

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

**RELAZIONE DI AFFIDAMENTO IN HOUSE DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO SU IMPIANTI FISSI, FUNIVIA E TRAMVIA
DEL RENON E FUNICOLARE DELLA MENDOLA, DI COMPETENZA
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO**

**RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, D.L. n. 179/2012, CONVERTITO
DALLA LEGGE 221/2012**

Sommario

1. Premessa	2
2. Il quadro normativo di riferimento	2
1.1 La normativa comunitaria.....	4
1.2 La normativa nazionale.....	4
1.3 La normativa provinciale	5
3. Lo scenario attuale e l'in-house providing	5
3.1 Sussistenza dei presupposti dell' <i>in-house providing</i>	6
3.2 STA nel sistema di mobilità altoatesino.....	7
3.4 I parametri tecnico-economici dell' <i>in-house providing</i>	10

1. Premessa

La presente Relazione ha l'obiettivo di adempiere agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su impianti fissi costituiti dalla Funivia e Tramvia del Renon e dalla Funicolare della Mendola di competenza della Provincia di Bolzano, come definiti nel vigente Piano Provinciale della Mobilità. Per tali servizi la Provincia, autorità competente per i servizi di trasporto pubblico, intende procedere mediante affidamento *in house* a favore della società STA Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. (STA), su cui la Provincia esercita il controllo analogo.

Nel documento vengono illustrate le ragioni poste a base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, la compatibilità della stessa rispetto alla normativa applicabile e l'idoneità di STA quale affidataria del servizio.

Si darà altresì conto degli obblighi di servizio imposti al Gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario, predisposto nel rispetto delle disposizioni vigenti, confrontandolo con il modello contributivo ipotizzato dalla Provincia per il 2020 per gli impianti in oggetto e con i benchmark di settore ove esistenti.

2. Il quadro normativo di riferimento

Il quadro normativo applicabile in materia di trasporto pubblico locale ha subito un'importante svolta a seguito della pronuncia con cui la Consulta ha 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 l'affidamento diretto "*in house*", senza previa gara, a un soggetto che solo formalmente è diverso

dall'ente, ma che ne costituisce 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 smi). 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 DL n. 138/2011 con il quale il legislatore aveva sostanzialmente riproposto il contenuto delle norme abrogate - deve ritenersi pienamente operante il disposto del diritto comunitario in materia di affidamento dei servizi pubblici di rilevanza economica.

L'affidamento diretto “in-house providing” lungi dal configurarsi come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali, **costituisce invece una delle normali forme organizzative** dei medesimi, 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).

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.

Come dettagliato di seguito, la forma di affidamento prescelta è **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 leggi provinciali 12/2007, 15/2015 e 15/2016 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.

2.1 La normativa comunitaria

La normativa di settore sulle modalità di affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale va rinvenuta nel Regolamento (CE) 1370/2007, il quale all'art. 5, par. 2, prevede quale modalità ordinaria - al pari delle altre (parr. 3, 4 e, per il servizio ferroviario il par. 6) - l'affidamento *in house*.

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 prevista già nei *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 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 controllante, risultando limitata l'attività *extra moenia*.

L'affidamento *in house* è altresì previsto anche nell'ipotesi in cui il contratto assuma la forma di un appalto (direttive 24 e 25 del 2014), anziché di una concessione come definita dalle direttive UE, al ricorrere dei medesimi presupposti prima elencati (controllo analogo, prevalenza dell'attività nei confronti dell'ente controllante).

2.2 La normativa nazionale

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha dato piena attuazione – in tema di affidamento – alle disposizioni di cui al Reg. 1370/2007, 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.

Inoltre, il legislatore interno, nel recepire le Direttive n. 24/2014/UE e n. 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 da parte dell'Amministrazione aggiudicatrice (primo requisito strutturale);
- b) oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'Amministrazione aggiudicatrice che la controlla (requisito funzionale);
- c) partecipazione totalitaria da parte dell'Amministrazione aggiudicatrice, ovvero assenza, nella persona giuridica controllata, di partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati previste dalla legislazione nazionale (secondo requisito strutturale).

2.3 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. 11 della L.P. n. 15/2015 prevede che *“I servizi di trasporto pubblico di linea sono affidati secondo le procedure previste dall'Unione europea”* e l'art. 20 della medesima Legge prevede espressamente il ricorso all'*in-house providing*.

Recentemente 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).

3. Lo scenario attuale e l'in-house providing

L'obbligo di servizio pubblico è 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.

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).

I servizi di Trasporto Pubblico Locale (di seguito TPL) di competenza della Provincia di Bolzano sono attualmente erogati sulla base di **provvedimenti concessori** prorogati nel tempo, ammissibili nell'ambito del regime transitorio previsto a livello comunitario (art. 8, Regolamento CE n. 1370/2007), ad eccezione dei servizi di trasporto pubblico di linea urbani e suburbani di Bolzano, Merano e Laives, affidati in house a SASA il 1° gennaio 2020. SAD Trasporto Locale S.p.A. è titolare della Concessione dei servizi di trasporto pubblico su impianti fissi costituiti dalla Funivia e Tramvia del Renon e dalla Funicolare della Mendola, prorogata fino al 19.03.2021 con delibera della Giunta provinciale n. 897 del 17.11.2020.

Per il complesso delle ragioni che dettaglieremo di seguito si ritiene che il ricorso all'*in-house providing*, nei termini e alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, sia lo strumento maggiormente idoneo a soddisfare le esigenze di mobilità garantite dagli impianti summenzionati e che STA rappresenti il candidato ideale per l'affidamento tramite Contratto di Servizio.

3.1 Sussistenza dei presupposti dell'*in-house providing*

Tra le modalità ordinarie di affidamento ammesse dal legislatore comunitario, nazionale e provinciale, nel caso oggetto della presente relazione la scelta è ricaduta sull'affidamento diretto *in-house providing* alla società STA.

STA è una società a totale partecipazione pubblica che, come riportato all'art. 2 dello Statuto societario, ha per oggetto lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione e/o l'appalto, l'adeguamento, la manutenzione e la gestione di complessi immobiliari, di impianti e di infrastrutture per il trasporto pubblico e privato per la realizzazione delle decisioni prese in tale materia dalla Provincia Autonoma di Bolzano. Rientra nell'oggetto societario di STA anche l'esercizio di attività di trasporto pubblico e privato di qualsiasi tipo e con qualsiasi mezzo per conto della Provincia.

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

- a) STA è una società a totale partecipazione pubblica (100% della Provincia Autonoma di Bolzano);
- b) La Provincia di Bolzano esercita su di essa un controllo analogo a quello da essa esercitato sui propri servizi. In particolare, per previsione statutaria, alla Provincia Autonoma di Bolzano su proposta dell'Assessore competente sono affidati i seguenti poteri: la nomina e la revoca degli amministratori e dei sindaci della società, lo scioglimento dell'organo di amministrazione, lo svolgimento delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo, l'esercizio dell'attività di controllo di gestione;
- c) STA esercita le proprie attività prevalentemente nei confronti del Socio Unico, ossia la Provincia Autonoma di Bolzano, ed opera esclusivamente sul territorio

provinciale. In particolare, per previsione statutaria, più dell'80% del fatturato di STA deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dagli enti pubblici partecipanti e la produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società, essendo la stessa orientata all'efficienza e al perseguimento di interessi collettivi.

Dal punto di vista procedurale si precisa inoltre che il **contratto di servizio *in-house providing*** avrà validità dal 01.06.2021 al 30.04.2030

3.2 STA nel sistema di mobilità altoatesino

La governance del sistema altoatesino ha una forte connotazione pubblica, comprovata dal fatto che tutte le attività di programmazione e gestione del TPL sono sotto il diretto controllo della Provincia, in larga parte attraverso la società in house STA.

STA ha inoltre il compito di amministrare una serie di infrastrutture funzionali al trasporto pubblico locale e in particolare gestisce immobili e infrastrutture di proprietà e, attraverso un'apposita concessione, anche beni di proprietà della Provincia. Tra essi, l'infrastruttura di rete e gli impianti della Ferrovia Merano-Malles.

In altri termini, **STA** costituisce a tutti gli effetti il **braccio operativo della Provincia per la progettazione e la realizzazione di una mobilità alpina innovativa e sostenibile.**

Operativamente, STA in coerenza con le previsioni dell'art. 6 della LP 15/2015:

- progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione;
- può acquistare e gestire veicoli e materiale rotabile da mettere a disposizione dei gestori di servizio di trasporto pubblico;
- provvede alla promozione del trasporto pubblico e sviluppa progetti per l'introduzione di servizi innovativi;
- realizza, gestisce e vende spazi pubblicitari con riferimento alle infrastrutture e ai veicoli da lei gestiti ovvero al materiale rotabile gestito da questa società.

Sono inoltre affidate a STA le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato:

- progettazione, coordinamento e gestione di un sistema tecnologico unitario e standardizzato;
- gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete dei servizi e del sistema di bigliettazione;
- pubblicazione e diffusione dell'orario dei servizi di linea del trasporto pubblico integrato e gestione dell'informazione al pubblico;
- ripartizione degli introiti tariffari e di eventuali altri introiti;
- raccolta, elaborazione e gestione dei dati relativi all'esercizio dei servizi, dei passeggeri trasportati e delle tariffe.

Nell'ultimo anno STA ha gestito, tra gli altri, i seguenti progetti:

- Elettificazione della linea ferroviaria Merano-Malles: si tratta del progetto strategico più importante per la società, che terminerà nel 2024;
- Progettazione di una bretella ferroviaria che collega la linea del Brennero alla Val Pusteria passando da Bressanone. Il progetto è stato analizzato e discusso con RFI che lo ha recepito ed ora sta proseguendo con i successivi step progettuali;
- progetto per il raddoppio e la velocizzazione della linea Bolzano-Merano;
- progetto di fattibilità tecnico-economica del tram di Bolzano;
- progetto di fattibilità tecnico-economica della nuova funivia di San Genesio. Nel corso del 2020 sarà completata la progettazione definitiva per dare poi avvio alla gara per i lavori ed all'esecuzione degli stessi nel 2021;
- studio per il collegamento funiviario tra la stazione ferroviaria di Chiusa e le frazioni di Verdignes e Latzfons;
- progettazione dei Centri di mobilità a Brunico e Bressanone.

In particolare, nel caso della Funivia e Tramvia del Renon e della Funicolare della Mendola STA è **proprietaria delle infrastrutture e degli impianti oggetto di affidamento** - tra loro integrati ed essenziali per l'erogazione del servizio in quanto non condivisibili, non sostituibili e non duplicabili – dei quali in molti casi ha seguito le fasi di progettazione e di realizzazione. Il percorso di affidamento in-house ipotizzato e l'individuazione di STA, stante la sostanziale indivisibilità tra impianto e servizio sussistente nel caso delle strutture funiviarie, costituiscono indubbiamente la **soluzione più logica ed opportuna per massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del servizio stesso**.

Si coglie l'occasione per ricordare che la LP 15/2015, in merito ai beni mobili e immobili, all'art. 17 stabilisce che "i beni mobili e immobili essenziali acquistati con contributi provinciali devono essere trasferiti secondo le condizioni contrattuali all'impresa subentrante, con l'obbligo di destinazione degli stessi al servizio di trasporto pubblico di persone per la durata residua del contratto". Lo stesso obbligo è previsto dall'articolo 7, comma 8 della LP 16/1985 e si applica anche agli affidamenti secondo il modello dell'in-house providing.

La scelta di **STA**, ancorché pienamente giustificata dalle considerazioni di cui sopra, permette di conseguire i **seguenti vantaggi oggettivi**:

- **governance forte e strutturata** nell'ambito di un sistema integrato ed a forte vocazione turistica;
- **focus sul servizio pubblico**: condivisione delle scelte e flessibilità operativa;
- **capacità di investimento**: valutazione puntuale degli interventi manutentivi necessari;
- **maggiore flessibilità** nella gestione di situazioni di emergenza, p.es. pandemia Covid-19, rispetto alle procedure previste in caso di affidamento concorsuale;
- **economicità della gestione**: minore onerosità per la Provincia di Bolzano.

Infine, la scelta di STA risulta opportuna anche in considerazione della **forte conflittualità sussistente a livello locale**.

Il **sistema di mobilità altoatesino** di fatto costituisce un modello per la mobilità alpina sostenibile: **una governance forte e strutturata** nell'ambito di un **contesto**

decisamente evoluto consente di gestire efficacemente tutte le modalità di trasporto pubblico e di raggiungere livelli di servizio decisamente elevati - per efficacia e qualità - e senza eguali a livello nazionale, a vantaggio sia dei residenti sia della numerosa popolazione turistica. In particolare, la scelta del gross cost toglie all'operatore il rischio di mercato e conferisce una forte connotazione sociale al sistema.

A differenza di altre Regioni, l'Alto Adige ha da sempre posto una grande attenzione alla mobilità pubblica, ma è con il sistema integrato Alto-Adige Pass che il trasporto pubblico ha fatto il vero salto di qualità: 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), che si riflette in uno split modale decisamente più a favore della mobilità pubblica rispetto al resto d'Italia.

Nel contesto descritto, **STA riveste un ruolo di primo piano** in quanto gestore del sistema tariffario e del ticketing del trasporto pubblico e responsabile dell'elaborazione dei dati riguardanti l'Alto-Adige Pass.

La forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerà tra Ente affidante e STA consentirà alla Provincia di operare mediante uno **strumento condiviso e flessibile** e, in virtù del controllo analogo, di adattarne il regime regolatorio in vista della realizzazione dei progetti di ammodernamento e degli investimenti previsti senza i vincoli temporali che un affidamento concorsuale ad un soggetto da individuarsi 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 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 del profitto mal si adatta a scenari in cui sono previsti investimenti strutturali economicamente rilevanti, in grado di modificare anche sensibilmente i modelli gestionali in essere.

In altri termini, **con l'affidamento in house a STA è garantita la flessibilità operativa** necessaria per l'implementazione delle innovazioni tecniche e per la gestione di eventuali modifiche al servizio ad oggi non previste né prevedibili.

La **corretta pianificazione degli investimenti** poggia su un'**accurata individuazione, quantificazione, classificazione e prioritizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria**, operata da STA prendendo avvio dalla constatazione dello stato di conservazione delle infrastrutture e degli impianti attualmente in uso o in affitto all'attuale gestore, tenendo in considerazione gli interventi effettuati negli ultimi anni, elencati nel Libro giornale.

Su queste basi STA, dopo avere classificato gli interventi di manutenzione necessari in ordinari e straordinari, ha inserito i primi nel PEF ed ha programmato i secondi nel rispetto delle scadenze previste nei Manuali di manutenzione dei singoli impianti, suddividendoli tra interventi a cadenza quinquennale e decennale, riferiti separatamente ad edifici e impianti. Tutti i beni funzionali all'erogazione del servizio saranno comunque soggetti ad un sistematico monitoraggio, al fine di poter individuare ed effettuare tempestivamente eventuali interventi non programmati in caso di necessità, a tutela della sicurezza del personale aziendale e dei passeggeri trasportati.

Per i motivi suesposti, l'affidabilità del PEF è garantita nel corso di tutto il periodo di durata dell'affidamento.

La puntuale gestione dell'**emergenza sanitaria da Covid-19** costituisce un presupposto cruciale e determinante per la ripresa del trasporto pubblico in totale sicurezza.

Anzitutto, il pronto adeguamento alle misure di volta in volta prescritte a livello nazionale e provinciale richiede livelli di flessibilità e di prontezza che **solo la gestione da parte di un operatore pubblico come STA può garantire**. A ciò si aggiunga la delicata questione dell'impatto del Covid-19 sul sistema del trasporto pubblico che, se in virtù del gross cost non riguarda il lato proventi, sul versante dei costi rischia di ripercuotersi in modo significativo ancorché imprevedibile, basti pensare alle misure di distanziamento prescritte ed al relativo impatto sui volumi di servizio erogati. Emergono inoltre extra costi per l'acquisto dei prodotti disinfettanti e dei dispositivi di protezione individuale o per l'effettuazione degli interventi di sanificazione, le cui ricadute economiche, nel rispetto delle prescrizioni attualmente vigenti, sono state comunque recepite nel PEF.

Si tratta di un vero e proprio **stravolgimento delle procedure e degli standard di erogazione del servizio**, destinate a perdurare nel medio-lungo termine e in alcuni casi in grado di determinare modifiche di carattere permanente. Il tutto naturalmente non prevedibile ex ante.

Nel paragrafo successivo sono descritti gli elementi a garanzia dell'**economicità della gestione** da parte di STA.

3.3 I parametri tecnico-economici dell'*in-house providing*

La Provincia di Bolzano ha ritenuto opportuno includere nel progetto di *in-house providing* la funivia del Renon, la Tramvia del Renon e la Funicolare della Mendola, in quanto questa scelta garantisce da un lato l'economicità e dall'altro l'attrattività di un servizio di trasporto pubblico avente elevata vocazione turistica per il territorio altoatesino.

Per quanto attiene all'economicità, la gestione dei **tre impianti in capo ad un unico operatore** consente di ottimizzare le risorse produttive, evitando inutili duplicazioni del personale di staff, sostanzialmente interfunzionale rispetto ai diversi impianti, consentendo di utilizzare in modo coordinato il personale di esercizio di servizi caratterizzati da stagionalità non perfettamente coincidenti e di ottimizzare tutti gli interventi manutentivi. Come è stato evidenziato anche in sede di consultazione con potenziali offerenti, si tratta di servizi sostanzialmente omogenei per tipologia ed a tratti temporalmente complementari.

Parallelamente, l'attrattività del servizio per l'utenza risulta indubbiamente incrementata da una gestione unificata e coordinata:

- dal **punto di vista strettamente trasportistico**, tra funivia e tramvia del Renon, la cui integrazione è imprescindibile, sia per la contiguità tra la stazione di monte della funivia del Renon e la stazione di Soprabolzano, capolinea della tramvia, sia per la presenza di un unico biglietto (andata o andata/ritorno) per i due impianti;
- dal **punto di vista dell'economicità e dell'efficienza**, una gestione a sé stante della Funicolare della Mendola con personale dedicato comporterebbe un inaccettabile incremento dei costi;
- sotto il **profilo marketing/promozione**, tra tutti e tre gli impianti, considerata l'elevata valenza turistica degli stessi e la possibilità di offrire pacchetti unici per gruppi di persone o per operatori turistici.

A carico del Gestore è posto il rischio sul lato dell'offerta derivante dall'andamento del costo di produzione del servizio, in coerenza con il **riparto dei rischi** predisposto in relazione alle tipologie di rischio, nonché dal potere riconosciuto all'Ente affidante, regolamentato da specifiche clausole contrattuali, di variazione dei servizi affidati e dei programmi di esercizio. Al Gestore sono inoltre riconosciuti dei premi, collegati ad un sistema di incentivazione del personale allegato al Contratto, a fronte dell'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e del numero di passeggeri trasportati in conseguenza della buona qualità e affidabilità del servizio.

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 citato.

La compensazione degli obblighi di servizio pubblico tiene conto dei costi dei fattori produttivi necessari per l'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, con il riconoscimento di un ragionevole margine di utile.

I parametri di riferimento della compensazione sono costituiti dal **corrispettivo unitario**, in coerenza con le previsioni dell'art. 14 comma 3 della L.P. 15/2015, espresso in termini di costo per ora di servizio per la Funivia del Renon e per la Funicolare della Mendola e in termini di costo per treno*km per la Tramvia del Renon. I volumi e le specifiche dei servizi su base annua sono sintetizzati nella tabella seguente.

	Funicolare Mendola	Funivia Renon	Tramvia Renon
Ore di servizio	2.500	5.452	5.684
Numero corse	17.336	186.660	18.948
Giorni di servizio	303	341	365
Tram*km Tramvia del Renon			125.057
Lunghezza linea e dislivello	km 2,374, dislivello m 854	km 4,541, dislivello di m 948	km 6,6, pendenza max 4,5%
Corse/gg alla stagione	26 per direzione ogni 20'	1 ogni 240" per direzione	27 coppie
Fascia oraria servizio	07-19,30	06-23	06-23

I relativi corrispettivi scaturiscono dal Piano economico-finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, strutturato con evidenziazione degli aggregati indicati all'Allegato al Regolamento (CE) 1370/2007.

Nella costruzione del Piano economico-finanziario, inoltre, il Gestore è obbligato ad adottare sistemi di contabilità separata, rispetto ad eventuali attività non rientranti nel contratto.

La compensazione così determinata è stata confrontata:

- con i parametri unitari di riferimento di settore per quanto riguarda i costi della Tramvia del Renon;
- con l'importo della contribuzione approvato dalla Provincia di Bolzano per l'anno 2020 con DGP n. 969 del 19.11.2019.

Il costo unitario della Tramvia del Renon, inclusi i costi di rete, nel 2020 risulta pari a 9,89 €/treno*km al netto di IVA, sensibilmente inferiore agli standard medi di settore considerata la portata non superiore ai 6.500 pax/giorno della Tramvia del Renon, come indicato nella figura seguente.

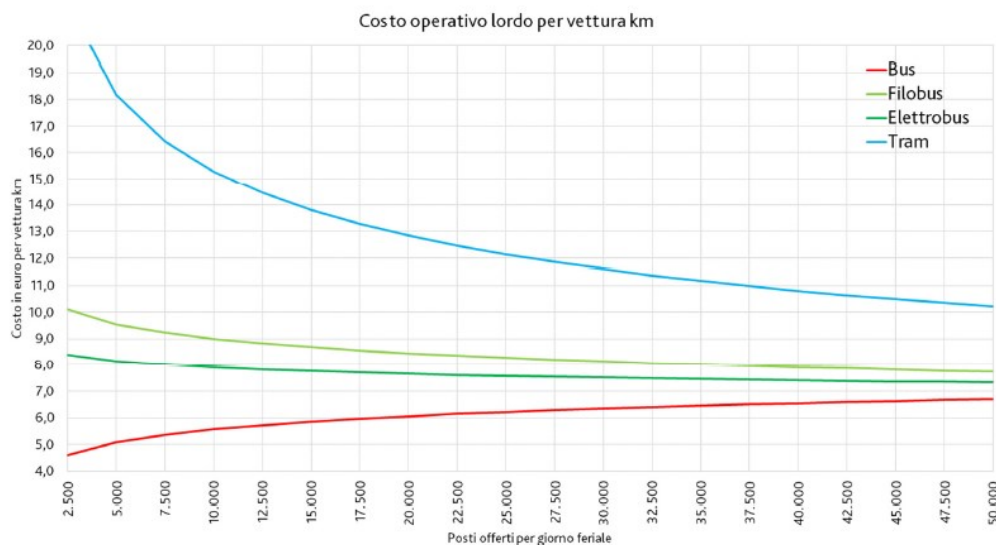


Fig. 5 - Costo operativo lordo per vettura km (o tram km) offerti

Fonte. 8° Convegno nazionale sistema tram - CIFI - 29-30 maggio 2019

Per quanto riguarda la modalità di servizio su fune (funivie e funicolari), stanti le peculiarità tecniche di ciascun impianto, risulta oggettivamente impossibile procedere ad una standardizzazione dei costi per operare confronti tra impianti differenti, per tale motivo il confronto è stato operato con l'importo complessivo della contribuzione per i 3 impianti approvato dalla Provincia di Bolzano per l'anno 2020 con DGP n. 969 del 19.11.2019. Tale DGP riguarda un valore di 4,34 milioni di € annui al netto di extra costi da Covid-19, rispetto ai 3,99 milioni di € quantificati da STA per il 2020 e posti a base del Business Plan proposto per l'intero periodo di durata dell'affidamento. La convenienza della scelta operata dalla Provincia per l'*in-house providing* è quindi pienamente ed indubbiamente comprovata.

Gli interventi di manutenzione straordinaria, di importo non totalmente quantificabile e con cadenze differenti e in ogni caso superiori all'anno, si ipotizzano finanziati dalla Provincia, come in passato, con provvedimenti ad hoc.

Tali interventi sono stati programmati e valorizzati da STA previa classificazione, tenuto conto delle condizioni e delle peculiarità tecniche dei singoli impianti, in interventi a cadenza quinquennale e decennale.

In fase di avvio dell'affidamento di cui alla presente Relazione, saranno erogati i volumi di servizio, dettagliati nell'Allegato A1 al Contratto di Servizio e descritti nella Relazione al PEF.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, la Provincia, nel corso dell'affidamento, verificherà l'andamento della gestione attraverso il monitoraggio dei principali parametri tecnico-gestionali, riportati nell'Allegato A11 al Contratto di Servizio.