Die neuen Linienfahrzeuge müssen den Vorgaben des Ministerialdekrets vom 08.05.2012, betreffend die Mindestumweltkriterien für den Erwerb der Fahrzeuge für Beförderung auf Straße, veröffentlicht im Amtsblatt vom 5. Juni 2012, Nr. 129, in geltender Fassung, entsprechen. | 10. I mezzi di nuova immissione in linea dovranno rispettare le previsioni del DM 08/05/2012, recante i criteri ambientali minimi per l'acquisizione dei veicoli adibiti al trasporto su strada, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 5 giugno 2012, n. 129 e successive modifiche. |
| 11. Das zur Durchführung des Dienstes bestimmte Rollmaterial ist in der Anlage A7 angeführt. | 11. Il materiale rotabile utilizzato per l'erogazione del servizio è riportato nell'Allegato A7 |
| **ART. 15**<br>**PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN BETREFFEND ANDERE FUNKTIONALE GÜTER FÜR DIE ERBRINGUNG DER DIENSTLEISTUNG** | **ART. 15**<br>**OBBLIGHI DELLE PARTI CONCERNENTI GLI ALTRI BENI FUNZIONALI PER L'EROGAZIONE DEL SERVIZIO** |
| 1. Der Auftragnehmer muss sich mit den für die Durchführung des Dienstes und für die Instandhaltung und Unterbringung des Fuhrparks dienlichen unbeweglichen Gütern, Anlagen und Ausrüstungen, im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, ausstatten. | 1. L'affidataria è tenuta a dotarsi dei beni immobili, degli impianti e delle attrezzature funzionali all'erogazione del servizio, alla manutenzione e al ricovero del parco mezzi, in coerenza con la normativa vigente. |
| 2. Alle Arbeiten, die in Werkstätten, Remisen und Sitzen im Territorium durchgeführt werden, müssen den geltenden Umweltvorschriften und einschlägigen ISO-Normen entsprechen. Insbesondere müssen alle Remisen des Auftragnehmers (sowohl überdacht als auch nicht überdacht) mit geeigneten Systemen, um das Austreten von umweltschädlichen Flüssigkeiten in die Umwelt zu verhindern, mit geeigneten Ölabscheidern, die das Filtern und Trennen von Flüssigkeiten und damit deren ordnungsgemäße Entsorgung gewährleisten, ausgestattet sein. | 2. Tutte le lavorazioni svolte in officine, depositi e residenze sul territorio devono avvenire nel rispetto della normativa ambientale vigente e delle norme ISO di riferimento. In particolare, tutti i depositi dell'affidataria (sia coperti sia scoperti) devono essere dotati di idonei sistemi per evitare la perdita di liquidi inquinanti nell'ambiente, con idonei disoleatori che garantiscano il filtraggio e la separazione dei liquidi e, quindi, il loro corretto smaltimento. |
| 3. Der Auftragnehmer muss, entweder direkt oder durch Dritte, die über geeignete technische- und Produktionskapazitäten verfügen, laufende und außerordentliche Instandhaltungsarbeiten vornehmen, welche notwendig sind, um die von | 3. È a carico dell'affidataria l'effettuazione, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle adeguate capacità tecnico-produttive, degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari per il mantenimento in perfetto stato di efficienza dei |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| der Verwaltung eventuell zur Verfügung gestellten Güter laut Absatz 1 in einwandfreiem Betriebszustand zu erhalten. | beni di cui al comma 1 eventualmente messi a disposizione dall'amministrazione. |
| **ART. 16**<br>**PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS BETREFFEND DEN ABLAUF DES VERTRAGES** | **ART. 16**<br>**OBBLIGHI DELL'AFFIDATARIA IN RELAZIONE ALLA SCADENZA DELL'AFFIDAMENTO** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, innerhalb von 30 Tagen nach schriftlicher Anfrage des Auftraggebers folgende Unterlagen auf bearbeitbarem elektronischem Format (Excel), vorzulegen:<br>a. die Liste der dem Dienst zugewiesenen Angestellten des Auftragnehmers, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut **Anlage A6**;<br>b. die Liste der zur Durchführung dieses Vertrages dienlichen Autobusse, die für die Ausführung des Dienstes notwendig sind, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut **Anlage A7**;<br>c. Liste der zur Durchführung des Dienstes dienlichen unbeweglichen Güter und Vermögenswerte, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut Anlage A8**.** | 1. L'affidataria si impegna a presentare entro 30 giorni a seguito di richiesta scritta dello stesso ente affidante i seguenti documenti su supporto informatico editabile (Excel):<br>a. l'elenco del personale dipendente preposto all'erogazione del servizio, sulla base dei modelli e con il livello di dettaglio minimo riportati nell'**Allegato A6**;<br>b. l'elenco degli autobus funzionali all'erogazione del servizio oggetto del presente contratto, sulla base dei modelli e con il livello di dettaglio minimo riportati nell'**Allegato A7**;<br>c. l'elenco dei beni immobili e delle dotazioni patrimoniali funzionali all'erogazione del servizio, sulla base dei modelli e con il livello di dettaglio minimo di cui all'**Allegato A8**. |
| 2. Bei Nichtübermittlung der Listen laut Absatz 7 setzt der Auftraggeber die Bezahlung des Entgelts für den gesamten Zeitraum der Verspätung der Übermittlung aus. Für diesen Zeitraum können keine Verzugszinsen geltend gemacht werden. | 2. In caso di mancata trasmissione degli elenchi di cui al comma 7, l'ente affidante sospende l'erogazione del corrispettivo per l'intero periodo di ritardo nella trasmissione. Per questo periodo non possono essere richiesti interessi di mora. |
| **ART. 17**<br>**TARIFSYSTEM** | **ART. 17**<br>**SISTEMA TARIFFARIO** |
| 1. Die Dienste werden unter Anwendung der Tariftypologien, Befreiungen und Ermäßigungen des von der Landesregierung genehmigten Tarifsystems durchgeführt. Dem Auftraggeber stehen alle Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrscheine zu. Die Modalitäten und Bedingungen für die Anwendung und Änderung der Tarife liegen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol. | 1. I servizi sono svolti applicando le tipologie tariffarie, le gratuità e le agevolazioni previste dal sistema tariffario integrato definito dalla Giunta provinciale. All'ente affidante spettano tutti i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio. Le modalità e i termini di applicazione e di revisione delle tariffe sono di competenza della Provincia di Bolzano. |
| 2. Die direkt vom Auftragnehmer für den Verkauf der Fahrscheine des integrierten Tarifsystems kassierten Beträge stehen dem Land Südtirol zu, das auf seine Kosten über die STA die entsprechenden gesetzlich vorgesehenen Steuerpflichten erfüllt. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrscheine müssen täglich registriert und monatlich an die STA überwiesen werden. Die Modalitäten der monatlichen Übertragung der Bareinnahmen an die STA werden im Verkaufsmandat zwischen dem Auftragnehmer und der STA definiert. | 2. Gli importi incassati direttamente dall'affidataria per la vendita di titoli di viaggio del sistema tariffario integrato, spettano alla Provincia di Bolzano, che provvederà a sua cura e spese tramite STA ad assolvere i relativi obblighi fiscali di legge. Le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio devono essere registrate quotidianamente e trasferite mensilmente a STA. Le modalità del trasferimento mensile degli incassi alla STA sono definite nel mandato di vendita tra l'affidataria e la STA. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 3. Der Auftragnehmer hat die Pflicht, auf der eigenen Unternehmenswebseite einen Link zur Seite “SüdtirolMobil” einzurichten, um eine maximale Verbreitung der Inhalte des Tarifsystems zu gewährleisten. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die von der STA zur Verfügung gestellten Drucksachen über die Funktionsweise des Tarifsystems, die Bedingungen für die Nutzung der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die im Falle von Verstößen vorgesehenen Sanktionen zu verteilen. | 3. L’affidataria ha l’obbligo di creare sul proprio sito aziendale un collegamento al sito “AltoAdige Mobilità” al fine di assicurare la massima diffusione dei contenuti inerenti al sistema tariffario. L’affidataria si impegna alla distribuzione del materiale cartaceo riguardante il funzionamento del sistema tariffario, le condizioni di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone e le sanzioni previste in caso di trasgressione eventualmente fornito da STA. |
| 4. Der Auftragnehmer muss die Einhaltung der Reisebedingungen durch die Fahrgäste auf mindestens 1% der insgesamt geplanten Fahrten auf Monatsbasis kontrollieren, diversifiziert nach Zeitrahmen und Linien und gegebenenfalls die im Art. 50 des Landesgesetzes 15/2015 vorgesehenen Verwaltungsstrafen verhängen. | 4. L’affidataria deve effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio da parte dei passeggeri su almeno l’1% su base mensile delle corse complessive programmate diversificando per fasce orarie e quadri orari comminando, ove del caso, le sanzioni di cui all’art. 50 della legge provinciale 15/2015. |
| 5. Laut Art. 50 Absatz 11 des Landesgesetzes 15/2015 stehen die Einnahmen aus den Verwaltungsstrafen zu Lasten der Fahrgäste bei Übertretung der Tarifbestimmungen betreffend die Fahrscheine des Landestarifsystems dem Auftragnehmer zu. 50% dieser Einnahmen müssen für die Verbesserung der Kontrolltätigkeit und der Kundenbetreuung sowie für die Information über die Dienstleistungen und Verkaufsstellen eingesetzt werden, und zwar gemäß einem Programm, das vom Auftragnehmer jährlich im Rahmen des Jahresprogramms über die Dienste gemäß **Anlage A13** vorgelegt werden muss. | 5. Ai sensi dell’art. 50, comma 11 della legge provinciale 15/2015, i proventi delle sanzioni amministrative a carico degli utenti per infrazioni tariffarie riguardanti i titoli di viaggio previste dalla normativa provinciale, spettano all’Affidataria. Il 50% di detti proventi deve essere destinato al miglioramento delle attività di controlleria e di assistenza alla clientela e alle informazioni relative al servizio e ai punti vendita, sulla base di un programma che l’affidataria è tenuta a presentare annualmente, all’interno del Rapporto annuale sui servizi di cui all’**Allegato A13.** |
| 6. Der Auftragnehmer muss die korrekte Funktionsweise des auf seinen Fahrzeugen und an den Verkaufsstellen installierten Ticketingsystems überwachen. Allfällige Fehlfunktionen bzw. Ausfälle müssen nach den in der Anlage A3 vorgesehenen Fristen und Modalitäten entweder behoben (*first level support*) oder der STA mitgeteilt werden. Insbesondere müssen die in der Anlage A3 beschriebenen Prozesse an Bord der Fahrzeuge garantiert werden. | 6. L’affidataria deve monitorare il corretto funzionamento del sistema di gestione ticketing installato sui propri mezzi e presso i punti di vendita. Eventuali malfunzionamenti devono essere o risolti (*first level support*) o segnalati a STA, secondo le tempistiche e modalità riportati nell’Allegato A3. In particolare, devono essere garantiti i processi a bordo dei mezzi descritti nell’Allegato A3. |
| **ART. 18**<br>**KOMMERZIELLE NUTZUNG** | **ART. 18**<br>**VALORIZZAZIONE COMMERCIALE** |
| 1. Der Auftragnehmer hat das Recht zur kommerziellen Nutzung der für die Durchführung der Dienste eingesetzten Güter, wie Infrastrukturen, Anlagen und Fahrzeuge, unter Einhaltung, was das Rollmaterial betrifft, der Vorgaben des Dekretes des Landesrates laut Anlage A5. Dem Auftragnehmer stehen, sofern er die Verfügbarkeit hat und vorbehaltlich der Rechte Dritter, die daraus resultierenden Erträge zu. Es muss sichergestellt werden, dass das | 1. L’affidataria ha facoltà di procedere alla valorizzazione commerciale dei beni utilizzati per lo svolgimento del servizio, quali infrastrutture, impianti e parco mezzi nel rispetto, per quanto riguarda il materiale rotabile, di quanto indicato nel decreto dell’assessore alla Mobilità di cui all’allegato A5. All’affidataria, ove ne abbia disponibilità e fatti salvi i diritti di terzi, competono i ricavi che ne dovessero derivare. Deve essere fatto salvo |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht des Vertrags gewährleistet ist. | il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del contratto. |
| 2. Im Sinne dieses Artikels versteht man unter kommerzieller Nutzung jede beliebige Initiative, welche unter Verwendung der für die Durchführung des Dienstes dienlichen Güter umgesetzt wird und darauf ausgerichtet ist, positive Rückflüsse für den Auftragnehmer zu generieren, in Form von Ertragsströmen, Einsparungen oder anderen wirtschaftlichen Vorteilen. | 2. Ai fini del presente articolo, per valorizzazione commerciale si intende ogni e qualunque iniziativa rivolta ai beni funzionali atta a generare ritorni positivi per l'affidataria, in termini di flussi di reddito, di risparmio o di altro vantaggio economico. |
| 3. Der Auftragnehmer legt, in Übereinstimmung mit dem Auftraggeber und ohne dass diesem daraus zusätzliche Kosten oder Beeinträchtigungen für die Fahrgäste entstehen, die spezifischen Durchführungsmodalitäten der Aktivitäten gemäß Absatz 1 fest. Im Falle von öffentlichen Gütern oder von mit öffentlichen Beiträgen finanzierten Gütern oder mit dem vertraglichen Entgelt finanzierten Gütern ist für die Tätigkeiten laut Absatz 1 eine Genehmigung des Eigentümers oder der Körperschaft, die den öffentlichen Beitrag ausgeschüttet hat, erforderlich. Andernfalls müssen die Erträge dem Auftraggeber überwiesen werden. | 3. L'affidataria determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, in accordo con l'ente affidante e senza che ciò determini oneri aggiuntivi a carico dello stesso o disagi per l'utenza. In presenza di beni di proprietà pubblica o finanziati con contributi pubblici oppure tramite corrispettivo del presente contratto sarà necessaria l'autorizzazione dell'Ente che ne ha la titolarità o che ha erogato il contributo. In caso contrario i ricavi sono da riversare all'Ente affidante. |
| **ART. 19**<br>**DIENSTLEISTUNGEN AN DIE FAHRGÄSTE** | **ART. 19**<br>**SERVIZI ALL'UTENZA** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich zu Fahrscheinverkauf und Leitstellenbetrieb sowie zur Bereitstellung von relevanten Informationen betreffend den Fahrbetrieb an das SIZ für eine angemessene Fahrgastinformation unter Beachtung der Mindeststandards und der Rollenverteilung gemäß Anlage A3. | 1. L'affidataria è tenuta alla vendita dei titoli di viaggio, al funzionamento del centro di controllo e mette a disposizione del CIS tutte le informazioni relative all'esercizio necessarie per garantire una adeguata informazione all'utenza, nel rispetto degli standard minimi e della distribuzione dei ruoli indicata nell' Allegato A3. |
| 2. Die Verwaltung des indirekten, telematischen Verkaufsnetzes und der Vertrieb der Fahrscheine in den konventionierten Geschäften werden vom Auftraggeber mittels seiner In-House-Gesellschaft STA betreut. Das direkte Verkaufsnetz, welches durch die vom Auftragnehmer verwalteten Verkaufsstellen ergänzt wird, ist in der Anlage 9.1 beschrieben und muss die Mindestkriterien laut Anlage 9.3 erfüllen. | 2. La gestione della rete di vendita indiretta, telematica e la commercializzazione dei titoli di viaggio negli esercizi commerciali convenzionati, è curata dalla Provincia di Bolzano, attraverso la propria società in house STA. La rete di vendita diretta, integrata con i punti vendita gestiti dall'affidataria, descritta nell'Allegato A9.1, dovrà rispettare le specifiche minime riportate nell'Allegato A9.3. |
| 3. Der Auftragnehmer und der Auftraggeber verpflichten sich, den Betrieb der Verkaufsstellen mit Öffnungszeiten von Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr und Samstag von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr, unter Sicherstellung der Mindestdienste laut **Anlage A2**, zu gewährleisten. | 3. L'affidataria e l'ente affidante si impegnano a garantire l'operatività dei punti vendita in gestione, con orari di apertura dal lunedì al venerdì dalle ore 8.00 alle ore 13.00 e dalle ore 14.00 alle ore 17.00 e sabato dalle ore 8.00 alle ore 13.00 garantendo i servizi minimi di cui all'**Allegato A2**. |
| 4. Der Auftragnehmer schließt mit STA eine Vereinbarung gemäß dem Muster laut Anlage 9.2 | 4. L'affidataria conclude con STA una convenzione di vendita, secondo lo schema- |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| ab und berechtigt ihn zum Verkauf der Fahrscheine im Namen von STA, deren Erträge dem Land zustehen. | tipo riportato nell'Allegato A9.2 e la autorizza a vendere i titoli di viaggio in nome di STA e spettanti economicamente a PAB |
| 6. Es liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers, dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge und die ihm zustehenden Verkaufsstellen mit genügend Fahrscheinen, die von STA erworben werden können, ausgestattet sind. | 5. È responsabilità dell'affidataria assicurarsi che i veicoli e i punti vendita in gestione all'affidataria siano adeguatamente forniti di titoli di viaggio, che possono essere reperiti presso STA. |
| **ART. 20**<br>**QUALITÄT DER DIENSTE** | **ART. 20**<br>**QUALITÀ DEI SERVIZI** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, das Qualitätsniveau der angebotenen Dienstleistungen schrittweise zu verbessern, um den Bedürfnissen und Anforderungen der Kunden gerecht zu werden, und Maßnahmen zu ergreifen, die darauf abzielen, ihr Niveau im Laufe der Zeit zu erhöhen, insbesondere unter Berücksichtigung der folgenden Leistungs- und Qualitätsfaktoren:<br>a) Regelmäßigkeit des Dienstes,<br>b) Reinigung und Erscheinungsbild der Fahrzeuge, der Verkaufsstellen und an den Haltestellen,<br>c) Fahrgastinformation,<br>d) Zugänglichkeit zum Dienst und Fahrkomfort,<br>e) Verhaltensaspekte des Personals, das in Kontakt mit den Fahrgästen ist.<br>f) Fuhrpark und ökologische Nachhaltigkeit. | 1. L'affidataria si impegna a migliorare progressivamente i livelli di qualità del servizio offerto, al fine di soddisfare le esigenze e i bisogni espressi dalla clientela adottando azioni finalizzate a elevarne i livelli nel tempo, con particolare riferimento ai seguenti fattori prestazionali e di qualità:<br>a) regolarità del servizio,<br>b) pulizia e decoro dei mezzi<br>c) informazioni alla clientela;<br>d) accessibilità al servizio e comfort di viaggio;<br>e) aspetti relazionali personale a contatto con il pubblico.<br>f) parco mezzi e sostenibilità ambientale. |
| 2. Der Auftragnehmer führt die Dienste, die Gegenstand dieses Vertrages sind, unter Beachtung der Mindestqualitätsstandards gemäß Anlage A2 und Anlage A3, durch. Die Einhaltung der Mindestqualitätsstandards wird anhand der Überwachung der geleisteten Qualität überprüft. Die Mindestqualitätsstandards werden mindestens alle zwei Jahre, anhand des Vergleichs zwischen erbrachter und wahrgenommener Qualität, wie in der Übersicht gemäß Anlage A2 zusammengefasst, sowie anhand der Ergebnisse der Treffen mit den Verbraucherverbänden, aktualisiert. | 2. L'affidataria eroga i servizi oggetto del presente contratto nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'Allegato A2 e all'Allegato A3. Il rispetto degli standard minimi di qualità sarà verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata. Gli standard minimi di qualità saranno aggiornati a cadenza almeno biennale, in funzione dei risultati del confronto tra qualità erogata e qualità percepita, come sintetizzato nello schema di cui all'Allegato A2, nonché di quanto emerso dagli incontri con l'associazione dei consumatori. |
| 3. Der Auftraggeber führt jährlich mindestens eine Erhebung zu der von den Fahrgästen wahrgenommenen Qualität durch, unter Berücksichtigung mindestens der Indikatoren gemäß Anlage A2 der Besonderen Vertragsbedingungen, mit dem Ziel, den allgemeinen Zufriedenheitsindex zu überwachen und die notwendigen Anpassungen des Dienstes und der Mindestqualitätsstandards desselben entsprechend den Anforderungen der Fahrgäste zu bestimmen. Zu diesem Zweck kann der Auftraggeber auf ein spezialisiertes drittes | 3. L'ente affidante effettua annualmente almeno un'indagine della qualità percepita dall'utenza, prendendo in considerazione almeno gli indicatori di cui all'Allegato A2, al fine di monitorare l'andamento dell'indice complessivo di soddisfazione, nonché di individuare i necessari adeguamenti del servizio e degli standard qualitativi minimi dello stesso rispetto alle esigenze dell'utenza. A tal fine l'ente affidante può avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Subjekt mit nachgewiesener Erfahrung und Professionalität zurückgreifen. | |
| **ART. 20-BIS**<br>**QUALITÄTSCHARTA FÜR DIE DIENSTLEISTUNG** | **ART. 20 - BIS**<br>**CARTA DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, eine Qualitätscharta für die Dienstleistung (in der Folge „Qualitätscharta“) laut dem Muster von Qualitätscharta für die Dienstleistung im öffentlichen Nahverkehr in Südtirol, welche von dem Auftraggeber und der Verbraucherzentrale Südtirol (in der Folge, „VZS“) bearbeitet wurde, in Übereinstimmung mit den in der beigelegten "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol" genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 828/2020 dargelegten Grundsätzen und gemäß den geltenden Bestimmungen auszuarbeiten. | 1. L’affidataria si obbliga a elaborare la Carta della qualità dei servizi (di seguito “Carta qualità”) secondo lo schema di Carta di qualità dei servizi nel trasporto pubblico locale in Alto Adige elaborato dall’ente affidante e dal Centro Tutela Consumatori Utenti (di seguito CTCU), nel rispetto dei principi enunciati nell’allegata “Carta dei diritti del passeggero nel trasporto pubblico in Alto Adige” approvata con delibera della Giunta provinciale n. 828 del 27.10.2020 e secondo le norme e i regolamenti vigenti. |
| 2. Die vom Auftragnehmer in der Qualitätscharta gegenüber den Fahrgästen übernommenen Verpflichtungen dürfen auf keinen Fall geringer sein als jene, welche vom Auftragnehmer mit vorliegendem Vertrag unterschrieben wurden | 2. Gli impegni assunti dall’affidataria nei confronti degli utenti nella Carta qualità non potranno in nessun caso essere inferiori rispetto a quelli sottoscritti dalla stessa affidataria nell’ambito del presente contratto. |
| 3. Für das erste Jahr der Laufzeit des Vertrages erarbeitet der Auftragnehmer, die Qualitätscharta innerhalb von sechs Monaten ab dem Datum der Aufnahme des Dienstes. Für die darauffolgenden Jahre muss die Qualitätscharta innerhalb 28. Februar eines jeden Jahres aktualisiert werden. Die Verbreitung der in der Qualitätscharta enthaltenen Inhalte und Zielsetzungen ist Aufgabe des Auftragnehmers, welcher für die Veröffentlichung der Informationen auf der Internetseite des Unternehmens und über sonstige von ihm als geeignet angesehene Kommunikationskanäle sorgt. | 3. Per il primo anno di vigenza contrattuale l’affidataria predispone la Carta qualità entro sei mesi dalla data di avvio del servizio. Per gli anni successivi la Carta qualità dovrà essere aggiornata entro il 28 febbraio di ciascun anno. La diffusione al pubblico dei contenuti e degli obiettivi previsti nella Carta qualità è a carico dell’affidataria, che vi provvede con apposite pubblicazioni informative, sul sito web aziendale ed attraverso ogni ulteriore canale di comunicazione che riterrà opportuno. |
| **ART. 20-TER**<br>**ANHHÖRUNG DER VERBRAUCHERVERBÄNDE** | **ART. 20 - TER**<br>**CONSULTAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich gemäß Art. 2 Absatz 461 Buchstabe b) des Gesetzes 244/2007 und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Landesgesetzes 15/1992, in Bezug auf die Anhörung der VZS mit dem Auftraggeber zusammenzuarbeiten. | 1. L’affidataria, ai sensi dell'art. 2, comma 461, lettera b) della Legge 244/2007 e in coerenza con le previsioni della legge provinciale 15/1992, si impegna a collaborare con l’ente affidante nelle fasi di consultazione del CTCU. |
| 2. Der Auftraggeber beruft mindestens einmal im Jahr eine Sitzung zur Überprüfung der Funktionsweise der erbrachten Dienste ein, an der auch der Auftragnehmer und die VZS teilnehmen. Bei dieser Gelegenheit werden die Beschwerden sowie die eingelangten Beobachtungen geprüft und die vom Überwachungssystem gelieferten Ergebnisse analysiert. | 2. L’ente affidante convoca, almeno una volta all’anno, una sessione di verifica del funzionamento dei servizi erogati, cui partecipano anche l’affidataria e il CTCU. In tale sede si prendono in esame i reclami, nonché le osservazioni pervenute e si analizzeranno i risultati forniti dal sistema di monitoraggio. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 3. Laut Art. 2 Absatz 461 des Gesetzes 244/2007 ist für die Durchführung der Tätigkeiten laut Absätze 1 und 2 dieses Artikels eine Vergütung an die VZS vorgesehen. Die Vergütung ist zu Lasten des Auftragnehmers und wird in der Höhe von 0,03% gemäß Beschluss der Landesregierung 828/2020 festgelegt. | 3. Ai sensi dell'art. 2, comma 461 della Legge 244/2007, per lo svolgimento delle attività di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo è previsto un compenso a favore del CTCU. Il compenso è a carico dell'affidataria ed è pari a 0,03% del corrispettivo in conformità alla delibera della Giunta provinciale 828/2020. |
| **ART. 21**<br>**ÜBERPRÜFUNG DER QUALITÄT DER DIENSTE** | **ART. 21**<br>**MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI** |
| 1. Die Bewertung der Einhaltung der Mindestqualitätsstandards erfolgt laut den in der **Anlage A2 und Anlage A3** enthaltenen Angaben. | 1. La valutazione del rispetto degli standard minimi di qualità avviene secondo le indicazioni contenute nell'**Allegato A2 e nell'Allegato A3**. |
| 2. Um den Informationsfluss zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber zu erleichtern, arbeitet der Auftraggeber spezifische Übersichten für die Eigenerklärung der Ergebnisse durch den Auftragnehmer aus und übermittelt sie, auch mittels elektronischer Datenträger, an den Auftragnehmer. | 2. Al fine di agevolare il flusso informativo tra l'affidataria e l'ente affidante saranno predisposti specifici prospetti per l'autocertificazione dei risultati da parte dell'affidataria, definiti dall'ente affidante e dallo stesso trasmessi anche su supporto informatico. |
| **Art. 21 - BIS**<br>**KONTROLLEN UND ÜBERPRUFUNGEN** | **ART. 21 - BIS**<br>**CONTROLLI E VERIFICHE** |
| 1. Der Auftraggeber führt im Einklang mit den Vorgaben laut Art. 53 des Landesgesetzes 15/2015 Überprüfungen und Kontrollen der Dienste, der Einhaltung des Betriebsprogrammes, sowie zur Feststellung des Betriebs- und Instandhaltungszustandes der für die Durchführung des Dienstes dienlichen Güter und der für die Durchführung des Dienstes eingesetzten Fahrzeuge durch. Der Auftraggeber behält sich vor, auch ohne Vorankündigung Inspektionen durchzuführen oder an entsprechenden technischen Überprüfungen teilzunehmen. | 1. L'ente affidante, in coerenza con le previsioni dell'art. 53 della legge provinciale 15/2015, effettua verifiche e controlli sui servizi, sull'osservanza del programma di esercizio e per accertare l'efficienza e lo stato di manutenzione dei beni funzionali all'erogazione del servizio e dei mezzi utilizzati per l'erogazione del servizio. L'ente affidante si riserva la facoltà di effettuare ispezioni o di partecipare ad apposite verifiche tecniche, anche senza preavviso |
| 2. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem vom Auftraggeber eigens beauftragten Kontrollpersonal freien Zugang zu den Remisen und den Werkstätten, sowie den Fahrzeugen zu gewähren, die Gegenstand der oben genannten Überprüfungen und Kontrollen sind. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle für die Kontrolle erforderlichen technisch-wirtschaftlichen und statistischen Daten zu liefern. | 2. L'affidataria è tenuta ad assicurare il libero accesso alle rimesse, alle officine e ai veicoli oggetto delle verifiche e dei controlli su menzionati da parte del personale ispettivo all'uopo autorizzato dall'ente affidante. L'affidataria è tenuta a fornire tutti i dati tecnico-economici e gli elementi statistici necessari all'effettuazione dei controlli. |
| 3. Der Auftraggeber organisiert Kontrollen, Erhebungen und Stichprobenuntersuchungen, welche darauf ausgerichtet sind, die Einhaltung der Mindestqualitätsstandards gemäß Anlage A2 zu überwachen. | 3. L'ente affidante organizza ispezioni, rilevazioni e indagini campionarie finalizzate a monitorare il rispetto degli standard qualitativi minimi del servizio di cui all'Allegato A2. |
| 4. Stellt der Auftraggeber unmittelbar (z.B. über Stichproben) oder mittelbar (z.B. über die Auswertung von Berichten des Auftragnehmers oder | 4. Se l'ente affidante, direttamente (ad es. tramite controlli a campione) o indirettamente (ad es. tramite verifica di relazioni dell'affidataria o tramite reclami di passeggeri) accerta una |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| über Fahrgastbeschwerden) fest, dass eine Nicht- oder Schlechterfüllung der auf Grundlage dieses Vertrags erbrachten Leistungen, fehlendes, unvollständiges und verspätetes Nachkommen der in diesem Vertrag vereinbarten Berichtspflichten oder Abweichungen von den in diesem Vertrag vereinbarten Verfahrensabläufen vorliegen, kann er verlangen, dass der Auftragnehmer die Ursachen der Mängel erläutert und unverzüglich ein Konzept zur Beseitigung der Mängel vorlegt und die Beseitigung derselben nachweist. Werden vertragliche Leistungen durch den Auftragnehmer in wesentlichen Teilen trotz Abmahnung dauerhaft nicht erbracht, ist der Auftraggeber nach fruchtlosem Ablauf einer angemessenen Frist berechtigt, die Leistungen bei einem Dritten in Auftrag zu geben und gegenüber dem Auftragnehmer den entstandenen Schaden geltend zu machen. | mancata o cattiva esecuzione dei servizi oggetto del presente contratto, il mancato, incompleto o ritardato adempimento degli obblighi di relazione concordati con il presente contratto o discostamenti dalle procedure concordate con il presente contratto, può chiedere all'affidataria chiarimenti relativi alle cause delle manchevolezze e che la stessa presenti senza indugio un concetto per l'eliminazione delle manchevolezze e fornisca la prova della loro eliminazione. Nel caso in cui l'affidataria, nonostante ammonimento, non eseguisse in modo permanente le prestazioni contrattuali nelle parti essenziali, l'ente affidante può, scaduto un congruo termine concesso, dare incarico a un terzo per l'esecuzione delle prestazioni e chiedere all'affidataria il risarcimento del danno subito. |
| **ART. 21-TER**<br>**DREIJAHRUGE ÜBERPRUFUNGEN** | **ART. 21-TER**<br>**VERIFICHE TRIENNALI** |
| 1. Am Ende des ersten und am Ende des zweiten Trienniums der Phase der Durchführung des Dienstes wird, zusätzlich zu den üblichen Kontrollen, eine Überprüfung vorgenommen betreffend:<br>a) den Umfang des durchgeführten Dienstes im Verhältnis zum jährlichen Betriebsprogramm laut Anlage A1, beschränkt auf Fälle, die der Verantwortung des Auftragnehmers zuzurechnen sind;<br>b) die Qualität des durchgeführten Dienstes: Einhaltung der Mindestqualitätsstandards;<br>c) den Fuhrpark;<br>verglichen mit den in der folgenden Tabelle enthaltenen Indikatoren: | 1. Al termine del primo e al termine del secondo triennio della fase di effettuazione del servizio sarà effettuata, oltre ai consueti controlli, una verifica:<br>a) sulla quantità di servizio erogato rispetto al programma di esercizio annuale di cui all'Allegato A1, limitatamente a fattispecie riconducibili alla responsabilità dell'affidataria;<br>b) sulla qualità del servizio erogato: rispetto degli standard minimi di qualità;<br>c) sul parco rotabile;<br>rispetto agli indicatori contenuti nella seguente tabella: |

| **PARAMETER**<br>**PARAMETRI** | **I TRIENNIUM**<br>**I TRIENNIO** | **II TRIENNIUM**<br>**II TRIENNIO** |
|---|---|---|
| QUANTITÄT DES DIENSTES<br>QUANTITÀ DEL SERVIZIO | Reduzierung von über 5% des Volumens des Betriebsprogrammes für mehr als vier, auch nicht aufeinander folgende Monate in auch nur einem Jahr des Trienniums.<br>Riduzione superiore al 5% del volume del programma di esercizio annuale per più di 4 mesi anche non consecutivi anche in un solo anno del triennio. | Reduzierung von über 3% des Volumens des Betriebsprogrammes für mehr als 4, auch nicht aufeinander folgende Monate in auch nur einem Jahr des Trienniums<br>Riduzione superiore al 3% del volume del programma di esercizio annuale per più di 4 mesi anche non consecutivi anche in un solo anno del triennio. |
| QUALITÄT DES DIENSTES<br>QUALITÀ DEL SERVIZIO | Nichteinhaltung der Standards Pünktlichkeit für mehr als 6, auch nicht aufeinander folgende Monate im Jahr. | Nichteinhaltung der Standards Pünktlichkeit für mehr als 4, auch nicht aufeinander folgende Monate im Jahr. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | | |
|---|---|---|
| | Mancato rispetto degli standard di puntualità per più di 6 mesi all'anno anche non consecutivi. | Mancato rispetto degli standard di puntualità di per più di 4 mesi all'anno anche non consecutivi. |
| FUHRPARK<br>PARCO ROTABILE | Einsatz in mehr als 10 Fällen von nicht genehmigten oder nicht dem vorgeschriebenen Layout entsprechenden Autobussen.<br>Utilizzo, in più di 10 casi, di autobus non autorizzati o non conformi al layout prescritto. | Einsatz, in mehr als 5 Fällen, von nicht genehmigten oder nicht dem vorgeschriebenen Layout entsprechenden Autobussen.<br>Utilizzo, in più di 5 casi, di autobus non autorizzati o non conformi al layout prescritto. |

| | |
|---|---|
| 2. In den in der Tabelle angeführten Fällen, auch bezogen auf nur einen Parameter, kann der Auftraggeber, nach erfolgter Überprüfung, den Vertrag im Sinne des Art. 18 kündigen. | 2. Nei casi indicati in tabella, anche con riferimento a un solo parametro, previa verifica, l'ente affidante avrà facoltà di risolvere il contratto ai sensi dell'art. 18. |
| 3. Über die Überprüfung wird eine von allen Beteiligten unterzeichnete Niederschrift verfasst. Die Niederschrift wird dem Auftragnehmer für die Annahme übermittelt und von diesem innerhalb von 15 (fünfzehn) Tagen ab deren Erhalt unterzeichnet. Anlässlich der Unterzeichnung kann er die für angemessen erachteten Beanstandungen zur Überprüfung hinzufügen. | 3. Della verifica è redatto processo verbale che sarà sottoscritto da tutte le parti intervenute. Il verbale viene trasmesso per la sua accettazione all'affidataria che deve firmarlo entro 15 (quindici) giorni dal ricevimento dello stesso. All'atto della firma può aggiungere le contestazioni che ritiene opportune, rispetto alle operazioni di verifica di conformità. |
| **ART. 22**<br>**BESCHWERDEN UND MELDUNGEN** | **ART. 22**<br>**RECLAMI E SEGNALAZIONI** |
| 1. STA stellt eine zentrale Plattform für die Beschwerden und Meldungen zu den in Südtirol durchgeführten öffentlichen Verkehrsdiensten zur Verfügung. STA legt die Verfahrensabläufe für die Verwaltung der Beschwerden und Meldungen fest. Der Auftragnehmer hat für den ihn betreffenden Teil Zugang zur genannten Plattform, um die notwendigen Tätigkeiten für die Verwaltung der Beschwerden und Meldungen durchführen zu können. | 1. STA mette a disposizione una piattaforma unica per i reclami e le segnalazioni sui servizi di trasporto pubblico erogati in Provincia di Bolzano. STA stabilisce le modalità operative della gestione dei reclami e segnalazioni. L'affidataria, per la parte di proprio interesse, ha accesso a detta piattaforma al fine di poter espletare le operazioni necessarie alla gestione dei propri reclami e segnalazioni. |
| 2. Der Auftragnehmer antwortet auf die Beschwerde oder den Hinweis innerhalb von 10 Arbeitstagen ab dem Datum der Zuweisung über die Plattform oder entsprechend den operativen Anweisungen des Auftraggebers. | 2. L'affidataria risponde al reclamo o alla segnalazione entro 10 giorni lavorativi dalla data di assegnazione attraverso la piattaforma o secondo le indicazioni operative fornite dall'ente affidante. |
| 3. Der Auftragnehmer liefert, spätestens innerhalb von 10 Arbeitstagen und umfassend, die Informationen, die von STA angefragt werden, um auf mehrfache Beschwerden oder auf Hinweise, auch von Seiten Dritter, antworten zu können. | 3. L'affidataria fornisce, al più tardi entro 10 giorni lavorativi dalla richiesta e in modo esauriente, le informazioni che STA richiede per poter dare risposta a reclami multipli o segnalazioni, anche da parte di terzi. |
| 4. Der Auftraggeber ist berechtigt, Beschwerden zu nutzen, um Schwachstellen zu identifizieren, Qualitätsstandards zu überprüfen und anzupassen und Maßnahmen zur Verbesserung des Dienstes zu bestimmen. | 4. L'ente affidante ha facoltà di utilizzare i reclami ai fini dell'individuazione di criticità, per la verifica e l'aggiornamento degli standard di qualità e per l'individuazione di misure di miglioramento del servizio. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| 5. Der Auftragnehmer nimmt durch einen eigenen Vertreter aktiv am Arbeitstisch zur Koordinierung und Verwaltung der Beschwerden und Hinweise teil. Der Arbeitstisch zur Koordinierung vereinbart Änderungen und Verbesserungen der Verfahrensflüsse, indem, wenn möglich, digitale Lösungen bevorzugt werden. | 5. L'affidataria partecipa attivamente al tavolo di coordinamento in tema di gestione dei reclami e segnalazioni con un proprio rappresentante. Il tavolo di coordinamento concorda modifiche e miglioramenti dei flussi procedurali, preferendo ove possibile l'adozione di soluzioni digitali. |
| **ART. 23**<br>**TECHNOLOGISCHE SYSTEME UND ENTSPRECHENDE ÜBERWACHUNGSDATEN** | **ART. 23**<br>**SISTEMI TECNOLOGICI E RELATIVI DATI DI MONITORAGGIO** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die durch den Auftraggeber bereitgestellten Systeme zu nutzen sowie das Gesamtsystem durch entsprechende Systeme sowie Systemkomponenten und Schnittstellen zu ergänzen, sodass alle funktionalen Anforderungen laut Anlage A3 umgesetzt und die Einhaltung aller damit verbundenen organisatorischen und technologischen Prozesse gewährleistet werden. | 1. L'affidataria si impegna a utilizzare i sistemi messi a disposizione dall'ente affidante e a integrare il sistema complessivo con adeguati sistemi nonché componenti di sistema e interfacce, in modo tale da implementare tutti i requisiti funzionali elencati nell'Allegato A3 e a garantire il rispetto di tutti i processi organizzativi e tecnologici. |
| 2. Der Auftraggeber/STA verpflichtet sich, dem Auftragnehmer einen direkten Zugang zu den Daten aller ihn betreffenden Systeme zu ermöglichen. | 2. L'ente affidante/STA si impegna a rendere accessibili in maniera diretta, all'affidataria, tutti i dati disponibili relativi a tutti gli impianti di propria pertinenza. |
| 3. Die SASA AG verpflichtet sich, bei der Einführung des neuen Ticketing/ITCS-Systems „Bingo" als Pilotunternehmen zu fungieren, die notwendigen Ressourcen dafür bereit zu stellen, kooperativ und fristgerecht mit der STA AG und dem Lieferanten des Systems zusammenzuarbeiten. Dazu werden insbesondere:<br>a) Teilprojektgruppen gebildet, die aktiv an der Umsetzung arbeiten. Die dazu notwendigen personellen Ressourcen werden zur Verfügung gestellt;<br>b) Bestandsfahrzeuge inkl. Anlage A3-konforme Fahrzeugausstattung (u.a. ITxPT-konforme Fahrzeugkomponenten) zur Verfügung gestellt, so dass Mustereinbaulösungen geprüft und umgesetzt werden können;<br>c) die vorgesehenen Prozesse der Anlage A3, insbesondere alle jene, welche die betriebliche Planung und Überwachung umfassen, in Abstimmung mit der STA AG geprüft und umgesetzt, auch durch die mögliche Aufrüstung bestehender IT-Instrumente, u.a. für die betriebliche Planung der Dienste;<br>d) die Zusammenarbeit bei der Inbetriebnahme des neuen Systems aktiv gewährleistet, so dass, wie in dem von der STA AG überarbeiteten Zeitplan vorgesehen, ab Mai 2022 mit dem Probebetrieb begonnen und | 3. SASA S.p.a. si impegna a fungere da azienda pilota per l'introduzione del nuovo sistema di ticketing/ITCS, denominato "Bingo", e a mettere a disposizione le risorse necessarie a tal scopo, collaborando in stretta collaborazione e tempestivamente con STA AG ed il proprio fornitore del sistema. Questo copre in particolare:<br>a) l'attiva partecipazione a gruppi di lavoro tecnici per l'implementazione del sistema, mettendo a disposizione il personale necessario<br>b) la messa a disposizione di veicoli già in possesso così come la loro predisposizione secondo le specifiche dell'Allegato A3 (tra cui la compatibilità dei componenti di bordo con le specifiche ITxPT), in modo che le soluzioni di installazione campione a bordo possano essere testate e implementate;<br>c) la revisione e l'implementazione dei processi previsti dall'allegato A3 in coordinamento con STA AG, in particolare tutti quelli che riguardano la pianificazione aziendale e il monitoraggio, incluso l'eventuale aggiornamento degli strumenti informatici esistenti, ad esempio per la pianificazione aziendale dei servizi;<br>d) la partecipazione attiva alla messa in funzione del nuovo sistema in modo che, come previsto dal cronoprogramma dei lavori elaborato da STA S.p.a., il |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| der Regelbetrieb des Systems bis zum 1.10.2022 sichergestellt wird;<br>e) alle zukünftigen Beschaffungen die Anforderungen an die Fahrzeuge laut Anlage A3 berücksichtigt;<br>f) alle Prozesse und Anforderungen laut Anlage A3 vollumfänglich übergenommen und entsprechende personelle Ressourcen und innerbetriebliche Prozesse bereitgestellt;<br>g) die Rohdaten von Seiten der STA/Auftraggebers zur Verfügung gestellt. | funzionamento di prova sia iniziato da maggio 2022 e il funzionamento regolare del sistema sia assicurato entro l'1.10.2022;<br>e) il soddisfacimento di tutte le specifiche di bordo per quello che riguarda i futuri acquisti di veicoli, secondo quanto definito nell'allegato A3;<br>f) la piena implementazione di tutti i processi ed il soddisfacimento di tutti i requisiti secondo l'allegato A3, grazie ad un'adeguata messa a disposizione di risorse di personale e di adeguamento dei propri processi interni corrispondenti;<br>g) la messa a disposizione da parte STA/ente affidante dei dati grezzi |
| **ART. 24**<br>**ÜBERWACHUNGSINSTRUMENTE UND ZEITEN** | **ART. 24**<br>**STRUMENTI E TEMPI DEL MONITORAGGIO** |
| 1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Daten für die betriebswirtschaftliche Überwachung mit Eigenerklärung und auf elektronischem Datenträger, bereitzustellen. Sollten einige Daten in der Buchhaltung des Auftragnehmers nicht vorhanden sein, müssen diese im Einvernehmen mit dem Auftraggeber, auch mittels außerbuchhalterischer Quellen, geliefert werden. | 1. L'affidataria si impegna a predisporre, in regime di autocertificazione e su supporto informatico, i dati di monitoraggio economico-gestionale. Qualora alcuni dati non fossero presenti nella contabilità dell'affidataria, essi dovranno essere prodotti, di comune accordo con l'ente affidante, anche utilizzando fonti extracontabili. |
| 2. Sobald das von der STA neu beschaffte Ticketing/ITCS-System operativ zur Verfügung steht, d.h. getestet wurde und das stabile und einwandfreie Funktionieren vom Auftraggeber und Auftragnehmer bestätigt worden ist, verpflichtet sich der Auftragnehmer die monatlichen Rechtfertigungen, so wie in den Anlagen A2 und A3 beschrieben, zur Verfügung zu stellen. | 2. Non appena il sistema di ticketing/ITCS fornito da STA sarà operativo, ovvero testato e confermato dall'affidante e dall'affidatario quale stabile e funzionante, l'affidataria si impegna a fornire i giustificativi mensili come descritto negli Allegati A2 e A3. |
| 3. Der Auftragnehmer gewährleistet die Vollständigkeit und Richtigkeit der in den eigenen Zuständigkeitsbereich fallenden Daten, die für die Überwachung der Qualität zu liefern sind, in Einhaltung der Standards laut Anlage A2 und Anlage A3 und den in diesen definierten Modalitäten und Fristen. | 3. L'affidataria garantisce la completezza e la correttezza dei dati di propria competenza, da fornire per le attività di monitoraggio della qualità, nel rispetto degli standard riportati negli Allegati A2 e A3, con le modalità e le tempistiche ivi indicate. |
| 4. Der Auftragnehmer und Auftraggeber verpflichten sich, das automatische Monitoringsystem des ITCS sowie des Ticketingsystems ordnungsgemäß einzusetzen und alle Daten sowie Berichte der STA bzw. dem Auftraggeber zu übergeben. | 4. L'affidataria e l'affidante si impegnano a utilizzare in modo corretto il sistema di monitoraggio automatico del ITCS e del sistema di ticketing e a fornire alla STA ovvero all'ente affidante tutti i dati e le relazioni. |
| 5. Der Auftragnehmer und Auftraggeber verpflichten sich zur bestmöglichen Zusammenarbeit, um die Kontrollen, Überprüfungen und die Datenerfassung zu erleichtern. Insbesondere gewährleistet der | 5. L'affidataria e l'affidante si impegnano a fornire la più ampia collaborazione per agevolare le ispezioni, le verifiche e l'acquisizione dei dati. In particolare, l'affidataria garantisce a STA la possibilità di raccogliere ed elaborare i dati |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Auftragnehmer der STA die Möglichkeit, die georeferenzierten Daten zum durchgeführten Dienst gemäß Anlagen zum technologischen System und gemäß dem Vertrag für die Datenüberlassung und -verarbeitung laut Anlage A4 zu sammeln und zu verarbeiten. | georeferenziati sul servizio svolto secondo quanto previsto negli allegati del sistema tecnologico ed in virtù del contratto di cessione e rielaborazione dei dati di cui all'Allegato A4. |
| 6. Für die Zwecke der Überprüfung des durchgeführten Dienstes verpflichtet sich der Auftragnehmer dem Auftraggeber mittels elektronischem Datenträger Folgendes zu übermitteln:<br>a) den monatlichen Report zur Überprüfung des durchgeführten Dienstes laut Anlage A10 innerhalb des 15. des auf den Bezugsmonat folgenden Monats;<br>b) den Bericht zur Jahresplanung gemäß Anlage A13 innerhalb 1. Dezember jeden Jahres;<br>c) den Jahresbericht über die Dienste laut Anlage A13 für jedes Jahr der Dauer der Vergabe innerhalb 15. April des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres;<br>d) die Ergebnisse der Erhebungen zur Erfüllung der Transportnachfrage, d.h. die Anzahl der beförderten Fahrgäste, innerhalb von zwei Monaten nach Durchführung der entsprechenden Erhebungen (mindestens eine Erhebung über den gesamten Dienst pro Semester, wenn keine technologischen Systeme mit nachgewiesener Wirksamkeit vorhanden sind) oder vierteljährlich bei Vorhandensein von technologischen Erhebungssystemen. | 6. Ai fini del monitoraggio del servizio erogato l'affidataria si impegna a trasmettere all'ente affidante su supporto informatico quanto segue:<br>a) il resoconto mensile sul monitoraggio del servizio erogato secondo quanto indicato nell'Allegato A10, entro il 15 del mese successivo a quello di riferimento;<br>b) la relazione relativa alla pianificazione annuale di cui all'Allegato A13 entro il 1° dicembre di ogni anno;<br>c) il rapporto annuale sui servizi di cui all'Allegato A13, per ciascuno degli anni di durata dell'affidamento, entro il 7 marzo dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento;<br>d) i risultati delle rilevazioni sulla domanda di trasporto soddisfatta, ovvero il numero di passeggeri trasportati entro 2 mesi dall'effettuazione delle rispettive indagini (almeno una rilevazione sulla totalità del servizio ogni semestre in assenza di sistemi tecnologici di comprovata efficacia) ovvero, in presenza di sistemi tecnologici di rilevazione, a cadenza trimestrale. |
| **ART. 25**<br>**VERTRAGSSTRAFEN** | **ART. 25**<br>**SISTEMA DELLE PENALI** |
| 1. Die verspätete Aufnahme des Dienstes gegenüber den Vorgaben laut Art. 4, Abs. 1, aus Gründen, die dem Auftragsnehmer zuzuschreiben sind, führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe eines Dreihundertfünfundsechzigstels (1/365) des jährlichen Vertragsentgeltes für jeden Verzugstag, unbeschadet der Bestimmungen des Art. 29. | 1. La ritardata attivazione del servizio rispetto alle previsioni di cui all'art. 4, comma 1 per cause dipendenti dall'affidataria comporta l'applicazione di una penale pari a un trecentosessantacinquesimo (1/365) del corrispettivo contrattuale annuo per ogni mese di ritardo, fermo restando quanto previsto all'art. 29. |
| 2. Die Nichteinhaltung der Mindestqualitätsstandards, festgestellt nach den in den Artikel 20 und Anlagen A2 und A3 des TLV vorgesehenen Modalitäten und Formen, führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe gemäß Anlage A2. | 2. Il mancato rispetto degli standard minimi di qualità, accertato nei modi e nelle forme previste dall'**art. 20 e dagli allegati A2 e A3**, comporta l'applicazione di una penale, come da specifiche contenute nell'**Allegato A2.** |
| 3. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung durch den Auftragnehmer der Daten hinsichtlich der Einhaltung des Betriebsprogramms laut **Art. 24 Absatz 5, Buchstaben a), b) und c)** führt zur Anwendung | 3. La mancata, incompleta o ritardata fornitura, da parte dell'affidataria, dei dati relativi al rispetto del programma di esercizio di cui **all'art. 24, comma 5, lettere a), b) e c)** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 100,00 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 100,00 Euro für jeden Verzugstag, unbeschadet der Bestimmungen des **Art. 29**. | per ogni giorno di ritardo, fermo restando quanto previsto all'**art. 29.** |
| 4. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung des Programms laut Artikel 17 Absatz 5 führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 50,00 Euro für jeden Verzugstag. | 4. La mancata, incompleta o ritardata fornitura del programma di cui all'articolo 17, comma 5 comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 50 per ogni giorno di ritardo. |
| 5. Die fehlende oder schwerwiegend unvollständige Bereitstellung der in diesem Vertrag und in den Anlagen vorgesehenen Erklärungen, Unterlagen und Daten durch den Auftragnehmer führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe von 50,00 Euro für jeden Werktag der Verspätung in Bezug auf die angegebenen Fristen. In diese Bestimmung fällt auch die verspätete oder nicht vollständige Übermittlung jener Informationen und Dokumente, welche mit der Sozialklausel gemäß Art 13-bis in Verbindung stehen. | 5. La mancata o gravemente incompleta fornitura da parte dell'impresa affidataria delle dichiarazioni, documenti e dati previsti dal contratto e dagli Allegati comporterà l'applicazione di una penale di euro 50,00 per ogni giorno lavorativo di ritardo rispetto alle scadenze previste. Questa previsione comprende anche la tardiva o non completa trasmissione delle informazioni o della documentazione legata alla clausola sociale di cui all' art. 13-bis. |
| 6. Die Nichteinhaltung der Bestimmungen zur Zweisprachigkeit laut Artikel 13 Absatz 4 führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe von 1.500,00 Euro für jede festgestellte Übertretung für jeden Angestellten unbeschadet der Bestimmungen des Art. 29. | 6. La mancata osservanza delle disposizioni sul bilinguismo di cui all'articolo 13, comma 4 comporterà l'applicazione di una penale di euro 1.500,00 per ogni violazione riscontrata per ogni dipendente, fermo restando quanto previsto all'art. 29. |
| 7. Wenn die in Anhang 12.4 genannten Effektivitäts- und Effizienzziele im betreffenden Regulierungszeitraum nicht erreicht werden, wird eine Vertragsstrafe von 10.000 Euro für jedes nicht erreichte Ziel verhängt. | 7. Il mancato raggiungimento nel periodo regolatorio di riferimento degli obiettivi di efficacia e di efficienza di cui all'allegato 12.4 comporta l'applicazione di una penale di euro 10.000 per ciascun obiettivo non raggiunto. |
| 8. In jedem Fall liegt die Beweislast bei dem Auftragnehmer. | 8. In ogni caso, l'onere della prova spetta all'affidataria |
| 9. Die Verhängung von Vertragsstrafen erfolgt nach Abschluss eines mit dem Auftragnehmer eingeleiteten Verfahrens, das diesem die Möglichkeit gibt, etwaige Rechtfertigungen vorzubringen und die Nichterfüllung innerhalb einer angemessenen Frist zu beheben. | 9. L'applicazione delle penali segue alla conclusione di un procedimento di confronto avviato con l'affidataria in grado di consentire a quest'ultima di fornire giustificazioni, ove presenti, e di porre rimedio entro un termine ragionevole all'inadempimento. |
| **ART. 26**<br>**ANREIZSYSTEM** | **ART. 26**<br>**SISTEMA INCENTIVANTE** |
| 1. Die Parteien verfolgen als gemeinsames vorrangiges Ziel des Vertrages die Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Anzahl der beförderten Fahrgäste infolge der guten Qualität und Zuverlässigkeit des Dienstes. | 1. Le parti condividono, come obiettivo primario del contratto, l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e del numero di passeggeri trasportati in conseguenza della buona qualità e affidabilità del servizio. |
| 2. die Merkmale des Anreizsystems sind im Anhang A11 definiert. | 2. Le caratteristiche del sistema incentivante sono definite nell'allegato A11. |
| **ART. 27**<br>**ÜBERWACHUNG UND MANAGEMENTKONTROLLE** | **ART. 27**<br>**MONITORAGGIO E CONTROLLO DI GESTIONE** |
| 1. Der Auftraggeber übt die Funktionen der analogen Verwaltungskontrolle gemäß Artikel 5, erster Absatz, Gesetzesdekret Nr. 50 vom 18. | 1. L' Ente affidante esercita le funzioni di controllo analogo di gestione, ai sensi dell'art. 5, primo comma, D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Nell' |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| April 2016 aus. Um die ordnungsgemäße Ausführung des Dienstleistungsvertrags zu gewährleisten, überwacht der Auftraggeber in Ausübung ihrer Kontrollfunktion regelmäßig die qualitative, wirtschaftliche und finanzielle Leistung des Vertrags. Der Auftragnehmer kooperiert mit dem Auftraggeber bei der Überwachung des Vertrages, der Erstellung des Jahresberichts über die Dienstleistungen, der jährlichen Aktualisierung der Qualitätsstandards, der Qualitätscharta für die Dienstleistung und der Anwendung von Prämien und Vertragsstrafen. | esercizio delle sue funzioni di controllo di gestione delle attività, al fine del corretto adempimento del contratto di servizio, monitora periodicamente l'andamento delle performance qualitative, economiche e finanziarie inerenti al contratto stesso. L'Impresa affidataria coopera con l'Ente affidante per le attività di monitoraggio del contratto, la predisposizione del rapporto annuale sui servizi, l'aggiornamento annuale degli standard di qualità, la carta dei servizi e l'applicazione di premi e penali. |
| 2. Insbesondere überwacht der Auftraggeber mit Unterstützung des Auftragsnehmers die Erfüllung der WFPS mit dem Ziel, die Einhaltung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts gemäß Artikel 5-bis zu überprüfen. | 2. In particolare, l'Ente affidante monitora, con il supporto dell'Impresa affidataria, l'adempimento del PEFS con la finalità di verificare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario come previsto dall'art. 5-bis. |
| 3. Unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Komitees laut Art. 14 des Statutes des Auftragsnehmers übt der Auftraggeber die Kontrolle über die strategischen und/oder außerordentlichen Managemententscheidungen und die ordentlichen Entscheidungen aus, die von größerem Interesse sind oder in jedem Fall für die Verwaltung der beauftragten Dienstleistungen und Investitionen von höchster Relevanz sind, und kann jederzeit Informationen und/oder Dokumente anfordern, auch zum Zwecke der wirksamen Überwachung der Vertragserfüllung. In dieser Hinsicht gibt der Auftraggeber Leitlinien und Ziele für die Durchführung der Tätigkeit vor und erlässt allgemeine Richtlinien, um die Erreichung der im Vertrag festgelegten Ziele zu gewährleisten. | 3. L'Ente affidante esercita, tenendo conto delle deliberazioni del Comitato di cui all'art. 14 dello Statuto dell'Impresa affidataria, le funzioni di controllo sulle decisioni strategiche e/o gestionali straordinarie e quelle ordinarie di maggiore interesse o comunque più rilevanti relative alla gestione dei servizi oggetto di affidamento e agli investimenti e può richiedere in qualsiasi momento informazioni e/o documenti anche al fine di un efficace monitoraggio dell'andamento contrattuale. In tale prospettiva fornisce indirizzi e obiettivi relativi allo svolgimento dell'attività e impartisce le direttive generali al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi definiti dal contratto stesso |
| 4. Der Auftraggeber kann die Überwachungsverfahren auch entsprechend den betrieblichen Erfordernissen weiterentwickeln. | 4. L'Ente affidante può altresì perfezionare le procedure di monitoraggio in funzione delle necessità operative. |
| 5. Die Gemeinden Bozen, Meran und Leifers haben das Recht, bei den regelmäßig vorgesehenen Koordinierungssitzungen für den städtischen ÖPNV-Dienst die kritischen Punkte der Verwaltung zu erwähnen und Vorschläge für ein besseres Funktionieren des Dienstes auch auf den außerstädtischen ÖPNV-Linien zu übermitteln, die Auswirkungen auf ihr Gebiet haben können. | 5. Nell'ambito delle riunioni periodiche di coordinamento previste per il servizio di TPL urbano, i comuni di Bolzano, Merano e Laives hanno la facoltà di indicare le criticità di gestione e di presentare proposte per il migliore funzionamento del servizio anche sulle linee di tpl extraurbane che possano avere ricadute sui loro territori. |
| **ART. 28**<br>**VERWALTUNG DES INNOVATIONSPROZESSES** | **ART. 28**<br>**GESTIONE DEL PROCESSO DI INNOVAZIONE** |
| 1. Während der Laufzeit der Vergabe werden die Architektur des technologischen Systems laut Anlage A3, sowie die ihr zugrundeliegenden Verfahrensabläufe, in beidseitigem Einvernehmen, an die technischen, | 1. Durante la durata del contratto, l'architettura del sistema tecnologico secondo l'Allegato A3, così come i processi ad esso connessi, saranno adattate, con reciproco consenso, agli sviluppi tecnologici del trasporto pubblico in Alto Adige. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| betrieblichen und an die Entwicklung im öffentlichen Nahverkehr in Südtirol angepasst. | |
| 2. Der Auftraggeber/STA und der Auftragnehmer durchlaufen diesbezüglich einen dynamischen Entwicklungsprozess mit dem Dienstleister des Ticketingsystems sowie des ITCS (Abstimmungstreffen mindestens halbjährlich), in dem eine kontinuierliche Aktualisierung der Systemarchitektur sowie innovative Anpassungen evaluiert werden. Der Auftragnehmer und der Auftraggeber verpflichten sich, kontinuierlich gegenseitig eventuell auftretende operative Bedürfnisse und/oder Verbesserungsvorschlägen mitzuteilen und diese mit dem Auftraggeber abzustimmen, sowie konstruktiv bei beschlossenen Anpassungen mitzuwirken und diese umzusetzen. Aufwände des Auftragnehmers zur Umsetzung des Innovationsprozesses sowie deren Finanzierungsmodalitäten werden durch den Auftragnehmer transparent dargelegt und im Rahmen der Kontroll- und Monitoringabläufe laut Art. 27 entschieden. | 2. A questo proposito, l'ente affidante/STA e l'affidataria sono soggetto ad un processo di sviluppo dinamico con il fornitore di servizi del sistema di ticketing e dell'ITCS (riunione di coordinamento almeno ogni sei mesi), in cui vengono valutati un continuo aggiornamento dell'architettura del sistema e gli adeguamenti innovativi. L'affidataria e l'affidante si impegnano a informarsi costantemente reciprocamente in merito a eventuali esigenze operative e/o suggerimenti di miglioramento e a coordinarli con l'ente affidante, nonché a partecipare in modo costruttivo e ad attuare gli eventuali adeguamenti concordati. Le spese dell'affidataria per l'attuazione del processo di innovazione e le sue modalità di finanziamento saranno presentate in modo trasparente dall'affidataria e decise all'interno delle procedure di monitoraggio e controllo di cui all'art. 27. |
| 3. Aufgrund der voraussichtlichen Entwicklung der ICT Technologie während der Laufzeit der Vergabe, sieht die Anlage A3 für einige der in Anlage A2 genannten Qualitätsfaktoren die Möglichkeit vor, automatische Erhebungsmodalitäten, anstelle oder als Ergänzung der in der Anlage A2 genannten Modalitäten, einzuführen. Die vom Auftragnehmer betriebenen technologischen Systeme bzw. Systemkomponenten müssen deshalb, zusätzlich zur Einhaltung der in der Anlage A3 definierten Architektur, so konzipiert und umgesetzt werden, dass die Möglichkeit einer Entwicklung im Laufe der Zeit mit vertretbaren Upgrade-Aktionen gewährleistet ist. | 3. In considerazione del previsto sviluppo della tecnologia ICT durante la durata del contratto, l'Allegato A3 prevede la possibilità di introdurre modalità di monitoraggio automatizzato per alcuni dei fattori di qualità elencati nell'Allegato A2, in sostituzione o in aggiunta alle modalità elencate nell'Allegato A2. I sistemi tecnologici o i componenti di sistema gestiti dall'affidataria, oltre a rispettare l'architettura definita nell'Allegato A3, devono quindi essere concepiti e realizzati in modo da garantire la possibilità di sviluppo nel tempo con interventi accettabili di upgrade. |
| **ART. 29**<br>**AUFLÖSUNG** | **ART. 29**<br>**RISOLUZIONE** |
| 1. Neben den in den Art. 176 des GvD Nr 50/2016 und 1453 und ff. ZGB vorgesehenen Fällen, wird der Vertrag in den folgenden Fällen aufgehoben: a) falls der Auftragsausführende gegen die Verpflichtungen des Verhaltenskodex verstößt;<br>b) wenn die Bescheinigungen der ordnungsgemäßen Beitragszahlung des Auftragnehmers zweimal hintereinander negativ ausfällt;<br>c) falls die Höhe der gemäß vorliegendem Vertragsentwurf verhängten | 1. Il contratto si risolve, oltre che nei casi previsti nelle ipotesi di cui agli art. 176 del D.lgs. 50/2016 e 1453 e ss. del Codice Civile, nei seguenti casi:<br>a) qualora l'esecutore violi gli obblighi previsti dal codice di comportamento;<br>b) qualora il documento unico di regolarità contributiva (DURC) dell'affidatario risulti irregolare per due volte consecutive;<br>c) ove l'importo delle penali applicate a norma del presente schema di contratto superi il 10% dell'importo contrattuale netto; |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Verwaltungsstrafen 10% des vertraglichen Nettobetrages übersteigt;<br>d) im Falle der Nicht-Umsetzung der Verpflichtungen welche von der Sozialklausel gemäß Art. 13-bis vorgesehen sind.<br>In obigen Fällen ist die Vertragsauflösung unmittelbar wirksam, wenn die Vergabestelle sich der Befugnis bedient, auf die Auflösungsklausel zurückzugreifen. | d) in caso di mancato rispetto, in sede di esecuzione, degli obblighi previsti nella clausola sociale di cui all'art. 13-bis.<br>In tali casi la risoluzione è immediata, qualora la stazione appaltante ricorra alla facoltà di avvalersi della clausola risolutiva. |
| 2. Der Auftraggeber behält sich das Recht vor, den Vertrag mit sofortiger Wirkung und auf einfache schriftliche Mitteilung auch in folgenden Fällen aufzuheben:<br>a) nicht erfolgte Aufnahme des Dienstes mehr als 30 Tage nach der festgelegten Frist;<br>b) Aussetzung oder ungerechtfertigte Einstellung seitens des Auftragnehmers von Tätigkeiten, die Gegenstand dieses Vertrages sind;<br>c) schwere und ungerechtfertigte Unregelmäßigkeiten in der Ausübung des Dienstes oder wiederholte oder dauerhafte Unregelmäßigkeiten, die zwar nicht schwer sind, aber jedenfalls die Regelmäßigkeit und Sicherheit des betreffenden Dienstes beeinträchtigen, unter besonderer und nicht erschöpfender Bezugnahme auf die in Artikel 21-ter Absatz 1 und 2 genannten Fälle sowie in den Fällen gemäß Art 23;<br>d) schwerwiegende Verletzung der von der für die Durchführung der Aufsichts- und Kontrolltätigkeit des Dienstes zuständigen Körperschaft erlassenen Vorschriften;<br>e) Nichtbefolgung zwingender Rechtsnormen oder -Vorschriften durch den Auftragnehmer, insbesondere im Falle der auch nur teilweisen Ersetzung durch Dritte bei der Durchführung des Dienstes, sofern dies nicht vom Auftraggeber genehmigt wurde;<br>f) schwerwiegende Nichterfüllung der mit der Unterzeichnung des Vertrages übernommenen Pflichten, sowie in allen anderen von den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Fällen.<br>g) wenn der Auftragnehmer die in den geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften vorgesehene technische und finanzielle Leistungsfähigkeit verliert; | 2. L'ente affidante si riserva di risolvere, con effetti immediati e su semplice comunicazione scritta, il contratto anche nei seguenti casi:<br>a) mancata attivazione del servizio oltre 30 giorni rispetto al termine stabilito;<br>b) abbandono o sospensione ingiustificata di attività oggetto del contratto da parte dell'affidataria;<br>c) gravi e ingiustificate irregolarità nell'esercizio o reiterate o permanenti irregolarità, anche non gravi, che comunque compromettano la regolarità o la sicurezza dell'esercizio medesimo, con particolare e non esaustivo riferimento alle fattispecie indicate all'art. 21-ter, comma 1 e 2 come anche le fattispecie di cui all'art. 23;<br>d) grave violazione delle prescrizioni dettate dall'ente affidante relative all'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;<br>e) mancata ottemperanza, da parte dell'affidataria, di norme imperative di legge o regolamentari e in particolare nel caso di sostituzione anche parziale di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Provincia di Bolzano;<br>f) in caso di gravi inadempienze nel rispetto degli impegni assunti, come in tutti gli altri casi previsti dalla normativa vigente.<br>g) qualora l'affidataria perda i requisiti di idoneità tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia; |
| 3. Der Auftraggeber verpflichtet sich, von der ausdrücklichen Kündigungsklausel gemäß Artikel 1456 des Zivilgesetzbuches Gebrauch zu machen, wenn der Unternehmer oder die Gesellschafter, oder die Führungskräfte der Gesellschaft mit spezifischen Funktionen im | 3. L'ente affidante si impegna ad avvalersi della clausola risolutiva espressa di cui all'articolo 1456 del Codice Civile ogni qualvolta nei confronti dell'imprenditore o dei componenti la compagine sociale, o dei dirigenti dell'impresa con funzioni specifiche relative all'affidamento, |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Zusammenhang mit der Vergabe, dem Abschluss und der Ausführung des Vertrages Gegenstand einer Sicherungsmaßnahme oder einer Anklage unterliegen wegen einer der in den Artikeln 317, 318, 319, 319bis, 319ter, 319quater, 320, 322, 322bis, 346bis, 353 und 353bis des Strafgesetzbuchs genannten Straftaten. Die Aufhebung laut vorhergehendem Unterabsatz unterliegt der vorherigen Mitteilung an die ANAC, deren Aufgabe es ist, zu beurteilen, ob das Vertragsverhältnis fortgesetzt werden soll, wenn die Bedingungen laut Artikel 32 des GD 90/2014, umgewandelt in Gesetz 144 von 2014, erfüllt sind. | alla stipula e all'esecuzione del contratto sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio per taluno dei delitti di cui agli articoli 317, 318, 319, 319bis, 319ter, 319quater, 320, 322, 322bis, 346bis, 353, e 353bis del Codice Penale. La risoluzione di cui al periodo precedente è subordinata alla preventiva comunicazione all'ANAC, cui spetta la valutazione in merito all'eventuale prosecuzione del rapporto contrattuale, al ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 32 del DL 90/2014 convertito in legge 144 del 2014. |
| 4. Bei Vertragsaufhebung ist jegliche Entschädigung und Schadenersatz zugunsten des Auftragnehmers ausgeschlossen. In diesen Fällen ist der Auftragnehmer verpflichtet, das Land Südtirol für eventuelle Mehrkosten, die diesem für die Wiedervergabe des Dienstes an einen anderen Betreiber entstehen oder für weitere erlittene Schäden zu entschädigen. Der Auftragnehmer ist auf jeden Fall verpflichtet, den Dienst bis zum Eintritt des neuen Auftragnehmers, zu den vorliegenden Vertragsbedingungen, keine ausgenommen, fortzusetzen. | 4. In caso di risoluzione del contratto è escluso qualsiasi indennizzo e risarcimento, a favore dell'affidataria. In tali casi l'affidataria è tenuta a risarcire la Provincia di Bolzano in relazione agli eventuali maggiori oneri che la stessa dovrà sostenere per il riaffidamento del servizio ad un diverso gestore ed in relazione agli ulteriori danni subiti. L'affidataria è comunque tenuta al proseguimento del servizio sino al subentro del nuovo aggiudicatario alle presenti condizioni contrattuali nessuna esclusa. |
| 5. Gemäß Art. 1672 ZGB kann der Auftragnehmer vor Gericht die Auflösung des Vertrags bei Unmöglichkeit der Ausführung als Folge eines von ihm nicht zu vertretenden Grund fordern. | 5. L'affidataria può chiedere in via giudiziaria la risoluzione del contratto in caso di impossibilità ad eseguirlo in conseguenza di causa ad esso non imputabile, secondo il disposto dell'art. 1672 del codice civile. |
| 6. Die Vertragsaufhebung und die Beauftragung des Dienstes in der oben beschriebenen Weise werden dem säumigen Auftragnehmer mitgeteilt. Dem säumigen Auftragnehmer werden die Mehrkosten angelastet, die der Auftraggeber zusätzlich zu den vom aufgelösten Vertrag vorgesehenen Kosten, getragen hat. | 6. La risoluzione contrattuale e l'affidamento del servizio nei modi di cui sopra sono comunicati all'affidataria inadempiente. All'affidataria inadempiente sono addebitate le spese sostenute in più dall'ente affidante rispetto a quelle previste dal contratto risolto. |
| 7. Der Vertrag wird von Gesetzes wegen gemäß Art. 1456 des Zivilgesetzbuches nach einfacher Mitteilung seitens des Auftraggebers an den Auftragnehmer, sich der ausdrücklichen Aufhebungsklausel bedienen zu wollen, aufgehoben, falls der Auftragnehmer seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Rückverfolgbarkeit der Finanzflüsse hinsichtlich des vorliegenden Vertrags gemäß Artikel 3, Absatz 9bis des Gesetzes Nr. 136/2010 nicht nachkommt. | 7. Il contratto si risolve di diritto, ai sensi dell'articolo 1456 del Codice Civile, con la semplice comunicazione da parte dell'ente affidante all'affidataria di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa, qualora l'affidataria non adempia agli obblighi di tracciabilità dei movimenti finanziari relativi al presente contratto ai sensi dell'articolo 3, comma 9 bis della legge n. 136/2010. |
| 8. Der Vertrag kann unter Anwendung des Art. 1456 des Zivilgesetzbuches in allen anderen Fällen, die ausdrücklich im vorliegenden Vertrag vorgesehen sind, aufgehoben werden. | 8. Il contratto potrà essere risolto con l'applicazione dell'articolo 1456 del Codice Civile in tutti gli altri casi esplicitamente previsti dal presente contratto. |
| **ART. 30** | **ART. 30** |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| RÜCKTRITT | RECESSO |
|---|---|
| 1. Der Auftraggeber kann vom Vertrag jederzeit bis zum Abschluss der Vertragsleistung gemäß dem Verfahren, wie vom Artikel 109 GvD Nr. 50/2016 vorgesehen, zurücktreten. Dieses Recht wird schriftlich, mittels Einschreibebriefes oder zertifizierter elektronischer Post, die beim Auftragnehmer zumindest zwanzig Tage vor dem Rücktritt einlangen müssen, ausgeübt. | 1. L'ente affidante può recedere dal contratto in qualunque tempo e fino al termine della prestazione, secondo la procedura prevista dall'articolo 109 del D.lgs. n. 50/2016. Tale facoltà è esercitata per iscritto mediante comunicazione a mezzo raccomandata o mediante Posta Elettronica Certificata, che dovrà pervenire all'affidatario almeno venti giorni prima del recesso. |
| 2. Der Auftraggeber kann vom Vertrag mit begründeter Verfügung in den folgenden Fällen zurücktreten:<br>a) falls der in den Planungsinstrumenten festgehaltene gesellschaftliche Bedarf, in Folge von Änderung derselben, nicht mehr gegeben ist;<br>b) falls die Belange von öffentlichem Interesse, für welche der Vertrag unterzeichnet wurde, nicht mehr bestehen oder neue und vorherrschende Belange von öffentlichem Interesse auftreten;<br>c) wenn der Verkehrsdienst in Ausdehnung oder Intensität ernsthaft unzureichend ist, um die Bedürfnisse der Benutzer zu befriedigen;<br>d) in den anderen gesetzlich vorgesehenen Fällen. | 2. L'ente affidante può recedere dal contratto con atto motivato nei seguenti casi:<br>a) qualora siano venute meno le esigenze pubbliche definite dagli strumenti di programmazione, in seguito ad avvenuta modifica degli stessi;<br>b) qualora siano venute meno le esigenze di interesse pubblico, per le quali il contratto sia stato stipulato, ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico;<br>c) qualora il servizio di trasporto risulti gravemente inadeguato, per estensione o intensità, alle sopravvenute esigenze dell'utenza;<br>d) negli altri casi previsti dalla legge. |
| 3. Im Falle des Rücktritts vom Vertrag gemäß Abs. 11 Buchstaben a) und b) bezahlt der Auftraggeber den Auftragnehmer für die erbrachten Leistungen, zuzüglich der Zahlung eines Zehntels des Betrages der noch auszuführenden Dienstleistungen, und auf jeden Fall bis zu höchstens zwei Jahresraten. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, den Dienst bis zum Eintritt des neuen Auftragnehmers zu denselben Bedingungen fortzuführen. | 3. In caso di recesso dal contratto di cui al comma 1, lettere a) e b) l'ente affidante riconosce all'affidataria il pagamento delle prestazioni relative ai servizi eseguiti oltre al decimo dell'importo dei servizi ancora da eseguire, fino ad un massimo comunque non superiore a due annualità. L'affidataria è tenuta al proseguimento del servizio alle medesime condizioni sino al subentro del nuovo aggiudicatario. |
| **ART. 31**<br>**MITTEILUNGEN** | **ART. 31**<br>**COMUNICAZIONI** |
| 1. Der Auftragnehmer erklärt zum Zwecke des vorliegenden Rechtsaktes den Steuersitz bei _____ | 1. L'affidataria dichiara agli effetti del presente Atto il proprio domicilio fiscale presso……. |
| 2. Sämtliche Mitteilungen zwischen den Parteien müssen mittels zertifizierter elektronischer Post (ZEP)an die jeweilige Anschrift, wie unten angegeben, gesandt werden:<br>- für das Land Südtirol: _____<br>- für den Auftragnehmer: _____ | 2. Tutte le comunicazioni tra le parti dovranno essere trasmesse tramite posta elettronica certificata (PEC) ai rispettivi indirizzi di seguito indicati:<br>- per la Provincia di Bolzano: _____<br>- per l'affidataria: _____ |
| 3. Jede andere Angabe zur Anschrift, an welche die Mitteilungen zwischen den Parteien nach diesem Vertragsabschluss gesendet werden, werden auf schriftliche Anfrage der jeweiligen | 3. Eventuali diverse indicazioni circa l'indirizzo cui trasmettere tutte le comunicazioni tra le parti successive alla stipulazione del presente contratto verranno accolte senza necessità di |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| gesetzlichen Vertreter oder ihrer Beauftragten, ohne sonstige Formalitäten, angenommen | alcuna formalità, su specifica richiesta scritta dei rispettivi legali rappresentanti o loro delegati. |
| **ART. 32**<br>**VERTRAGLICHE VERPFLICHTUNGEN** | **ART. 32**<br>**ONERI CONTRATTUALI** |
| 1. Alle aus dem Vertragsabschluss entstehenden Kosten, inklusive jener steuerlichen Natur, sind ausschließlich zu Lasten des Auftragnehmers, welcher zum Zwecke des vorliegenden Rechtsaktes seinen steuerlichen Wohnsitz in Bozen begründet. Im Falle einer Vorstreckung seitens des Landes Südtirol ist der Auftragnehmer verpflichtet, diese innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem dokumentierten Erstattungsantrag des Landes unverzüglich zu erstatten. Die Mehrwertsteuer verbleibt zu Lasten des Auftraggebers. | 1. Tutte le spese inerenti alla stipula del contratto, ivi comprese quelle di natura fiscale e tributaria, saranno di competenza e onere esclusivo dell'affidataria che, ai fini dello stesso contratto, eleggerà domicilio in Bolzano. In caso di anticipazione da parte della Provincia di Bolzano, l'affidataria sarà tenuta al rimborso immediato delle medesime, nel termine di cinque giorni lavorativi dalla richiesta di rimborso documentata della stessa Provincia. L'imposta sul valore aggiunto resta a carico dell'ente affidante. |
| 2. Im Sinne von Art. 5 des DPR 131/1986 ist dieser Vertrag nur im Gebrauchsfall registrierungspflichtig | 2. Ai sensi dell'art. 5 del DPR 131/1986 il presente Atto è esente da registrazione fino al caso d'uso. |
| 3. Alle im Vertrag vorgesehenen Beträge verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, welche in den Fällen und nach den Modalitäten gemäß DPR 633/1972 in geltender Fassung anzuwenden ist. | 3. Tutti gli importi previsti nel contratto sono espressi al netto dell'IVA, da applicarsi nei casi e secondo le modalità previste nel DPR 633/1972 e s.m.i. |
| **ART. 33**<br>**VERFOLGBARKEIT DER GELDFLÜSSE** | **ART. 33**<br>**TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI** |
| 1. Mit der Unterzeichnung dieses Vertrages erklärt der Auftragnehmer außerdem, im Besitz der allgemeinen Anforderungen, wie von Artikel 80 des GVD Nr. 50/2016 vorgeschrieben, zu sein und insbesondere die Vorschriften im Bereich der fürsorge- und sozialrechtlichen Beiträge einzuhalten sowie in Kenntnis über die verwaltungs- und strafrechtlichen Konsequenzen bei Missachtung derselben zu sein. | 1. Con la sottoscrizione del presente contratto l'affidataria dichiara altresì di essere in possesso dei requisiti di ordine generale prescritti dall'articolo 80 del D.lgs. n. 50/2016 ed in particolare di essere in regola con la normativa in materia di contributi previdenziali ed assistenziali nonché consapevole delle conseguenze amministrative e penali che conseguono dalla violazione della medesima. |
| **2.** Im Sinne des Artikels 3 des Gesetzes Nr. 136/2010 übernimmt der Auftragnehmer alle Pflichten über die Rückverfolgbarkeit der Zahlungsbewegungen dieses Auftrages, welche auf dafür vorgesehenen Kontokorrenten einer Bank oder der Post verbucht sein müssen und ausschließlich mittels Bank– oder Postüberweisung, bei sonstiger Aufhebung des Vertrages gemäß Artikel 1456 des Zivilgesetzbuches getätigt werden können**.** | 2. Ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 136/2010 l'affidataria assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei movimenti finanziari relativi al presente affidamento, i quali devono essere registrati sui conti correnti bancari o postali dedicati ed effettuati esclusivamente tramite lo strumento del bonifico bancario o postale, pena la risoluzione di diritto del presente contratto ex articolo 1456 c.c. |
| 3. Gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 des oben genannten Gesetzes erklärt der Auftragnehmer, dass das vorgesehene Kontokorrent folgendes ist:<br>Bank: _____;<br>IBAN: _____; | 3. Ai sensi delle disposizioni dell'articolo 3 della sopra menzionata legge si dichiara che il conto corrente dedicato è il seguente:<br>Banca: _____;<br>IBAN: _____;<br>Intestatario _____; |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Inhaber _____;<br>4. Der Auftragnehmer erklärt folgende Erkennungsdaten der natürlichen Personen, die in seinem Auftrag auf den vorgesehenen Kontokorrenten Bewegungen tätigen werden:_____<br>_____ | 4. L'affidataria dichiara i seguenti dati identificativi dei soggetti (persone fisiche) che per il medesimo saranno delegati ad operare sui conti correnti dedicati:<br>_____ |
| 5. Dieses K/K muss auf der Rechnung angegeben werden und Änderungen dürfen nur aufgrund von Höherer Gewalt erfolgen und müssen dem Auftraggeber mitgeteilt werden. | 5. Questo c/c deve essere indicato sulla fattura e può essere cambiato, sostituito o integrato soltanto in caso di forza maggiore. |
| 6. Die Rechnungen müssen mit den Eckdaten des Vergabeakts versehen sein und an die Abteilung Mobilität – Amt für Personenverkehr (Kodex BUN2AI) versandt werden. | 6. Nelle fatture devono essere riportati gli estremi dell'atto di affidamento e inoltrate in forma elettronica alla Ripartizione Mobilità – Ufficio Trasporto Persone (codice BUN2AI). |
| 7. Der Auftragnehmer verpflichtet sich außerdem, die Klausel über die Rückverfolgbarkeit der Zahlungen in die abgeleiteten Verträge mit den Subunternehmern und/oder Sub-Vertragspartnern einzufügen und dem Auftraggeber und dem Regierungskommissariat für die Autonome Provinz Bozen unverzüglich Mitteilung zu machen, falls ihm Hinweise auf die Nichtbeachtung der Verpflichtungen im Bereich der Rückverfolgbarkeit der Finanzflüsse seitens des Vertragspartners (Subunternehmer/ Sub – Vertragspartner) bekannt sind. | 7. L'affidataria si obbliga altresì a inserire nei contratti derivati sottoscritti con i subappaltatori e/o subcontraenti la clausola sulla tracciabilità dei pagamenti e a dare immediata comunicazione all'ente committente ed al Commissariato del Governo per la Provincia di Bolzano delle notizie dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria. |
| 8. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, unverzüglich und auf jeden Fall spätestens innerhalb von 7 Tagen, jegliche Abänderung der Koordinaten des bzw. der dafür eingerichteten Kontokorrente, sowie der Personalien (Name, Familienname, Steuernummer usw.) der Personen die darauf Zugriff haben, mitzuteilen.<br>9. Bei Nichterfüllung der Pflichten in Bezug auf die Rückverfolgbarkeit der Geldflüsse, wird die Verwaltung keine Zahlung vornehmen. Es sind keine Zinsen für die nicht bezahlten Beträge aufgrund der Nichterfüllung der genannten Pflichten geschuldet. | 8. L'affidataria è tenuta a comunicare tempestivamente e comunque entro e non oltre 7 giorni da qualsivoglia variazione intervenuta in ordine ai dati relativi agli estremi identificativi di uno o più conti correnti dedicati nonché le generalità (nome, cognome, codice fiscale, ecc.) delle persone delegate ad operare su detti conti.<br>9. L'inadempimento degli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari non consentirà all'Amministrazione di effettuare i pagamenti. Nessun interesse sarà dovuto per le somme che non verranno corrisposte a causa del mancato adempimento ai suddetti obblighi. |
| 10. Unbeschadet der weiteren von diesem Vertrag vorgesehen Fällen der Vertragsaufhebung, sieht Art. 3 Abs. 9 des Gesetzes vom 13. August 2010 Nr. 136 vor, dass die fehlende Inanspruchnahme bei den Finanztransaktionen von Bank- und Postüberweisung oder anderen für die Rückverfolgbarkeit der Zahlungen geeigneten Instrumenten die Vertragsaufhebung zur Folge hat.<br>11. Für die Zahlung des Entgelts und auf jeden Fall bei Vorliegen offener Rechnungen, wird der Auftraggeber auch für den Unterauftragnehmer die Bescheinigung über die ordnungsgemäße | 10. Ferme restando le ulteriori ipotesi di risoluzione previste dal presente contratto, ai sensi di quanto disposto dall'art. 3, comma 9 bis, della legge 13 agosto 2010, n. 136, il mancato utilizzo, nella transazione finanziaria, del bonifico bancario o postale, ovvero di altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni di pagamento, costituisce causa di risoluzione del contratto.<br>11. Ai fini del pagamento del corrispettivo e comunque ove vi siano fatture in pagamento, l'ente affidante procederà ad acquisire, anche per la subappaltatrice, il documento unico di |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| Beitragszahlung (DURC) einholen, welche die ordnungsgemäße Einzahlung der verpflichtenden Fürsorge- und Versicherungsbeiträge für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten der Angestellten bestätigt. | regolarità contributiva (DURC), attestante la regolarità in ordine al versamento dei contributi previdenziali e dei contributi assicurativi obbligatori per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei dipendenti. |
| **ART. 34**<br>**VERARBEITUNG DER PERSONENBEZOGENEN DATEN** | **ART. 34**<br>**TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI** |
| 1. Der Auftragnehmer erklärt, in das Informationsschreiben gemäß Art. 13 und 14 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 (DSGVO), Einsicht genommen zu haben. | 1. L'affidatario dichiara di aver preso visione dell'informativa di cui agli art. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (GDPR). |
| 2. Der Auftraggeber informiert den Auftragnehmer darüber, dass Rechtsinhaber der Daten die Autonome Provinz Bozen, Silvius-Magnago-Platz Nr. 1, Landhaus 1, 39100, Bozen, E-Mail: generaldirektion@provinz.bz.it, PEC: generaldirektion.direzionegenerale@pec.prov.bz.it ist.<br>Datenschutzbeauftragte (DSB): Die Kontaktdaten der DBS der Autonomen Provinz Bozen sind folgende: E-Mail: dsb@provinz.bz.it PEC: rpd_dsb@pec.prov.bz.it | 2. L'ente affidante informa l'affidataria che titolare del trattamento dei dati è la Provincia autonoma di Bolzano, presso piazza Silvius Magnago 1, 39100 Bolzano, e-mail: direzionegenerale@provincia.bz.it; PEC: generaldirektion.direzionegenerale@pec.prov.bz.it.<br>Responsabile della protezione dei dati (RPD): I dati di contatto del RPD della Provincia autonoma di Bolzano sono i seguenti: e-mail: rpd@provincia.bz.it<br>PEC: rpd_dsb@pec.prov.bz.it |
| 3. Zwecke der Verarbeitung: Die übermittelten Daten werden vom Personal, das dazu von der Landesverwaltung ermächtigt wurde, auch in elektronischer Form, für institutionelle Zwecke in Zusammenhang mit dem Verwaltungsverfahren verarbeitet, zu dessen Abwicklung sie angegeben wurden. Die mit der Verarbeitung betraute Person ist der Direktor/die Direktorin der Abteilung Mobilität an seinem/ihrem Dienstsitz. | 3. Finalità del trattamento: I dati forniti saranno trattati da personale autorizzato dell'Amministrazione provinciale anche in forma elettronica, per le finalità istituzionali connesse al procedimento amministrativo per il quale sono resi. Preposto/a al trattamento dei dati è il Direttore/la Direttrice della Ripartizione Mobilità presso la sede dello stesso/della stessa. |
| **ART. 35**<br>**REGELUNG VON STREITFÄLLEN** | **ART. 35**<br>**DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE** |
| 1. Unbeschadet der Anwendung der Verfahren des Vergleichs und der gütlichen Streitbeilegung im Sinne der Art. 205 und 208 GvD Nr. 50/2016, ist der Gerichtsstand für alle Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer Bozen. | 1. Fatta salva l'applicazione delle procedure di transazione e di accordo bonario previste dagli articoli 205 e 208 del D.lgs. n. 50/2016, tutte le controversie tra l'ente affidante e l'affidataria derivanti dall'esecuzione del contratto saranno deferite al Foro di Bolzano. |
| 2. Dieses Vertragsverhältnis unterliegt dem italienischen Recht. | 2. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano. |
| 3. Ein Schiedsgerichtsverfahren ist nicht zulässig. Alle Streitigkeiten zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer, die sich aus der Ausführung oder Auslegung des Vertrages ergeben und nicht anderweitig gelöst werden | 3. Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie tra l'ente affidante e l'affidataria derivanti dall'esecuzione o interpretazione del contratto e non altrimenti sanabili, saranno deferite al Foro di Bolzano. |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | |
|---|---|
| können, werden dem Gerichtsstand Bozen vorgelegt. | |
| 4. Sollte es während der Ausführung dieses Vertrages zu einer Streitigkeit kommen, hat jede Partei den sich aus dem Vertrag ergebenden Verpflichtungen nachzukommen, ohne die reguläre Ausführung der vertragsgegenständlichen Leistung selbst in irgendeiner Weise auszusetzen oder zu verzögern. | 4. Qualora la controversia dovesse insorgere in corso di esecuzione del presente contratto, ciascuna delle parti è tenuta al rispetto degli obblighi derivanti dal contratto, senza sospendere o ritardare in alcun modo la regolare esecuzione del servizio oggetto del contratto stesso. |
| Gelesen, bestätigt und gefertigt<br>Letto, confermato e sottoscritto<br>Bozen - Bolzano_____ | |
| | |
| Der Auftragnehmer / L'affidataria<br><br>_____ | Das Land Südtirol / La Provincia di Bolzano<br><br>_____ |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Corrispettivo da PAB | 20.791.254 | 23.334.532 | 23.687.269 | 24.137.826 | 25.046.469 | 25.940.472 | 27.003.367 | 26.873.859 | 27.181.824 | 27.493.700 |
| Adeguamento Istat Corrispettivo | 56.800 | 52.327 | 53.192 | 54.144 | 55.471 | 56.550 | 52.886 | 49.061 | 49.726 | 50.399 |
| **TOTALE RICAVI CORRISPETTIVO** | **20.848.053** | **23.386.859** | **23.740.461** | **24.191.971** | **25.101.940** | **25.997.022** | **27.056.253** | **26.922.920** | **27.231.551** | **27.544.098** |
| Sanzioni Amministrative | | | | | | | | | | |
| Pubblicità | | | | | | | | | | |
| Rimborsi Assicurativi Mezzi | | | | | | | | | | |
| TOTALE RICAVI | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| | | | | | | | | | | |
| **MATERIE PRIME SUSSIDIARIE DI CONSUMO E MERCI** | | | | | | | | | | |
| Consumi Carburante (Gasolio) | 2.777.143 | 2.561.576 | 2.613.926 | 2.667.346 | 2.721.857 | 2.777.483 | 22.870 | 23.337 | 23.814 | 24.301 |
| Rimborso Accise | -535.205 | -488.612 | -493.498 | -498.433 | -503.417 | -508.452 | -4.144 | -4.185 | -4.227 | -4.269 |
| Consumi Carburante (H2) | | | | | | | | | | |
| Consumi Carburante (elettricità) | 0 | 440.640 | 449.645 | 458.835 | 468.212 | 477.780 | 3.054.300 | 2.332.584 | 2.355.910 | 2.379.469 |
| Consumo ricambi vari | 107.095 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Consumo Lubrificanti | 53.548 | 48.997 | 49.503 | 50.015 | 50.532 | 51.054 | 1.075 | 1.086 | 1.097 | 1.108 |
| Consumi Pneumatici | 193.984 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Massa vestiaria | 71.500 | 84.315 | 84.827 | 85.989 | 88.839 | 91.698 | 97.231 | 98.440 | 99.325 | 100.218 |
| TOTALE MATERIE PRIME SUSSIDIARIE DI CONSUMO E MERCI | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| | | | | | | | | | | |
| **PRESTAZIONI E SERVIZI** | | | | | | | | | | |
| Assicurazioni BUS | 487.440 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 584.008 | 584.008 | 584.008 | 584.008 |
| Assicurazioni altro | 57.084 | 57.674 | 58.270 | 58.872 | 59.480 | 60.095 | 60.716 | 61.343 | 61.977 | 62.617 |
| Lavorazioni officina esterne | 128.514 | 145.766 | 147.273 | 148.795 | 150.332 | 151.885 | 163.771 | 165.464 | 167.173 | 168.901 |
| Costo manutenzioni BUS | 0 | 1.157.772 | 1.181.433 | 1.205.578 | 1.230.215 | 1.255.357 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Costo manutenzioni altro (dotazioni, impianti) | 30.310 | 30.623 | 30.940 | 31.259 | 31.582 | 31.909 | 32.238 | 32.572 | 32.908 | 33.248 |
| Servizi amministrativi e informatici | 261.495 | 270.848 | 275.084 | 279.568 | 285.348 | 291.154 | 297.152 | 299.956 | 302.673 | 305.419 |
| Subaffidamenti | 5.460.178 | 3.425.574 | 3.495.582 | 3.567.020 | 3.639.918 | 3.714.306 | 3.790.214 | 3.867.673 | 3.946.715 | 4.027.373 |
| Buoni pasto e visite mediche | 264.616 | 310.361 | 315.719 | 320.680 | 337.992 | 355.160 | 385.611 | 389.737 | 392.669 | 394.970 |
| Pulizie (sedi + bus) | 374.834 | 425.152 | 429.545 | 433.984 | 438.469 | 442.999 | 477.666 | 482.602 | 487.589 | 492.627 |
| Spese direzionali | | | | | | | | | | |
| Formazione | 40.550 | 47.557 | 48.214 | 49.195 | 102.020 | 104.849 | 110.115 | 60.720 | 61.162 | 61.609 |
| Consulenze | 101.033 | 102.077 | 103.132 | 104.198 | 105.275 | 106.362 | 107.461 | 108.572 | 109.694 | 110.827 |
| TOTALE COSTI PRESTAZIONI DI TERZI | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| | | | | | | | | | | |
| **GODIMENTO BENI TERZI e ONERI DIVERSI DI GESTIONE** | | | | | | | | | | |
| Affitti e spese accessorie | 249.563 | 252.033 | 254.529 | 257.049 | 259.594 | 262.165 | 264.762 | 267.385 | 270.033 | 272.709 |
| Noleggi | 393.646 | 44.097 | 44.553 | 45.013 | 45.479 | 45.949 | 46.423 | 46.903 | 47.388 | 47.877 |
| Tasse di circolazione imm. e revisione | 118.876 | 85.850 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 129.591 | 78.271 | 78.271 | 78.271 |
| Oneri diversi | 70.517 | 71.245 | 71.982 | 72.725 | 73.477 | 74.236 | 75.003 | 75.778 | 76.561 | 77.352 |
| TOTALE GODIMENTO BENI TERZI e ONERI DIVERSI DI GESTIONE | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| | | | | | | | | | | |
| **SPESE DEL PERSONALE** | | | | | | | | | | |
| Salari e Stipendi | 5.873.757 | 6.949.286 | 7.131.315 | 7.363.019 | 7.886.671 | 8.420.683 | 9.336.820 | 9.520.726 | 9.682.813 | 9.847.866 |
| Oneri Sociali e Previdenziali | 1.674.021 | 1.980.547 | 2.032.425 | 2.098.461 | 2.247.701 | 2.399.895 | 2.660.994 | 2.713.407 | 2.759.602 | 2.806.642 |
| TFR ed altri fondi | 176.213 | 208.479 | 213.939 | 220.891 | 236.600 | 252.620 | 280.105 | 285.622 | 290.484 | 295.436 |
| Altri Costi del Personale | | | | | | | | | | |
| TOTALE SPESE DEL PERSONALE | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| | | | | | | | | | | |
| **AMMORTAMENTI ED ACCANTONAMENTI** | | | | | | | | | | |
| Ammortamento Autobus | 2.186.717 | 3.615.050 | 3.596.259 | 3.592.501 | 3.592.501 | 3.681.938 | 3.789.028 | 3.428.333 | 3.428.333 | 3.428.333 |
| Ammortamento altre immobilizzazioni | 198.376 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 285.876 | 285.876 | 785.876 | 785.876 | 785.876 |
| Accantonamenti | | | | | | | | | | |
| TOTALE AMMORTAMENTI ED ACCANTONAMENTI | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| | | | | | | | | | | |
| **RISULTATO OPERATIVO (EBIT)** | 32.250 | 413.909 | 383.973 | 354.986 | 326.275 | 296.318 | 734.415 | 940.938 | 911.078 | 879.808 |
| **EBITDA** | 2.417.343 | 4.384.836 | 4.336.109 | 4.303.363 | 4.274.652 | 4.264.131 | 4.809.319 | 5.155.147 | 5.125.287 | 5.094.018 |
| | | | | | | | | | | |
| **ONERI FINANZIARI** | | | | | | | | | | |
| Interessi Passivi ed Oneri bancari | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| TOTALE ONERI FINANZIARI | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| **RISULTATO ANTE IMPOSTE** | 32.250 | 35.550 | 34.930 | 35.850 | 37.650 | 38.820 | 45.000 | 320.000 | 360.000 | 400.000 |
| **ROS (%) - Risultato ante imposte/ricavi da Corrispettivo** | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,17% | 1,19% | 1,32% | 1,45% |
| | | | | | | | | | | |
| **IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO** | | | | | | | | | | |
| Imposta IRAP | 1.355 | 17.384 | 16.127 | 14.909 | 13.704 | 12.445 | 30.845 | 39.519 | 38.265 | 36.952 |
| Imposta IRES | 7.740 | 8.532 | 8.383 | 8.604 | 9.036 | 9.317 | 10.800 | 76.800 | 86.400 | 96.000 |
| TOTALE IMPOSTE | 9.094 | 25.916 | 24.510 | 23.513 | 22.740 | 21.762 | 41.645 | 116.319 | 124.665 | 132.952 |
| | | | | | | | | | | |
| **RISULTATO DI ESERCIZIO** | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |

| STATO PATRIMONIALE | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ATTIVITÀ | | | | | | | | | | |
| **ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI** | | | | | | | | | | |
| **Immobilizzazioni materiali** | | | | | | | | | | |
| Autobus | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| Altri immobilizzazioni materiali | 8.437.824 | 9.656.948 | 9.326.072 | 8.995.196 | 8.664.320 | 8.403.444 | 8.142.568 | 12.381.692 | 11.620.816 | 10.859.940 |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| **Immobilizzazioni immateriali** | | | | | | | | | | |
| Immobilizzazioni immateriali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI** | **19.735.101** | **34.479.175** | **30.552.040** | **26.628.663** | **22.705.286** | **18.762.472** | **38.712.568** | **39.523.359** | **35.334.149** | **31.144.940** |
| **ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI** | | | | | | | | | | |
| **Disponibilità liquide** | | | | | | | | | | |
| Cassa & Banca | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| TOTALE DISP. LIQUIDE | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| **Rimanenze** | | | | | | | | | | |
| Rimanenze | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE RIMANENZE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Crediti** | | | | | | | | | | |
| Crediti v/clienti | 2.685.537 | 3.014.044 | 3.059.606 | 3.117.803 | 3.235.169 | 3.350.644 | 3.487.935 | 3.471.207 | 3.510.986 | 3.551.270 |
| Crediti Enti Previd. ed Assistenziali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Crediti tributari | 133.801 | 122.153 | 123.375 | 124.608 | 125.854 | 127.113 | 1.036 | 1.046 | 1.057 | 1.067 |
| Crediti IVA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Altri Crediti ecc. | 594.524 | 654.894 | 655.490 | 656.092 | 656.700 | 657.315 | 694.724 | 695.351 | 695.985 | 696.626 |
| TOTALE CREDITI | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| **TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI** | **5.251.257** | **7.053.524** | **7.992.751** | **8.906.590** | **9.827.629** | **10.319.318** | **11.847.575** | **8.571.071** | **10.324.703** | **12.039.195** |
| **TOTALE ATTIVITÀ** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |
| PASSIVITÀ | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| **PATRIMONIO NETTO** | | | | | | | | | | |
| **Capitale Sociale** | | | | | | | | | | |
| Capitale Sociale | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| TOTALE CAPITALE SOCIALE | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| **Riserve** | | | | | | | | | | |
| Riserva statutaria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Riserva legale | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Altre riserve | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| TOTALE RISERVE | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| **Utili / Perdite** | | | | | | | | | | |
| Utile / Perdita dell'esercizio | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| TOTALE UTILI / PERDITE | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| **TOTALE PATRIMONIO NETTO** | **13.262.991** | **13.272.624** | **13.283.044** | **13.295.381** | **13.310.291** | **13.327.349** | **13.330.704** | **13.534.384** | **13.769.719** | **14.036.767** |
| **PASSIVITÀ OPERATIVE** | | | | | | | | | | |
| **Debiti** | | | | | | | | | | |
| Debiti verso Fornitori | 892.227 | 821.976 | 835.556 | 850.520 | 871.360 | 888.308 | 830.751 | 770.668 | 781.114 | 791.678 |
| Anticipi da PAB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Debiti vs. Personale | 446.406 | 528.146 | 541.980 | 559.589 | 599.387 | 639.972 | 709.598 | 723.575 | 735.894 | 748.438 |
| Debiti Tributari e Previdenziali | 142.292 | 168.346 | 172.756 | 178.369 | 191.055 | 203.991 | 226.184 | 230.640 | 234.566 | 238.565 |
| Altri debiti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ratei e Risconti Passivi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE DEBITI | 1.480.924 | 1.518.468 | 1.550.292 | 1.588.478 | 1.661.801 | 1.732.271 | 1.766.534 | 1.724.883 | 1.751.574 | 1.778.680 |
| **Fondi di Rischi e Oneri** | | | | | | | | | | |
| Fondo Rischi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TFR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE FONDI DI RISCHI E ONERI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **TOTALE PASSIVITÀ OPERATIVE** | **1.480.924** | **1.518.468** | **1.550.292** | **1.588.478** | **1.661.801** | **1.732.271** | **1.766.534** | **1.724.883** | **1.751.574** | **1.778.680** |
| **PASSIVITÀ FINANZIARIE** | | | | | | | | | | |
| **Debiti finanziari** | | | | | | | | | | |
| Debiti finanziari | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| TOTALE DEBITI FINANZIARI | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| **TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE** | **10.242.443** | **26.741.607** | **23.711.454** | **20.651.394** | **17.560.822** | **14.022.170** | **35.462.905** | **32.835.162** | **30.137.560** | **27.368.688** |
| **TOTALE PASSIVITÀ** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| RENDICONTO FINANZIARIO | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | |
| RISULTATO ANTE IMPOSTE | 32.250 | 35.550 | 34.930 | 35.850 | 37.650 | 38.820 | 45.000 | 320.000 | 360.000 | 400.000 |
| Amm e accontonamenti (+) | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| Eliminazione quote contributi investimento (risconti passivi) (-) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Plusvalenze da alienazione cespiti (-) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Capacità di autofinanziamento (cash flow gestione caratteristica)** | **2.417.343** | **4.006.476** | **3.987.065** | **3.984.227** | **3.986.027** | **4.006.634** | **4.119.904** | **4.534.209** | **4.574.209** | **4.614.209** |
| Variazioni working capital (-) | -1.932.938 | -339.685 | -15.555 | -21.847 | -45.898 | -46.879 | -14.359 | -25.561 | -13.733 | -13.828 |
| Pagamento TFR (-) | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pagamento altri fondi | | | | | | | | | | |
| Pagamenti imposte (-/+) | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| **A. Flusso finanziario dell'attività operativa** | **475.311** | **3.640.876** | **3.947.000** | **3.938.867** | **3.917.390** | **3.937.993** | **4.063.899** | **4.392.329** | **4.435.811** | **4.467.429** |
| | | | | | | | | | | |
| Variazione WC sugli investimenti | | | | | | | | | | |
| Investimenti (-) | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| Valorizzazione TFR (+) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Contributi conto capitale (+) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vendite attivo immobilizzato (+) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **B. Flusso finanziario dell'attività di investimento** | **-890.000** | **-18.715.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-24.025.000** | **-5.025.000** | **-25.000** | **-25.000** |
| | | | | | | | | | | |
| Variazione prestiti infragruppo | | | | | | | | | | |
| Nuovi finanziamenti (+) | 0 | 19.500.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24.000.000 | 0 | 0 | 0 |
| Rimborso finanziamenti (-) | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| Pagamento oneri finanziari (-) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **C. Flusso finanziario dell'attività di finanziamento** | **-1.965.098** | **16.499.163** | **-3.030.153** | **-3.060.060** | **-3.090.572** | **-3.538.652** | **21.440.735** | **-2.627.743** | **-2.697.602** | **-2.768.872** |
| | | | | | | | | | | |
| **Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)** | **-2.379.787** | **1.425.039** | **891.847** | **853.807** | **801.818** | **374.341** | **1.479.634** | **-3.260.414** | **1.713.209** | **1.673.557** |
| | | | | | | | | | | |
| Disponibilità netta di apertura | 4.217.182 | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 |
| Variazione della disponibilità netta | -2.379.787 | 1.425.039 | 891.847 | 853.807 | 801.818 | 374.341 | 1.479.634 | -3.260.414 | 1.713.209 | 1.673.557 |
| **Disponibilità netta di chiusura (Posizione finanziaria netta)** | **1.837.395** | **3.262.434** | **4.154.281** | **5.008.087** | **5.809.905** | **6.184.246** | **7.663.880** | **4.403.466** | **6.116.676** | **7.790.233** |
| | | | | | | | | | | |
| **Debt Service Coverage Ratio** | **1,12** | **1,19** | **1,18** | **1,17** | **1,16** | **1,05** | **1,45** | **1,33** | **1,31** | **1,30** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# Schemi ART

| Schema 1 - Conto Economico Regolatorio | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Ricavi da traffico TPL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| 1 | Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| 2 | Effetti positivi di rete indotti* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.a | Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| 3.d | Costo del personale | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| *3.d.i* | *di cui: personale operativo*** | *6.719.195* | *7.963.239* | *8.085.733* | *8.271.282* | *8.429.921* | *8.591.720* | *8.724.291* | *8.925.053* | *9.096.718* | *9.271.804* |
| 3.e | Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | | | | | | | | | | |
| 3.f | Oneri diversi di gestione | | | | | | | | | | |
| 3 | Totale costi operativi*** | 18.430.710 | 19.002.023 | 19.404.353 | 19.888.608 | 20.827.288 | 21.732.890 | 22.246.934 | 21.767.773 | 22.106.263 | 22.450.081 |
| 4=1+2-3 | Risultato operativo lordo (EBITDA) | 2.417.343 | 4.384.836 | 4.336.109 | 4.303.363 | 4.274.652 | 4.264.131 | 4.809.319 | 5.155.147 | 5.125.287 | 5.094.018 |
| | Utilizzo fondi pertinenti al servizio | | | | | | | | | | |
| 5 | Totale ammortamenti | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| 6=4-5 | Risultato operativo netto (EBIT) | 32.250 | 413.909 | 383.973 | 354.986 | 326.275 | 296.318 | 734.415 | 940.938 | 911.078 | 879.808 |
| | | | | | | | | | | | |
| 7 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP **** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Note**

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2.

** Per i servizi di trasporto su strada si intendono gli addetti al servizio di guida e circolazione; per i servizi di trasporto ferroviari regionali si intendono gli addetti al servizio di manovra, condotta e scorta.

*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati. al netto dei costi capitalizzati.

**** In relazione agli accantonamenti e rischi [voce A12) -A13)], sono rilevanti ai fini della contabilizzazione dei costi operativi solo gli utilizzi dei relativi fondi di cui alla voce del Passivo B4) dello Stato Patrimoniale di cuiall'art. 2424 del codice civile.

| Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Immobilizzazioni immateriali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in lo | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| 1.b.i | *di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)* | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 |
| 1.b.ii | *di cui: impianti e macchinari* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.ii.1 | *di cui: materiale rotabile autofinanziato ** | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| 1.b.iii | *di cui: attrezzature industriali e commerciali* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.iv | *di cui: altre* | 739.000 | 1.958.124 | 1.627.248 | 1.296.372 | 965.496 | 704.620 | 443.744 | 4.682.868 | 3.921.992 | 3.161.116 |
| 1 | Totale immobilizzazioni | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| 2.a | Rimanenze | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.b | Crediti | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| *2.b.i* | *di cui: commerciali*** | *2.685.537* | *3.014.044* | *3.059.606* | *3.117.803* | *3.235.169* | *3.350.644* | *3.487.935* | *3.471.207* | *3.510.986* | *3.551.270* |
| *2.b.ii* | *di cui: altri crediti* | *728.325* | *777.047* | *778.864* | *780.700* | *782.555* | *784.428* | *695.760* | *696.398* | *697.042* | *697.693* |
| 2 | Totale attivo circolante | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| 3.a | Debiti | 11.723.367 | 28.260.075 | 25.261.746 | 22.239.872 | 19.222.623 | 15.754.441 | 37.229.439 | 34.560.045 | 31.889.133 | 29.147.368 |
| *3.a.i* | *di cui: debiti verso fornitori* | *0* | *821.976* | *835.556* | *850.520* | *871.360* | *888.308* | *830.751* | *770.668* | *781.114* | *791.678* |
| 3 | Totale debiti | 11.723.367 | 28.260.075 | 25.261.746 | 22.239.872 | 19.222.623 | 15.754.441 | 37.229.439 | 34.560.045 | 31.889.133 | 29.147.368 |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 11.425.596 | 10.010.191 | 9.128.764 | 8.287.294 | 7.500.386 | 7.143.103 | 5.666.824 | 9.130.918 | 7.653.044 | 6.246.534 |

**Note:**

*Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stessoIFRS 16 (da indicare separatamente).

** In coerenza con altri provvedimenti dell'Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.

| Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B | Effetti positivi di rete indotti * | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| C=A+B | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D | Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 20.815.803 | 22.972.950 | 23.356.488 | 23.836.985 | 24.775.665 | 25.700.704 | 26.321.838 | 25.981.983 | 26.320.472 | 26.664.290 |
| E | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 11.425.596 | 10.010.191 | 9.128.764 | 8.287.294 | 7.500.386 | 7.143.103 | 5.666.824 | 9.130.918 | 7.653.044 | 6.246.534 |
| F | Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | | | | | 5,24% | | | | | |
| G=F*E | Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | 598.701 | 524.534 | 478.347 | 434.254 | 393.020 | 374.299 | 296.942 | 478.460 | 401.019 | 327.318 |
| H=D+G | USCITE + UTILE RAGIONEVOLE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| I=H-C | EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE) | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| L=C+I | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| M | VAN L | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| N | VAN H | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| O | VAN I | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| P | COMPENSAZIONE COSTANTE | 0 | | | | | | | | | |
| Q=I-P | POSTE FIGURATIVE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| | | | | | | | | | | | |
| CONDIZIONI DI EQUILIBRIO | | | | | | | | | | | |
| G | M = N | SI | | | | | | | | | |
| H | VAN Q = 0** | n.a. | | | | | | | | | |
| I | WACC = TIR | 5,24% | | | | | | | | | |

** Da verificarsi in caso di compensazione costante

**Note**

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

G) il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC

| Schema 4 - Rendiconto Finanziario | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Incassi da tariffa | | | | | | | | | | |
| 1.b | Incassi da corrispettivo | 18.162.516 | 20.372.815 | 20.680.856 | 21.074.168 | 21.866.771 | 22.646.378 | 23.568.318 | 23.451.714 | 23.720.565 | 23.992.829 |
| 1.c | Altri incassi | | | | | | | | | | |
| 1.d | Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo | -2.445.726 | -2.649.038 | -2.704.037 | -2.760.764 | -2.820.195 | -2.880.814 | -3.157.260 | -2.499.782 | -2.524.996 | -2.550.468 |
| 1.e | Pagamenti a fornitori per servizi | -8.097.092 | -5.615.166 | -5.342.366 | -5.406.612 | -5.525.917 | -5.576.574 | -4.963.378 | -4.877.742 | -4.872.652 | -4.879.039 |
| 1.f | Pagamenti al personale | -7.135.293 | -8.441.819 | -8.662.944 | -8.944.412 | -9.580.530 | -10.229.235 | -11.342.136 | -11.565.541 | -11.762.440 | -11.962.941 |
| 1.g | Altri pagamenti | | | | | | | | | | |
| 1.h | Imposte pagate sul reddito | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| 1 | Flusso di cassa dell'attività operativa | 475.311 | 3.640.876 | 3.947.000 | 3.938.867 | 3.917.390 | 3.937.993 | 4.063.899 | 4.392.329 | 4.435.811 | 4.467.429 |
| 2.a | Investimenti in immobilizzazioni immateriali | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| 2.b | Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali | | | | | | | | | | |
| 2.c | Investimenti in immobilizzazioni materiali | | | | | | | | | | |
| 2.d | Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali | | | | | | | | | | |
| 2 | Flusso di cassa dell'attività di investimento | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| 3.a | Incremento mezzi di terzi | | 19.500.000 | | | | | 24.000.000 | | | |
| 3.b | Decremento mezzi di terzi | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| 3.c | Incremento mezzi propri | | | | | | | | | | |
| 3.d | Decremento mezzi propri | | | | | | | | | | |
| 3 | Flusso di cassa dell'attività finanziaria | -1.965.098 | 16.499.163 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | 21.440.735 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| 4=1+2+3 | Variazione delle Disponibilità Liquide | -2.379.787 | 1.425.039 | 891.847 | 853.807 | 801.818 | 374.341 | 1.479.634 | -3.260.414 | 1.713.209 | 1.673.557 |

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Erträge Aut. Provinz Bozen | 20.791.254 | 23.334.532 | 23.687.269 | 24.137.826 | 25.046.469 | 25.940.472 | 27.003.367 | 26.873.859 | 27.181.824 | 27.493.700 |
| Astat-Anpassung der Erträge Aut. Provinz Bozen | 56.800 | 52.327 | 53.192 | 54.144 | 55.471 | 56.550 | 52.886 | 49.061 | 49.726 | 50.399 |
| **SUMME ERTRÄGE AUS VERGÜTUNG** | **20.848.053** | **23.386.859** | **23.740.461** | **24.191.971** | **25.101.940** | **25.997.022** | **27.056.253** | **26.922.920** | **27.231.551** | **27.544.098** |
| SUMME ERTRÄGE | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| **Verbrauch** | | | | | | | | | | |
| Verbrauch Treibstoffe (Diesel) | 2.777.143 | 2.561.576 | 2.613.926 | 2.667.346 | 2.721.857 | 2.777.483 | 22.870 | 23.337 | 23.814 | 24.301 |
| Rückerstattung Akzise | -535.205 | -488.612 | -493.498 | -498.433 | -503.417 | -508.452 | -4.144 | -4.185 | -4.227 | -4.269 |
| Verbrauch Treibstoffe (H2) | | | | | | | | | | |
| Verbrauch Treibstoffe (Elektrische Energie) | 0 | 440.640 | 449.645 | 458.835 | 468.212 | 477.780 | 3.054.300 | 2.332.584 | 2.355.910 | 2.379.469 |
| Verbrauch verschiedener Ersatzteile | 107.095 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Verbrauch Öl- und Schmierstoffe | 53.548 | 48.997 | 49.503 | 50.015 | 50.532 | 51.054 | 1.075 | 1.086 | 1.097 | 1.108 |
| Verbrauch Reifen | 193.984 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Bekleidungsmasse | 71.500 | 84.315 | 84.827 | 85.989 | 88.839 | 91.698 | 97.231 | 98.440 | 99.325 | 100.218 |
| SUMME KOSTEN VERBRAUCH | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| **Dienstleistungen Dritter** | | | | | | | | | | |
| Busversicherung | 487.440 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 584.008 | 584.008 | 584.008 | 584.008 |
| Versicherung | 57.084 | 57.674 | 58.270 | 58.872 | 59.480 | 60.095 | 60.716 | 61.343 | 61.977 | 62.617 |
| Externe Werkstattarbeiten | 128.514 | 145.766 | 147.273 | 148.795 | 150.332 | 151.885 | 163.771 | 165.464 | 167.173 | 168.901 |
| Instandhaltung (Full Service) | 0 | 1.157.772 | 1.181.433 | 1.205.578 | 1.230.215 | 1.255.357 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige Instandhaltungskosten (Ausrüstung, Anlagen) | 30.310 | 30.623 | 30.940 | 31.259 | 31.582 | 31.909 | 32.238 | 32.572 | 32.908 | 33.248 |
| Verwaltungs- und IT-Dienstleistungen | 261.495 | 270.848 | 275.084 | 279.568 | 285.348 | 291.154 | 297.152 | 299.956 | 302.673 | 305.419 |
| Kosten Weitervergabe Leistungen | 5.460.178 | 3.425.574 | 3.495.582 | 3.567.020 | 3.639.918 | 3.714.306 | 3.790.214 | 3.867.673 | 3.946.715 | 4.027.373 |
| Essensgutscheine und ärztliche Untersuchungen | 264.616 | 310.361 | 315.719 | 320.680 | 337.992 | 355.160 | 385.611 | 389.737 | 392.669 | 394.970 |
| Reinigung (Sitze + Busse) | 374.834 | 425.152 | 429.545 | 433.984 | 438.469 | 442.999 | 477.666 | 482.602 | 487.589 | 492.627 |
| Bildung | 40.550 | 47.557 | 48.214 | 49.195 | 102.020 | 104.849 | 110.115 | 60.720 | 61.162 | 61.609 |
| Beratungen | 101.033 | 102.077 | 103.132 | 104.198 | 105.275 | 106.362 | 107.461 | 108.572 | 109.694 | 110.827 |
| GESAMTKOSTEN FÜR DIENSTLEISTUNGEN DRITTER | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| **NUTZUNG VON GÜTERN VON DRITTEN UND VERSCHIEDENE BETRIEBSLASTEN** | | | | | | | | | | |
| Mieten und Nebenkosten | 249.563 | 252.033 | 254.529 | 257.049 | 259.594 | 262.165 | 264.762 | 267.385 | 270.033 | 272.709 |
| Vermietungen | 393.646 | 44.097 | 44.553 | 45.013 | 45.479 | 45.949 | 46.423 | 46.903 | 47.388 | 47.877 |
| Umlauf-, Zulassungs- und Verkehrskontrollgebühren | 118.876 | 85.850 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 129.591 | 78.271 | 78.271 | 78.271 |
| andere Lasten | 70.517 | 71.245 | 71.982 | 72.725 | 73.477 | 74.236 | 75.003 | 75.778 | 76.561 | 77.352 |
| SUMME NUTZUNG VON GÜTERN VON DRITTEN UND VERSCHIEDENE BETRIEBSLASTEN | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| **Personalkosten** | | | | | | | | | | |
| Löhne und Gehälter | 5.873.757 | 6.949.286 | 7.131.315 | 7.363.019 | 7.886.671 | 8.420.683 | 9.336.820 | 9.520.726 | 9.682.813 | 9.847.866 |
| Sozial- und Vorsorgebeiträge | 1.674.021 | 1.980.547 | 2.032.425 | 2.098.461 | 2.247.701 | 2.399.895 | 2.660.994 | 2.713.407 | 2.759.602 | 2.806.642 |
| Abfertigung für Arbeitnehmer und andere Rückstellungen | 176.213 | 208.479 | 213.939 | 220.891 | 236.600 | 252.620 | 280.105 | 285.622 | 290.484 | 295.436 |
| sonstige Personalkosten | | | | | | | | | | |
| SUMME PERSONALKOSTEN | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| **Abschreibungen und Rückstellung** | | | | | | | | | | |
| Abschreibungen Bus | 2.186.717 | 3.615.050 | 3.596.259 | 3.592.501 | 3.592.501 | 3.681.938 | 3.789.028 | 3.428.333 | 3.428.333 | 3.428.333 |
| andere Abschreibungen | 198.376 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 285.876 | 285.876 | 785.876 | 785.876 | 785.876 |
| Rückstellung Risikofond | | | | | | | | | | |
| SUMME ABSCHREIBUNGEN UND RÜCKSTELLUNGEN | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| **OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)** | **32.250** | **413.909** | **383.973** | **354.986** | **326.275** | **296.318** | **734.415** | **940.938** | **911.078** | **879.808** |
| **EBITDA** | **2.417.343** | **4.384.836** | **4.336.109** | **4.303.363** | **4.274.652** | **4.264.131** | **4.809.319** | **5.155.147** | **5.125.287** | **5.094.018** |
| **FINANZAUFWENDUNGEN** | | | | | | | | | | |
| Zinsaufwendungen und Bankgebühren | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| SUMME FINANZAUFWENDUNGEN | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| **ERGEBNIS VOR STEUERN** | **32.250** | **35.550** | **34.930** | **35.850** | **37.650** | **38.820** | **45.000** | **320.000** | **360.000** | **400.000** |
| **ROS (%): Ergebnis vor Steuern/Erträge Provinz BZ** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,17%** | **1,19%** | **1,32%** | **1,45%** |
| **STEUERN** | | | | | | | | | | |
| IRAP | 1.355 | 17.384 | 16.127 | 14.909 | 13.704 | 12.445 | 30.845 | 39.519 | 38.265 | 36.952 |
| IRES | 7.740 | 8.532 | 8.383 | 8.604 | 9.036 | 9.317 | 10.800 | 76.800 | 86.400 | 96.000 |
| SUMME STEUERN | 9.094 | 25.916 | 24.510 | 23.513 | 22.740 | 21.762 | 41.645 | 116.319 | 124.665 | 132.952 |
| **ERGEBNIS NACH STEUERN** | **23.155** | **9.634** | **10.420** | **12.337** | **14.910** | **17.058** | **3.355** | **203.681** | **235.335** | **267.048** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| BILANZ | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AKTIVA | | | | | | | | | | |
| **ANLAGEVERMÖGEN** | | | | | | | | | | |
| **Sachanlagen** | | | | | | | | | | |
| Autobusse | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| andere Sachanlagen | 8.437.824 | 9.656.948 | 9.326.072 | 8.995.196 | 8.664.320 | 8.403.444 | 8.142.568 | 12.381.692 | 11.620.816 | 10.859.940 |
| SUMME SACHANLAGEN | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| **Immaterielle Vermögensgegenstände** | | | | | | | | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SUMME IMMAT. VERMÖGENSGEGENSTÄNDE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **SUMME ANLAGEVERMÖGEN** | **19.735.101** | **34.479.175** | **30.552.040** | **26.628.663** | **22.705.286** | **18.762.472** | **38.712.568** | **39.523.359** | **35.334.149** | **31.144.940** |
| **UMLAUFVERMÖGEN** | | | | | | | | | | |
| **LIQUIDE MITTEL** | | | | | | | | | | |
| Kasse & Bank | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| SUMME LIQUIDE MITTEL | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| **VORRÄTE** | | | | | | | | | | |
| Vorräte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SUMME VORRÄTE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **FORDERUNGEN** | | | | | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferung und Leistung | 2.685.537 | 3.014.044 | 3.059.606 | 3.117.803 | 3.235.169 | 3.350.644 | 3.487.935 | 3.471.207 | 3.510.986 | 3.551.270 |
| Steuerforderungen | 133.801 | 122.153 | 123.375 | 124.608 | 125.854 | 127.113 | 1.036 | 1.046 | 1.057 | 1.067 |
| sonstige Forderungen | 594.524 | 654.894 | 655.490 | 656.092 | 656.700 | 657.315 | 694.724 | 695.351 | 695.985 | 696.626 |
| SUMME FORDERUNGEN | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| **SUMME UMLAUFVERMÖGEN** | **5.251.257** | **7.053.524** | **7.992.751** | **8.906.590** | **9.827.629** | **10.319.318** | **11.847.575** | **8.571.071** | **10.324.703** | **12.039.195** |
| **SUMME AKTIVE** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |

| PASSIVA | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **EIGENKAPITAL** | | | | | | | | | | |
| **Gezeichnetes Kapital** | | | | | | | | | | |
| Gezeichnetes Kapital | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| SUMME GEZEICHNETES KAPITAL | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| **RÜCKLAGEN** | | | | | | | | | | |
| statutarische Rücklage | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| gesetzliche Rücklage | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sonstige Rücklagen | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| SUMME RÜCKLAGEN | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| **Gewinn/Verlust** | | | | | | | | | | |
| Jahresgewinn /-verlust | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| SUMME GEWINN/VERLUST | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| **SUMME EIGENKAPITAL** | **13.262.991** | **13.272.624** | **13.283.044** | **13.295.381** | **13.310.291** | **13.327.349** | **13.330.704** | **13.534.384** | **13.769.719** | **14.036.767** |
| **FREMDKAPITAL** | | | | | | | | | | |
| **Verbindlichkeiten** | | | | | | | | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferung & Leistung | 892.227 | 821.976 | 835.556 | 850.520 | 871.360 | 888.308 | 830.751 | 770.668 | 781.114 | 791.678 |
| Vorauszahlungen Provinz BZ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Personal | 446.406 | 528.146 | 541.980 | 559.589 | 599.387 | 639.972 | 709.598 | 723.575 | 735.894 | 748.438 |
| Verbindlichk. Steuern & Sozialvorsorge | 142.292 | 168.346 | 172.756 | 178.369 | 191.055 | 203.991 | 226.184 | 230.640 | 234.566 | 238.565 |
| andere Verbindlichkeiten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abgrenzungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SUMME VERBINDLICHKEITEN | 1.480.924 | 1.518.468 | 1.550.292 | 1.588.478 | 1.661.801 | 1.732.271 | 1.766.534 | 1.724.883 | 1.751.574 | 1.778.680 |
| **SUMME FREMDKAPITAL** | **1.480.924** | **1.518.468** | **1.550.292** | **1.588.478** | **1.661.801** | **1.732.271** | **1.766.534** | **1.724.883** | **1.751.574** | **1.778.680** |
| **FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN** | | | | | | | | | | |
| **Finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | | | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinst. | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| SUMME FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| **SUMME FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN** | **10.242.443** | **26.741.607** | **23.711.454** | **20.651.394** | **17.560.822** | **14.022.170** | **35.462.905** | **32.835.162** | **30.137.560** | **27.368.688** |
| **SUMME PASSIVA** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| KAPITALFLUSSRECHNUNG | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | |
| ERGEBNIS VOR STEUERN | 32.250 | 35.550 | 34.930 | 35.850 | 37.650 | 38.820 | 45.000 | 320.000 | 360.000 | 400.000 |
| Abschreibungen und Rückstellungen (+) | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| Neutralisierung Abgrenzung Landesbeiträge (-) | | | | | | | | | | |
| Mehrerlöse aus Anlagenverkäufen (-) | | | | | | | | | | |
| **Cash-Flow vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens** | **2.417.343** | **4.006.476** | **3.987.065** | **3.984.227** | **3.986.027** | **4.006.634** | **4.119.904** | **4.534.209** | **4.574.209** | **4.614.209** |
| Veränderung working capital (-) | -1.932.938 | -339.685 | -15.555 | -21.847 | -45.898 | -46.879 | -14.359 | -25.561 | -13.733 | -13.828 |
| Zahlung Abfertigung Personal (-) | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zahlung andere Rückstellungen | | | | | | | | | | |
| Zahung Steuern (-/+) | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| **A. Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit** | **475.311** | **3.640.876** | **3.947.000** | **3.938.867** | **3.917.390** | **3.937.993** | **4.063.899** | **4.392.329** | **4.435.811** | **4.467.429** |
| | | | | | | | | | | |
| Investitionen (-) | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| **B. Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit** | **-890.000** | **-18.715.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-24.025.000** | **-5.025.000** | **-25.000** | **-25.000** |
| | | | | | | | | | | |
| neue Finanzierungen (+) | | 19.500.000 | | | | | 24.000.000 | | | |
| Rückzahlung Finanzierungen (-) | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| Zahlung Finanzierungskosten (-) | 0 | | | | | | | | | |
| **C. Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit** | **-1.965.098** | **16.499.163** | **-3.030.153** | **-3.060.060** | **-3.090.572** | **-3.538.652** | **21.440.735** | **-2.627.743** | **-2.697.602** | **-2.768.872** |
| | | | | | | | | | | |
| **Zunahme (Abnahme) der liquiden MIttel (A+B+C)** | **-2.379.787** | **1.425.039** | **891.847** | **853.807** | **801.818** | **374.341** | **1.479.634** | **-3.260.414** | **1.713.209** | **1.673.557** |
| | | | | | | | | | | |
| Liquide Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres | 4.217.182 | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 |
| Veränderung der liquiden Mittel | -2.379.787 | 1.425.039 | 891.847 | 853.807 | 801.818 | 374.341 | 1.479.634 | -3.260.414 | 1.713.209 | 1.673.557 |
| **Liquide Mittel am Ende des Geschäftsjahres** | **1.837.395** | **3.262.434** | **4.154.281** | **5.008.087** | **5.809.905** | **6.184.246** | **7.663.880** | **4.403.466** | **6.116.676** | **7.790.233** |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Debt Service Coverage Ratio** | **1,12** | **1,19** | **1,18** | **1,17** | **1,16** | **1,05** | **1,45** | **1,33** | **1,31** | **1,30** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| Schema 1 - Regulatorische Gewinn- und Verlustrechnung | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | **Tarifeinnahmen** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | **Andere Einnahmen u. Erträge bezüglich des Dienstes** | **20.848.053** | **23.386.859** | **23.740.461** | **24.191.971** | **25.101.940** | **25.997.022** | **27.056.253** | **26.922.920** | **27.231.551** | **27.544.098** |
| **1** | **Gesamteinnahmen aus der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes** | **20.848.053** | **23.386.859** | **23.740.461** | **24.191.971** | **25.101.940** | **25.997.022** | **27.056.253** | **26.922.920** | **27.231.551** | **27.544.098** |
| **2** | **Positive Effekte des eingeführten Liniennetzes** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| 3.a | Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| 3.b | Kosten für Dienstleistungen Dritter | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| 3.c | Kosten für die Nutzung von Gütern Dritter | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| 3.d | Personalkosten | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| *3.d.i* | *davon: operatives Personal (Fahrer)* | *6.719.195* | *7.963.239* | *8.085.733* | *8.271.282* | *8.429.921* | *8.591.720* | *8.724.291* | *8.925.053* | *9.096.718* | *9.271.804* |
| 3.e | Veränderungen der Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Waren | | | | | | | | | | |
| 3.f | Andere betriebliche Aufwendungen | | | | | | | | | | |
| **3** | **Summe operative Kosten** | **18.430.710** | **19.002.023** | **19.404.353** | **19.888.608** | **20.827.288** | **21.732.890** | **22.246.934** | **21.767.773** | **22.106.263** | **22.450.081** |
| **4=1+2-3** | **Bruttobetriebsspanne (EBITDA)** | **2.417.343** | **4.384.836** | **4.336.109** | **4.303.363** | **4.274.652** | **4.264.131** | **4.809.319** | **5.155.147** | **5.125.287** | **5.094.018** |
| **5** | **Summe Abschreibungen** | **2.385.093** | **3.970.926** | **3.952.135** | **3.948.377** | **3.948.377** | **3.967.814** | **4.074.904** | **4.214.209** | **4.214.209** | **4.214.209** |
| **6=4-5** | **Nettobetriebsmarge (EBIT)** | **32.250** | **413.909** | **383.973** | **354.986** | **326.275** | **296.318** | **734.415** | **940.938** | **911.078** | **879.808** |
| | | | | | | | | | | | |
| **7** | **Nutzung Fond für Risiken und Aufwendungen bezüglich Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

| Schema 2 - Regulatorische Bilanz | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Immaterielles Anlagevermögen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | Sachanlagevermögen | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| 1.b.i | *davon: Grundstücke u. Baute* | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 |
| 1.b.ii | *davon: Anlagen u. Maschinen* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.ii.1 | *davon: autofinanzierter Fuhrpark* | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| 1.b.iii | *davon: Ausstattung* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.iv | *davon: andere* | 739.000 | 1.958.124 | 1.627.248 | 1.296.372 | 965.496 | 704.620 | 443.744 | 4.682.868 | 3.921.992 | 3.161.116 |
| **1** | **Summe Anlagevermögen** | **19.735.101** | **34.479.175** | **30.552.040** | **26.628.663** | **22.705.286** | **18.762.472** | **38.712.568** | **39.523.359** | **35.334.149** | **31.144.940** |
| 2.a | Vorräte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.b | Forderungen | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| *2.b.i* | *davon: kommerzielle* | *2.685.537* | *3.014.044* | *3.059.606* | *3.117.803* | *3.235.169* | *3.350.644* | *3.487.935* | *3.471.207* | *3.510.986* | *3.551.270* |
| *2.b.ii* | *davon: andere Forderungen* | *728.325* | *777.047* | *778.864* | *780.700* | *782.555* | *784.428* | *695.760* | *696.398* | *697.042* | *697.693* |
| **2** | **Summe Umlaufvermögen** | **3.413.862** | **3.791.091** | **3.838.470** | **3.898.503** | **4.017.724** | **4.135.072** | **4.183.695** | **4.167.604** | **4.208.028** | **4.248.962** |
| 3.a | Verbindlichkeiten | 11.723.367 | 28.260.075 | 25.261.746 | 22.239.872 | 19.222.623 | 15.754.441 | 37.229.439 | 34.560.045 | 31.889.133 | 29.147.368 |
| *3.a.i* | *davon: Verbindlichkeiten aus Lieferung & Leistung* | *0* | *821.976* | *835.556* | *850.520* | *871.360* | *888.308* | *830.751* | *770.668* | *781.114* | *791.678* |
| **3** | **Summe Verbindlichkeiten** | **11.723.367** | **28.260.075** | **25.261.746** | **22.239.872** | **19.222.623** | **15.754.441** | **37.229.439** | **34.560.045** | **31.889.133** | **29.147.368** |
| **4=1+2-3** | **regulatorisches Nettoinvestitionsvermögen** | **11.425.596** | **10.010.191** | **9.128.764** | **8.287.294** | **7.500.386** | **7.143.103** | **5.666.824** | **9.130.918** | **7.653.044** | **6.246.534** |

| Schema 3 - regulatorischer Finanzplan | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A** | **Eingänge bezüglich Einnahmen der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **B** | **Positive Effekte durch eingeführte Liniennetze** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **C=A+B** | **EINGÄNGE + POSITIVE EFFEKTE DES LINIENNETZES** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **D** | **Ausgänge bezüglich getätigter Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes** | 20.815.803 | 22.972.950 | 23.356.488 | 23.836.985 | 24.775.665 | 25.700.704 | 26.321.838 | 25.981.983 | 26.320.472 | 26.664.290 |
| **E** | **Nettoinvestitionsvermögen** | 11.425.596 | 10.010.191 | 9.128.764 | 8.287.294 | 7.500.386 | 7.143.103 | 5.666.824 | 9.130.918 | 7.653.044 | 6.246.534 |
| **F** | **Prozentsatz der angemessenen Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens (%)*** | | | | | | 5,24% | | | | |
| **G=F*E** | **Vergütung des Investitionskapitals (angemessener Gewinn)** | 598.701 | 524.534 | 478.347 | 434.254 | 393.020 | 374.299 | 296.942 | 478.460 | 401.019 | 327.318 |
| **H=D+G** | **AUSGÄNGE + ANGEMESSENER GEWINN** | **21.414.504** | **23.497.484** | **23.834.835** | **24.271.239** | **25.168.685** | **26.075.003** | **26.618.780** | **26.460.443** | **26.721.492** | **26.991.608** |
| **I=H-C** | **FINANZIELLER NETTOEFFEKT (VARIABLE VERGÜTUNG)** | **21.414.504** | **23.497.484** | **23.834.835** | **24.271.239** | **25.168.685** | **26.075.003** | **26.618.780** | **26.460.443** | **26.721.492** | **26.991.608** |
| **L=C+I** | **EINGÄNGE + POSITIVE EFFEKTE DER LINIENNETZE + VARIABLE VERGÜTUNG** | **21.414.504** | **23.497.484** | **23.834.835** | **24.271.239** | **25.168.685** | **26.075.003** | **26.618.780** | **26.460.443** | **26.721.492** | **26.991.608** |
| **M** | **VAN L** | **189.762.686** | | | | | | | | | |
| **N** | **VAN H** | **189.762.686** | | | | | | | | | |
| **O** | **VAN I** | **189.762.686** | | | | | | | | | |
| **P** | **KONSTANTE VERGÜTUNG** | **0** | | | | | | | | | |
| **Q=I-P** | **FIGURATIVE POSTEN** | **21.414.504** | **23.497.484** | **23.834.835** | **24.271.239** | **25.168.685** | **26.075.003** | **26.618.780** | **26.460.443** | **26.721.492** | **26.991.608** |
| | | | | | | | | | | | |
| **ANNAHMEN DES GLEICHGEWICHTES** | | | | | | | | | | | |
| **G** | **M = N** | **JA** | | | | | | | | | |
| **H** | **VAN Q = 0**** | **n.a.** | | | | | | | | | |
| **I** | **WACC = TIR** | **5,24%** | | | | | | | | | |

| Schema 4 - Finanzbericht | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Tarifeinnahmen | | | | | | | | | | |
| 1.b | Einnahmen aus Vergütungen | 18.162.516 | 20.372.815 | 20.680.856 | 21.074.168 | 21.866.771 | 22.646.378 | 23.568.318 | 23.451.714 | 23.720.565 | 23.992.829 |
| 1.c | Andere Einnahmen | | | | | | | | | | |
| 1.d | Zahlungen an Lieferanten für Roh- und Betriebsstoffe | -2.445.726 | -2.649.038 | -2.704.037 | -2.760.764 | -2.820.195 | -2.880.814 | -3.157.260 | -2.499.782 | -2.524.996 | -2.550.468 |
| 1.e | Zahlungen an Lieferanten für Dienstleistungen | -8.097.092 | -5.615.166 | -5.342.366 | -5.406.612 | -5.525.917 | -5.576.574 | -4.963.378 | -4.877.742 | -4.872.652 | -4.879.039 |
| 1.f | Zahlungen ans Personal | -7.135.293 | -8.441.819 | -8.662.944 | -8.944.412 | -9.580.530 | -10.229.235 | -11.342.136 | -11.565.541 | -11.762.440 | -11.962.941 |
| 1.g | Andere Zahlungen | | | | | | | | | | |
| 1.h | Steuern auf Gewinn | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| **1** | **Cash flow der operativen Aktivität** | **475.311** | **3.640.876** | **3.947.000** | **3.938.867** | **3.917.390** | **3.937.993** | **4.063.899** | **4.392.329** | **4.435.811** | **4.467.429** |
| 2.a | Investitionen in immaterielles Anlagevermögen | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| 2.b | Desinvestition in immaterielles Anlagevermögen | | | | | | | | | | |
| 2.c | Investitionen Desinvestitionen in Sachanlagen | | | | | | | | | | |
| 2.d | Desinvestitionen in Sachanlagen | | | | | | | | | | |
| **2** | **Cash flow der operativen Aktivität** | **-890.000** | **-18.715.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-24.025.000** | **-5.025.000** | **-25.000** | **-25.000** |
| 3.a | Zunahme Güter Dritter | | 19.500.000 | | | | | 24.000.000 | | | |
| 3.b | Abnahme Güter Dritter | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| 3.c | Zunahme eigene Mittel | | | | | | | | | | |
| 3.d | Abnahme eigene Mittel | | | | | | | | | | |
| **3** | **Cash flow der finanziellen Aktivität** | **-1.965.098** | **16.499.163** | **-3.030.153** | **-3.060.060** | **-3.090.572** | **-3.538.652** | **21.440.735** | **-2.627.743** | **-2.697.602** | **-2.768.872** |
| **4=1+2+3** | **Änderung der Liquidität** | **-2.379.787** | **1.425.039** | **891.847** | **853.807** | **801.818** | **374.341** | **1.479.634** | **-3.260.414** | **1.713.209** | **1.673.557** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SIMULATO – LINEE EXTRA URBANE

PEFS “EU”: 2022/2032

Sommario

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Piano economico finanziario SIMULATO – Linee Extra Urbane ..... 2
1. Introduzione ..... 2
2. Il servizio erogato ..... 6
Il Contesto di mercato ..... 6
Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ..... 8
Le Linee Oggetto del Contratto e la durata ..... 13
3. Le Linee Strategiche e le Ipotesi del PEF ..... 16
Lo Sviluppo Organizzativo ..... 17
Gli investimenti Strategici ..... 26
Il Rafforzamento Patrimoniale ..... 40
L'implementazione del Servizio ..... 43
4. L'Evoluzione Reddituale ..... 49
5. L'Evoluzione Patrimoniale e Finanziaria ..... 55
6. Gli indicatori di sintesi ed il Becnhmark ..... 58
7. L'efficacia e l'efficienza ..... 64
8. La ripartizione dei rischi ..... 66
9. Gli schemi Reddituali, Patrimoniali e Finanziari ..... 70
10. Allegati ..... 73

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SIMULATO – LINEE EXTRA URBANE

## 1. INTRODUZIONE

**INTRODUZIONE**
**Definizione del Piano Economico Finanziario (PEF)**

SASA

PEF

- **Il piano economico finanziario (PEF)** è il documento che esplicita i presupposti e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della gestione per l'intero arco del periodo concessorio.
- Costituisce lo strumento che consente **di stimare la redditività del progetto**, giustificando l'entità di tariffe/prezzi unitari (o canoni, nel caso di opere destinate all'utilizzo diretto della pubblica amministrazione) proposte, nonché l'eventuale necessità di contributi pubblici a fronte della realizzazione dell'investimento.
- L'analisi finanziaria ha, in generale, lo scopo di **fornire indicazioni quantitative,** necessarie alla valutazione della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria del progetto di investimento sia per il soggetto promotore che per il/i diversi finanziatori.

Il PEF si basa su input di base costruiti su ipotesi puntualmente indicate, in linea con i contenuti della documentazione di seguito presentata. L'elaborazione considera prassi e metodologia comunemente riconosciute, in conformità alle convenzioni contabili, fiscali e di modellizzazione finanziaria generalmente accettate e riscontrabili dalle *best practice* del settore di riferimento, oltre ad essere in linea con le previsioni della Delibera ART 154/2019 che ha aggiornato le disposizioni della Delibera ART 49/2015. Tale nuovo atto regolatorio è composto da 28 Misure e 7 Annessi ed ha modificato l'articolazione originaria della delibera ART n. 49/2015, prevedendo sia l'adozione di nuove misure regolatorie, sia la revisione/integrazione delle Misure esistenti.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Infatti, con la delibera n. 154/2019, l'Autorità ha predisposto un nuovo schema di atto, finalizzato ad aggiornare la disciplina regolatoria originaria in materia di "*Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica*".

In particolare, il presente documento è stato redatto sulla base della Misura 15 della Delibera 154/2019 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house", che in sintesi norma quanto segue. Il PEF:

- Deve essere articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento;
- Va redatto secondo gli schemi 1-3 e le indicazioni dell'annesso 5 della Delibera 154/2019;
- Va elaborato assumendo con riferimento i parametri di costo standard (DM 157/2018);
- Contiene la specificazione degli obiettivi che l'Impresa Affidataria deve perseguire nel corso dell'affidamento, finalizzati ad un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione in corso di durata del contratto;
- Riporta la metodologia ed i criteri adottati sono descritti nella Relazione di Affidamento.

In via generale, il presente documento e la procedura di affidamento sono stati effettuati seguendo il quadro sinottico della Delibera 154/2019 di seguito riportato:

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2



| MODALITA' AFFIDAMENTO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GARA | DIRETTO | *IN HOUSE* | Elementi di regolazione | Fase | Misura | Annessi |
| ● | ● | ● | Lotti di affidamento (cfr. delibera 48/2017) | FASE PROPEDEUTICA | 2 | |
| ● | ● | ● | Redazione della RdA | | 2 | |
| Ø | Ø | Ø | Contenuto dei contratti di servizio | | 2 | Annesso 2 |
| ● | ● | | Disciplina beni strumentali e materiale rotabile | | 3 ÷ 10 | |
| ● | ● | ● | Contabilità regolatoria e separazione contabile | | 11 - 12 | Annesso 3 |
| o | o | o | Individuazione/allocazione dei rischi (Matrice) | | 13 | Annesso 4 |
| o | | | PEF simulato per affidamenti con gara | | 14 | Annesso 5 |
| | o | o | PEF simulato per affidamenti diretti o *in house* | | 15 | Annesso 5 |
| Ø | Ø | Ø | Determinazione obiettivi di efficienza ed efficacia | | 16 | Annesso 7 |
| Ø | Ø | Ø | Margine di utile ragionevole (WACC) | | 17 | |
| Ø | Ø | Ø | Informazioni a disposizione dei vettori interessati | PARTECIPAZIONE ALLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO | 18 | Annesso 6 |
| ● | | | Requisiti di partecipazione | | 19 | |
| ● | | | Criteri di aggiudicazione | | 20 | |
| ● | | | Trasferimento del personale | | 21 | |
| o | | | PEF-contendente | | 22 | Annessi 4 e 5 |
| ● | | | Termini di presentazione delle offerte | | 23 | |
| ● | | | Commissioni giudicatrici | | 24 | |
| ● | ● | ● | Monitoraggio delle prestazioni | | 25 | |
| o | o | o | Verifica dell'equilibrio economico-finanziario | | 26 | |
| Ø | Ø | Ø | Aggiornamento delle tariffe | | 27 | |
| ● | ● | ● | Revisione e modifiche contrattuali | | 28 | |

LEGENDA

●: la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta (appalto - concessione)

Ø: la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta (appalto - concessione)

o: la misura regolatoria si applica solo alla concessione

Le assunzioni sono state fatte considerando la situazione attuale del settore e dell'azienda. Il contesto di forte cambiamento nel quale si trova il settore attualmente porta ad una situazione di relativa incertezza, che nel PEF viene trattata basandosi sulle ipotesi descritte. Ciò premesso, nel capitolo le "Linee Strategiche e le Ipotesi del PEF" si descrivono le assunzioni considerate per la redazione del Piano. Per incorporare tutti i cambiamenti futuri nonché per gestire fenomeni ad oggi non prevedibili, è stato previsto un meccanismo di revisione del PEF qualora intervengano eventi significativi non ipotizzabili o quantificabili alla data di redazione del Piano.

Ciò premesso, si sottolinea che il PEF è basato su un anno standard (il primo anno di contratto), che viene considerato come punto di partenza per il futuro.

Il PEF è stato costruito avendo come obiettivo primario l'ottenimento delle condizioni di fattibilità e sostenibilità, requisiti basilari per garantire l'equilibrio economico finanziario necessario per erogare il servizio.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Riassumendo, si evince che con il PEF (di seguito anche **“Sasa” o “Impresa Affidataria”**) si è in grado di garantire il mantenimento nel tempo dell’equilibrio economico e finanziario dell’azienda.

In considerazione dell’affidamento diretto del bacino Extra Urbano all’azienda in-house, Sasa Spa riesce a dimostrare che è un’azienda mediamente efficiente rispetto alla media delle aziende del settore, e che il costo considerato è in linea con il costo standard ex Decreto Ministeriale 157 del 28/03/2018 e con il costo standard definito dalla **“Provincia Autonoma di Bolzano”** (di seguito anche **“PAB”** o **“Provincia”** o **“Ente Affidante”**).

L’affidamento *inhouse* oggetto del presente Piano, ha come primaria finalità l’anticipazione e velocizzazione del processo di transizione ad un servizio pubblico a zero emissioni, anche in confronto alle gare di affidamento in corso di attuazione al momento di redazione del presente documento.

Nello specifico risulta quindi strategico e fondamentale poter utilizzare i mezzi di trasporto a disposizione della PAB, attualmente ancora nella loro vita utile residua, per poter permettere la gestione, organizzazione e sviluppo di tale processo.

Gli investimenti che Sasa dovrà affrontare saranno infatti legati alla preparazione alla migrazione verso un trasporto pubblico a zero emissioni e necessitano di uno sviluppo temporale di medio termine, all’interno del quale Sasa potrà utilizzare per esercitare il servizio i mezzi attualmente a disposizione.

Una fondamentale sinergia di tale processo è data anche e soprattutto dal momento storico di ripresa in cui si trova il nostro paese e la nostra regione: l’efficiente ed efficacie utilizzo delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questo piano si inquadra perfettamente all’interno di tale scenario offrendo una ideale sinergia tra Ente Affidante, Impresa Affidataria e risorse dedicate che potranno essere indirizzate ed allocate in modo preciso e puntuale nonché strettamente monitorato, sul progetto di transizione al *green*.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 2. IL SERVIZIO EROGATO

### IL CONTESTO DI MERCATO

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno circa 12 miliardi di euro di fatturato e trasporta oltre 5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km complessive sulle diverse modalità (di cui oltre i due terzi tramite autobus) attraverso poco meno di 800 gestori titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre 113.000 addetti.

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto rilevantissimo sul settore del trasporto collettivo di persone nel suo complesso. Ingenti, in tutto il Paese, gli impatti dell'emergenza epidemiologica sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

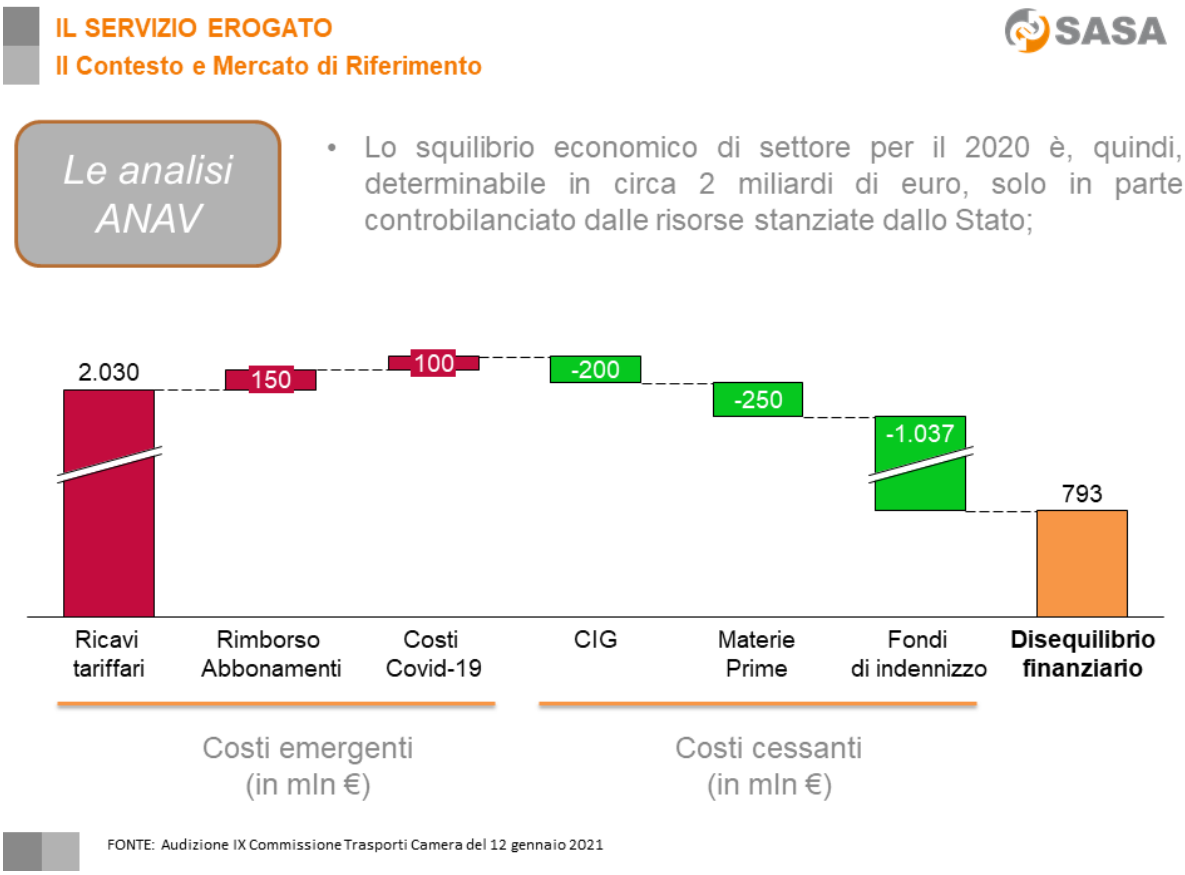
Una stima aggiornata[1] della perdita di ricavi da traffico nel 2020 per il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nel suo complesso può essere prudenzialmente quantificata in almeno 2.200 milioni di euro, includendo gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown della primavera del 2020.

A tali perdite si sommano i maggiori costi che le imprese di trasporto pubblico locale e regionale hanno sostenuto e continuano a sostenere per l'attuazione di tutte le misure di prevenzione del contagio previste e per garantire il trasporto in sicurezza di passeggeri e dipendenti (disinfezione e sanificazione dei mezzi e degli impianti, acquisto dei dispositivi di protezione individuale per i dipendenti e la clientela, informazione e gestione degli utenti, misure di tutela del personale, ecc.), maggiori costi prudenzialmente stimabili nell'anno in almeno 100 milioni di euro.

Notevolmente inferiori, invece, sono i risparmi sui costi di gestione realizzati nel periodo del lockdown conseguentemente alla riprogrammazione in riduzione dei

[1] Fonte: AUDIZIONE IX COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA del 12 gennaio 2021 sul TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – Interventi prioritari

servizi stabilita dalle Regioni e dagli Enti affidanti e derivanti dagli ammortizzatori sociali attivati "causa Covid" o per riduzioni di oneri fiscali, "costi cessanti" quantificabili complessivamente nel 2020 in 500 milioni di euro circa.




Le risorse stanziate dallo Stato e disponibili per la compensazione delle perdite subite dalle imprese e per il ripristino dell'equilibrio economico complessivo di settore nel 2020 ammontano quindi a oltre 1.037 milioni di euro, con uno sbilancio ancora da colmare di oltre 790 milioni di euro.

Le prospettive per il 2021 non lasciano allo stato attuale intravedere margini certi di ripresa del settore e di ritorno a un equilibrio economico-finanziario complessivo in assenza di misure pubbliche di sostegno. Il superamento della crisi emergenziale è auspicabile solo nel secondo semestre del 2021, quando è prevista una disponibilità più diffusa delle vaccinazioni.

Lo squilibrio economico di settore per il primo semestre 2021 è quindi quantificabile nell'ordine dei 1.000 milioni in termini di predite di ricavi tariffari e maggiori costi sostenuti dalle imprese per l'attuazione delle misure di prevenzione del contagio.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Fondamentale per la ripresa sarà il Recovery Fund/Next Generation EU. Con il nuovo strumento Next Generation EU, l'Italia riceverà circa 222 miliardi di euro tra sovvenzioni e prestiti per poter rispondere alla grave recessione economica scatenata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali risorse rappresentano, per il settore dei trasporti in Italia, un'opportunità per colmare il gap rispetto agli altri paesi europei in termini di sostenibilità.

Il presente Piano prevede infatti, nell'evoluzione temporale e progettuale di seguito meglio descritto, anche l'utilizzo di tali risorse sia per migliorare il servizio in una ottica a "zero emissioni", sia per favorire ed incentivare il tessuto economico locale.

Il contesto complessivo nel quale avviene la sottoscrizione del CDS relativo al PEF, si caratterizza per un elevato livello di litigiosità tra i concessionari uscenti e l'Ente Affidante, nonché da un periodo di numerose proroghe e ricorsi. Numerosi sono i ricorsi ed i contenziosi, al momento non ancora risolti, che potrebbero avere un impatto significativo sull'implementazione del presente Piano, tra cui ad esempio, la disponibilità del parco mezzi finanziato dalla PAB agli attuali concessionari con delibere della Giunta Provinciale numero 602 del 19 giugno 2018 e numero 289 del 15 marzo 2016, nonché gli atti successivi in materia di concessione ed erogazione dei finanziamenti da parte della PAB sul parco mezzi oggetto delle sopra citate delibere.

Anche i tempi di redazione ed implementazione del presente Piano, fortemente legati alla condizione di forte litigiosità sopra descritta, sono estremamente compressi. Le ipotesi di partenza del Piano risultano quindi fortemente correlate alla possibilità di poter accedere al parco mezzi, finanziato dall'Ente Affidante con le delibere sopra citate, e attualmente in dotazione degli attuali concessionari.

## IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

L'Unione Europea ha risposto alla crisi pandemica che ha colpito non solo il settore dei trasporti ma l'economia globale in generale, con il Next Generation EU (NGEU), detto appunto anche il Recovery Plan. Si tratta di un programma di ambizioni e portata inedite che prevede, tra gli altri, investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

L'Italia è la prima beneficiaria, in valore assoluto, dei due principali strumenti del NGEU: il dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) e il Pacchetto di Assistenza per la Coesione ed i Territori d'Europa (REACT-EU). Il RRF garantisce 191,5 miliardi di euro da impiegare nel periodo 2021-2026, dei quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto. Di tale somma la parte dedicata all'Italia è pari a 122,6 miliardi di euro.

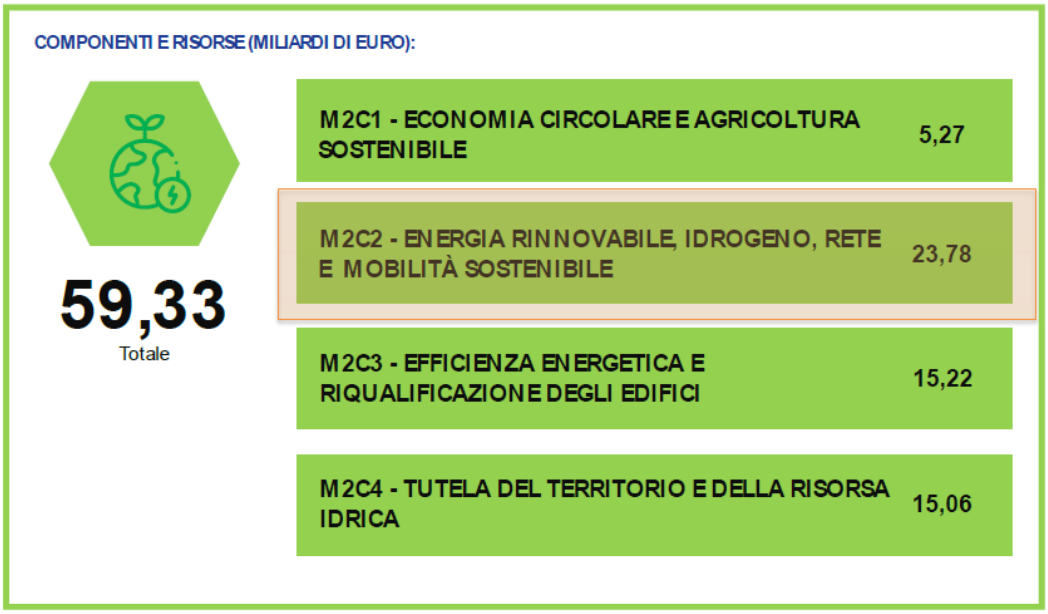
Il RRF richieste che i paesi membri predispongano un Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR). Tale piano è stato presentato dal Primo Ministro italiano, Mario Draghi, in data 14 aprile 2021 e si articola in 6 Missioni e 16 Componenti:

- Missione 1: Digitalizzazione;
- Missione 2: Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica;
- Missione 3: Infrastrutture;
- Missione 4: Istruzione;
- Missione 5: Inclusione Sociale;
- Missione 6: Salute.

Di particolare interesse per il presente Piano è la Misura 2 che si articola in ulteriori 4 componenti come indicato nella tavola seguente.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## IL SERVIZIO EROGATO
### Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza




FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

La Misura 2 prevede l'allocazione 59,33 miliardi, di cui 23,78 per il componente numero 2 "Energia Rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", che prevede le linee strategiche di investimento riportate nella seguente tavola.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## IL SERVIZIO EROGATO
### Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

SASA

**OBIETTIVI GENERALI:**

**M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITÀ SOSTENIBILE**

- Incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione
- Potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere l'aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi
- Promozione della produzione, distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, in linea con le strategie comunitarie e nazionali
- Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi)
- Sviluppo di una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il componente numero 2 della Misura in questione prevede quindi l'allocazione di 8,58 miliardi di euro nello "Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile" con 3,64 miliardi dedicati al rinnovamento delle flotte di bus a zero emissioni (sia elettriche sia ad idrogeno) e 0,75 miliardi in infrastrutture di ricarica.

## IL SERVIZIO EROGATO
## Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):

M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE

**23,78 Mld**
Totale

| Ambiti di intervento/Misure | Totale |
|---|---|
| 1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile | 5,90 |
| Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico | 1,10 |
| Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo | 2,20 |
| Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso *off-shore*) | 0,68 |
| Investimento 1.4: Sviluppo biometano | 1,92 |
| Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili *onshore* e *offshore*, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno | - |
| Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile | - |
| 2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete | 4,11 |
| Investimento 2.1: Rafforzamento *smart grid* | 3,61 |
| Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti | 0,50 |
| 3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno | 3,19 |
| Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse | 0,50 |
| Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori *hard-to-abate* | 2,00 |
| Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale | 0,23 |
| Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario | 0,30 |
| Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno | 0,16 |
| Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno | - |
| Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno | - |
| 4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile | 8,58 |
| Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica | 0,60 |
| Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa | 3,60 |
| Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica | 0,75 |
| Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi | 3,64 |
| Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa | - |
| 5. Sviluppare una *leadership* internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione | 2,00 |
| Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie | 1,00 |
| Investimento 5.2: Idrogeno | 0,45 |
| Investimento 5.3: Bus elettrici | 0,30 |
| Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica | 0,25 |

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il PEF riportato nel presente documento si poggia quindi in misura rilevante, in particolare nella fase di maggiore transizione “green” del Piano, su tali finanziamenti. Come meglio emerge nel corso della descrizione del presente documento, la transizione al “green” del PEF prevede due principali momenti, uno nel 2023 (Fase 2) ed un altro nel 2028 (fase 3), in linea con la fine della vita utile dei mezzi con i quali verrà inizialmente erogato il servizio.

**Alla luce di quanto indicato nel presente capitolo, si precisa che tali fasi potranno essere oggetto di uno spostamento temporale, anche anticipando alcuni momenti della transizione, in base all’evoluzione dell’allocazione dei fondi del PNRR qui riportati.**

Si rimanda al proseguo del documento per maggiori dettagli.

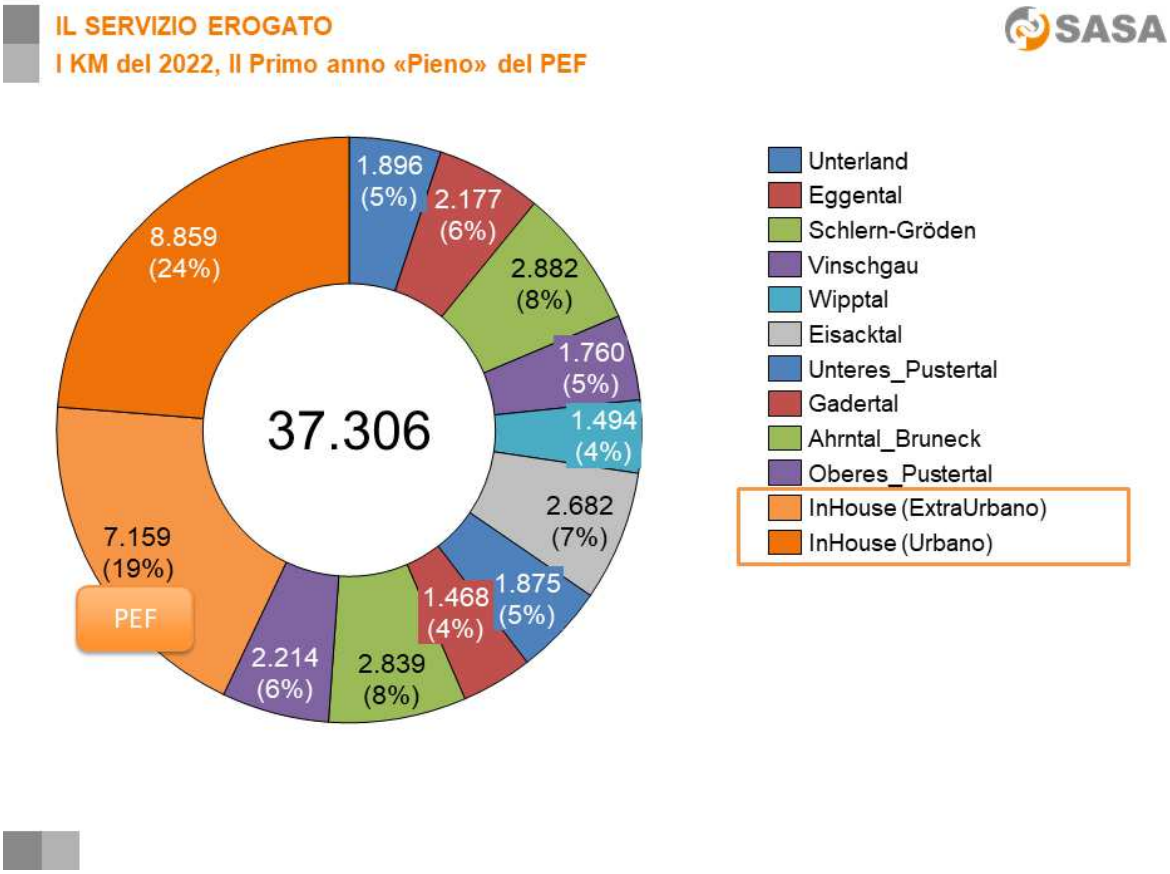


Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## LE LINEE OGGETTO DEL CONTRATTO E LA DURATA

Complessivamente il Piano prevede l'affidamento di 7.159.104 Km durante il primo anno di esecuzione del contratto, rappresentanti le principali linee Extra Urbane dell'Alto Adige.



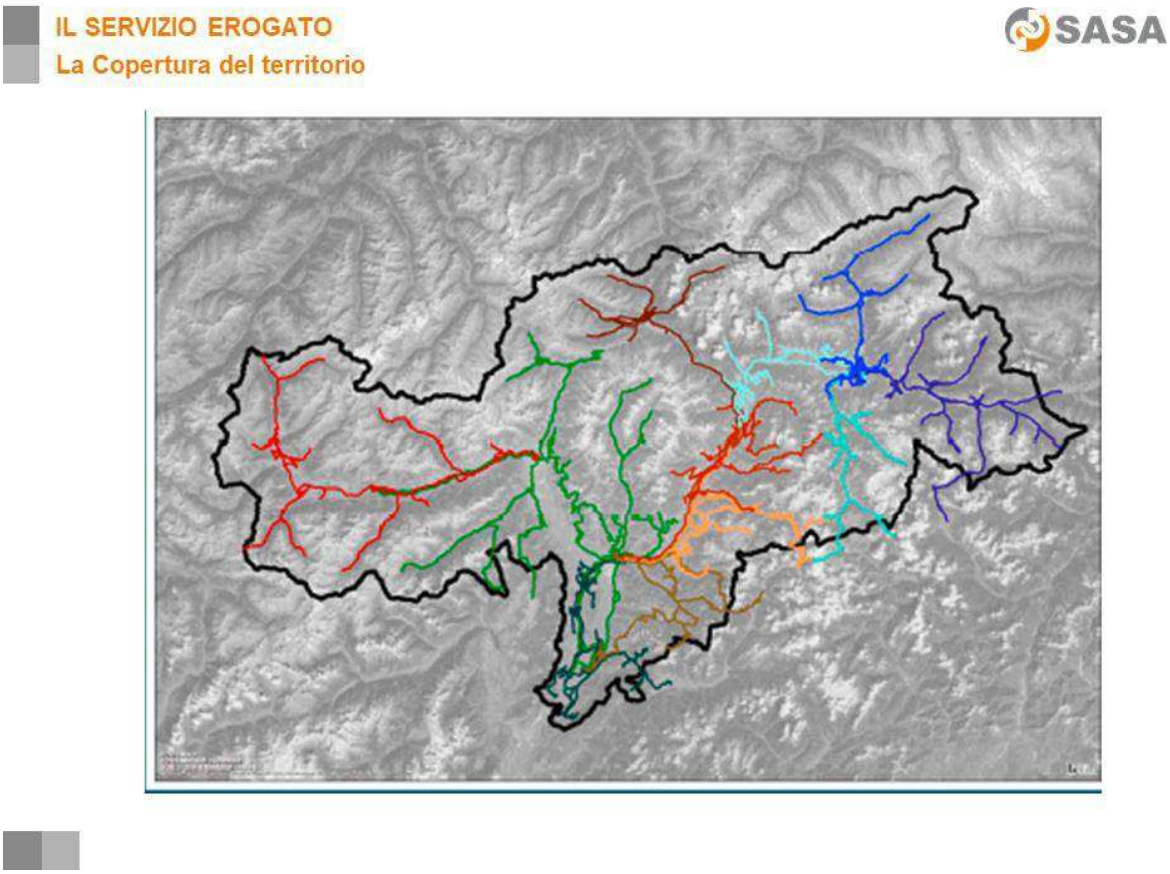

Il PEF è stato redatto per gli anni 2022-2031, in particolare con partenza del contratto dal 01.11.21. Convenzionalmente si precisa quindi che con il 2022 si rappresenta, anche nell'evoluzione reddituale, patrimoniale e finanziaria il primo anno del PEF che parte dal 01.11.21 e si conclude il 01.11.22

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| Linea | Descriziome |
|---|---|
| 108 | BZ IZ - MEZZOCORONA |
| 120 | BUS SALORNO - EGNA - ORA - BOLZANO |
| 131 | OLTRADIGE EXPRESS |
| N131 | NL OLTRADIGE |
| 132/136 | CALDARO - APPIANO - BOLZANO |
| 133 | OLTRADIGE - BOLZANO (CORSE SCOLASTICHE) |
| 150 | LASTE - SARENTINO - BOLZANO |
| 152 | VALDURNA - SARENTINO |
| 156 | S. GENESIO - BOLZANO |
| 157 | S. GENESIO - AVIGNA |
| 158 | S. GENESIO - MELTINA |
| 165 | RENON - BOLZANO |
| 166 | FUNIVIA CORNO DEL RENON - COLLALBO |
| 167 | VANGA - AUNA DI SOPRA - COLLALBO |
| 204 | AVELENGO - VERANO - MELTINA - TERLANO |
| 231 | VERDINES - SCENA - MERANO |
| 232 | SCENA - TRAUTTMANSDORFF / FUNIVIA MERANO 2000 |
| 233 | S. GIORGIO - SCENA - FUNIVIA TASER |
| 235 | VELLOI - LAGUNDO - MERANO |
| 236 | THURNSTEIN - MERANO |
| 237 | CITYBUS LAGUNDO |
| 239 | PASSO GIOVO - VALTINA - S. LEONARDO |
| 240 | VAL PASSIRIA - MERANO |
| N 240 | NL PASSIRIA |
| 241 | CORVARA / STULLES - MOSO - S. LEONARDO |
| 242 | PASSO ROMBO - VAL PASSIRIA |
| 243 | S. GELTRUDE - LAGO DI FONTANA BIANCA |
| 244 | LAUREGNO – PROVES – PUMBACH – PRACUPOLA |
| 245 | VAL D'ULTIMO - LANA - MERANO |
| N245 | NL VAL D'ULTIMO |
| 246 | FONDO - PASSO PALADE - LANA - MERANO |
| 251 | BUS MERANO - NATURNO - SILANDRO |
| N251 | NL NATURNO - MERANO |
| N301 | NL BRESSANONE - BOLZANO |

Si precisa che tale Piano, relativamente al subentro nella gestione delle linee dagli attuali concessionari, non si configura come una operazione di “cessione di ramo di azienda” ma di “conferimento di fattori produttivi”, dove per essi si intendono sia il parco mezzi finanziato dall’Ente Affidante sia gli autisti che svolgono il servizio sulle linee oggetto dell’affidamento *inhouse*.

Sia il parco mezzi oggetto delle delibere della Giunta Provinciale numero 602 del 19 giugno 2018 e numero 289 del 15 marzo 2016, sia le risorse di guida dedicate agli stessi sono quindi considerati beni essenziali ed indispensabili, come definiti nella misura numero 4 della delibera ART 154/2019.






Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 3. LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF

Il presente capitolo descrive lo sviluppo delle principali linee strategiche legate all'erogazione dei "servizi di trasporto pubblico extraurbano con autobus" (c.d. servizio **"Extra Urbano"**).

Si ricorda infatti che, con delibera n. 828/2020 la Giunta provinciale, preso atto degli esiti del procedimento istruttorio e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale, ha approvato un modello di trasporto pubblico-privato che prevede 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.

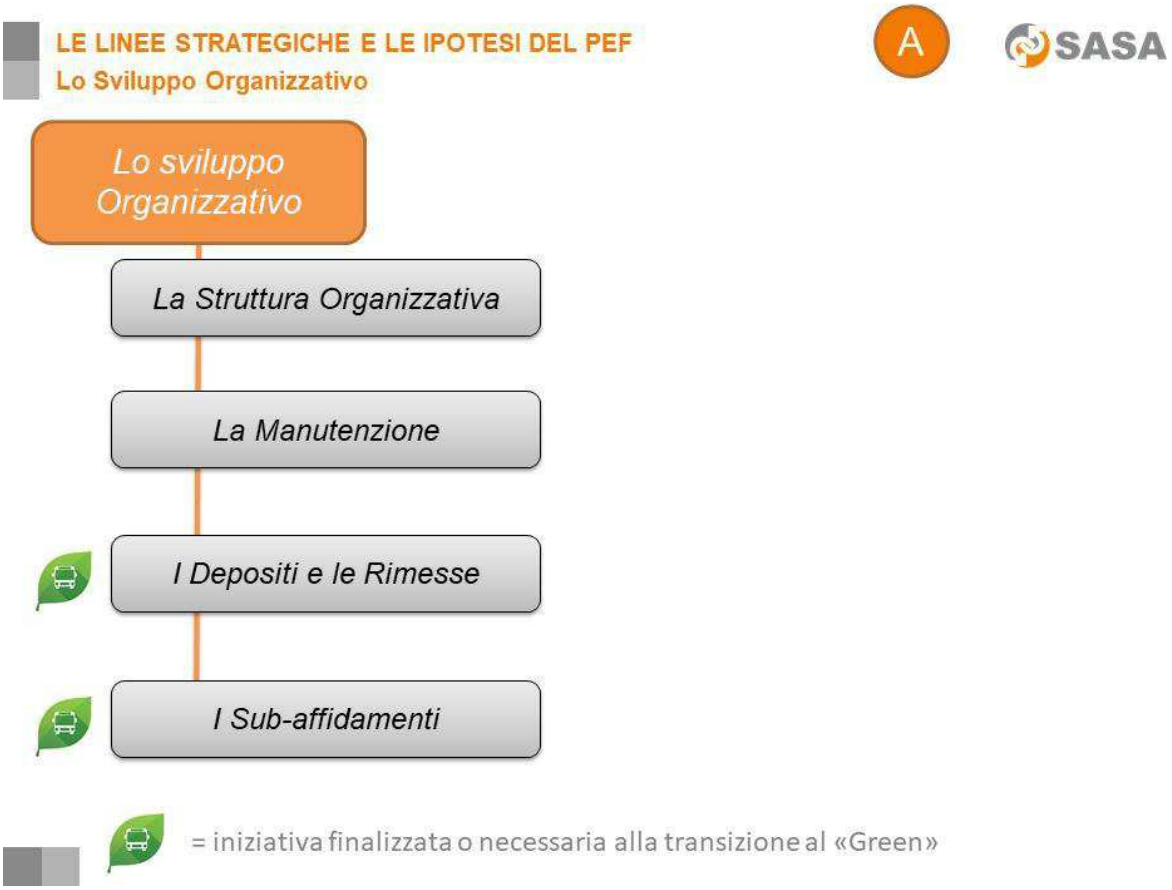
Sulla base di tale scelta è infatti possibile realizzare le condizioni per accelerare alcuni processi di evoluzione tecnologica riguardanti il rinnovo del materiale rotabile in chiave ecosostenibile in linea con gli obiettivi della Comunità europea in tema di

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.

Questo permetterebbe alla Provincia di rinnovare il parco rotabile e di passare gradualmente dai veicoli diesel a quelli a idrogeno o a batteria. Queste nuove tecnologie devono essere messe in funzione attraverso studi e test appropriati e richiedono un elevato sforzo finanziario ad elevata intensità di capitali.

Di seguito si riporta quindi una declinazione di maggiore dettaglio delle 4 Linee Strategiche legate all'implementazione di tale servizio attraverso la società *inhouse* della Provincia, la Sasa Spa.

## LO SVILUPPO ORGANIZZATIVO




**La linea strategica "Sviluppo Organizzativo" riporta le iniziative del Piano legate all'adeguamento della società,** delle persone, delle infrastrutture e degli



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

accordi contrattuali, per poter eseguire il servizio di linea Extra Urbano. Tali attività si sviluppano sui seguenti 4 cantieri:

- **La struttura Organizzativa**
- **La Manutenzione**
- **I Depositi e le Rimesse**
- **I Sub-affidamenti**

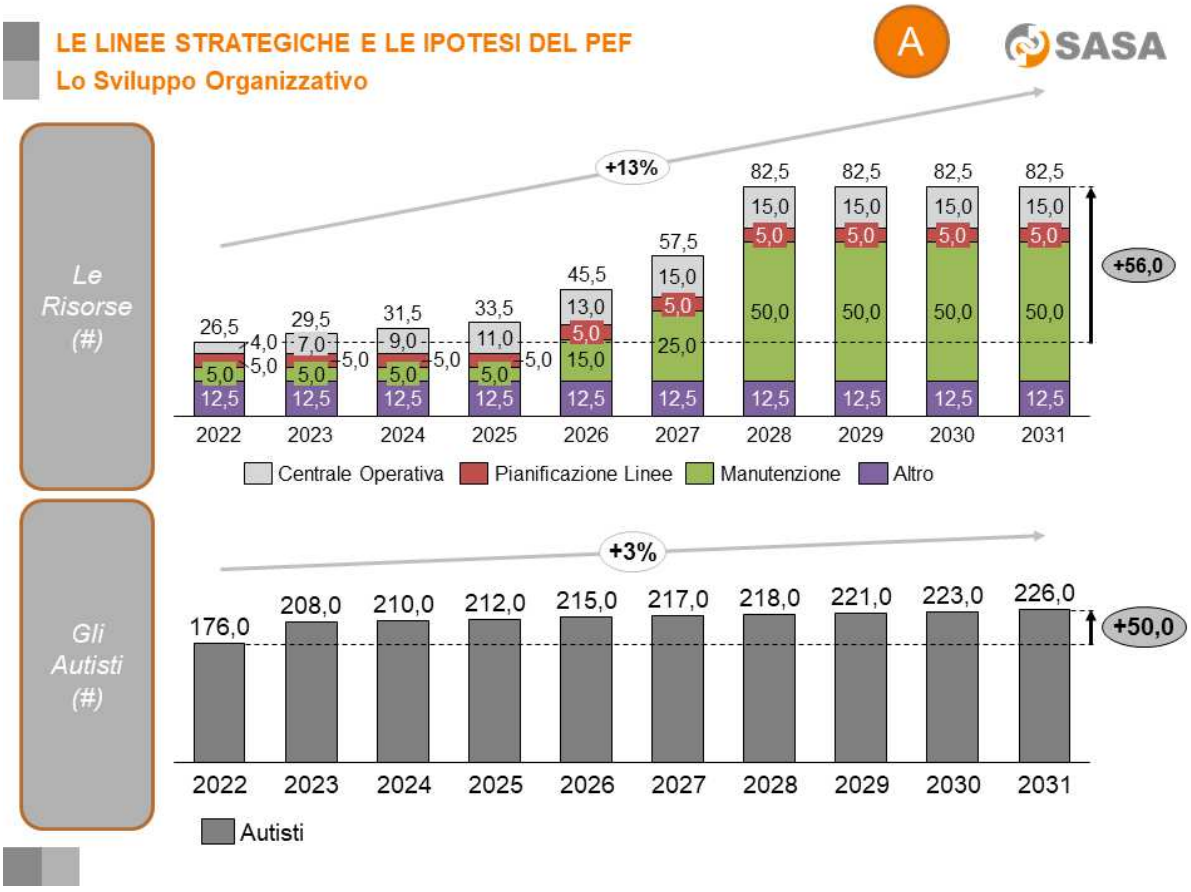
## La Struttura Organizzativa

La struttura organizzativa fa riferimento sia alla pianificazione, gestione e monitoraggio delle linee, sia alla manutenzione del parco mezzi. La gestione del traffico extra urbano richiede infatti un forte presidio in termini di coordinamento della pianificazione delle linee anche sulle tratte Urbane. Un forte coordinamento permette infatti una maggiore sinergia ed una maggiore efficienza operativa nell'esecuzione del servizio nella sua complessità.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Questo comporta la creazione di un gruppo di lavoro dedicato sia alla pianificazione delle linee (Urbane ed Extra Urbane) ma anche di un team di monitoraggio degli eventi quotidiani, la così detta “Centrale Operativa”. Sasa Spa procederà ad un graduale adeguamento di tali strutture, in una prima fase solo mediante la centralizzazione delle operazioni di monitoraggio del traffico ed un marginale rafforzamento delle risorse dedicate. Progressivamente, l’internalizzazione delle linee, nonché l’evoluzione del parco mezzi verso le ““zero emissioni””, porterà la Centrale Operativa ad assumere un ruolo sempre più rilevante con relativo rafforzamento degli organici e delle strumentazioni tecniche e tecnologiche di supporto.




L’evoluzione delle risorse tiene infatti conto della progressiva modifica prevista in corso di Piano nella gestione delle esternalizzazioni delle linee e della manutenzione. Nello specifico la riduzione delle esternalizzazioni e l’internalizzazione della manutenzione, in particolare dalla flotta a zero emissioni, comportano un aumento delle risorse interne con equivalente riduzione dei costi operativi per esternalizzazione. Come meglio descritto nei paragrafi seguenti, le fasi iniziali del



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

servizio prevedono infatti un forte ricorso ai servizi esternalizzati in particolare per la manutenzione dei mezzi. Gli investimenti previsti, con supporto di finanziamenti dedicati meglio esposti a seguire, porteranno alla costruzione di infrastrutture adeguate e digitalmente evolute che sanno gestite con manodopera interna con conseguente progressiva riduzione del ricorso ai servizi esternalizzati.

## La Manutenzione

Anche relativamente ai processi di manutenzione del parco mezzi, il contratto di servizio verrà eseguito con una strategia di progressiva internalizzazione degli stessi. In fase iniziale, si procederà ad attivare accordi di assistenza così detti "*Full Service*" con operatori specializzati nel settore. Progressivamente, l'inserimento di risorse specializzate ed il parziale adeguamento dei depositi e delle officine porteranno ad una graduale internalizzazione di tali attività, con conseguente raggiungimento di un maggior livello di efficienza economica ed operativa.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## I Depositi e le Rimesse

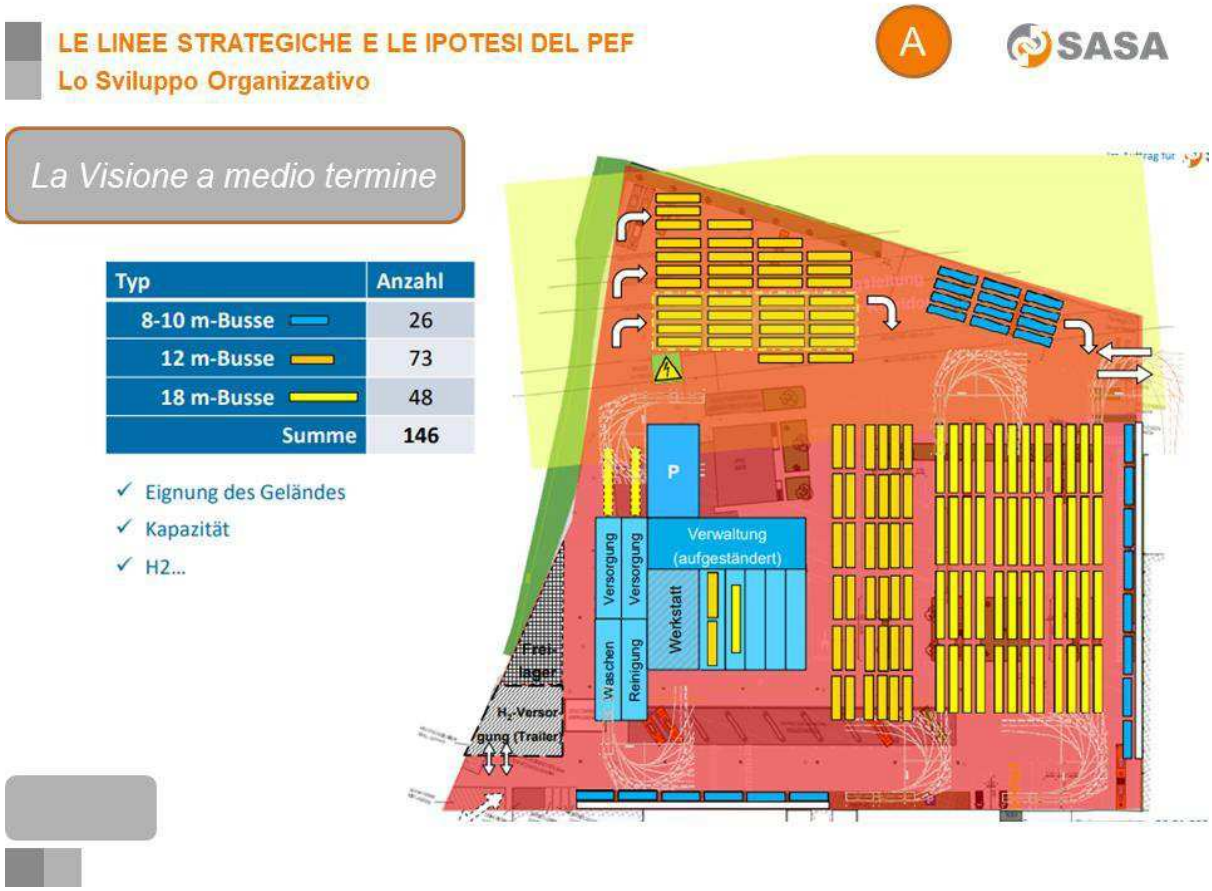
Inizialmente il servizio verrà erogato mediante le infrastrutture già a disposizione di Sasa Spa e quindi con forte sinergia con gli attuali depositi e le rimesse siti in Bolzano e Merano, con i quali la società già eroga il servizio di traffico Urbano. Tramite interventi mirati, a bassa intensità di capitale, il deposito di Bolzano e alcune zone limitrofe sempre site in Bolzano, verranno adeguate per poter ospitare un maggior numero di mezzi di trasporto rispetto al parco mezzi di Sasa dedicato al traffico **"Urbano"**.

A titolo esemplificativo, si riporta a seguire un possibile intervento, già progettato, di revisione degli spazi del deposito di Bolzano sito in via Buozzi 8. Tali interventi verranno posti in essere gradualmente in linea con l'evoluzione del parco mezzi



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

sopra citata.



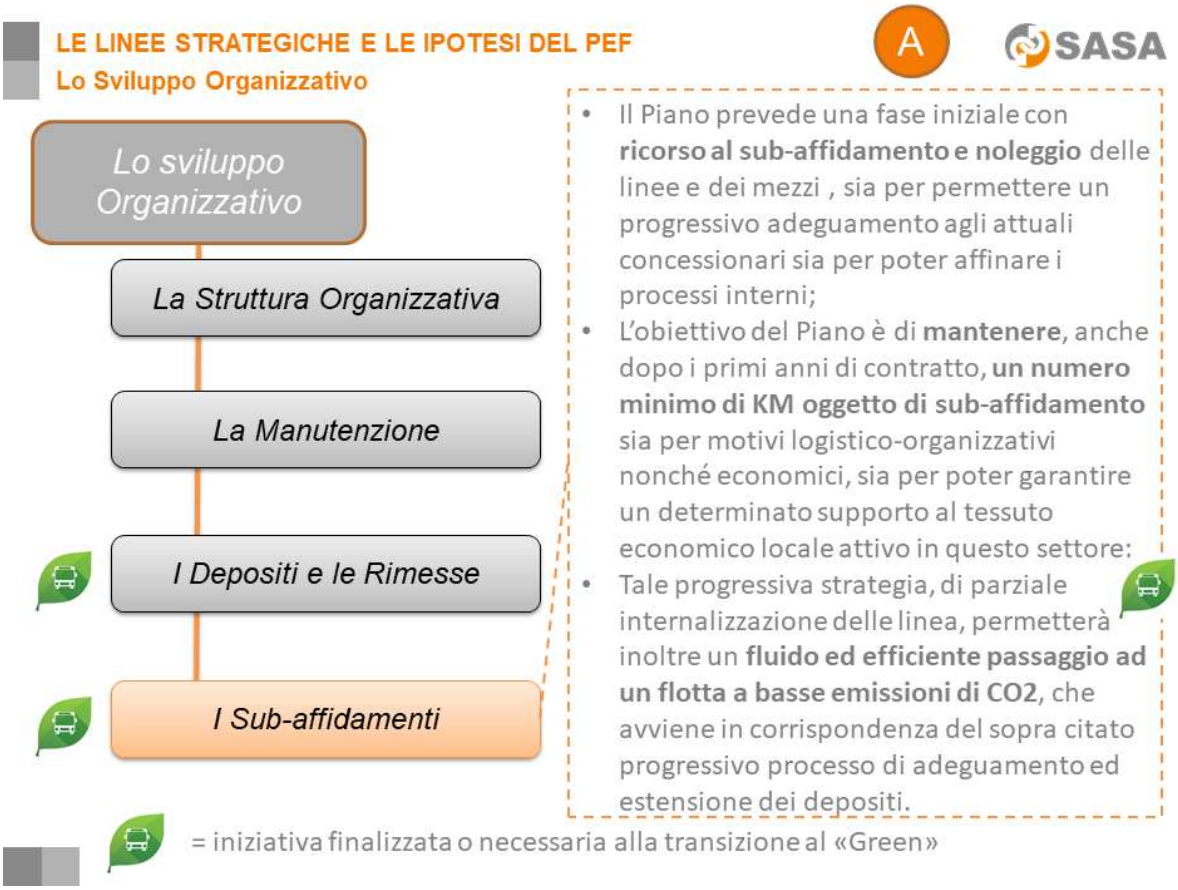

Sasa Spa farà anche ricorso all'utilizzo di rimesse e piazzali dislocati sul territorio dell'Alto Adige per ospitare quei mezzi che non transitano normalmente nelle zone di Bolzano e Merano. Tali rimesse sono identificate in corrispondenza delle zone maggiormente strategiche e valutando il giusto equilibrio tra costi di affitto, eventuali concessioni demaniali ed efficienza operativa nell'erogazione del servizio.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## I Sub-affidamenti

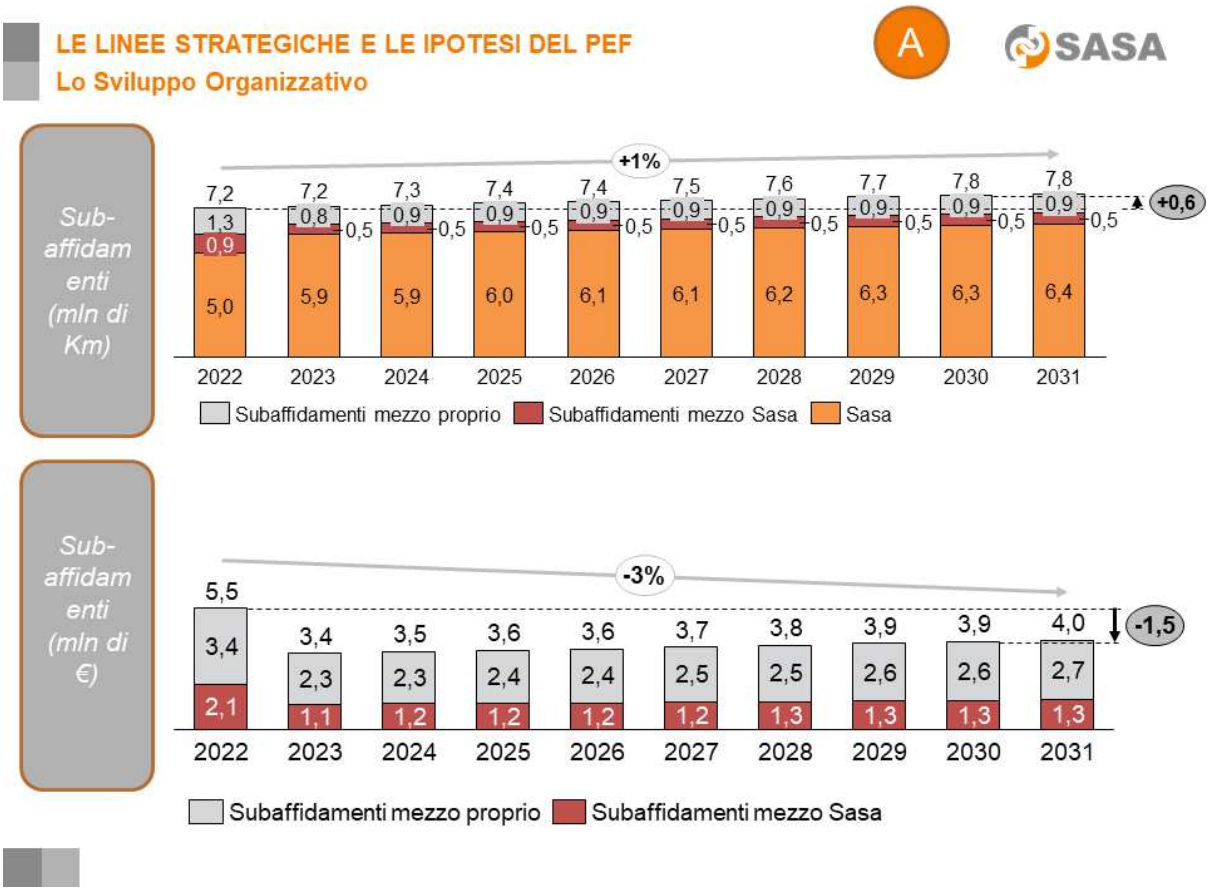



Sasa, relativamente alla esternalizzazione del servizio, attuerà nel continuo una strategia di sub-concessione di determinate linee, che per loro natura oppure per opportunità economico-operativa sono fortemente orientate ad essere affidate ad operatori locali specializzati nel settore. A titolo esemplificativo e non esaustivo, verranno, di norma, esternalizzate le linee turistiche oppure quelle particolarmente periferiche.

Come verrà meglio specificato nel capitolo dedicato alla "Implementazione del Servizio", i primi tempi del contratto saranno caratterizzati da un forte ricorso alle esternalizzazioni ed al noleggio di mezzi, maggiore rispetto ai livelli degli anni successivi del Piano. Tale strategia permetterà a Sasa di adeguare la struttura organizzativa al servizio nonché di poter progressivamente convertire la flotta alle

nuove tecnologie. Una volta effettuato il rinnovamento del parco mezzi, in particolare sostituendo mezzi a noleggio con mezzi a “zero emissioni”, determinate linee, saranno in ogni caso ancora oggetto di sub-affidamento ma mediante l’utilizzo dei mezzi di proprietà di Sasa al fine di garantire un elevato standard di qualità e una forte omogeneità del parco mezzi in circolazione.

Rimane in ogni caso un obiettivo strategico di Sasa garantire, durante il percorso evolutivo del servizio e delle tecnologie, un adeguato supporto al tessuto economico locale delle società attive nel settore del trasporto pubblico.






Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## GLI INVESTIMENTI STRATEGICI

Il Piano prevede un esteso programma di investimenti strategici legati sia all'evoluzione del parco mezzi, sia al percorso di evoluzione digitale del servizio. Come anticipato nel capitolo precedente, inizialmente il parco mezzi di Sasa sarà composto da mezzi forniti dalla PAB ed in una seconda e terza fase da mezzi di nuova acquisizione sia a zero emissioni sia a trazione tradizionale e ibridi.

Gli "Investimenti Strategici" si declinano sui seguenti 3 cantieri:

- **Il Parco Mezzi**
- **La Digitalizzazione**
- **La Transizione al "*Green*"**

Per dettagli relativi alle varie fasi di implementazione del contratto si rimanda al capitolo "Implementazione del Servizio".



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Il Parco Mezzi

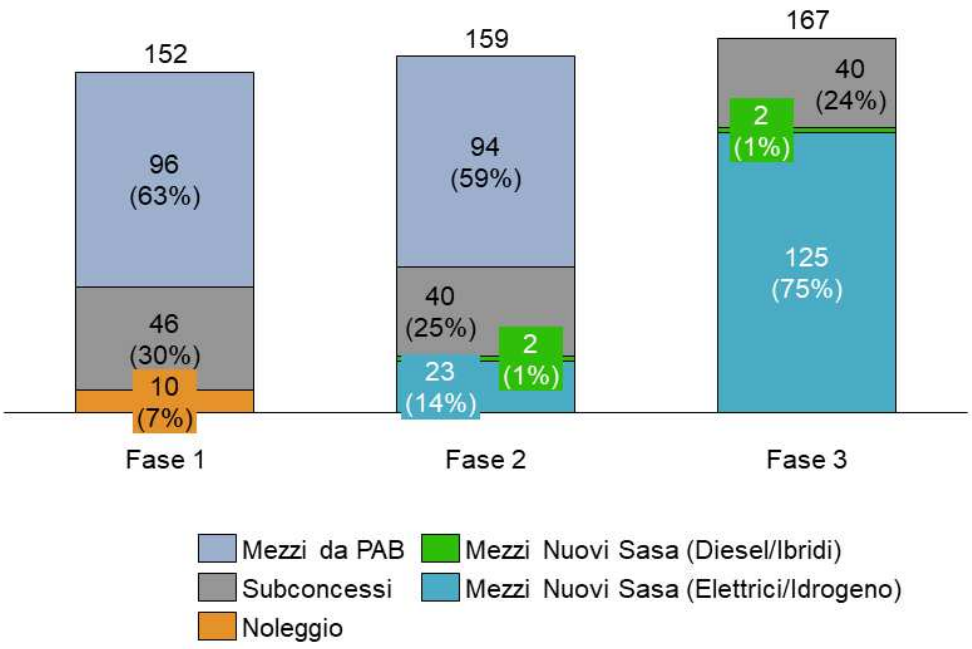
Il primo set di autobus oggetto di gara sarà costituito da mezzi a "zero emissioni" e verrà impiegato per la progressiva internalizzazione delle linee sub-concesse e delle linee inizialmente effettuate con mezzi a noleggio.

Si precisa infatti che la strategia di subconcessione di alcune linee strategiche e di noleggio dei mezzi, da attuare nei primi anni di contratto, va di pari passo con la strategia di elettrificazione delle linee. In altre parole, i primi anni di contratto saranno dedicati anche alla revisione delle infrastrutture e della struttura operativa minimi necessari, per poter convertire in modalità pienamente elettrica alcune delle arterie maggiormente strategiche del traffico di persone dell'Alto Adige.

Si precisa quindi che tale approccio di approvvigionamento risulta coerente sia con una strategia di adeguato ed efficiente utilizzo del parco mezzi ad oggi a disposizione sia con il rinnovamento dello stesso, nonché con una progressiva elettrificazione della flotta.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2




Le tre fasi di evoluzione del parco mezzi, che vengono ampiamente riprese nel capitolo “Implementazione del Servizio”, sono di seguito riportate in sintesi.

**Fase 1 (152 mezzi):**

Il servizio verrà effettuato in partenza con mezzi ottenuti dalla PAB (96 mezzi a trazione tradizionale), con linee date in subconcessione (equivalente all’utilizzo di 46 mezzi) e mezzi presi a noleggio (10 mezzi) condotti da personale interno.

**Fase 2 (159 mezzi):**

Nella seconda Fase (con partenza prevista nel 2023), oltre a permanere l’utilizzo di 94 dei 96 mezzi ottenuti dalla PAB, in quanto per questi non risulterà ancora esaurita la loro vita utile, verranno acquistati 23 mezzi elettrici e due mezzi di dimensione sotto i 10 metri (c.d. Sprinter) la cui vita utile sarà esaurita, per permettere l’uscita dal noleggio dei mezzi, che non verrà più rinnovato e la riduzione delle linee sub concesse che passeranno ad un equivalente di 40 mezzi. In questa fase verranno quindi acquistati 25 mezzi di cui 23 a trazione elettrica.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

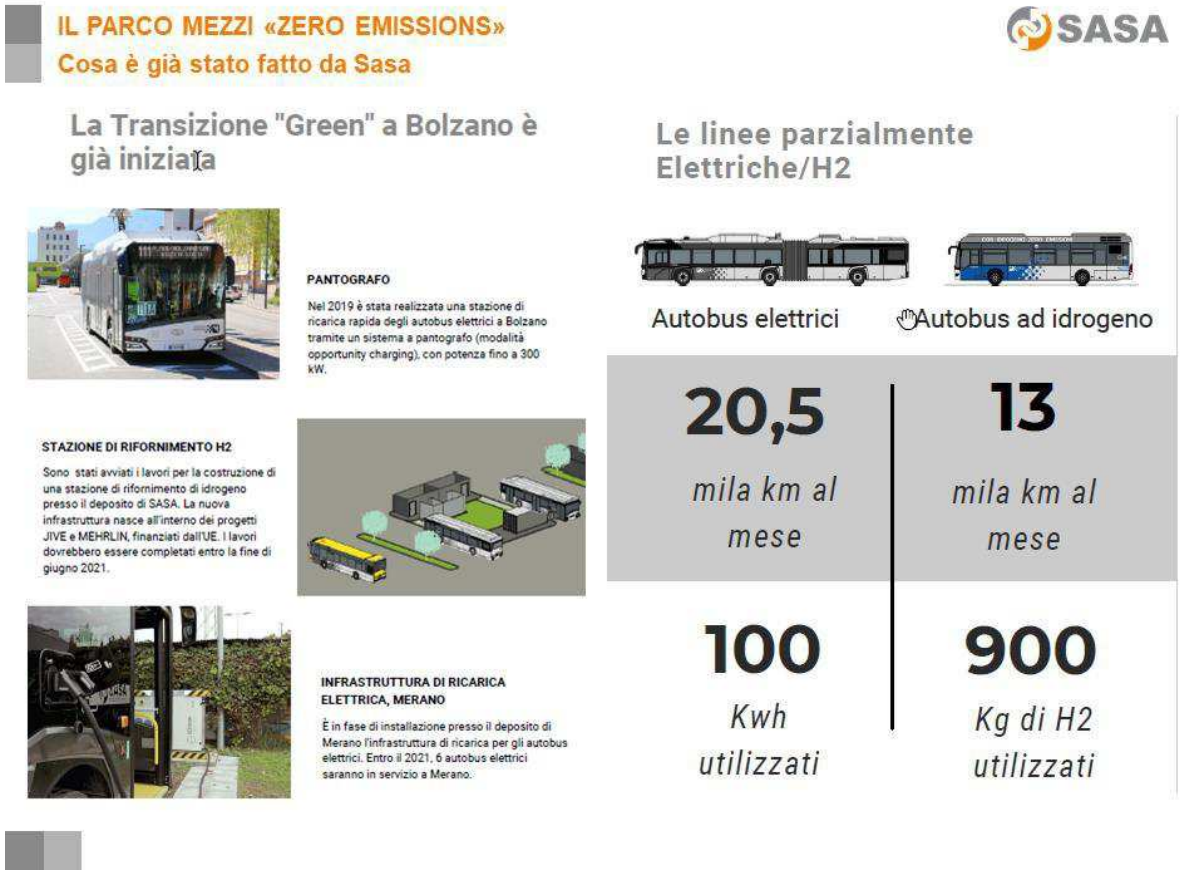
Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Nello specifico, il PEF recepisce già nel dettaglio le linee che nella Fase 2 saranno oggetto di elettrificazione, precisando che per poter elettrificare la percorrenza di un determinato chilometraggio in linea, deve necessariamente aumentare il numero di mezzi in circolazione, per effetto della minore autonomia dei mezzi elettrici rispetto ai mezzi tradizionali a gasolio e ibridi.

**Fase 3 (167 mezzi):**

Questa fase evolutiva del parco mezzi corrisponde alla transizione ad una flotta interamente orientata alle zero emissioni, con un parco mezzi elettrico e ad idrogeno di 125 vetture su 167 autobus. In tale fase di sviluppo dovranno anche essere sostituti i mezzi ottenuti dalla PAB, che raggiungeranno la fine della propria vita utile; questi verranno anche sostituiti con mezzi a zero emissioni (elettrici o a idrogeno) a seconda delle linee su cui dovranno circolare.

Si ricorda inoltre che Sasa, in esecuzione del CDS relativo al traffico urbano, di cui alla delibera della Giunta Provinciale del 17 dicembre 2019, ha già eseguito e sta eseguendo parte degli investimenti funzionali a tale epocale rinnovamento, tra i quali l'installazione di un pantografo, una stazione di rifornimento di idrogeno di nuova generazione a Bolzano ed una nuova infrastruttura di ricarica elettrica a Merano.




Nello specifico, si precisa che parte del rinnovamento della flotta elettrica è finanziato, con debito, nel presente PEF per un numero di mezzi pari a circa 40 unità. Il resto della flotta si ipotizza, come meglio specificato nei paragrafi seguenti, finanziato tramite il ricorso ai fondi del PNRR/NGEU.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## La Digitalizzazione

Il Piano prevede investimenti anche lato digitalizzazione del servizio e dei processi. Si premette che Sasa beneficerà, insieme agli altri concessionari, dello sviluppo dei nuovi sistemi digitali, che alla data di redazione sono in fase di sviluppo da parte di STA Spa (Strutture Trasporti Alto Adige), attraverso l'implementazione del progetto così detto "Bingo"[2].

Gli investimenti di Sasa dovranno anche essere orientati ad un progressivo miglioramento, verso una sempre crescente digitalizzazione dei processi, sui seguenti aspetti:

- **Migliorare il controllo** del servizio durante le attività quotidiane;

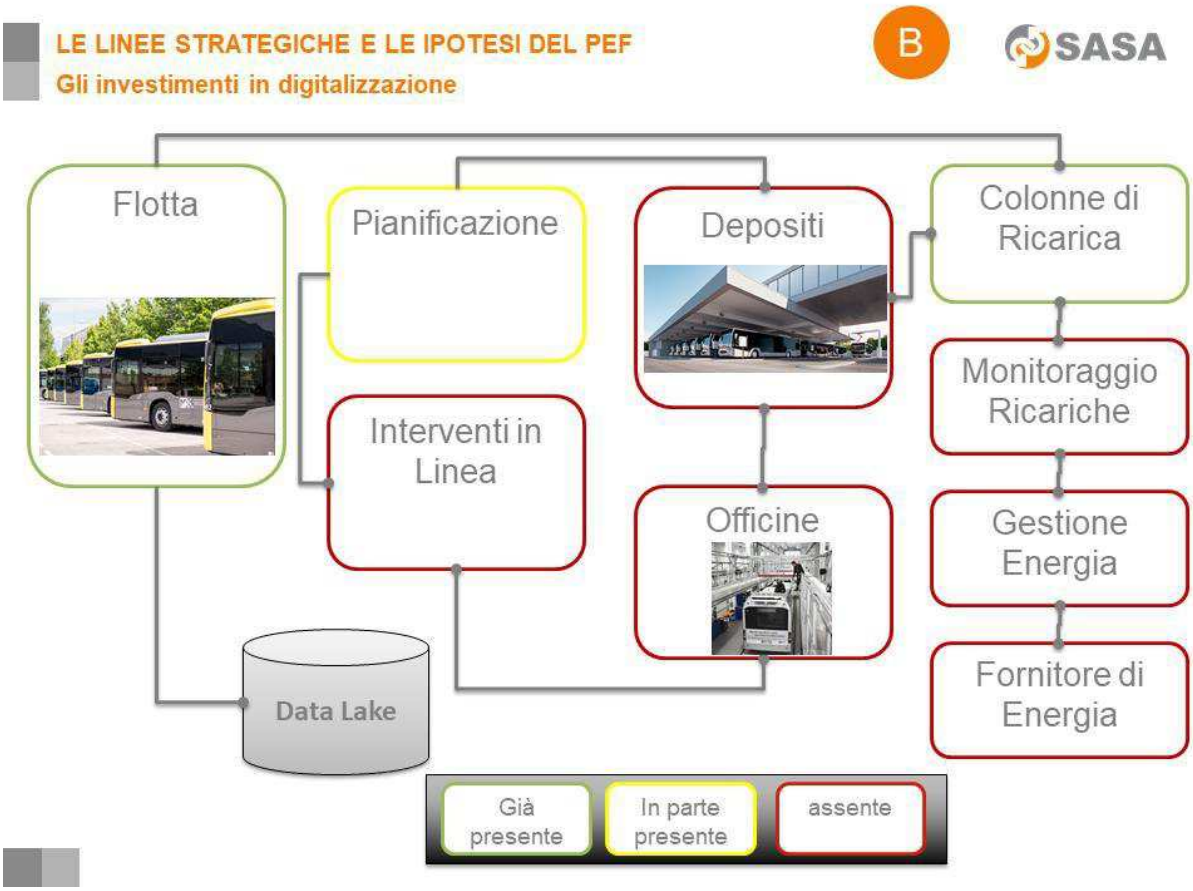
[2] "Bingo" ovvero "Broad INformation Goes Online", è un progetto finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Il progetto è realizzato da Strutture Trasporto Alto Adige (STA) in stretta collaborazione con la Ripartizione Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano, e si è posto come obiettivo quello di progettare e realizzare una nuova architettura IT per la gestione del trasporto pubblico locale.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

- **Migliorare la gestione e l'utilizzo dei dati** in ottica di continuo miglioramento del servizio;
- **Migliorare l'integrazione** ed il monitoraggio dei dati aziendali;

In altri termini, la crescente flotta in gestione, nonché il maggior numero di linee e di autisti in circolazione e non per ultimo la crescente maggiore diversità di tipologie di mezzi in circolazione (mezzi tradizionali diesel, ibridi, elettrici ed a idrogeno), dovranno essere monitorati e gestiti con strumenti informatici evoluti.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, i sistemi di gestione di ricarica dei mezzi, così come anche i distributori di carburante dovranno generare e storicizzare dati coerenti con il sistema aziendale nella sua complessità, per poter, in modo efficace ed efficiente, misurare le relative performances. Tali strumenti sono in parte già oggi in dotazione di Sasa relativamente all'esercizio delle linee urbane, ma un sempre maggiore ricorso ad un parco mezzi integrato nonché ad un necessario monitoraggio quasi costante dei mezzi e delle strumentazioni, portano Sasa ad intraprendere una strada di evoluzione digitale.



## La Transizione al "*Green*"

Sasa prevede nel presente Piano anche una fase di investimenti fortemente e direttamente legati al Piano di transizione al "*Green*". Tali investimenti impattano sia sulle infrastrutture di deposito e di manutenzione della flotta, sia sull'infrastruttura di ricarica e di rifornimento, nonché sull'evoluzione del parco mezzi stesso. Questi investimenti potranno essere effettuati in corrispondenza dell'ottenimento dei fondi europei legati al così detto "*Recovery Fund*", per il quale la PAB ha già inoltrato richiesta alle autorità competenti alla fine del 2020.

**Si precisa che il piano di transizione al Green di seguito esposto, fa riferimento sia alla transizione del servizio di traffico urbano sia extra urbano in quanto, investimenti di tale portata possono essere sostenibili solo con una efficiente allocazione su tutte le linee di servizio effettuate da Sasa. L'evoluzione operativa nonché quella economico finanziaria del presente PEF, prende invece in considerazione solo ed esclusivamente la quota parte di progetto relativa alla flotta extra urbana.**



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

**Si precisa inoltre che parte di tali risorse sono quelle previste, in attuazione del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, dal decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dalla Provincia autonoma di Bolzano pari ad un importo di 8.624.675,00 euro, per l'acquisto di autobus a trazione elettrica o ad idrogeno.**

**In ogni caso, anche in via alternativa o integrativa, le risorse occorrenti sono garantite nell'ambito del bilancio ordinario della PAB. Si precisa quindi, che la matrice dei rischi prevede che il relativo rischio di mancata disponibilità dei finanziamenti derivanti dal PNRR è allocato in capo all'EA.**

Gli investimenti legati alla "Transizione al Green" ambiscono ad un cambio di paradigma del trasporto pubblico urbano che si orienta verso soluzioni innovative e sempre più sostenibili e sempre più connesse: la transizione green e digitale del trasporto pubblico urbano e suburbano. Tale transizione ha l'obiettivo di supportare le future esigenze di mobilità riducendo gli impatti più importanti dei trasporti, quali emissioni, consumo di energia, rumore e uso del suolo e tende a un'offerta di mobilità attraente, ecologicamente sostenibile, socialmente giusta e connessa.

Il perseguimento dell'obiettivo della transizione green, è caratterizzato da investimenti, oltre che in mezzi a trazione alternativa, in infrastrutture strategiche come depositi/rimesse intelligenti ed energeticamente efficienti, sistemi ricarica/rifornimenti lungo la rete di trasporto intelligentemente connessi, supportato necessariamente da infrastrutture digitali capaci di gestire un servizio con queste caratteristiche.

L'azione ha dunque la finalità di creare i presupposti per la conversione di una parte significativa della flotta degli autobus urbani e extra urbani a "zero emissioni" per il 2030, attraverso l'adattamento del deposito Merano alle nuove tecnologie e attraverso la costruzione di un nuovo deposito a Bolzano, l'implementazione di sistemi gestionali smart, e l'infrastruttura di ricarica sulla linea e le fermate degli autobus intelligenti, per poter offrire al cittadino un trasporto pubblico sempre più attraente, efficace, pulito, sostenibile e di cui non vorrà – e potrà- più fare a meno.

La crescente sensibilità ambientale spinge ad un cambio di paradigma della mobilità che si orienta verso soluzioni innovative e sempre più sostenibili. Questo cambio è anche imposto dagli obiettivi di Parigi sul fronte del cambiamento climatico e dai dati

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

oggettivi che confermano che il trasporto rimane uno dei settori maggiormente responsabili delle emissioni di gas serra, pericolosi per il futuro del nostro pianeta.

L'introduzione di nuove tecnologie rende sempre più complessa la gestione del servizio all'utente e dell'amministrazione interna. Per ottimizzare al meglio la pianificazione del servizio e le risorse necessarie (ad esempio il bilancio energetico o il numero di autobus), è fondamentale, quando si utilizzano veicoli con nuove tecnologie di guida, ottenere e gestire i dati dei veicoli e delle infrastrutture in tempo utile per garantire un servizio continuo. Questi investimenti vogliono quindi evolvere il servizio per il cittadino e la gestione efficacie ed efficiente dello stesso ad un livello di sviluppo tecnologico adeguato ai tempi ed agli investimenti già in corso da parte dell'Ente Affidante. Il processo di digitalizzazione dell'impresa e del servizio sono parte di un paradigma essenziale che per potere essere implementato richiede che debbano essere effettuati adeguati investimenti sia in senso generico verso il cittadino, sia relativamente ad una adeguata gestione operativa in ottica digitale del servizio, affinché esso risulti complessivamente coerente con la strategia di digitalizzazione degli enti e l'evoluzione dei bisogni e delle abitudini di mobilità dei cittadini.

La realizzazione di questi investimenti richiede, pertanto, oltre all'acquisto dei mezzi idonei, un'infrastruttura a loro supporto altrettanto innovativa ed efficace, che permetta di gestire in modo adeguato la flotta a trazione innovativa ed ecologica, sia durante il servizio che nelle fasi di manutenzione. I sistemi gestionali innovativi rilevavo incidenti ed emergenze, implementano strategie di risposta per garantire un uso sicuro ed efficiente della rete stradale e ottimizzano l'infrastruttura esistente.

Sono necessari strumenti e software per la gestione del deposito, la gestione delle ricariche, la gestione dei dati, la gestione delle informazioni, la gestione della manutenzione, l'hardware e le postazioni di lavoro specifiche. Un grande parco autobus, a maggior ragione se elettrico o a idrogeno, non può essere gestito senza tali sistemi in particolare a fronte di sviluppi tecnologici già in corso relativamente alla gestione dei dati legati, in senso generico, al trasporto pubblico di persone. Il progetto di transizione alle "zero emissioni" prevede anche l'evoluzione dei sistemi direttamente o indirettamente correlati alla centrale operativa, che dovranno anche essere adeguati all'evoluzione digitale dell'azienda erogatrice del servizio, quali i sistemi di gestione del magazzino ed i sistemi gestionali e di sintesi. In sintesi, il

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

progetto diventa essenziale per poter usufruire nella gestione operativa e quotidiana del servizio a “zero emissioni” dei già avviati investimenti da parte dell'amministrazione proponente relativamente alla piattaforma tecnologica legata in particolare ai servizi verso il pubblico.

Il progetto si divide nelle seguenti 4 Aree che avranno uno sviluppo temporale anche parallelo.

**Si precisa che la quantificazione di questi investimenti fa riferimento sia all’esercizio delle linee urbane regolate dal CDS di cui alla delibera della Giunta Provinciale del 17 dicembre 2019 sia alle linee Extra Urbane di cui alla presente relazione.**

**Area 1: rinnovamento della flotta di Autobus (investimenti per 55 milioni di euro)**

Si ricorda che il parco mezzi di Sasa, per l’esecuzione del contratto di traffico urbano, già entro il 2022 avrà in circolazione circa 30 mezzi ad emissioni zero (13 a batteria e 17 a cella a combustibile). Il Piano prevede l’acquisto, relativamente al presente PEF, di ulteriori 23 mezzi nel 2023 ed ulteriori 102 nel 2028, per un totale di 125 mezzi, pari a circa il 75% della flotta extra urbana.

Si precisa infatti che le attuali risorse finanziarie previsionali necessarie per tali acquisiti non permetterebbero la migrazione integrale prevista per il 2030 dei mezzi ad una flotta a “zero emissioni”. Il progetto qui proposto, che si applica sia al contratto urbano sia a quello extra urbano, prevede la velocizzazione e l’estensione di tale percorso tramite i seguenti acquisiti: 50 autobus elettrici (12,5 mln di euro), in sostituzione e integrazione di quelli ad oggi previsti ma con emissione di CO2 (diesel), acquisto di ulteriori 70 nuovi autobus elettrici (35 mln di euro) ed acquisto di 10 nuovi autobus elettrici da 18 metri (7,5 mln di euro). I mezzi che circoleranno sul territorio saranno quindi sia in grado di coprire le linee attualmente offerte in gran parte con mezzi elettrici sia un aumento delle attuali linee offerte.

**Area 2: infrastrutture di ricarica (investimenti per 11.6 milioni di euro)**

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

La transizione green della flotta autobus è una transizione di “sistema”: ciò significa che gli autobus elettrici hanno bisogno di un’infrastruttura di ricarica sulla linea e nei depositi che supporta il sistema nella sua interezza.

Gli investimenti in mezzi elettrici necessitano, pertanto, di una adeguata infrastruttura di ricarica e controllo, che è prevista nel presente progetto. Gli investimenti sono necessari sia nell’esecuzione delle linee di trasporto, sia lato infrastrutture, nonché sul corretto dimensionamento e sulle competenze necessarie per effettuare un servizio di trasporto pubblico a “zero emissioni”.

Per tale progetto è necessario prevedere la realizzazione dell’infrastruttura di ricarica per servire la flotta urbana ed extra urbana sia in deposito sia in linea. In particolare, l’estensione a linee suburbane richiede un numero di pantografi più elevato.

Le soluzioni possono essere le più svariate, da sistemi a plug-in lento, a quelli veloci o velocissimi. Le infrastrutture devono essere dimensionate per supportare varie necessità, anche future, tra cui a titolo rappresentativo e non esaustivo i sistemi bus altamente efficienti, il servizio24h o on demand ecc.

Queste infrastrutture sono sistemi altamente complessi, che per garantire la fattibilità economica del servizio, la domanda di energia ed il fabbisogno energetico durante le ricariche devono essere ottimizzati. Ciò significa che, per evitare picchi di energia ed i relativi costi, l'intero concetto operativo e la programmazione dei veicoli devono tenerne conto. Questo richiede una pianificazione ottimale dell'infrastruttura di ricarica sia nel deposito che sulla linea.

Relativamente al fabbisogno energetico, per soddisfare i requisiti di ricarica degli autobus elettrici, i gestori della rete elettrica dovranno fornire, e potranno fornire, le linee elettriche corrispondenti nei siti solo nei prossimi anni. Ciò richiede spazio per le varie cabine di trasformazione e le relative infrastrutture, sia nei depositi sia nelle fermate di linea e/o ai capolinea.

In particolare, sono previsti i seguenti investimenti: stazioni di ricarica per bus elettrici e 2 pantografi (780.000.- euro); ulteriori 10 pantografi e 130 stazioni di ricarica per gli ulteriori mezzi (10,8 mln di euro). Tali investimenti sono essenziali e strategici per la erogazione di un servizio di trasporto pubblico a “zero emissioni”.

**Area 3: adeguamento dei depositi (investimenti per 28 milioni di euro)**

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

I depositi esistenti non sono in grado di accogliere un numero più ampio di mezzi, che richiedono inoltre anche più spazio rispetto ai modelli tradizionali. Le specifiche esigenze degli autobus elettrici, che hanno bisogno di spazi per la ricarica definiti, impongono nuove esigenze per la logistica del deposito, perché il processo di ricarica e la sua durata devono essere integrati nella programmazione dei turni dei veicoli, il che comporta perdite nella flessibilità dei parcheggi degli autobus. L'esperienza iniziale mostra che lo spazio richiesto è circa 1,5 volte superiore a quello di un bus diesel a causa della struttura di ricarica fissa di un bus elettrico. Inoltre, si deve tener conto del fatto che probabilmente sarà necessario un numero maggiore di autobus per garantire tempi di ricarica e di circolazione ottimali.

Relativamente alle attrezzature per l'officina e per l’esecuzione della manutenzione, il cambiamento del parco veicoli, che passa da motori convenzionali ad elettrici, che siano essi a batteria o a cella combustibile, impone un conseguente cambiamento delle attività di manutenzione, degli attrezzi e degli spazi. Un esempio è che molti componenti basilari della batteria e delle celle a combustibile sono installati sui tetti degli autobus, e quindi il lavoro viene svolto più spesso sui tetti che sotto l'autobus. Anche la manutenzione dei nuovi autobus e delle nuove infrastrutture viene effettuata tramite sistemi digitali, il che comporta anche un adattamento dell'infrastruttura e delle competenze digitali.

In vista dell'elettrificazione e per ragioni di spazio è da considerare una copertura dei parcheggi. La trazione elettrica permette anche un concetto di parcheggio a più piani o addirittura sotterraneo. Si dovranno studiare impianti ed infrastrutture a basso impatto ambientale ed energeticamente efficienti.

A tal riguardo sono previsti i seguenti investimenti: Adeguamento ed eventualmente ricostruzione dei depositi siti a Merano e Bolzano e costruzione di una rimessa nuova (complessivamente 28 mln di euro). Sono infatti già in corso degli studi di fattibilità per quanto riguarda l'adeguatezza degli attuali depositi e per individuare future necessità ed è previsto il progetto esecutivo per i nuovi depositi per definire la roadmap degli interventi. Si precisa inoltre, che è anche già stata identificata un’area Militare nella città di Merano, oggetto di revisione di destinazione d’uso, che è risultata particolarmente idonea a tali scopi.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

**Area 4: digitalizzazione dei processi gestionali e adeguamento della centrale operativa (investimenti per 4 milioni di euro)**

La transizione green degli autobus e dei depositi comporta automaticamente anche la transizione digitale dei processi che governano il nuovo trasporto pubblico. Allo stesso modo è necessario dotarsi di strumenti digitali che mettano in connessione i veicoli, il deposito e la centrale operativa, affinché si ottenga una efficace gestione delle risorse, siano esse autobus, personale e soprattutto energetiche.

Essendo coinvolti tutti i processi aziendali (dalla pianificazione del servizio, alla erogazione e alla manutenzione) si prevede di finalizzare un upgrade di tutti i sistemi aziendali, a partire dalla realizzazione di tutta la nuova centrale operativa come nucleo centrale intorno al quale ruota il sistema azienda ed i sistemi informativi correlati (infrastrutture, assunzione e formazione del personale) entro la fine del 2022.

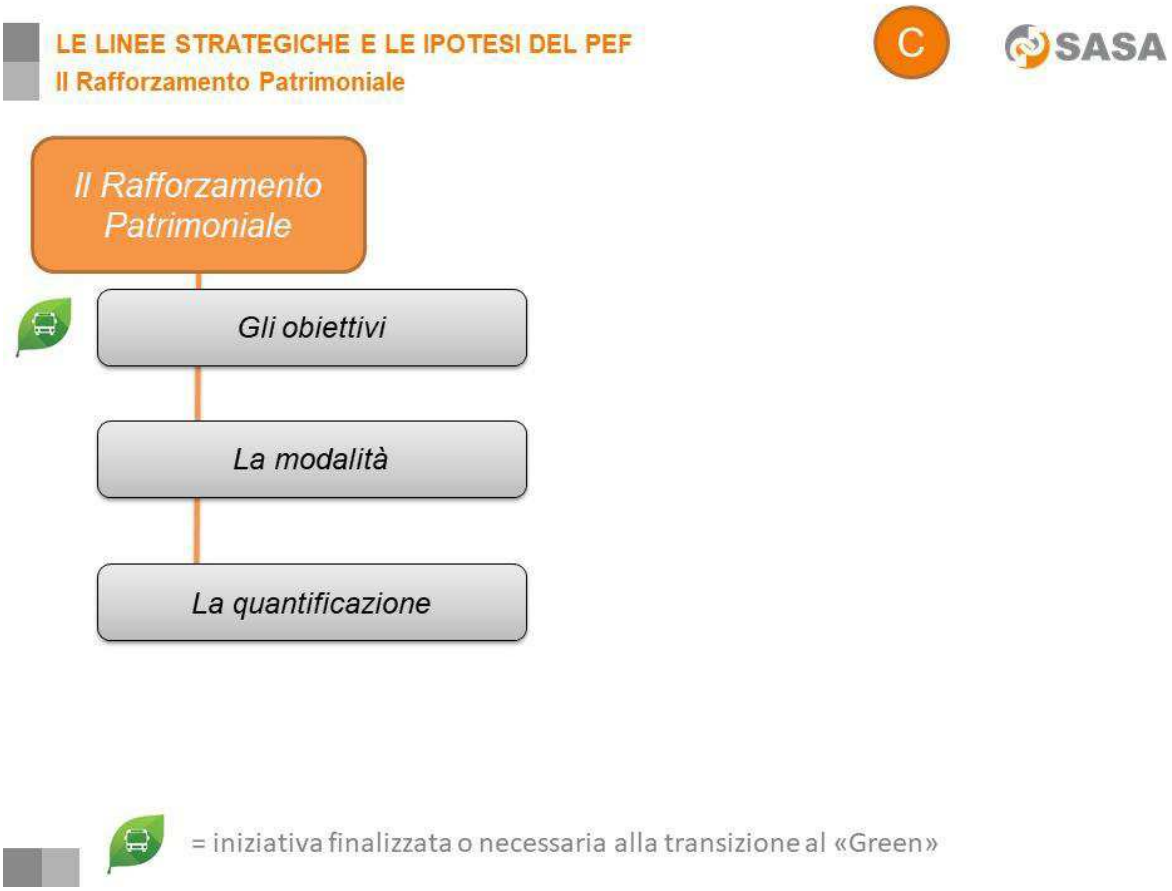
In fase iniziale di analisi e definizione requisiti verranno svolte le attività relative ai requisiti tecnici e tecnologici necessari alla ulteriore digitalizzazione dei processi della centrale operativa e dei necessari allineamenti rispetto agli altri investimenti tecnologici in corso, relativamente al miglioramento dei servizi per il cittadino con strumenti digitalmente avanzati. Verranno anche valutati quali dovranno essere gli altri sistemi da adeguare e/o inserire, dalla manutenzione e gestione dei piazzali ai sistemi di sintesi ed i sistemi gestionali/contabili.

In fase di sviluppo e testing, si procederà con i partner selezionati a sviluppare prima i prototipi e poi i sistemi da poter testare, nonché le interfacce informatiche di comunicazione con gli altri sistemi sopra citati. Segue quindi una intensa fase di testing ed eventuale "*parallel running*" per accertare il corretto funzionamento della centrale operativa e degli altri sistemi.

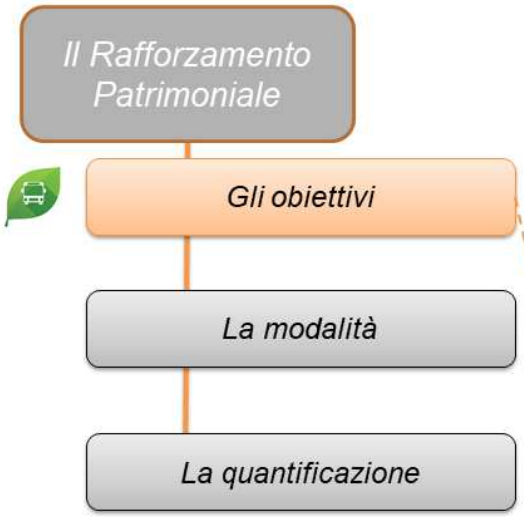
Il go life prevede un forte presidio, in particolare in fase iniziale, relativamente alla efficacia ed efficienza dei sistemi predisposti, ed ove necessario, un eventuale piano di azioni correttive e di miglioramento da porre in essere.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## IL RAFFORZAMENTO PATRIMONIALE



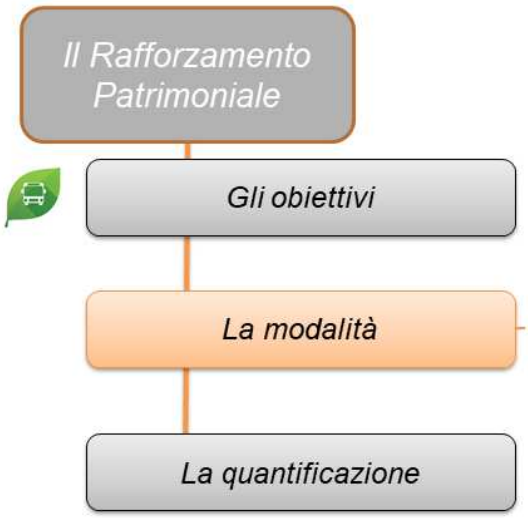
## LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF
### Il Rafforzamento Patrimoniale




- Gli obiettivi del rafforzamento Patrimoniale sono legati principalmente a permettere a Sasa Spa di poter presentarsi sul mercato dei capitali con una sufficiente solidità, per poter **finanziare autonomamente i propri investimenti**;
- Gli investimenti sono legati in particolare al **rinnovamento del parco mezzi** ma anche al processo di **digitalizzazione dell'azienda**;
- La transizione ad **un servizio di trasporto pubblico a zero emissioni**, comporta necessariamente importanti investimenti che possono essere sostenuti solo con una sufficiente ed **adeguata dotazione patrimoniale**.
- La corretta dotazione patrimoniale permette a Sasa Spa di gestire il proprio **grado di indebitamento** all'interno di fasce di rischio accettabili dal mercato;

= iniziativa finalizzata o necessaria alla transizione al «Green»

## LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF
### Il Rafforzamento Patrimoniale

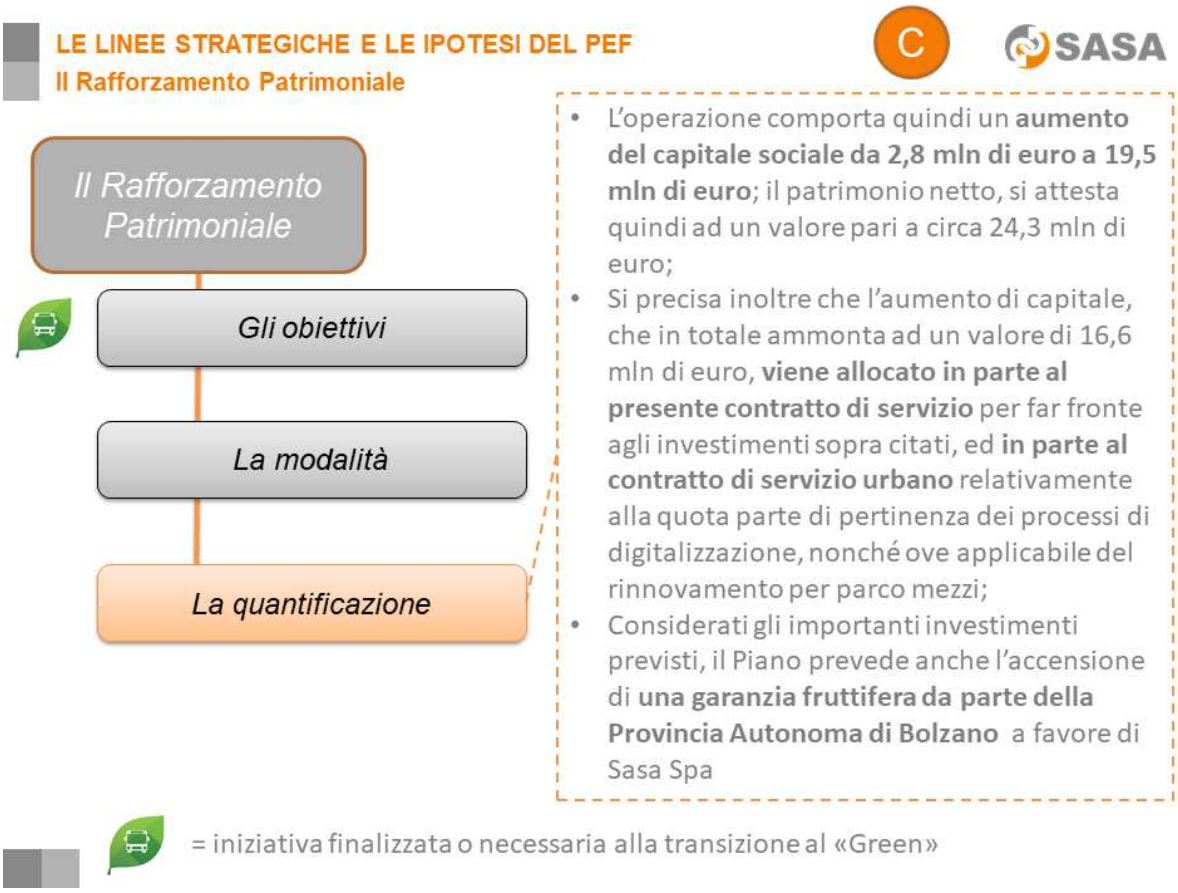



- L'aumento di capitale avviene sia per **conferimento di beni** sia per **denaro** da parte dell'Ente Affidante, la Provincia Autonoma di Bolzano;
- Viene effettuato il conferimento del **deposito di Bolzano, sito in Via Buozzi,** di proprietà della Provincia Autonoma di Bolzano, che è stato valorizzato tramite una stima di un perito indipendente **pari a 11,1 mln di euro**;
- L'aumento di capitale **in denaro** avviene per un valore **pari a 5,5 mln** di euro e corrisponde a parte del credito che la PAB vanta verso la Sasa Spa relativamente agli anni di servizio precedenti all'entrata in vigore del CDS Urbano (delibera nr. 1126 della Giunta Provinciale del 17.12.2019);

= iniziativa finalizzata o necessaria alla transizione al «Green»



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2




In fase di redazione del presente Piano, Sasa Spa ha proceduto ad un aumento di capitale (a seguire anche **"Aucap"**), da parte della PAB. Tale Aucap è stato effettuato sia tramite conferimento di beni sia in denaro.

L'aumento di capitale si giustifica per fronteggiare gli investimenti necessari a garantire, innanzitutto, un servizio efficiente e di qualità, grazie alla digitalizzazione dei servizi e al potenziamento delle risorse ed infrastrutture per la gestione dei mezzi. Inoltre, permette di effettuare gli investimenti legati alla transizione verso sistemi di mobilità a basso impatto ambientale: investimenti in infrastrutture e competenze specifiche per mezzi elettrici e ad idrogeno e contribuzione al rinnovamento del parco mezzi con autobus a livello di emissioni zero, integrando i contributi attesi dal PNRR.

Per poter effettuare gli investimenti previsti nel contesto sopramenzionato è indispensabile un rafforzamento patrimoniale della società SASA.

Ricordiamo, inoltre, che se la Provincia Autonoma di Bolzano chiedesse alla società di estinguere il debito, la Posizione Finanziaria Netta di SASA diventerebbe negativa.

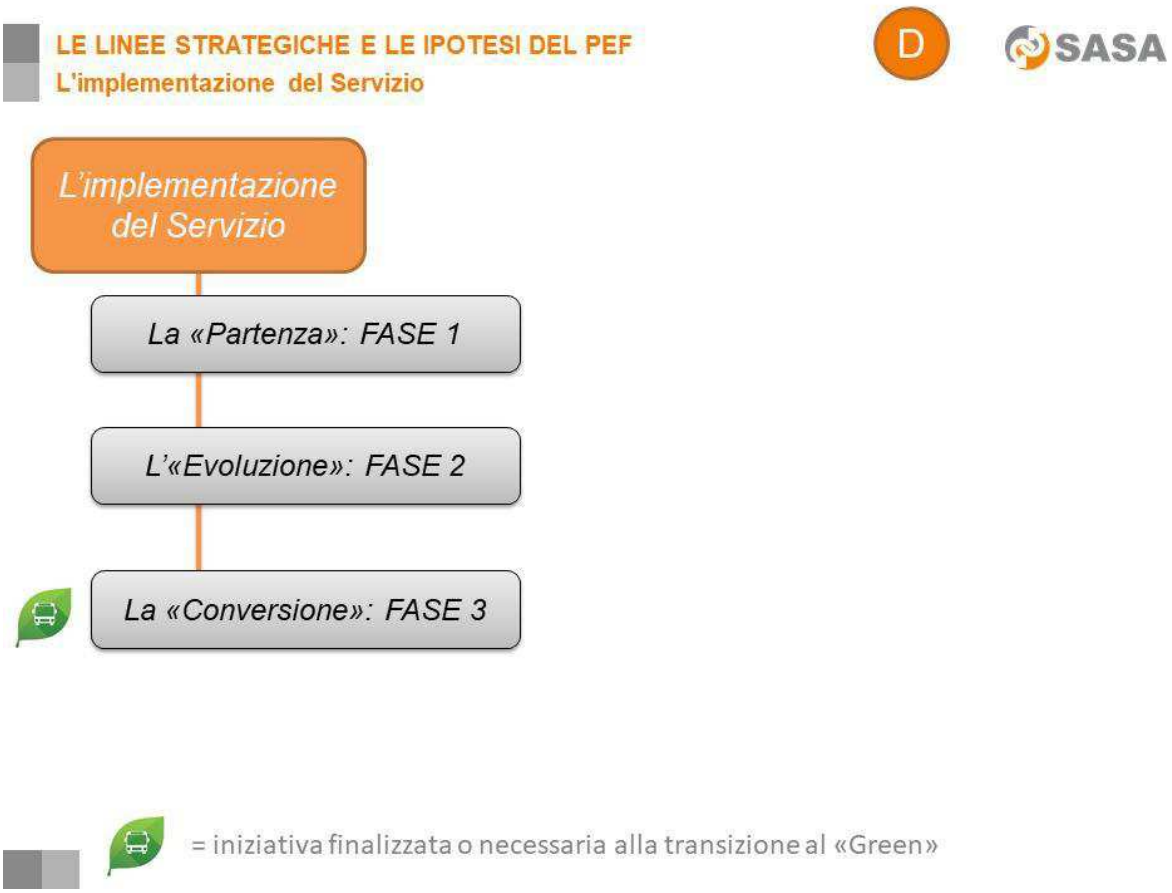


Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Pertanto, anche al fine di dotare la società in house SASA dei mezzi patrimoniali occorrenti alla prestazione del servizio di trasporto pubblico locale in termini di efficienza, economicità, accessibilità, continuità, sostenibilità ambientale, non discriminazione, qualità e sicurezza, con la Legge provinciale n. 3 del 17 marzo 2021, è stata autorizzato la partecipazione della Provincia autonoma di Bolzano all'aumento di capitale della medesima società in house, da attuarsi in parte anche mediante conferimento di beni in natura sottoposto alla disciplina di cui all'articolo 2343-ter del codice civile.

## L'IMPLEMENTAZIONE DEL SERVIZIO




L'implementazione del servizio rappresenta un anello fondamentale della strategia di implementazione del presente Piano. L'implementazione prevede infatti l'attivazione delle leve strategiche sinergiche con l'attuale organizzazione ed infrastruttura di Sasa nonché con l'efficiente utilizzo delle risorse messe a disposizione negli anni da parte dell'Ente Affidante. Le fasi di sviluppo

dell'implementazione prevedono l'evoluzione del servizio di trasporto pubblico verso un crescente livello di standardizzazione e di migrazione verso un servizio sempre più orientato alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica e delle polveri sottili. Quest'ultimo costituisce infatti un elemento fondamentale della strategia complessiva di affidamento *inhouse* del servizio e di implementazione nel tempo dello stesso.

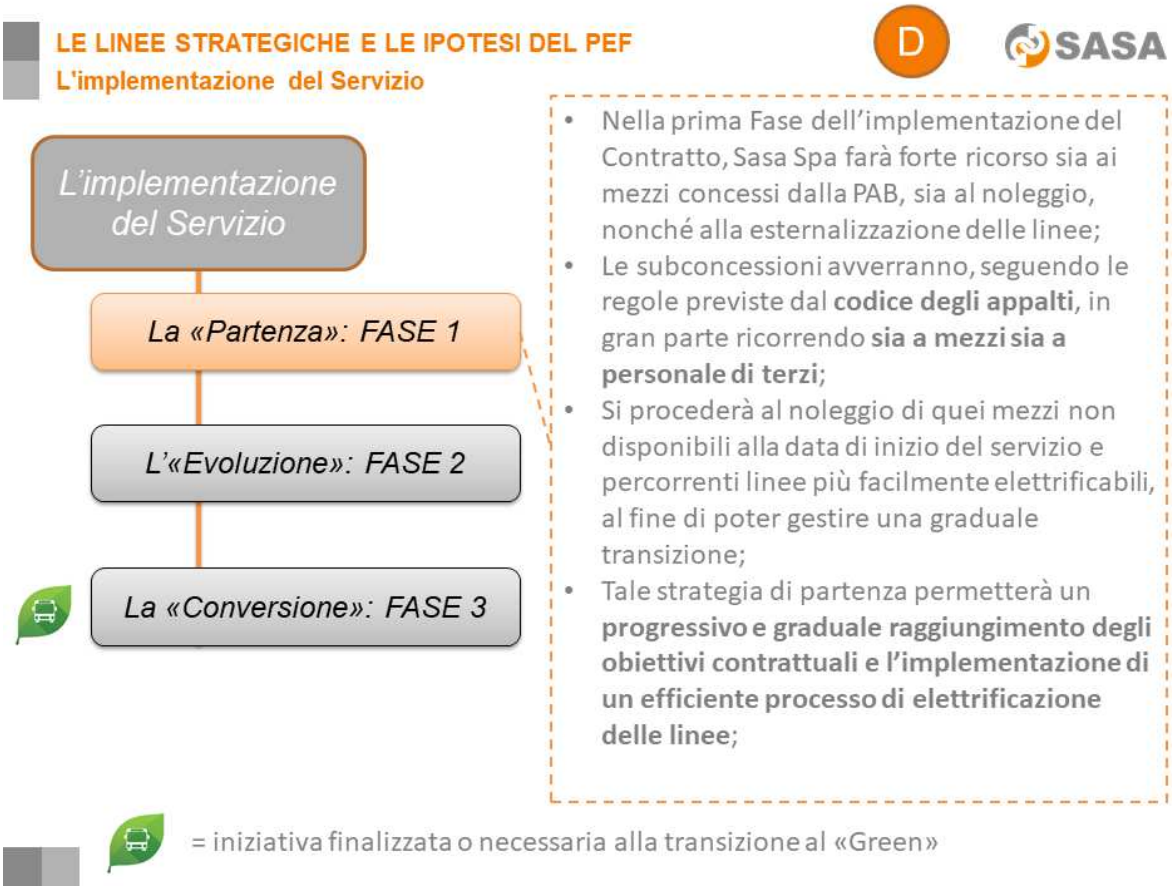
Come meglio descritto nei seguenti paragrafi, la migrazione verso un servizio a "zero emissioni" comporta importanti investimenti a forte intensità di capitale, motivo per il quale lo sviluppo più esteso dell'implementazione necessita di finanziamenti ad hoc, identificati nel Piano di Recovery già citato nei paragrafi precedenti.

In sintesi, la linea strategica "implementazione del servizio" costituisce di fatto la sintesi e la "messa a terra" delle linee strategiche precedentemente descritte, ovvero "lo sviluppo organizzativo", "gli investimenti strategici" e "il rafforzamento patrimoniale" che per la parte di relativa competenza, costituisco i pilastri fondanti per permettere appunto la piena e completa implementazione del presente Piano.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## FASE 1: La “partenza”




Nella prima Fase dell’implementazione del Contratto, Sasa Spa farà forte ricorso sia ai mezzi attualmente forniti dalla PAB, sia al noleggio, nonché alla esternalizzazione delle linee. Le subconcessioni avverranno, seguendo le regole previste dal codice degli appalti, in gran parte ricorrendo sia a mezzi sia a personale di terzi. Si procederà al noleggio di quei mezzi non disponibili alla data di inizio del servizio e percorrenti linee più facilmente elettrificabili, al fine di poter gestire una graduale transizione. Tale strategia di partenza permetterà un progressivo e graduale raggiungimento degli obiettivi contrattuali e l’implementazione di un efficiente processo di elettrificazione delle linee.

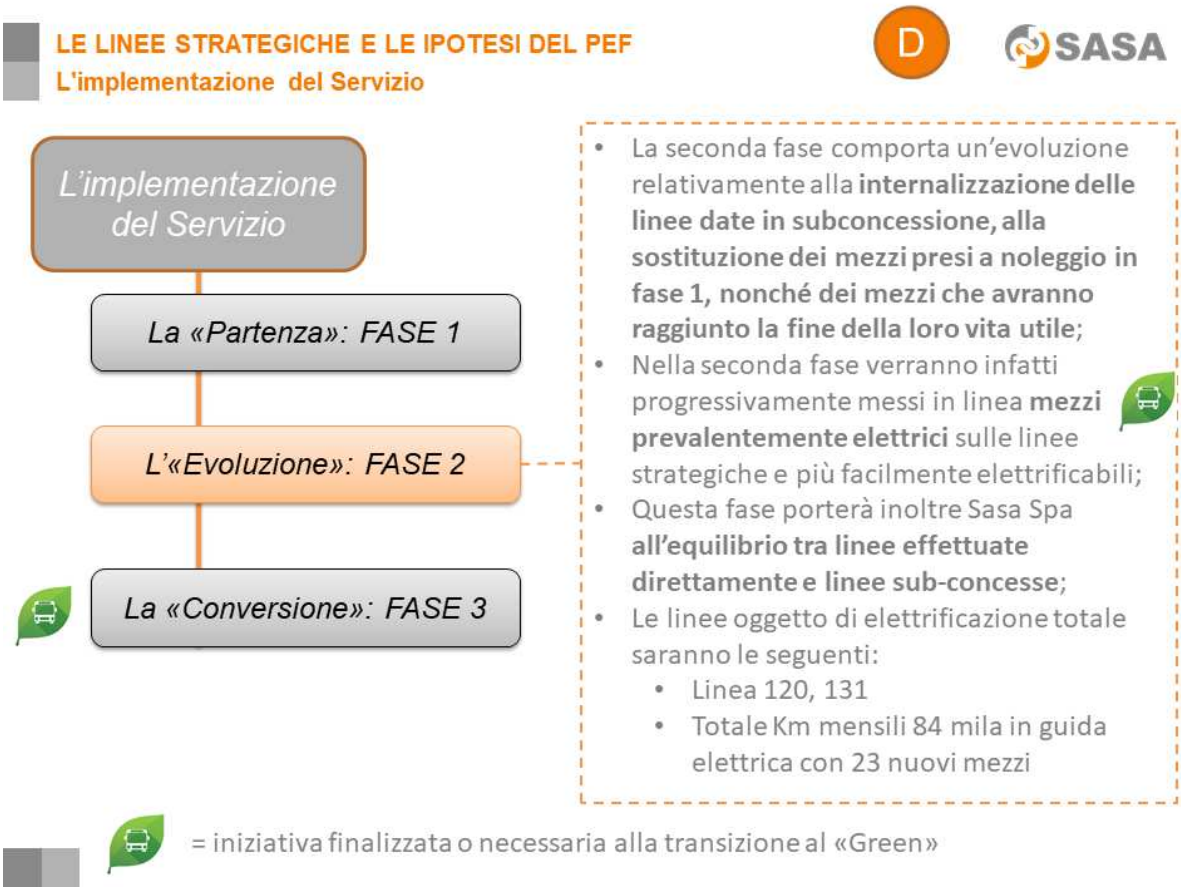
Come riportato nelle premesse, il presente Piano si inquadra in un contesto complicato e contraddistinto da numerose proroghe alle concessioni nonché da una forte litigiosità con i concessionari uscenti. Questo ha portato ad una forte accelerazione dei tempi di affidamento inhouse delle linee oggetto del presente Piano. Per questo motivo, durante la prima fase di implementazione non verranno



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

fatti investimenti immediati nella flotta, sia in quanto devono maturare i tempi di gestione della gara pubblica di acquisto nonché i tempi di produzione dei mezzi, sia per utilizzare in modo economicamente efficiente le attuali risorse a disposizione dell'Ente Affidante.

**FASE 2: L'"evoluzione"**




In corrispondenza dell'affidamento del contratto di servizio oggetto del presente Piano, Sasa procederà alla redazione e pubblicazione della o delle gare pubbliche per l'acquisto dei nuovi mezzi.

La seconda fase comporta un'evoluzione relativamente alla internalizzazione delle linee date in subconcessione, alla sostituzione dei mezzi presi a noleggio in fase 1, nonché dei mezzi che avranno raggiunto la fine della loro vita utile. Verranno infatti progressivamente messi in linea mezzi prevalentemente elettrici sulle linee strategiche e più facilmente elettrificabili. Questa fase porterà inoltre Sasa Spa all'equilibrio tra linee effettuate direttamente e linee sub-concesse.

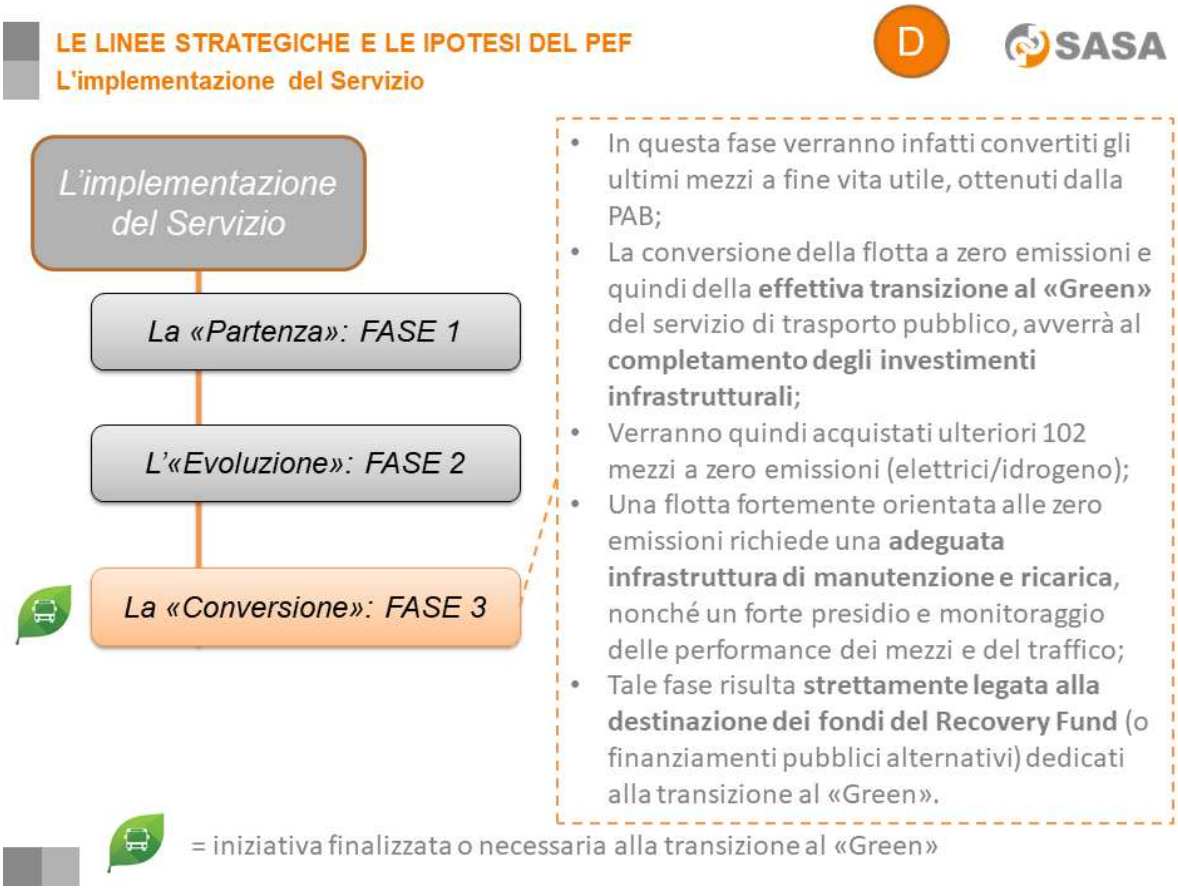


Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Le linee oggetto di elettrificazione saranno le seguenti:

- Linea 120, 131
- Totale Km mensili 84 mila in guida elettrica con 23 nuovi mezzi

**FASE 3: La "conversione"**




La Fase 3 rappresenta la vera conversione della flotta verso un servizio a "zero emissioni". In questa fase verranno infatti convertiti gli ultimi mezzi a fine vita utile, ottenuti dalla PAB. Si precisa che la conversione della flotta a zero emissioni e quindi della effettiva transizione al «Green» del servizio di trasporto pubblico, avverrà al completamento degli investimenti infrastrutturali: verranno quindi acquistati ulteriori 102 mezzi a zero emissioni sia elettrici sia ad idrogeno.

Una flotta fortemente orientata alle zero emissioni richiede una adeguata infrastruttura di manutenzione e ricarica, nonché un forte presidio e monitoraggio delle performance dei mezzi e del traffico.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Tale fase risulta strettamente legata alla destinazione dei fondi del Recovery Fund (o finanziamenti pubblici alternativi) dedicati alla transizione al «Green». Questa fase corrisponde infatti alla piena esecuzione ed implementazione di quanto previsto nella linea strategica “Investimenti Strategici” – transizione al “Green”. I finanziamenti del Recovery Fund permetteranno la piena realizzazione delle infrastrutture ed acquisizione della flotta, per effettuare un servizio prevalentemente orientato alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Si precisa che tale processo risulta trasversale e sinergico rispetto al servizio di traffico Urbano ad oggi già oggetto di affidamento a Sasa. Le infrastrutture ed i sistemi di ricarica, manutenzione e monitoraggio sarebbero infatti dedicati all’intero parco mezzi di Sasa sulle linee maggiormente utilizzate dall’utenza e adatte ad essere effettuate con mezzi a “zero emissioni”. Sono inoltre già in corso da parte di Sasa con le controparti coinvolte gli approfondimenti legati alla identificazione delle aree necessarie per la costruzione di tali infrastrutture.

Per approfondimenti si rimanda al relativo paragrafo della linea strategica “Investimenti Strategici” - Transizione al Green.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

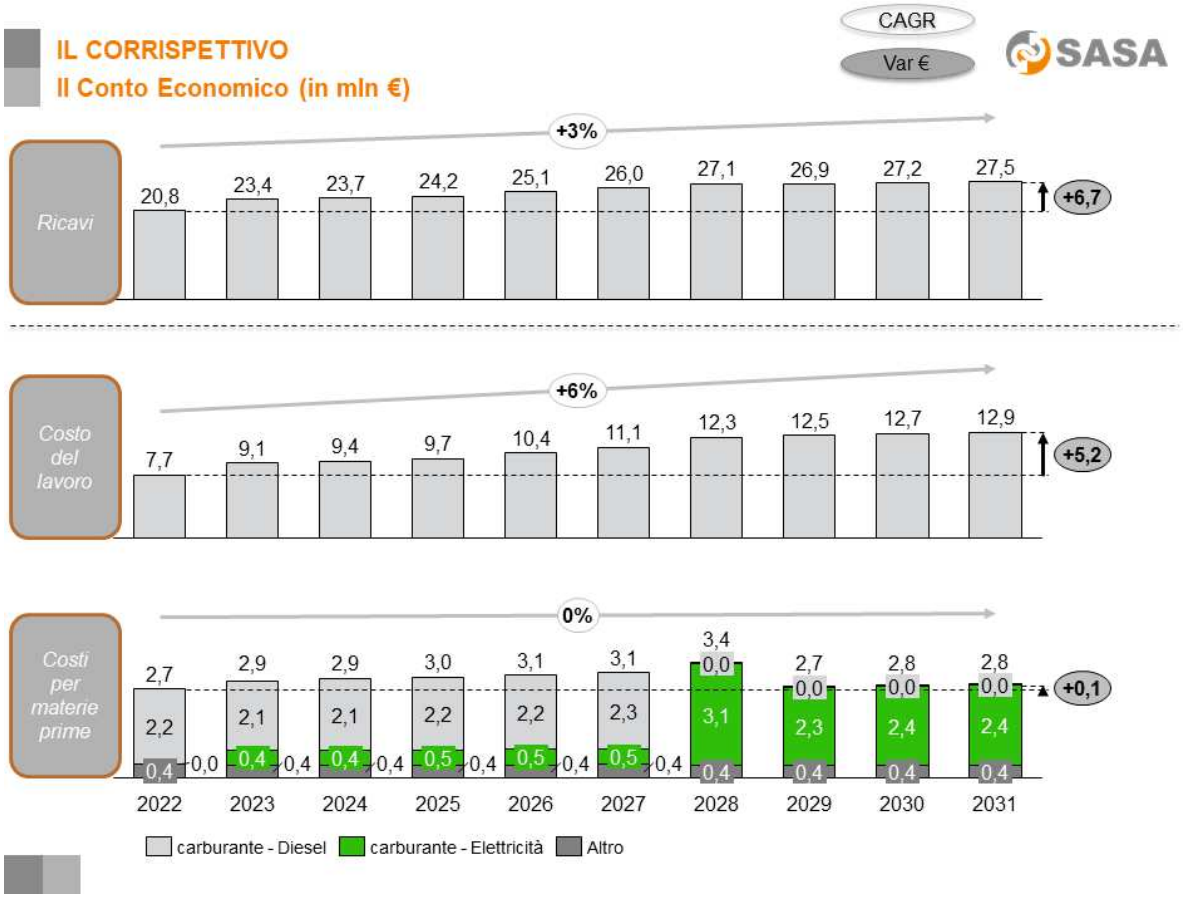
# 4. L'EVOLUZIONE REDDITUALE

Il presente capitolo riporta in misura estensiva l'evoluzione reddituale del PEF sull'orizzonte contrattuale dei 10 anni previsto dal CDS. Si precisa che convenzionalmente come primo anno di riferimento sarà indicato il 2022, sebbene il servizio partirà con il 1. novembre 2021. In altri termini, il 2022, così come gli anni che seguono iniziano il 1. novembre dell'anno precedente e si concludono nella stessa data dell'anno di riferimento (il 2022 inizia quindi il 1. novembre 2021 e si conclude il 1. novembre 2022).

In riferimento alle linee strategiche sopra riportate, con particolare riferimento alla "Implementazione del Servizio", le 3 Fasi previste di sviluppano nelle seguenti evoluzioni, sui seguenti archi temporali:

- Fase 1: nel 2022
- Fase 2: tra 2023 ed il 2027
- Fase 3: dal 2028

Come riportato nel capitolo dedicato al PNRR, tali dati potrebbero variare a seconda dell'evoluzione dell'allocazione dei fondi previsti nel PNRR stesso a beneficio del presente Piano.




I **Ricavi** del primo anno del PEF sono inferiori rispetto agli anni che seguono in quanto il parco mezzi risulta principalmente costituito da mezzi ottenuti direttamente dall'Ente Affidante. Negli anni dal 2023 a seguire i ricavi aumentano per poter adeguatamente finanziare il rinnovamento del parco mezzi con una nuova flotta interamente con tecnologie a "zero emissioni". Si ricorda che il piano prevede nella Fase 3 (dal 2028 o prima) di poter beneficiare dei finanziamenti del "*NGEU/PNRR*" per sostenere la spinta verso la transizione al "*Green*" del servizio. Tale aspetto, ai fini della redazione del presente Piano è stato neutralizzato da un punto di vista reddituale, patrimoniale e finanziario con l'assunzione di base che sia la flotta "*Green*" del 2028 sia la relativa infrastruttura vengano integralmente finanziate dal "*NGEU/PNRR*". In questa fase il PEF prevede che Sasa finanzi in autonomia e ricorrendo al debito l'approvvigionamento dei mezzi (circa 40) che percorrano le linee maggiormente elettrificabili. La restante parte del parco mezzi elettrico/ad idrogeno sono invece previste essere finanziate, insieme alle infrastrutture, dal NGEU/PNRR.

Dagli anni a partire dal 2024 la crescita dei ricavi è interamente riconducile all'ipotesi di aumento dei chilometri di percorrenza, ovvero una crescita costante pari ad un CAGR ("*Compound Annual Growth Rate*") del 1%.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Anche il **costo del lavoro** subisce un aumento a partire dal 2023 in relazione, in particolare, all'internalizzazione del servizio, che si ricorda il primo anno essere maggiormente legato ad una strategia di esternalizzazione delle linee. Dal 2023 vengono quindi aumentante le risorse dedicate alla guida che saranno destinate ad utilizzare i mezzi, in particolare elettrici, che nel frattempo nella fase 2 verranno acquistati. Anche se in misura meno rilevante rispetto all'aumento delle risorse di guida, dal 2023 avverrà anche un progressivo rafforzamento della centrale operativa che a fronte della progressiva internalizzazione delle linee, al fine di garantire un costante miglioramento livello di servizio, dovrà conseguentemente essere rafforzata.

Si evidenzia anche il fatto come, già a partire dal 2023 e con ulteriore spinta dal 2028, aumentano i consumi di energia elettrica per carburante (intesa in senso ampio per mezzi elettrici ed a idrogeno) a scapito dei costi di carburante tradizionale, rispetto ai primi anni di Piano grazie alla progressiva transizione alla flotta a zero emissioni.

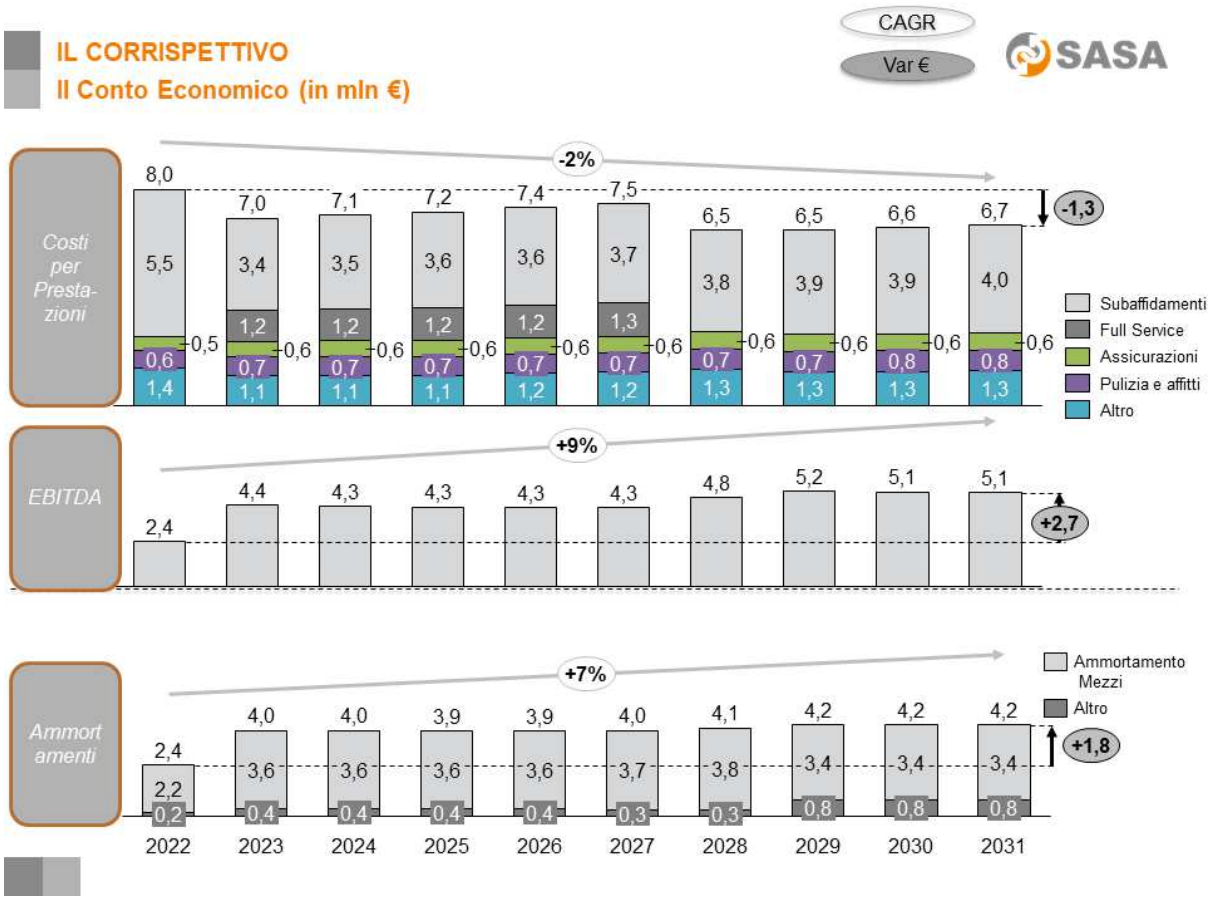
Dal 2029, per effetto dell'elevato ricorso all'utilizzo di energie elettrica, nonché della sempre maggiore attenzione anche da parte delle autorità competenti ai temi legati al ricorso ad energie rinnovabili, si stima una forte riduzione del costo unitario dell'energia elettrica con conseguente effetto positivo sulla efficienza economica, reddituale e finanziaria del Piano. Si precisa che tale ragionevole attesa di riduzione del costo dell'energia elettrica impatta positivamente sia sul costo dei mezzi elettrici a batteria sia dei mezzi "*full cell*" ad idrogeno.

In proposito, si intende chiarire che, sulla base di condivise e consolidate analisi nel settore, si prevede che nei prossimi anni la transizione energetica, verso l'energia elettrica ad uso di trazione, determinerà una significativa diminuzione dei costi a regime. Il Piano prevede che a partire dal 2029 tutto il trasporto dovrà essere a trazione elettrica e da analisi consolidate di mercato si prevede una riduzione negli anni del costo dell'energia elettrica, anche per effetto di politiche pubbliche di agevolazione.

Tali assunzioni si fondano innanzitutto sulla dinamica dei costi delle nuove tecnologie che progressivamente alla crescita nell'utilizzo, determinano una riduzione dei costi marginali, anche in virtù dell'allargamento della platea degli operatori del settore e della crescita delle relative condizioni di concorrenzialità del mercato di riferimento.

A ciò deve aggiungersi che, attualmente, sono progressivamente in aumento le spinte sul decisore pubblico a proseguire il processo di riduzione degli incentivi fiscali sul consumo del gasolio per autotrazione (accise) e per il contestuale allargamento alle imprese di TPL dei benefici relativi alle cd. imprese "energivore".

Si evidenzia, in ogni caso che la mancata riduzione dei costi in questione ha un impatto marginale sull'intero periodo di riferimento del PEFS e sull'equilibrio economico finanziario del contratto.




I **costi per prestazioni** subiscono una variazione nell'arco del Piano in particolare in relazione alla variazione della strategia di gestione delle linee nelle varie fasi progettuali. I costi per sub-affidamenti calano infatti dal 2023 per effetto della anche sopra citata internalizzazione delle linee; si registra quindi una compensazione legata ad un aumento del costo del personale in contropartita di una riduzione dei costi per servizi.

Nella Fase 3, ovvero dal 2028 si riducono sensibilmente i costi di full service, in quanto grazie al finanziamento del "*Recovery Fund*" le infrastrutture dedicate



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

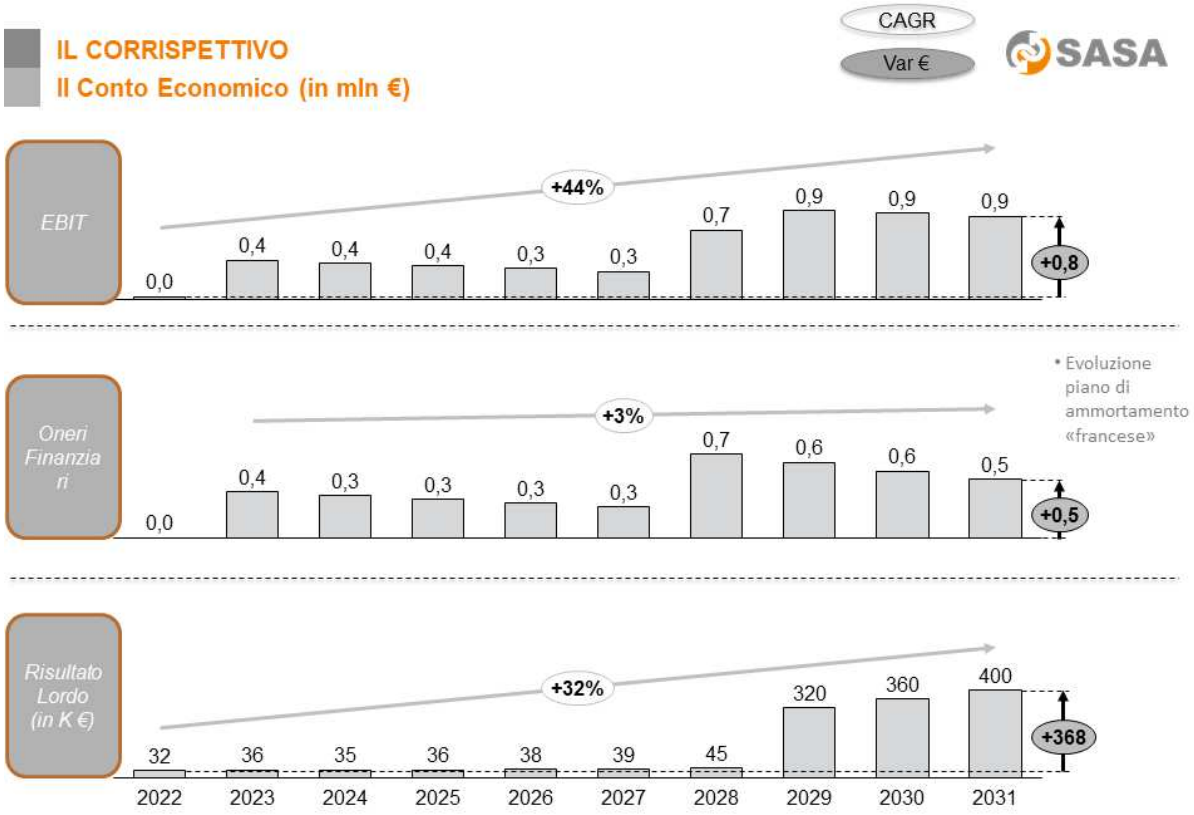
permetteranno una internalizzazione dei servizi di manutenzione in particolare della flotta "*Green*".

Si precisa che tale strategia di internalizzazione genera un effetto importante in termini di risparmio del costo chilometrico nella gestione della flotta. Il costo di "*full service*", sulla base dei prezzi di mercato vigenti alla data di redazione del presente Piano, è infatti maggiore rispetto al costo del personale dedicato alla gestione dell'infrastruttura. Tale risparmio ammonta ad un valore pari a circa 0,30 €/km che su una base standard di circa 7 mln di chilometri corrisponde ad un minor costo di circa 2 mln di euro annui. Il Piano qui proposto recepisce quindi tale strategia ed effetto sinergico sui costi anche in relazione ad un efficiente utilizzo del "*Recovery Fund*".

La voce costi per prestazioni "altro", si riduce a partire dal 2023 per effetto della cessazione dei contratti di noleggio dei mezzi che nel piano sono ipotizzati essere necessari solo per il primo anno di operatività.

Relativamente all'andamento del **EBITDA**, anche **MOL** ("*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*" anche "Margine Operativo Lordo") la variazione è direttamene correlata alla movimentazione degli ammortamenti. A partire dal 2023 inizia infatti a generare ammortamento il rinnovamento della flotta mezzi, con conseguente aumento del EBITDA che beneficia della riduzione dei costi delle subconcessioni.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

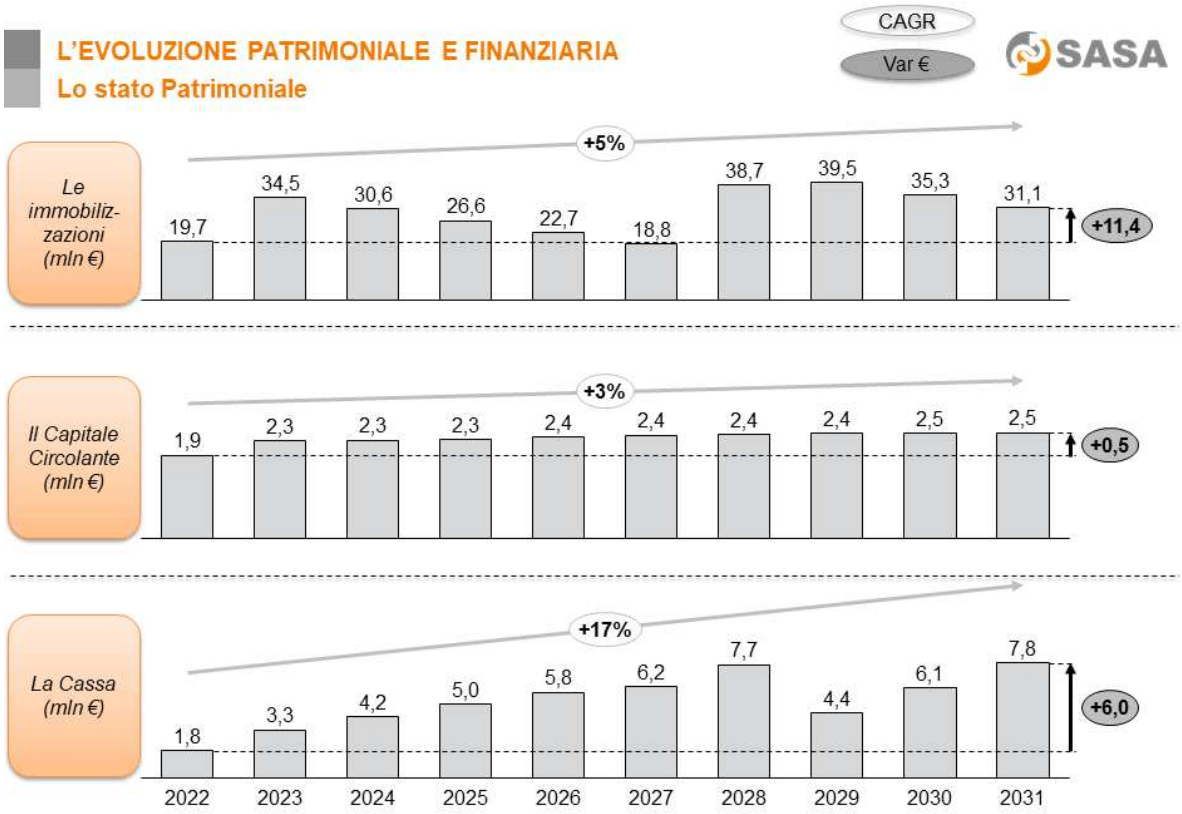



Relativamente all'andamento del **EBIT**, anche **MON** ("*Earnings Before Interest and Taxes*" anche "Margine Operativo Netto") la variazione è anche legata agli investimenti nel parco mezzi sopra citati. In corrispondenza dell'acquisizione dei nuovi mezzi verrà infatti acceso un nuovo finanziamento con relativo onere finanziario che impatta a partire dal 2023. Il finanziamento si presume essere interamente finanziato dalla Sasa con la relativa dotazione patrimoniale necessaria e sufficiente per far fronte ad un nuovo importante indebitamento. Il finanziamento potrà anche essere supportato da una garanzia della PAB, a fronte della quale la PAB verrà remunerata da Sasa in base alla normativa di settore vigente, al fine di scontare migliori condizioni economiche sul mercato bancario a beneficio sia di Sasa sia dell'Ente Affidante.

In conclusione, gli anni di Piano prevedono quindi un risultato lordo sostanzialmente in pareggio ovvero con un ROS ("*Return on Sales*") marginale. Il risultato migliora a partire dal 2029 per effetto del sopra citato processo di riduzione del costo unitario dell'energia elettrica e della sempre maggiore efficienza dei mezzi a zero emissione in circolazione. Tale risultato deve essere quindi letto ed interpretato come un dato che garantisce la sostenibilità reddituale del servizio senza generare valore aggiunto per l'azionista in quanto la finalità del piano è l'erogazione di un servizio efficiente e di elevata qualità con progressiva transizione verso una flotta a zero emissioni.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 5. L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

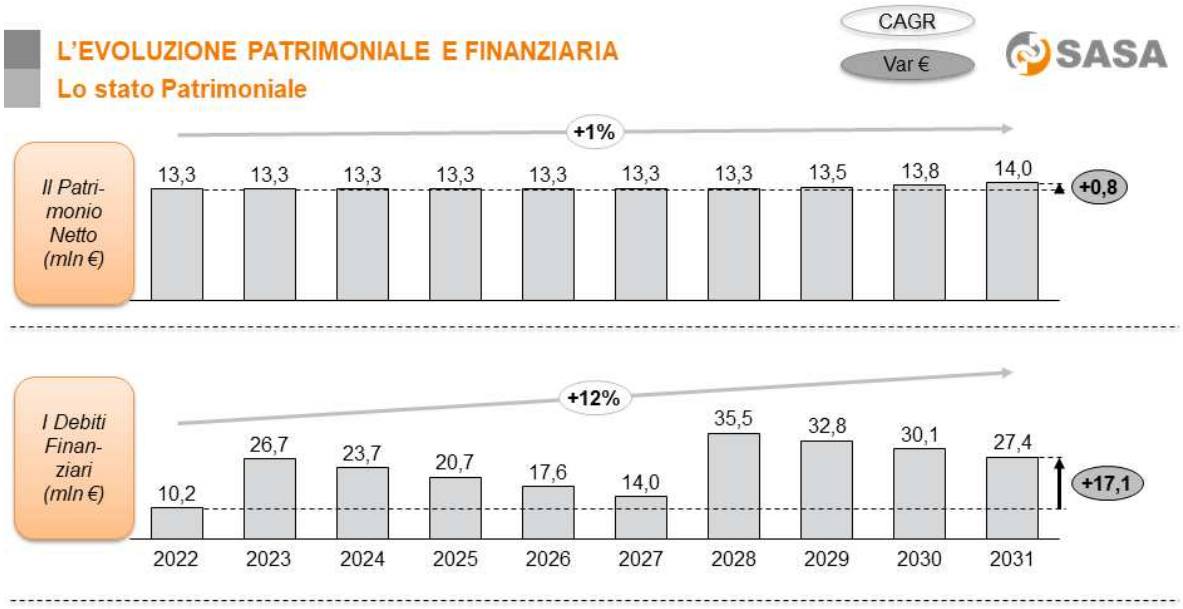



L'evoluzione patrimoniale, riporta a partire dal 2023, un aumento delle **immobilizzazioni** legato all'acquisto della nuova flotta già citata in precedenza. Negli anni successivi fino al 2025 i valori si riducono per effetto degli ammortamenti. Nel 2028 sono previsti nuovi significativi investimenti in mezzi elettrici/idrogeno che portano quindi ad un nuovo aumento degli assets che negli anni successivi si riducono per i relativi ammortamenti.

Si ricorda che il "Recovery Fund" risulta lo strumento principale con cui attivare la fase 3 che parte dal 2028. Nella simulazione patrimoniale, tale evoluzione è stata neutralizzata con l'assunzione appunto che il programma venga parzialmente finanziato.

L'**attivo circolante** (anche "*Working Capital*") dopo il primo anno si stabilizza su un valore stabile di circa 2,3/2,5 mln di euro, in quanto le condizioni di pagamento in entrata ed uscita sono stabili nel tempo.

Infine, la **cassa**, che beneficia in sede di partenza del piano dell'aumento di capitale in "denaro" pari a circa 5,5 mln di euro, dopo la riduzione del primo anno legata al temporaneo aumento dell'attivo circolante, si stabilizza negli anni successivi con un aumento legato al normale flusso di cash flow, che nell'arco del Piano è positivo per effetto del maggior impatto degli ammortamenti rispetto agli interessi passivi sui finanziamenti. In sintesi, il flusso positivo di cassa è principalmente riconducibile al maggior impatto degli ammortamenti rispetto ai flussi di cassa finanziari ed alla movimentazione del "*Working Capital*".

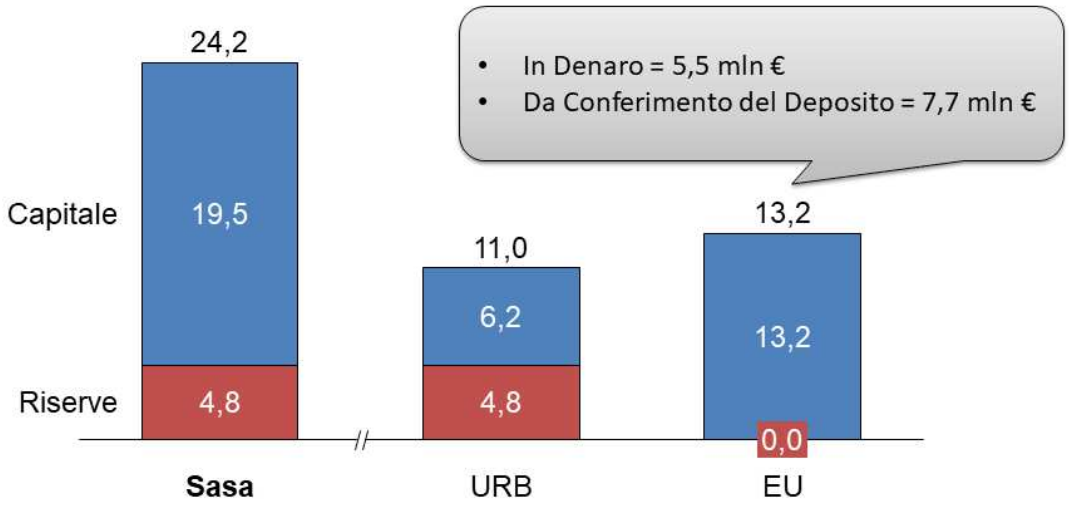



Il **patrimonio netto** rimane stabile in arco piano in quanto la dotazione iniziale risulta capiente per tutta la durata del Piano e sufficiente per mettere a terra le linee strategiche sopra elencate. Inoltre, alla luce del fatto che il Piano per sua natura non genera reddito di importo significativo, le riserve di patrimonio si muovono anno per anno in misura poco rilevante.

I **debiti finanziari** variano in corrispondenza degli investimenti in immobilizzazioni prima citati e si ammortizzano sulla base di un piano di ammortamento alla francese che si sviluppa su un arco temporale di 12 anni.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

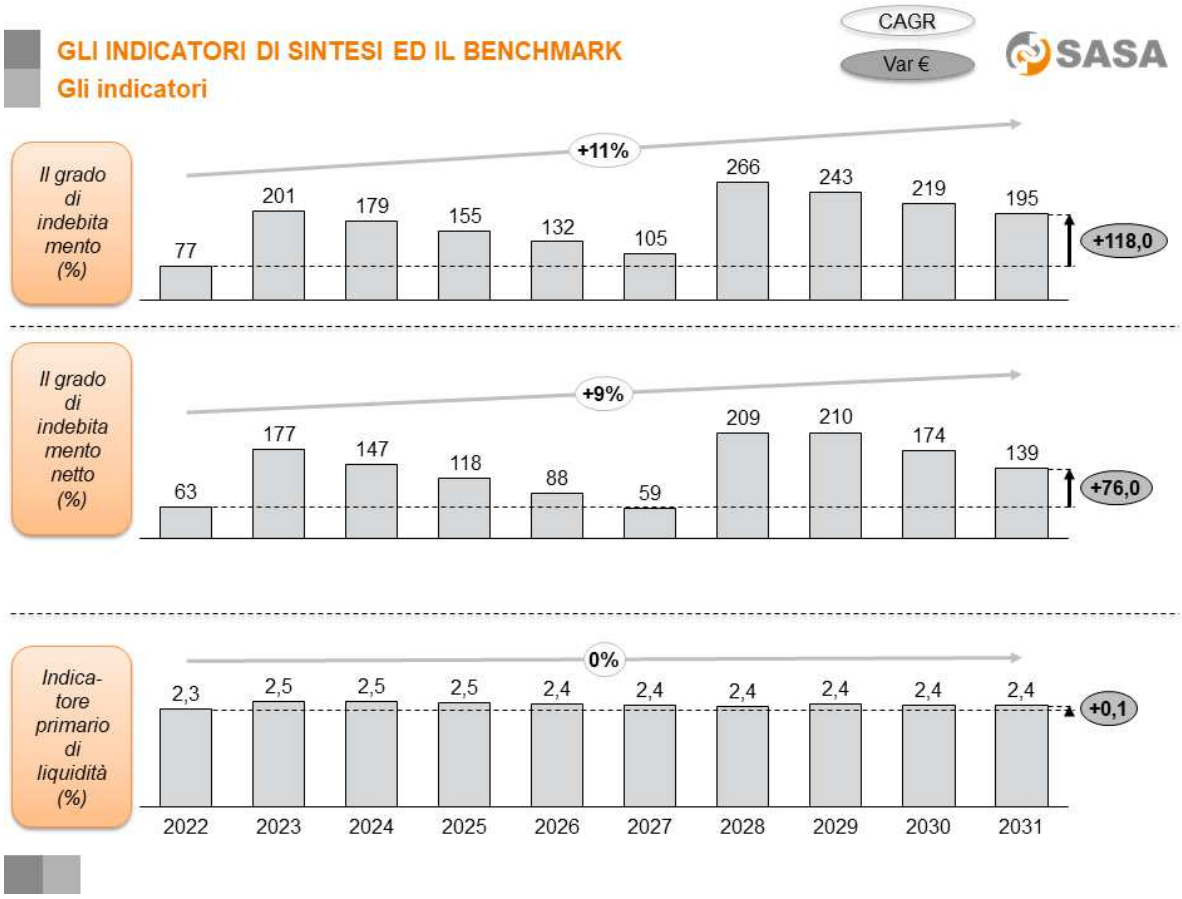



Sasa, oltre al presente CDS esercita il servizio relativo al Traffico Urbano di cui alla delibera della Giunta Provinciale numero 1126 del 17 dicembre 2019. Il Patrimonio Netto di Sasa è stato quindi allocato al presente CDS e Piano per un valore di 13,2 mln di euro. Tale importo è riconducile per 5,5 mln di euro al aumento di capitale in corso e per 7,7 mln ad una parte del valore del deposito sito in Bolzano Sud in conferimento dalla PAB sempre in sede del sopra citato aumento di capitale.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 6. GLI INDICATORI DI SINTESI ED IL BECNHMARK




Grazie all'aumento di capitale, gli investimenti previsti nel presente Piano ed il relativo cash flow generato, permettono a Sasa di mantenere un adeguato livello di sostenibilità dei principali *ratios* di liquidità sull'arco del Piano. In particolare, si sottolinea come il **grado di indebitamento lordo netto**, nell'arco dei 10 anni di Piano arriva ad una significativa riduzione, ovvero con una dotazione di cassa in linea con il valore dei debiti finanziari dello stesso periodo.

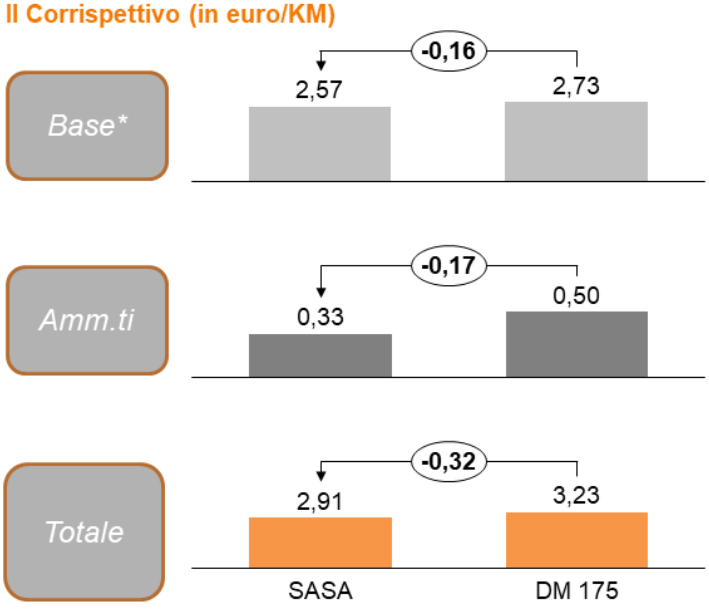


Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## GLI INDICATORI DI SINTESI ED IL BENCHMARK

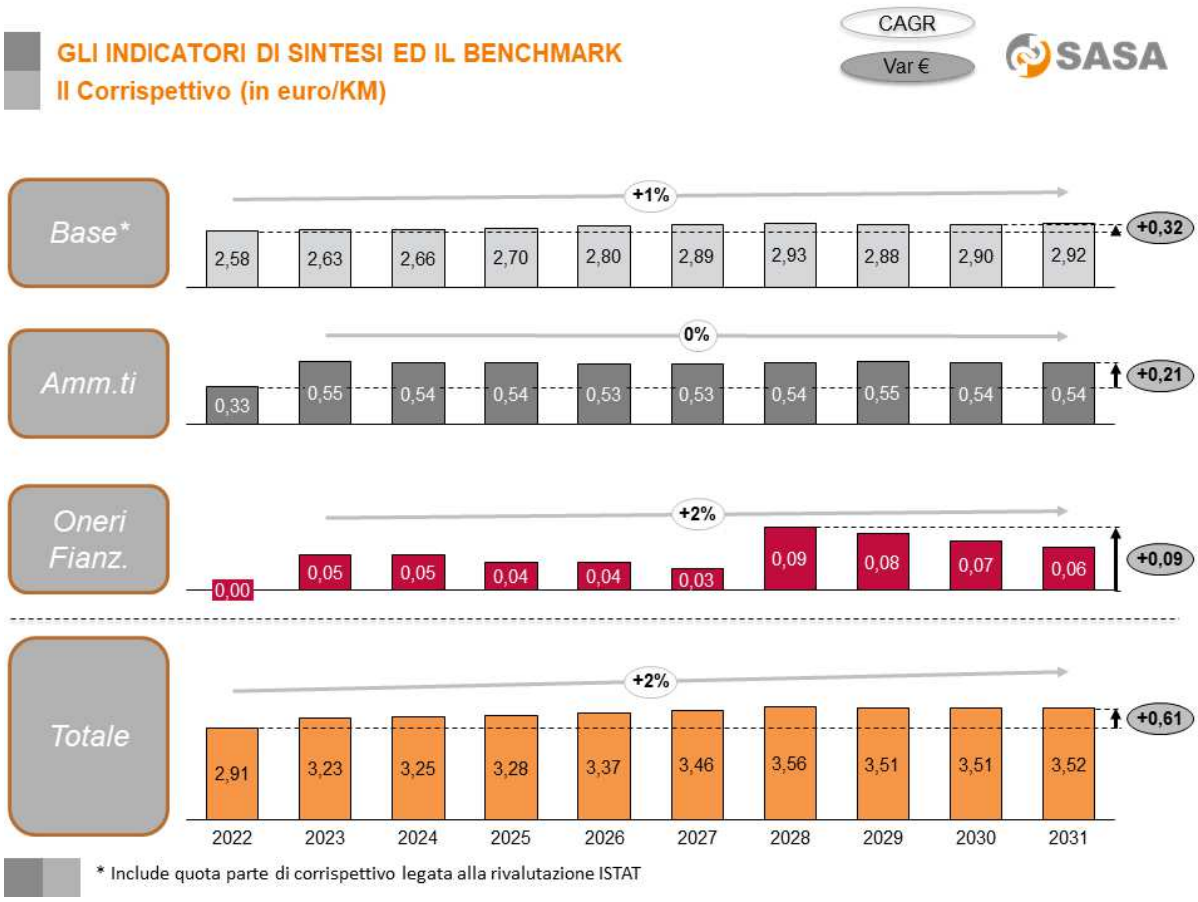
### Il Corrispettivo (in euro/KM)



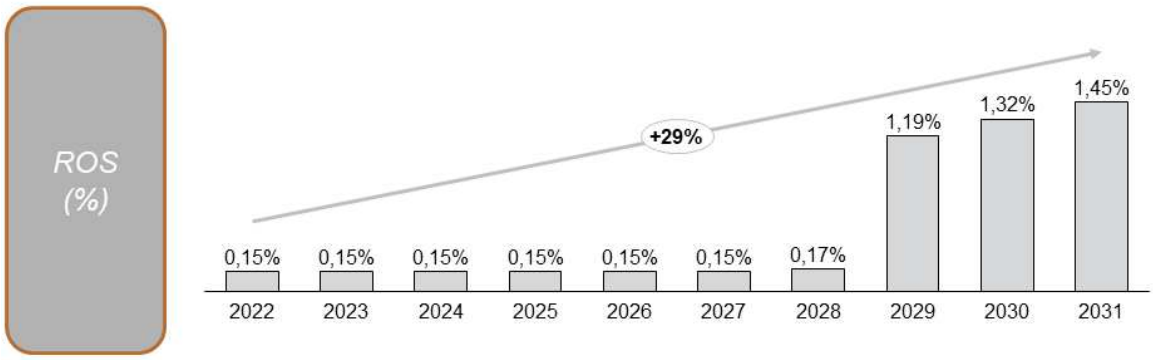

* Include quota parte di corrispettivo legata alla rivalutazione ISTAT

Il primo anno di corrispettivo, grazie alla leva di utilizzo del parco mezzi che verrà messo a disposizione di Sasa, riporta un valore inferiore rispetto ai valori del decreto ministeriale (DM 157). Anche il corrispettivo base, quindi il valore prima del costo degli ammortamenti, risulta inferiore rispetto al costo chilometrico identificato nel DM 157.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2




L'evoluzione negli anni del corrispettivo aumenta, in particolare, per far fronte al necessario rinnovamento del parco mezzi e solo marginalmente per compensare un costante incremento e lineare della base di costi legato al normale andamento degli stessi.




In arco Piano il **ROS** ("*Return on Sales*"), ovvero il rapporto tra reddito lordo ricavi da prestazioni, riporta un valore costante pari a circa lo 0,15% fino al 2027/2028 per poi migliorare dal 2029 grazie al sopra citato processo di riduzione dei costi di elettricità.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## GLI INDICATORI DI SINTESI ED IL BENCHMARK
## Il Corrispettivo (in euro/KM)

Tabella 14 – Costi operativi unitari per dimensione del Comune solo servizio urbano e misto (euro, valori mediani)

| | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|
| **Oltre i 250 mila abitanti** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 5,44 | 5,54 | 5,46 |
| Costo operativo per passeggero | 1,42 | 1,51 | 1,58 |
| **Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 3,87 | 3,69 | 3,68 |
| Costo operativo per passeggero | 1,54 | 1,54 | 1,50 |
| **Sotto i 100 mila abitanti** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 3,17 | 3,25 | 3,30 |
| Costo operativo per passeggero | 2,89 | 2,99 | 3,06 |

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 12 – Costi operativi unitari per dimensione (euro, valori mediani)

| | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|
| **Meno di 10 mln - piccole imprese** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 3,15 | 3,28 | 3,14 |
| Costo operativo per passeggero | 3,12 | 3,23 | 3,14 |
| **Fra 10 e 50 mln - medie imprese** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 3,05 | 3,17 | 3,24 |
| Costo operativo per passeggero | 2,57 | 2,70 | 2,73 |
| **Più di 50 mln - grandi imprese** | | | |
| Costo operativo per vettura-km | 4,29 | 3,85 | 4,46 |
| Costo operativo per passeggero | 1,75 | 1,75 | 1,76 |

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

A corredo del benchmark ministeriale, la tavola sovrastante (Fonte: “Le performance delle imprese del trasporto pubblico locale: dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro 2020” – dati 2018) riporta i valori dei costi operativi rapportati ai km percorsi delle categorie di imprese maggiormente confrontabili con il presente Piano. Emerge quanto segue:

- I costi operativi per vettura-km delle aziende di TPL operanti in comuni con abitanti tra i 100 mila ed i 250 mila sono pari a 3,68 euro/km;
- I costi operativi per vettura-km delle aziende di TPL con fatturato superiore ai 50 milioni di euro sono pari a 4,46 euro/km.

Entrambi gli indicatori, sebbene relativi agli anni precedenti al 2018, risultano superiori al costo chilometrico emergente nel presente Piano.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## Il "Weighted Average Cost of Capital" ("WACC")

Ai fini del calcolo degli indicatori che seguono (VAN/NVP e TIR), è stato utilizzato come valore di WACC, il valore regolatorio proposto dall'ART con la delibera 33/2021 (Allegato A) del 11 marzo 2021, pari al 5,24% per i servizi su strada.

## Il "Valore Attuale Netto" ("VAN/NPV")

Relativamente al VAN, lo stesso è stato calcolato su un arco temporale di 10 anni con il parco mezzi ed il deposito di Bolzano valorizzati come flussi di cassa positivi al loro valore netto contabile nell'ultimo anno di piano, in ipotesi di cessione degli stessi al nuovo concessionario dei beni funzionali all'attività.

Alla luce di quanto sopra premesso, il risultato del VAN è il seguente:

- **VAN/NAP = 9,9 milioni**

## Il "Tasso Interno di Rendimento" ("TIR"/IRR")

I flussi di cassa utilizzati anche per il calcolo del VAN I risultato è il seguente:

- **TIR/IRR = 5,0%**

## Il "Debt Service Cover Ratio" ("DSCR")

I**l valore del DSCR ammonta ad un valore medio del 1,2%,** con flussi di casso attivi quindi sufficienti a coprire i flussi di cassa finanziari passivi.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 7. L'EFFICACIA E L'EFFICIENZA

Relativamente ai criteri di efficacia ed efficienza, di cui alla misura 16 della delibera ART 154/2019, si riportano a seguire i periodi regolatori ed i conseguenti obiettivi quantitativi stabiliti.

Si ricorda che per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'Ente Affidante specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento stesso. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare le prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Affidataria, con riguardo almeno alle tipologie riportate nella norma stessa.

I periodi regolatori sono stati quindi identificati sulla base dello sviluppo temporale delle progettualità previste nel Piano, con riferimento al rinnovamento dei mezzi e degli adeguamenti organizzativi necessari.

In particolare, sono stati identificati i seguenti 3 periodi regolatori:

1. **2022-2025:** questo periodo regolatorio rappresenta la partenza del servizio, con particolare riferimento al primo anno di attività, ma anche il primo "*step*" di rinnovamento del parco mezzi con i primi investimenti sui mezzi a zero emissioni, previsti per il 2023, il cui adeguamento organizzativo ed operativo si prevedere durare fino al 2025;
2. **2026-2028:** dal 2026 inizia il percorso di riorganizzazione interna dell'Impresa Affidataria ed esecuzione degli investimenti, sia in materiale rotabile ma anche in risorse umane e formazione delle stesse, per preparare l'azienda alla migrazione verso la flotta a zero emissioni;
3. **2029-2031:** quest'ultimo periodo regolatorio rappresenta la completa operatività della flotta a zero emissioni, con i relativi evidenti vantaggi in termini di riduzione dell'inquinamento, ma anche di efficientamento della struttura di costi, grazie in particolare al massiccio utilizzo di energia elettrica a scapito del gasolio, e relativi effetti positivi sul costo di acquisto della stessa.

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Come previsto dalla norma per gli affidamenti *in house*, a seguire si riportano i livelli obiettivo (target) degli indicatori, ovvero le soglie massime e minime previste di scostamento dagli stessi.

**SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI)**

| NOME | FORMULAZIONE | Soglia Minima Periodo 1 2022-2025 | Soglia Minima Periodo 2 2026-2028 | Soglia Minima Periodo 3 2029-2031 | Soglia Massina Periodo 1 2022-2025 | Soglia Massina Periodo 2 2026-2028 | Soglia Massina Periodo 3 2029-2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **EFFICIENZA OPERATIVA** | | | | | | | |
| Costo operativo per verr-KM | costo operativo/vett-km (PEA) | 2,18 | 2,44 | 2,43 | 3,01 | 3,23 | 3,20 |
| Costo operativo per posto-km | costo operativo/posti-km (totali) | 0,026 | 0,028 | 0,028 | 0,035 | 0,038 | 0,037 |
| **EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'** | | | | | | | |
| Costo del lavoro totale per numero di addetti totali | costo del lavoro totale/n. addetti totali | 31.846 | 34.577 | 36.374 | 44.783 | 45.356 | 46.077 |
| Produzione per numero di addetti operativi | vett-km (PEA)*/n. addetti operativi | 19.810 | 19.817 | 19.792 | 36.792 | 36.803 | 36.756 |
| Produzione per numero di addetti totali | vett-km (PEA)*/n. addetti totali | 17.227 | 15.482 | 14.452 | 31.993 | 28.695 | 26.840 |
| Efficienza della rete di trasporto di superficie | vett-km (PEA)/vett-km totali | 0,89 | 0,88 | 0,88 | 0,93 | 0,92 | 0,92 |
| **EFFICACIA - REDDITIVITA'** | | | | | | | |
| Ricavi da traffico per vett-km | ricavi da traffico/vett-km (cons) | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A |
| ***Coverage Ratio*** | ricavi da traffico/costi operativi | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A |
| **MONITORAGGIO** | | | | | | | |
| Velocità commerciale (effettiva) | vett-km (cons)/h servizio | 26,64 | 26,64 | 26,64 | 32,64 | 32,64 | 32,64 |
| Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR | valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati | 50,00 % | 50,00 % | 70,00 % | 150,00 % | 150,00 % | 130,00 % |
| **EFFICIENZA OPERATIVA** | | | | | | | |
| Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT | valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF) | 50,00 % | 50,00 % | 70,00 % | 150,00 % | 150,00 % | 130,00 % |

* esclusi i KM subconcessi

Per i criteri di qualità si rimanda agli allegati del presente documento.

## 8. LA RIPARTIZIONE DEI RISCHI

**INTRODUZIONE**
**La distribuzione dei Rischi**

SASA

*Le Norme*

- **Articolo 5 Direttiva 2014/23/UE:** L'aggiudicazione di una concessione di servizi comporta il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla gestione dei servizi, comprendente un rischio sul lato della domanda o sul lato dell'offerta, o su entrambi.
- **Delibera ART 154/2019 - Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti:**
- l'ente affidante identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento;
- In ipotesi di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'ente affidante definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali ed individua ulteriori eventuali tipologie di rischio ad integrazione della predetta matrice.

Il presente paragrafo è stato redatto sulla base della Misura 13 della Delibera ART 154/2019 e con particolare riferimento all'Annesso numero 4, che riporta la matrice dei rischi da prendere in esame.

La norma prevede che ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'Ente Affidante identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.

Inoltre, in caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'Ente Affidante definisce ed alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Si precisa che il presente PEF è costruito sulla base del modello contrattuale per cui l'Ente Affidante si avvale direttamente dell'introito dei ricavi di vendita (contratti di tipo gross cost) e riconosce un compenso chilometrico all'Impresa Affidataria.

In tale processo l'Ente Affidante, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, e descrive nella matrice dei rischi, eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.

Inoltre, al temine di ciascun periodo regolatorio, l'Ente Affidante valuta di concerto con l'Impresa Affidataria la congruità dei rischi allocati in capo alle parti contrattuali, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione.

La matrice dei rischi redatta dall'Ente Affidante, di seguito riportata, costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo contratto di servizio.

I rischi si dividono nelle seguenti due macro categorie che ne determinano la natura:

- Rischi operativi
- Altri rischi

I primi sono definiti come segue:

- in base alla "Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20: un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti
- ed in base al d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz): un rischio operativo è un rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico.

In altre parole per rischio operativo si intende, Il rischio derivante da quei fattori al di fuori del controllo delle parti, differenziandosi per tale aspetto da rischi come quelli legati a una cattiva gestione o a inadempimenti contrattuali da parte dell'operatore economico, che non sono determinanti ai fini della qualificazione giuridica del contratto.

Si precisa inoltre che:

- per **Risk assessment** si intende la probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5;
- per **risk management** si intendono i meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CDS di riferimento.



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

| Identifcazione del rischio | | | Allocazione | | Risk | Risk | Riferimento Cds | Descrizione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Natura | Drive | Evento | EA | IA | assessment | management | (art.) | Impatto |
| Operativo | Domanda | Contrazione della domanda di servzio<br>Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti gross cost tale rischio permane in capo all'EA. | X | | 1 | costante monitoraggio e adeguamento da parte del EA e delle sue società controllate dei sistemi di controllo | Art. 3 comma 5 | Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| | Offerta | Surplus progarmmatorio<br>Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva. | X | | 1 | costante monitoraggio da parte della EA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione | | Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| | | Deficit progammatorio<br>Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva, fino da un massimo del 1,5% dei km programmati annui. | | X | 1 | costante monitoraggio da parte della IA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione | Art. 7 comma 6 | Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata), fino ad un massimo del 1,5% dei km annui programmati |
| | | Disponibilità | | X | 3 | risorse e strutture dedicate al monitoraggio, controllo e manutenzione delle dotazioni | Art. 23 comma 1 | Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS<br>A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVM e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/a bordo, performance infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS). |
| | | Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali) | | X | 3 | monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo | Art 5 | Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. A titolo esemplificativo e non esasustivo l'IA in caso di aumento di questi costi effettuerà: modifica del proprio piano di investimenti per compensare gli effetti reddituali e finanziari, rinegoziazione di contratti di fornitura in scadenza, interventi sulle componenti variabili di reddito, modifica degli interventi di carrozzeria che non impattano sulla salute e sicurezza, etc. |
| Altri Rischi | Normativo | Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) | X | | 3 | Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi | | Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio |
| | | Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti | X | | 1 | Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi | | |
| | Contenzioso | Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento dell'affidamento | X | | 5 | Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibli contenziosi | | Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara.<br>Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in sede di affidamento |
| | | Problematiche (operative, economiche e finanziarie) relative all'applicazione della clausola sociale relativamente al passaggio del personale dei gestiori uscenti al gestore entrante | X | | 5 | Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibli contenziosi | | Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara.<br>Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara |
| | | Mancata consegna o consegna ritardata dei mezzi da parte dei gestori uscenti al gestore entrante | X | | 5 | Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibli contenziosi | | Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara.<br>Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara |
| | Relazioni industriali | Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo | | X | 5 | Inserimento del PEF della stima di adeguamento del costo del rinnovo contrattuale | | Aumento dei costi del personale |
| | Gestionale | Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali | | X | 2 | monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo | | Aumento dei costi di produzione<br>A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali forniori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni. |
| | Finanziario | Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA | X | | 1 | Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte del EA | Art 5-ter | Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti |
| | | Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche | X | | 2 | Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte del EA | Art 5-ter | Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto<br>Eventuali minori disponibilità finanziarie derivanti dal PNRR , rispetto a quanto indicato nel PEFS, verranno garantite direttamente dal AE nell'ambito del bilancio ordinario della stessa. |
| | Socioambientale | Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine) | | X | 1 | struttura dedicata al controllo interna alla IA | | Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti) |
| | Investimenti | Mancata esecuzione degli investimenti legati al PNRR | X | | 2 | monitoraggio dei fondi ed intervento di supporto da parte del EA | | In ogni caso, anche in via alternativa o integrativa, le risorse occorrenti sono garantite nell'ambito del bilancio ordinario della PAB; |
| | Cause di forza maggiore | Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio<br>A titolo esemplificativo e non esaustivo: terremoti, somosse, pandemie, inondazioni, etc | X | | 4 | monitoraggio nel continuo dei fenomeni | Art. 8 | Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara |

EA = Ente Affidante

IA = Impresa Affidataria

Risk assessment: scala da 1 (improbabile), 2 (poco probabile), 3 (abbastanza probabile), 4 (probabile) a 5 (molto probabile)

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# 9. GLI SCHEMI REDDITUALI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

I seguenti schemi sono stati redatti anche secondo la delibera ART 154/2019, con particolare riferimento all'annesso numero 5, oltre agli schemi gestionali proposti dall'Ente Affidante.

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Corrispettivo da PAB | 20.791.254 | 23.334.532 | 23.687.269 | 24.137.826 | 25.046.469 | 25.940.472 | 27.003.367 | 26.873.859 | 27.181.824 | 27.493.700 |
| Adeguamento Istat Corrispettivo | 56.800 | 52.327 | 53.192 | 54.144 | 55.471 | 56.550 | 52.886 | 49.061 | 49.726 | 50.399 |
| **TOTALE RICAVI CORRISPETTIVO** | **20.848.053** | **23.386.859** | **23.740.461** | **24.191.971** | **25.101.940** | **25.997.022** | **27.056.253** | **26.922.920** | **27.231.551** | **27.544.098** |
| Sanzioni Amministrative | | | | | | | | | | |
| Pubblicità | | | | | | | | | | |
| Rimborsi Assicurativi Mezzi | | | | | | | | | | |
| TOTALE RICAVI | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| | | | | | | | | | | |
| **MATERIE PRIME SUSSIDIARIE DI CONSUMO E MERCI** | | | | | | | | | | |
| Consumi Carburante (Gasolio) | 2.777.143 | 2.561.576 | 2.613.926 | 2.667.346 | 2.721.857 | 2.777.483 | 22.870 | 23.337 | 23.814 | 24.301 |
| Rimborso Accise | -535.205 | -488.612 | -493.498 | -498.433 | -503.417 | -508.452 | -4.144 | -4.185 | -4.227 | -4.269 |
| Consumi Carburante (H2) | | | | | | | | | | |
| Consumi Carburante (elettricità) | 0 | 440.640 | 449.645 | 458.835 | 468.212 | 477.780 | 3.054.300 | 2.332.584 | 2.355.910 | 2.379.469 |
| Consumo ricambi vari | 107.095 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Consumo Lubrificanti | 53.548 | 48.997 | 49.503 | 50.015 | 50.532 | 51.054 | 1.075 | 1.086 | 1.097 | 1.108 |
| Consumi Pneumatici | 193.984 | 121.472 | 122.727 | 123.995 | 125.277 | 126.571 | 136.476 | 137.886 | 139.311 | 140.751 |
| Massa vestiaria | 71.500 | 84.315 | 84.827 | 85.989 | 88.839 | 91.698 | 97.231 | 98.440 | 99.325 | 100.218 |
| TOTALE MATERIE PRIME SUSSIDIARIE DI CONSUMO E MERCI | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| | | | | | | | | | | |
| **PRESTAZIONI E SERVIZI** | | | | | | | | | | |
| Assicurazioni BUS | 487.440 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 547.220 | 584.008 | 584.008 | 584.008 | 584.008 |
| Assicurazioni altro | 57.084 | 57.674 | 58.270 | 58.872 | 59.480 | 60.095 | 60.716 | 61.343 | 61.977 | 62.617 |
| Lavorazioni officina esterne | 128.514 | 145.766 | 147.273 | 148.795 | 150.332 | 151.885 | 163.771 | 165.464 | 167.173 | 168.901 |
| Costo manutenzioni BUS | 0 | 1.157.772 | 1.181.433 | 1.205.578 | 1.230.215 | 1.255.357 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Costo manutenzioni altro (dotazioni, impianti) | 30.310 | 30.623 | 30.940 | 31.259 | 31.582 | 31.909 | 32.238 | 32.572 | 32.908 | 33.248 |
| Servizi amministrativi e informatici | 261.495 | 270.848 | 275.084 | 279.568 | 285.348 | 291.154 | 297.152 | 299.956 | 302.673 | 305.419 |
| Subaffidamenti | 5.460.178 | 3.425.574 | 3.495.582 | 3.567.020 | 3.639.918 | 3.714.306 | 3.790.214 | 3.867.673 | 3.946.715 | 4.027.373 |
| Buoni pasto e visite mediche | 264.616 | 310.361 | 315.719 | 320.680 | 337.992 | 355.160 | 385.611 | 389.737 | 392.669 | 394.970 |
| Pulizie (sedi + bus) | 374.834 | 425.152 | 429.545 | 433.984 | 438.469 | 442.999 | 477.666 | 482.602 | 487.589 | 492.627 |
| Spese direzionali | | | | | | | | | | |
| Formazione | 40.550 | 47.557 | 48.214 | 49.195 | 102.020 | 104.849 | 110.115 | 60.720 | 61.162 | 61.609 |
| Consulenze | 101.033 | 102.077 | 103.132 | 104.198 | 105.275 | 106.362 | 107.461 | 108.572 | 109.694 | 110.827 |
| TOTALE COSTI PRESTAZIONI DI TERZI | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| | | | | | | | | | | |
| **GODIMENTO BENI TERZI e ONERI DIVERSI DI GESTIONE** | | | | | | | | | | |
| Affitti e spese accessorie | 249.563 | 252.033 | 254.529 | 257.049 | 259.594 | 262.165 | 264.762 | 267.385 | 270.033 | 272.709 |
| Noleggi | 393.646 | 44.097 | 44.553 | 45.013 | 45.479 | 45.949 | 46.423 | 46.903 | 47.388 | 47.877 |
| Tasse di circolazione imm. e revisione | 118.876 | 85.850 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 73.340 | 129.591 | 78.271 | 78.271 | 78.271 |
| Oneri diversi | 70.517 | 71.245 | 71.982 | 72.725 | 73.477 | 74.236 | 75.003 | 75.778 | 76.561 | 77.352 |
| TOTALE GODIMENTO BENI TERZI e ONERI DIVERSI DI GESTIONE | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| | | | | | | | | | | |
| **SPESE DEL PERSONALE** | | | | | | | | | | |
| Salari e Stipendi | 5.873.757 | 6.949.286 | 7.131.315 | 7.363.019 | 7.886.671 | 8.420.683 | 9.336.820 | 9.520.726 | 9.682.813 | 9.847.866 |
| Oneri Sociali e Previdenziali | 1.674.021 | 1.980.547 | 2.032.425 | 2.098.461 | 2.247.701 | 2.399.895 | 2.660.994 | 2.713.407 | 2.759.602 | 2.806.642 |
| TFR ed altri fondi | 176.213 | 208.479 | 213.939 | 220.891 | 236.600 | 252.620 | 280.105 | 285.622 | 290.484 | 295.436 |
| Altri Costi del Personale | | | | | | | | | | |
| TOTALE SPESE DEL PERSONALE | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| | | | | | | | | | | |
| **AMMORTAMENTI ED ACCANTONAMENTI** | | | | | | | | | | |
| Ammortamento Autobus | 2.186.717 | 3.615.050 | 3.596.259 | 3.592.501 | 3.592.501 | 3.681.938 | 3.789.028 | 3.428.333 | 3.428.333 | 3.428.333 |
| Ammortamento altre immobilizzazioni | 198.376 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 355.876 | 285.876 | 285.876 | 785.876 | 785.876 | 785.876 |
| Accantonamenti | | | | | | | | | | |
| TOTALE AMMORTAMENTI ED ACCANTONAMENTI | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| | | | | | | | | | | |
| **RISULTATO OPERATIVO (EBIT)** | **32.250** | **413.909** | **383.973** | **354.986** | **326.275** | **296.318** | **734.415** | **940.938** | **911.078** | **879.808** |
| **EBITDA** | **2.417.343** | **4.384.836** | **4.336.109** | **4.303.363** | **4.274.652** | **4.264.131** | **4.809.319** | **5.155.147** | **5.125.287** | **5.094.018** |
| | | | | | | | | | | |
| **ONERI FINANZIARI** | | | | | | | | | | |
| Interessi Passivi ed Oneri bancari | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| TOTALE ONERI FINANZIARI | 0 | 378.359 | 349.043 | 319.136 | 288.625 | 257.498 | 689.415 | 620.938 | 551.078 | 479.808 |
| **RISULTATO ANTE IMPOSTE** | **32.250** | **35.550** | **34.930** | **35.850** | **37.650** | **38.820** | **45.000** | **320.000** | **360.000** | **400.000** |
| **ROS (%) - Risultato ante imposte/ricavi da Corrispettivo** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,15%** | **0,17%** | **1,19%** | **1,32%** | **1,45%** |
| | | | | | | | | | | |
| **IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO** | | | | | | | | | | |
| Imposta IRAP | 1.355 | 17.384 | 16.127 | 14.909 | 13.704 | 12.445 | 30.845 | 39.519 | 38.265 | 36.952 |
| Imposta IRES | 7.740 | 8.532 | 8.383 | 8.604 | 9.036 | 9.317 | 10.800 | 76.800 | 86.400 | 96.000 |
| TOTALE IMPOSTE | 9.094 | 25.916 | 24.510 | 23.513 | 22.740 | 21.762 | 41.645 | 116.319 | 124.665 | 132.952 |
| | | | | | | | | | | |
| **RISULTATO DI ESERCIZIO** | **23.155** | **9.634** | **10.420** | **12.337** | **14.910** | **17.058** | **3.355** | **203.681** | **235.335** | **267.048** |

| STATO PATRIMONIALE | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ATTIVITÀ | | | | | | | | | | |
| **ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI** | | | | | | | | | | |
| **Immobilizzazioni materiali** | | | | | | | | | | |
| Autobus | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| Altri immobilizzazioni materiali | 8.437.824 | 9.656.948 | 9.326.072 | 8.995.196 | 8.664.320 | 8.403.444 | 8.142.568 | 12.381.692 | 11.620.816 | 10.859.940 |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| **Immobilizzazioni immateriali** | | | | | | | | | | |
| Immobilizzazioni immateriali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI** | **19.735.101** | **34.479.175** | **30.552.040** | **26.628.663** | **22.705.286** | **18.762.472** | **38.712.568** | **39.523.359** | **35.334.149** | **31.144.940** |
| **ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI** | | | | | | | | | | |
| **Disponibilità liquide** | | | | | | | | | | |
| Cassa & Banca | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| TOTALE DISP. LIQUIDE | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 | 7.790.233 |
| **Rimanenze** | | | | | | | | | | |
| Rimanenze | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE RIMANENZE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Crediti** | | | | | | | | | | |
| Crediti v/clienti | 2.685.537 | 3.014.044 | 3.059.606 | 3.117.803 | 3.235.169 | 3.350.644 | 3.487.935 | 3.471.207 | 3.510.986 | 3.551.270 |
| Crediti tributari | 133.801 | 122.153 | 123.375 | 124.608 | 125.854 | 127.113 | 1.036 | 1.046 | 1.057 | 1.067 |
| Altri Crediti ecc. | 594.524 | 654.894 | 655.490 | 656.092 | 656.700 | 657.315 | 694.724 | 695.351 | 695.985 | 696.626 |
| TOTALE CREDITI | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| **TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI** | **5.251.257** | **7.053.524** | **7.992.751** | **8.906.590** | **9.827.629** | **10.319.318** | **11.847.575** | **8.571.071** | **10.324.703** | **12.039.195** |
| **TOTALE ATTIVITÀ** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |

| PASSIVITÀ | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PATRIMONIO NETTO** | | | | | | | | | | |
| **Capitale Sociale** | | | | | | | | | | |
| Capitale Sociale | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| TOTALE CAPITALE SOCIALE | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 | 13.239.835 |
| **Riserve** | | | | | | | | | | |
| Riserva statutaria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Riserva legale | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Altre riserve | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| TOTALE RISERVE | 0 | 23.155 | 32.789 | 43.209 | 55.546 | 70.456 | 87.514 | 90.869 | 294.549 | 529.884 |
| **Utili / Perdite** | | | | | | | | | | |
| Utile / Perdita dell'esercizio | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| TOTALE UTILI / PERDITE | 23.155 | 9.634 | 10.420 | 12.337 | 14.910 | 17.058 | 3.355 | 203.681 | 235.335 | 267.048 |
| **TOTALE PATRIMONIO NETTO** | **13.262.991** | **13.272.624** | **13.283.044** | **13.295.381** | **13.310.291** | **13.327.349** | **13.330.704** | **13.534.384** | **13.769.719** | **14.036.767** |
| **PASSIVITÀ OPERATIVE** | | | | | | | | | | |
| **Debiti** | | | | | | | | | | |
| Debiti verso Fornitori | 892.227 | 821.976 | 835.556 | 850.520 | 871.360 | 888.308 | 830.751 | 770.668 | 781.114 | 791.678 |
| Anticipi da PAB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Debiti vs. Personale | 446.406 | 528.146 | 541.980 | 559.589 | 599.387 | 639.972 | 709.598 | 723.575 | 735.894 | 748.438 |
| Debiti Tributari e Previdenziali | 142.292 | 168.346 | 172.756 | 178.369 | 191.055 | 203.991 | 226.184 | 230.640 | 234.566 | 238.565 |
| Altri debiti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ratei e Risconti Passivi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE DEBITI | 1.480.924 | 1.518.468 | 1.550.292 | 1.588.478 | 1.661.801 | 1.732.271 | 1.766.534 | 1.724.883 | 1.751.574 | 1.778.680 |
| **Fondi di Rischi e Oneri** | | | | | | | | | | |
| TOTALE FONDI DI RISCHI E ONERI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **TOTALE PASSIVITÀ OPERATIVE** | **1.480.924** | **1.518.468** | **1.550.292** | **1.588.478** | **1.661.801** | **1.732.271** | **1.766.534** | **1.724.883** | **1.751.574** | **1.778.680** |
| **PASSIVITÀ FINANZIARIE** | | | | | | | | | | |
| **Debiti finanziari** | | | | | | | | | | |
| Debiti finanziari | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| TOTALE DEBITI FINANZIARI | 10.242.443 | 26.741.607 | 23.711.454 | 20.651.394 | 17.560.822 | 14.022.170 | 35.462.905 | 32.835.162 | 30.137.560 | 27.368.688 |
| **TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE** | **10.242.443** | **26.741.607** | **23.711.454** | **20.651.394** | **17.560.822** | **14.022.170** | **35.462.905** | **32.835.162** | **30.137.560** | **27.368.688** |
| **TOTALE PASSIVITÀ** | **24.986.358** | **41.532.699** | **38.544.790** | **35.535.253** | **32.532.915** | **29.081.790** | **50.560.143** | **48.094.430** | **45.658.853** | **43.184.135** |

| RENDICONTO FINANZIARIO | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RISULTATO ANTE IMPOSTE | 32.250 | 35.550 | 34.930 | 35.850 | 37.650 | 38.820 | 45.000 | 320.000 | 360.000 | 400.000 |
| Amm e accontonamenti (+) | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| Eliminazione quote contributi investimento (risconti passivi) (-) | | | | | | | | | | |
| Plusvalenze da alienazione cespiti (-) | | | | | | | | | | |
| **Capacità di autofinanziamento (cash flow gestione caratteristica)** | **2.417.343** | **4.006.476** | **3.987.065** | **3.984.227** | **3.986.027** | **4.006.634** | **4.119.904** | **4.534.209** | **4.574.209** | **4.614.209** |
| Variazioni working capital (-) | -1.932.938 | -339.685 | -15.555 | -21.847 | -45.898 | -46.879 | -14.359 | -25.561 | -13.733 | -13.828 |
| Pagamento TFR (-) | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pagamento altri fondi | | | | | | | | | | |
| Pagamenti imposte (-/+) | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| **A. Flusso finanziario dell'attività operativa** | **475.311** | **3.640.876** | **3.947.000** | **3.938.867** | **3.917.390** | **3.937.993** | **4.063.899** | **4.392.329** | **4.435.811** | **4.467.429** |
| Investimenti (-) | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| **B. Flusso finanziario dell'attività di investimento** | **-890.000** | **-18.715.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-25.000** | **-24.025.000** | **-5.025.000** | **-25.000** | **-25.000** |
| Nuovi finanziamenti (+) | | 19.500.000 | | | | | 24.000.000 | | | |
| Rimborso finanziamenti (-) | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| Pagamento oneri finanziari (-) | 0 | | | | | | | | | |
| **C. Flusso finanziario dell'attività di finanziamento** | **-1.965.098** | **16.499.163** | **-3.030.153** | **-3.060.060** | **-3.090.572** | **-3.538.652** | **21.440.735** | **-2.627.743** | **-2.697.602** | **-2.768.872** |
| **Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)** | **-2.379.787** | **1.425.039** | **891.847** | **853.807** | **801.818** | **374.341** | **1.479.634** | **-3.260.414** | **1.713.209** | **1.673.557** |
| Disponibilità netta di apertura | 4.217.182 | 1.837.395 | 3.262.434 | 4.154.281 | 5.008.087 | 5.809.905 | 6.184.246 | 7.663.880 | 4.403.466 | 6.116.676 |
| Variazione della disponibilità netta | -2.379.787 | 1.425.039 | 891.847 | 853.807 | 801.818 | 374.341 | 1.479.634 | -3.260.414 | 1.713.209 | 1.673.557 |
| **Disponibilità netta di chiusura (Posizione finanziaria netta)** | **1.837.395** | **3.262.434** | **4.154.281** | **5.008.087** | **5.809.905** | **6.184.246** | **7.663.880** | **4.403.466** | **6.116.676** | **7.790.233** |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Debt Service Coverage Ratio** | **1,12** | **1,19** | **1,18** | **1,17** | **1,16** | **1,05** | **1,45** | **1,33** | **1,31** | **1,30** |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# ART – Annesso 5 – Schema 1 – Conto Economico Regolatorio

| Schema 1 - Conto Economico Regolatorio | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Ricavi da traffico TPL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| 1 | Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 20.848.053 | 23.386.859 | 23.740.461 | 24.191.971 | 25.101.940 | 25.997.022 | 27.056.253 | 26.922.920 | 27.231.551 | 27.544.098 |
| 2 | Effetti positivi di rete indotti* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.a | Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 2.668.065 | 2.889.860 | 2.949.858 | 3.011.742 | 3.076.576 | 3.142.706 | 3.444.283 | 2.727.035 | 2.754.541 | 2.782.328 |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | 7.206.053 | 6.520.626 | 6.632.411 | 6.746.367 | 6.927.850 | 7.061.297 | 6.008.953 | 6.052.647 | 6.146.569 | 6.241.600 |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | 832.601 | 453.226 | 444.403 | 448.128 | 451.890 | 455.690 | 515.779 | 468.336 | 472.253 | 476.209 |
| 3.d | Costo del personale | 7.723.991 | 9.138.312 | 9.377.680 | 9.682.370 | 10.370.972 | 11.073.198 | 12.277.919 | 12.519.755 | 12.732.900 | 12.949.943 |
| *3.d.i* | *di cui: personale operativo*** | *6.719.195* | *7.963.239* | *8.085.733* | *8.271.282* | *8.429.921* | *8.591.720* | *8.724.291* | *8.925.053* | *9.096.718* | *9.271.804* |
| 3.e | Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | | | | | | | | | | |
| 3.f | Oneri diversi di gestione | | | | | | | | | | |
| 3 | Totale costi operativi*** | 18.430.710 | 19.002.023 | 19.404.353 | 19.888.608 | 20.827.288 | 21.732.890 | 22.246.934 | 21.767.773 | 22.106.263 | 22.450.081 |
| 4=1+2-3 | Risultato operativo lordo (EBITDA) | 2.417.343 | 4.384.836 | 4.336.109 | 4.303.363 | 4.274.652 | 4.264.131 | 4.809.319 | 5.155.147 | 5.125.287 | 5.094.018 |
| | Utilizzo fondi pertinenti al servizio | | | | | | | | | | |
| 5 | Totale ammortamenti | 2.385.093 | 3.970.926 | 3.952.135 | 3.948.377 | 3.948.377 | 3.967.814 | 4.074.904 | 4.214.209 | 4.214.209 | 4.214.209 |
| 6=4-5 | Risultato operativo netto (EBIT) | 32.250 | 413.909 | 383.973 | 354.986 | 326.275 | 296.318 | 734.415 | 940.938 | 911.078 | 879.808 |
| | | | | | | | | | | | |
| 7 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP **** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Note**

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2.

** Per i servizi di trasporto su strada si intendono gli addetti al servizio di guida e circolazione; per i servizi di trasporto ferroviari regionali si intendono gli addetti al servizio di manovra, condotta e scorta.

*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati. al netto dei costi capitalizzati.

**** In relazione agli accantonamenti e rischi (voce A12) -A13)], sono rilevanti ai fini della contabilizzazione dei costi operativi solo gli utilizzi dei relativi fondi di cui alla voce del Passivo B4) dello Stato Patrimoniale di cuiall'art. 2424 del codice civile.

# ART – Annesso 5 – Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio

| Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Immobilizzazioni immateriali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b | Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in lo | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| 1.b.i | *di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)* | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 | 7.698.824 |
| 1.b.ii | *di cui: impianti e macchinari* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.ii.1 | *di cui: materiale rotabile autofinanziato ** | 11.297.277 | 24.822.227 | 21.225.968 | 17.633.467 | 14.040.966 | 10.359.028 | 30.570.000 | 27.141.667 | 23.713.333 | 20.285.000 |
| 1.b.iii | *di cui: attrezzature industriali e commerciali* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.b.iv | *di cui: altre* | 739.000 | 1.958.124 | 1.627.248 | 1.296.372 | 965.496 | 704.620 | 443.744 | 4.682.868 | 3.921.992 | 3.161.116 |
| 1 | Totale immobilizzazioni | 19.735.101 | 34.479.175 | 30.552.040 | 26.628.663 | 22.705.286 | 18.762.472 | 38.712.568 | 39.523.359 | 35.334.149 | 31.144.940 |
| 2.a | Rimanenze | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.b | Crediti | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| *2.b.i* | *di cui: commerciali*** | *2.685.537* | *3.014.044* | *3.059.606* | *3.117.803* | *3.235.169* | *3.350.644* | *3.487.935* | *3.471.207* | *3.510.986* | *3.551.270* |
| *2.b.ii* | *di cui: altri crediti* | *728.325* | *777.047* | *778.864* | *780.700* | *782.555* | *784.428* | *695.760* | *696.398* | *697.042* | *697.693* |
| 2 | Totale attivo circolante | 3.413.862 | 3.791.091 | 3.838.470 | 3.898.503 | 4.017.724 | 4.135.072 | 4.183.695 | 4.167.604 | 4.208.028 | 4.248.962 |
| 3.a | Debiti | 11.723.367 | 28.260.075 | 25.261.746 | 22.239.872 | 19.222.623 | 15.754.441 | 37.229.439 | 34.560.045 | 31.889.133 | 29.147.368 |
| *3.a.i* | *di cui: debiti verso fornitori* | *0* | *821.976* | *835.556* | *850.520* | *871.360* | *888.308* | *830.751* | *770.668* | *781.114* | *791.678* |
| 3 | Totale debiti | 11.723.367 | 28.260.075 | 25.261.746 | 22.239.872 | 19.222.623 | 15.754.441 | 37.229.439 | 34.560.045 | 31.889.133 | 29.147.368 |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 11.425.596 | 10.010.191 | 9.128.764 | 8.287.294 | 7.500.386 | 7.143.103 | 5.666.824 | 9.130.918 | 7.653.044 | 6.246.534 |

**Note:**

*Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stessoIFRS 16 (da indicare separatamente).

** In coerenza con altri provvedimenti dell'Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.

# ART – Annesso 5 – Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio

| Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B | Effetti positivi di rete indotti * | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| C=A+B | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D | Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 20.815.803 | 22.972.950 | 23.356.488 | 23.836.985 | 24.775.665 | 25.700.704 | 26.321.838 | 25.981.983 | 26.320.472 | 26.664.290 |
| E | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 11.425.596 | 10.010.191 | 9.128.764 | 8.287.294 | 7.500.386 | 7.143.103 | 5.666.824 | 9.130.918 | 7.653.044 | 6.246.534 |
| F | Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | | | | | 5,24% | | | | | |
| G=F*E | Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | 598.701 | 524.534 | 478.347 | 434.254 | 393.020 | 374.299 | 296.942 | 478.460 | 401.019 | 327.318 |
| H=D+G | USCITE + UTILE RAGIONEVOLE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| I=H-C | EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE) | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| L=C+I | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| M | VAN L | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| N | VAN H | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| O | VAN I | 189.762.686 | | | | | | | | | |
| P | COMPENSAZIONE COSTANTE | 0 | | | | | | | | | |
| Q=I-P | POSTE FIGURATIVE | 21.414.504 | 23.497.484 | 23.834.835 | 24.271.239 | 25.168.685 | 26.075.003 | 26.618.780 | 26.460.443 | 26.721.492 | 26.991.608 |
| | | | | | | | | | | | |
| CONDIZIONI DI EQUILIBRIO | | | | | | | | | | | |
| G | M = N | SI | | | | | | | | | |
| H | VAN Q = 0** | n.a. | | | | | | | | | |
| I | WACC = TIR | 5,24% | | | | | | | | | |

** Da verificarsi in caso di compensazione costante

**Note**

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

G) il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC

# ART – Annesso 5 – Schema 4 – Rendiconto Finanziario

| Schema 4 - Rendiconto Finanziario | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.a | Incassi da tariffa | | | | | | | | | | |
| 1.b | Incassi da corrispettivo | 18.162.516 | 20.372.815 | 20.680.856 | 21.074.168 | 21.866.771 | 22.646.378 | 23.568.318 | 23.451.714 | 23.720.565 | 23.992.829 |
| 1.c | Altri incassi | | | | | | | | | | |
| 1.d | Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo | -2.445.726 | -2.649.038 | -2.704.037 | -2.760.764 | -2.820.195 | -2.880.814 | -3.157.260 | -2.499.782 | -2.524.996 | -2.550.468 |
| 1.e | Pagamenti a fornitori per servizi | -8.097.092 | -5.615.166 | -5.342.366 | -5.406.612 | -5.525.917 | -5.576.574 | -4.963.378 | -4.877.742 | -4.872.652 | -4.879.039 |
| 1.f | Pagamenti al personale | -7.135.293 | -8.441.819 | -8.662.944 | -8.944.412 | -9.580.530 | -10.229.235 | -11.342.136 | -11.565.541 | -11.762.440 | -11.962.941 |
| 1.g | Altri pagamenti | | | | | | | | | | |
| 1.h | Imposte pagate sul reddito | -9.094 | -25.916 | -24.510 | -23.513 | -22.740 | -21.762 | -41.645 | -116.319 | -124.665 | -132.952 |
| 1 | Flusso di cassa dell'attività operativa | 475.311 | 3.640.876 | 3.947.000 | 3.938.867 | 3.917.390 | 3.937.993 | 4.063.899 | 4.392.329 | 4.435.811 | 4.467.429 |
| 2.a | Investimenti in immobilizzazioni immateriali | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| 2.b | Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali | | | | | | | | | | |
| 2.c | Investimenti in immobilizzazioni materiali | | | | | | | | | | |
| 2.d | Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali | | | | | | | | | | |
| 2 | Flusso di cassa dell'attività di investimento | -890.000 | -18.715.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -25.000 | -24.025.000 | -5.025.000 | -25.000 | -25.000 |
| 3.a | Incremento mezzi di terzi | | 19.500.000 | | | | | 24.000.000 | | | |
| 3.b | Decremento mezzi di terzi | -1.965.098 | -3.000.837 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | -2.559.265 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| 3.c | Incremento mezzi propri | | | | | | | | | | |
| 3.d | Decremento mezzi propri | | | | | | | | | | |
| 3 | Flusso di cassa dell'attività finanziaria | -1.965.098 | 16.499.163 | -3.030.153 | -3.060.060 | -3.090.572 | -3.538.652 | 21.440.735 | -2.627.743 | -2.697.602 | -2.768.872 |
| 4=1+2+3 | Variazione delle Disponibilità Liquide | -2.379.787 | 1.425.039 | 891.847 | 853.807 | 801.818 | 374.341 | 1.479.634 | -3.260.414 | 1.713.209 | 1.673.557 |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## 10. ALLEGATI

1. Criteri di qualità
2. Mezzi messi a disposizione dall'Ente Affidante

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## ANLAGE 12.3

## MODALITÄT FÜR DIE ÜBERARBEITUNG DES SIMULIERTEN WIRTSCHAFTS- U. FINANZPLANS

In diesem Anhang wird das Verfahren und die Schwellenwerte für die Überprüfung des Simulierten Wirtschafts- u. Finanzplans (WFPS) dargelegt.

Ergibt der Vergleich zwischen dem **"Ergebnis vor Steuern"** für das betreffende Abschlussjahr und dem **"Ergebnis vor Steuern"** für dasselbe Jahr in dem WFPS ein Gesamtergebnis, von einer größeren Spanne als plus oder minus ein Prozent (+/-1%) der **"Einnahmen aus Entgelt"** des WFPS für das betreffende Jahr, wird vom Auftraggeber und vom Auftragnehmer der WFPS aktualisiert, wobei die vorherige Version überarbeitet wird, indem ein zusätzlicher Akt, der das Entgelt anpasst, unterzeichnet wird.

## ALLEGATO 12.3

## MODALITA DI REVISONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SIMULATO

Il presente Allegato riporta il meccanismo e le soglie di revisione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS).

Laddove il confronto tra il **"Risultato Ante Imposte"** consuntivo dell'esercizio in questione e il **"Risultato Ante Imposte"** per lo stesso anno nel PEFS, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno uno per cento (+/-1%) dei **"Ricavi da Corrispettivo"** del PEFS per l'esercizio in questione, l'ente affidante e l'impresa affidataria provvedono ad aggiornare il PEFS superandone la precedente versione attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale.

| PEFS | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RISULTATO ANTE IMPOSTE | 32.250 | 35.550 | 34.930 | 35.850 | 37.650 | 38.820 | 45.000 | 320.000 | 360.000 | 400.000 |
| ROS (%) - Risultato ante imposte/ricavi da Corrispettivo | 0,15 % | 0,15 % | 0,15 % | 0,15 % | 0,15 % | 0,15 % | 0,17 % | 1,19 % | 1,32 % | 1,45 % |

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ROS massimo** | **1,15%** | **1,15%** | **1,15%** | **1,15%** | **1,15%** | **1,15%** | **1,17%** | **2,19%** | **2,32%** | **2,45%** |
| *Risultato ante imposte massimo teorico* | *240.731* | *269.419* | *272.335* | *277.770* | *288.669* | *298.790* | *315.563* | *589.229* | *632.316* | *675.441* |
| *Delta Risultato vs PEF* | *208.481* | *233.869* | *237.405* | *241.920* | *251.019* | *259.970* | *270.563* | *269.229* | *272.316* | *275.441* |
| **ROS minimo** | **-0,85%** | **-0,85%** | **-0,85%** | **-0,85%** | **-0,85%** | **-0,85%** | **-0,83%** | **0,19%** | **0,32%** | **0,45%** |
| *Risultato ante imposte minimo teorico* | *-176.231* | *-198.319* | *-202.475* | *-206.070* | *-213.369* | *-221.150* | *-225.563* | *50.771* | *87.684* | *124.559* |
| *Delta Risultato vs PEF* | *-208.481* | *-233.869* | *-237.405* | *-241.920* | *-251.019* | *-259.970* | *-270.563* | *-269.229* | *-272.316* | *-275.441* |
| Val Max = (Ris. Ante imposte - Ris. Ante imposrte PEF)/Ricavi da Corrispettivo | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % | 1,00 % |
| Val Min = (Ris. Ante imposte - Ris. Ante imposrte PEF)/Ricavi da Corrispettivo | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % | -1,00 % |

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

## ANLAGE 12.4 – ZIELE IN BEZUG AUF WIRKSAMKEIT UND EFFEKTIVITÄT

Im Hinblick auf die in Maßnahme 16 des Beschlusses ART 154/2019 festgelegten Effektivitäts- und Effizienzkriterien werden die quantitativen Ziele wie folgt festgelegt.

Die Zielvorgaben werden für jede Regulierungsperiode so festgelegt, dass die der Verantwortung des beauftragten Unternehmens zuzurechnende Leistung gemessen wird, und zwar zumindest in Bezug auf die in der Norm selbst genannten Arten.

Die Regelungszeiträume werden in dem Bericht an das WFP angegeben.

Die Zielwerte der Indikatoren, d. h. die Höchst- und Mindestschwellen für die Abweichung von diesen Werten, sind im Folgenden aufgeführt

## ALLEGATO 12.4 – OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

Relativamente ai criteri di efficacia ed efficienza, di cui alla misura 16 della delibera ART 154/2019, si riportano a seguire gli obiettivi quantitativi stabiliti.

Gli obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare le prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Affidataria, con riguardo almeno alle tipologie riportate nella norma stessa.

I periodi regolatori sono individuati nella relazione al PEF.

A seguire si riportano i livelli obiettivo (target) degli indicatori, ovvero le soglie massime e minime previste di scostamento dagli stessi

**SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI)**

| | | Soglia Minima | Soglia Minima | Soglia Minima | Soglia Massina | Soglia Massina | Soglia Massina |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NOME** | **FORMULAZIONE** | **Periodo 1 2022-2025** | **Periodo 2 2026-2028** | **Periodo 3 2029-2031** | **Periodo 1 2022-2025** | **Periodo 2 2026-2028** | **Periodo 3 2029-2031** |
| **EFFICIENZA OPERATIVA** | | | | | | | |
| Costo operativo per verr-KM | costo operativo/vett-km (PEA) | 2,18 | 2,44 | 2,43 | 3,01 | 3,23 | 3,20 |
| Costo operativo per posto-km | costo operativo/posti-km (totali) | 0,026 | 0,028 | 0,028 | 0,035 | 0,038 | 0,037 |
| **EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'** | | | | | | | |
| Costo del lavoro totale per numero di addetti totali | costo del lavoro totale/n. addetti totali | 31.846 | 34.577 | 36.374 | 44.783 | 45.356 | 46.077 |
| Produzione per numero di addetti operativi | vett-km (PEA)*/n. addetti operativi | 19.810 | 19.817 | 19.792 | 36.792 | 36.803 | 36.756 |
| Produzione per numero di addetti totali | vett-km (PEA)*/n. addetti totali | 17.227 | 15.482 | 14.452 | 31.993 | 28.695 | 26.840 |
| Efficienza della rete di trasporto di superficie | vett-km (PEA)/vett-km totali | 0,89 | 0,88 | 0,88 | 0,93 | 0,92 | 0,92 |
| **EFFICACIA - REDDITIVITA'** | | | | | | | |
| Ricavi da traffico per vett-km | ricavi da traffico/vett-km (cons) | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A |
| ***Coverage Ratio*** | ricavi da traffico/costi operativi | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A | N.A |
| **MONITORAGGIO** | | | | | | | |
| Velocità commerciale (effettiva) | vett-km (cons)/h servizio | 26,64 | 26,64 | 26,64 | 32,64 | 32,64 | 32,64 |
| Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR | valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati | 50,00 % | 50,00 % | 70,00 % | 150,00 % | 150,00 % | 130,00 % |
| **EFFICIENZA OPERATIVA** | | | | | | | |
| Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT | valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF) | 50,00 % | 50,00 % | 70,00 % | 150,00 % | 150,00 % | 130,00 % |

* esclusi i KM subconcessi

**Allegato A - Stima costi**
**Anlage A - Kostenschätzung**

| | *2021* | *2022* | *2023* | *2024* | *2025* | *2026* | *2027* | *2028* | *2029* | *2030* | *2031* | *TOTALE* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KM*Corrispettivo | **2.741.662** | **21.181.924** | **23.424.830** | **23.808.368** | **24.311.638** | **25.219.649** | **26.126.596** | **27.048.441** | **26.963.507** | **27.272.653** | **23.921.861** | **252.021.129** |
| Buffer Premi (0,5%) | 13.708 | 105.910 | 117.124 | 119.042 | 121.558 | 126.098 | 130.633 | 135.242 | 134.818 | 136.363 | 119.609 | 1.260.105 |
| Buffer corse bis (0,66666%) | 18.278 | 141.213 | 156.166 | 158.722 | 162.078 | 168.131 | 174.177 | 180.323 | 179.757 | 181.818 | 159.479 | 1.680.142 |
| **Corrispettivo con Buffers** | **2.773.648** | **21.429.047** | **23.698.120** | **24.086.132** | **24.595.274** | **25.513.878** | **26.431.406** | **27.364.006** | **27.278.082** | **27.590.834** | **24.200.949** | **254.961.376** |
| IVA | 274.166 | 2.118.192 | 2.342.483 | 2.380.837 | 2.431.164 | 2.521.965 | 2.612.660 | 2.704.844 | 2.696.351 | 2.727.265 | 2.392.184 | 25.202.111 |
| **Totale da impegnare** | **3.047.814** | **23.547.239** | **26.040.603** | **26.466.969** | **27.026.438** | **28.035.843** | **29.044.066** | **30.068.850** | **29.974.433** | **30.318.099** | **26.593.133** | **280.163.487** |

| **Anno** | | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** | **2031** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KM di Servizio annui stimati** | | **7.159.104** | **7.230.695** | **7.303.002** | **7.376.032** | **7.449.792** | **7.524.290** | **7.599.533** | **7.675.528** | **7.752.284** | **7.829.806** | |
| **CORRISPETTIVO annuo (€/KM)** | | **2,91** | **3,23** | **3,25** | **3,28** | **3,37** | **3,46** | **3,56** | **3,51** | **3,51** | **3,52** | |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2210001159

| Pos | Capitolo / Kapitel | Nr. fornitore / Nr. Lieferant | Cognome nome/Denominazione / Vorname Name/Bezeichnung | Prenotazione impegno / Mittelvorbindung | Elemento WBS / PSP-Element | Importo impegno (preventivo/stima) / Zweckbindung (Voranschlag/Schätzung) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | CdR / FSt | Eser / Jahr | Cod. fisc. / Steuer. Nr. | Part.IVA / MwStr.Nr | Indirizzo/Sede / Anschrift/Sitz | Inizio competenza / Anfang Kompetenz | Fine competenza / Ende Kompetenz | CIG | CUP |
| | Servizio/Acquisto | | Dienstleistung/Ankauf | | Nota/Note | | | | |
| 001 | U10021.0060 | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 3.047.814,00 | |
| | 38 | 2021 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 14.11.2021 | 31.12.2021 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |
| 002 | U10021.0060 | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 23.547.239,00 | |
| | 38 | 2022 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 01.01.2022 | 31.12.2022 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |
| 003 | U10021.0060 | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 26.040.603,00 | |
| | 38 | 2023 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 01.01.2023 | 31.12.2023 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |
| 004 | U10021.0060 | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 26.466.969,00 | |
| | 38 | 2024 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 01.01.2024 | 31.12.2024 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |
| 005 | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 27.026.438,00 | |
| | 38 | 2025 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 01.01.2025 | 31.12.2025 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |
| 006 | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | 28.035.843,00 | |
| | 38 | 2026 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | 01.01.2026 | 31.12.2026 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | P | Tipologia - Typologie | Tipo - Typ | Documento - Dokument | Dettaglio - Detail | | | Data - Datum | Importo - Betrag |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

# MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2210001159

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **007** | | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | | | 29.044.066,00 |
| | 38 | 2027 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | | | 01.01.2027 | 31.12.2027 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | **P** | **Tipologia - Typologie** | | **Tipo - Typ** | **Documento - Dokument** | **Dettaglio - Detail** | | | | **Data - Datum** | **Importo - Betrag** |
| **008** | | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | | | 30.068.850,00 |
| | 38 | 2028 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | | | 01.01.2028 | 31.12.2028 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | **P** | **Tipologia - Typologie** | | **Tipo - Typ** | **Documento - Dokument** | **Dettaglio - Detail** | | | | **Data - Datum** | **Importo - Betrag** |
| **009** | | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | | | 29.974.433,00 |
| | 38 | 2029 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | | | 01.01.2029 | 31.12.2029 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | **P** | **Tipologia - Typologie** | | **Tipo - Typ** | **Documento - Dokument** | **Dettaglio - Detail** | | | | **Data - Datum** | **Importo - Betrag** |
| **010** | | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | | | 30.318.099,00 |
| | 38 | 2030 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | | | 01.01.2030 | 31.12.2030 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | **P** | **Tipologia - Typologie** | | **Tipo - Typ** | **Documento - Dokument** | **Dettaglio - Detail** | | | | **Data - Datum** | **Importo - Betrag** |
| **011** | | | 85931 | SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA | | | | | | | 26.593.133,00 |
| | 38 | 2031 | 00359210218 | 00359210218 | VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO | | | 01.01.2031 | 13.11.2031 | | |
| | 38.02/affidam.in house servizi trasp.extraurbano | | | | 38.02/INHOUSE VERG.AUßERST.DIENSTE | | | | | | |
| | **P** | **Tipologia - Typologie** | | **Tipo - Typ** | **Documento - Dokument** | **Dettaglio - Detail** | | | | **Data - Datum** | **Importo - Betrag** |
| **Totale attuale - Gesamtbetrag:** | | | | | | | **280.163.487,00** | | | | |



Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2

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 16/09/2021 12:42:26 WALDNER MIRKO Il Direttore d'ufficio

Der Abteilungsdirektor 16/09/2021 12:48:10 VALLAZZA MARTIN Il Direttore di ripartizione

| Laufendes Haushaltsjahr | | Esercizio corrente |
|---|---|---|
| € 26.466.969,00/2024 | | € 27.026.438,00/2025 |
| zweckgebunden | € 3.047.814,00/2021<br>€ 23.547.239,00/2022<br>€ 26.040.603,00/2023 | impegnato |
| € 28.035.843,00/2026 | | € 29.044.066,00/2027 |
| als Einnahmen ermittelt | | accertato in entrata |
| € 30.068.850,00/2028 | U10021.0060-U0001103 | € 29.974.433,00/2029 |
| auf Kapitel | | sul capitolo |
| € 30.318.099,00/2030 | 2210001159 | € 26.593.133,00/2031 |
| Vorgang | bilancio 2021 e succ | operazione |

Der Direktor des Amtes für Ausgaben Il Direttore dell'Ufficio spese

Der Direktor des Amtes für Finanzaufsicht 20/09/2021 12:08:24 CALÈ CLAUDIO Il Direttore dell'Ufficio Vigilanza finanziaria

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<br>Il Presidente | KOMPATSCHER ARNO | 20/09/2021 |
| Der Generalsekretär<br>Il Segretario Generale | MAGNAGO EROS | 20/09/2021 |

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 220 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 220 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.

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.

Ausstellungsdatum / Data di emanazione

14/09/2021

Diese Ausfertigung entspricht dem Original / Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift / Data/firma

Beschluss Nr./N. Delibera: 0790/2021. Digital unterzeichnet / Firmato digitalmente: Arno Kompatscher, 00F45352 - Eros Magnago, 00E60FF2