



## Beschluss der Landesregierung

## Deliberazione della Giunta Provinciale

Nr. 1126  
Sitzung vom 17/12/2019  
Seduta del

### ANWESEND SIND

Landeshauptmann  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landesräte

Generalsekretär

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

Eros Magnago

### SONO PRESENTI

Presidente  
Vicepresidente  
Vicepresidente  
Vicepresidente  
Assessori

Segretario Generale

### Betreff:

In-House Vergabe der öffentlichen städtischen und vorstädtischen Linienverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol an SASA AG.

### Oggetto:

Affidamento in house dei servizi di trasporto pubblico di linea urbani e suburbani di competenza della Provincia di Bolzano a SASA SpA.

Vorschlag vorbereitet von  
Abteilung / Amt Nr.

38.2

Proposta elaborata dalla  
Ripartizione / Ufficio n.

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

Der Artikel 20 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 sieht, unter Beachtung des Unionsrechtes, die Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsdienste an ein Rechtssubjekt vor, über das das Land Südtirol eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über die eigenen Dienststellen.

Der Artikel 7 Absatz 9 des Landesgesetzes vom 17. Dezember 2015, Nr.16 sieht 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 gesteuert 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 Gleichstellung zwischen den verschiedenen Betriebsmodellen der verfügbaren lokalen

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 appunto "Principio di libera amministrazione delle autorità pubbliche", stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione, decidendo il modo migliore "per garantire in particolare un elevato livello di qualità, sicurezza e accessibilità, la parità di trattamento e la promozione dell'accesso universale e dei diritti dell'utenza nei servizi pubblici".

Come recentemente affermato dal Consiglio di Stato (sez. V, 8/4/2019 n. 2275), in un contesto ordinamentale di sostanziale equiordinazione tra i vari modelli di gestione dei servizi pubblici locali

öffentlichen Dienste, eine Wahl treffen, um die beste Betriebsmodalität zu ermitteln und zwar bezogen auf den gebietlichen 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 konkret, mittels einer Analyse von Fall zu Fall und allgemein gesehen, durchgeführt werden müssen.

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.

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.

In der Sitzung vom 29.11.2016 hat sich die Landesregierung grundsätzlich für die Direktvergabe an eine zu gründende In-House-Gesellschaft der städtischen und vorstädtischen Buslinien ausgesprochen. Diese Dienste werden zurzeit zum größten Teil von SASA AG geleistet und sind im städtischen und vorstädtischen Los, wie im LMP definiert, enthalten.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1256 vom 21.11.2017 wurde die Teilnahme des Landes an der Kapitalaufstockung der Gesellschaft SASA AG über einen Betrag von 499.972,00 Euro, was 17,79% des Gesellschaftskapitals entspricht, ermächtigt, um die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem Interesse der öffentlichen lokalen Verkehrsdienste zu gewährleisten.

Mit demselben Beschluss wurde die neue

disponiblen, "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".

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.

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.

La Giunta provinciale nella seduta del 29.11.2016 si è espressa in linea generale a favore dell'affidamento diretto dei servizi autobus urbani e suburbani a una società in house da costituire. I servizi urbani e suburbani sono eserciti per la maggior parte da SASA S.p.A. e compresi nel lotto urbano e suburbano definito dal PPM.

Con delibera della Giunta provinciale n. 1256 del 21.11.2017 è stata autorizzata la partecipazione della Provincia all'aumento di capitale della società SASA S.p.A. per un importo di euro 499.972,00 che corrisponde al 17,79% del capitale sociale al fine di garantire il servizio di interesse generale del trasporto pubblico locale.

Con la stessa delibera è stato approvato il

Satzung der Gesellschaft SASA genehmigt, aufgrund deren das Land Südtirol, infolge des Erwerbs des obgenannten Anteils am Gesellschaftskapital, eine ähnliche Kontrolle über die Gesellschaft ausübt wie über seine eigenen Dienststellen, was dieser alle Eigenschaften einer In-House Gesellschaft verleiht.

Am 29.11.2017 wurde, im Sinne des Artikels 7 der Verordnung (EG) 1370/2007, im Amtsblatt der Europäischen Union die Vorinformation betreffend die In-House-Vergabe der öffentlichen Linienverkehrsdienste des städtischen und vorstädtischen Loses für einen Zeitraum von 10 Jahren veröffentlicht.

Mit Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 568/38 vom 19.11.2009 wurde an SASA AG die Konzession für die Durchführung der städtischen und vorstädtischen öffentlichen Linienverkehrsdienste in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen für einen Zeitraum von neun Jahren vergeben.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1155/2018, angepasst mit Beschluss Nr. 95/2019, wurde die Konzession an SASA AG für die Durchführung der öffentlichen städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, im Sinne des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) 1370/2007 und des Artikels 61 des Gesetzes vom 23. Juli 2009, Nr. 99, für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019.

Für das Land Südtirol ist die Verfolgung des Allgemeininteresses, bestehend in der Verringerung der wichtigsten Auswirkungen des Verkehrs, wie Emissionen, Energieverbrauch, Unfälle und Staus, vorrangig. Dieses Ziel kann auch durch Investitionen in strategische Infrastrukturen, welche das Gleichgewicht der Verkehrsträger fördern, wie die Schaffung von Verkehrsnetzen, Knotenpunkten und intermodalen Zentren in Bozen, Meran, Brixen, Bruneck, Innichen und Sigmundskron, erzielt werden.

Städtische Gebiete stellen den Kontext dar, in dem sich die meisten Bewegungen und Fahrten konzentrieren und wo die Auswirkungen des Straßenverkehrs am schwerwiegendsten sind, und in dem die Verfolgung des Allgemeininteresses für die unmittelbar damit zusammenhängenden

neuen Statute der Gesellschaft SASA, in base al quale, a seguito dell'acquisizione della suddetta quota di capitale sociale, la Provincia di Bolzano esercita sulla società il controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e che le conferisce cioè tutte le caratteristiche che deve avere una società in house.

Il 29.11.2017 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'avviso di preinformazione ai sensi dell'articolo 7 del Regolamento (CE) 1370/2007, relativo all'affidamento alla società in house dei servizi di trasporto pubblico locale del lotto urbano e suburbano per un periodo di 10 anni.

Con decreto dell'Assessore alla Mobilità n. n. 568/38 del 19.11.2009 è stata rilasciata a SASA S.p.A. la concessione per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di linea urbani e suburbani di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano, per un periodo di nove anni.

Con delibera della Giunta provinciale n. 1155/2018, adeguata con delibera n. 95/2019, la concessione a SASA S.p.A. per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di linea urbani e suburbani di competenza della Provincia di Bolzano è stata prorogata, ai sensi dell'articolo 5, comma 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e dell'articolo 61 legge 23 luglio 2009, n. 99, per il periodo dal 19.11.2018 al 31.12.2019.

La Provincia di Bolzano ritiene prioritario il perseguimento dell'interesse pubblico costituito dalla riduzione dei principali impatti del settore trasporti, come emissioni, consumi energetici, incidentalità e congestione. Detto obiettivo è perseguibile 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.

Le aree urbane 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, e nel quale il perseguimento dell'interesse pubblico per le tematiche direttamente correlate, come la sostenibilità

Themen, wie die ökologische Nachhaltigkeit, die Steuerung der Verkehrsflüsse und des Straßenverkehrs und die sozialen Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs, nicht nur eine vorherige Absprache, sondern auch eine gemeinsame und durch Beteiligung geprägte Verwaltung sowie eine gemeinsame strategische Vision mit den Gemeinden, in deren Gebieten diese Dienste angeboten werden, erfordert.

Vor allem in städtischen Gebieten, in denen mehr als die Hälfte der Nutzer ältere Personen und Schüler/Schülerinnen sind, ist der Verkehrsdienst nicht nur ein Instrument, das das Recht auf Mobilität garantiert, sondern auch ein Mittel der sozialen Integration, ein Mittel, um die Isolation älterer Menschen in den Städten zu bekämpfen und das Bewusstsein der Jugendlichen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu schärfen. Eine Grundvoraussetzung ist die Gewährleistung der Universalität der Verkehrsdienste, was ein Tarifsysteem erfordert, das den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem erschwinglichen Preis, auch und vor allem im Hinblick auf die soziale Bedeutung des Dienstes, eventuell durch die Anwendung von Vorzugspauschalen für ältere Personen und Schüler/Schülerinnen ermöglicht.

Im Hinblick auf die Governance ist laut dem bestehenden Modell das Land Südtirol zuständig für die Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der öffentlichen Verkehrsdienste, mit Delegation an die Gemeinden der Zuständigkeiten für die Dienste von ausschließlicher Gemeindeinteresse, insbesondere der Programmierung mit der Ausarbeitung der Mobilitätspläne (PUMS) und der Einrichtung dieser Dienste. Operativ haben diese Entscheidungen wichtige Auswirkungen auf die Stadtplanung und Infrastruktur sowie auf die städtischen Verkehrsnetze. In diesem Zusammenhang erscheint die Anwesenheit eines Nahverkehrsbetreibers wie SASA, der über das technische Wissen verfügt, um die Koordinierung und Förderung der Beziehungen zwischen den beiden genannten Entscheidungsebenen zu übernehmen, sinnvoll, wenn nicht unerlässlich.

Angesichts der oben genannten Anforderungen garantiert die Modalität der

ambientale, la gestione dei flussi del traffico e della viabilità e gli aspetti sociali connessi al trasporto pubblico locale, impone non soltanto una preventiva condivisione, ma anche una modalità congiunta e partecipata di gestione, nonché una visione strategica condivisa con i Comuni nei cui territori tali servizi vengono erogati.

Soprattutto in ambito urbano, ove oltre la metà degli utenti è costituita da persone anziane e studenti/studentesse, il servizio di trasporto diventa non soltanto uno strumento in grado di garantire il diritto alla mobilità, ma anche un mezzo di integrazione sociale, di contrasto all'isolamento degli anziani nelle città e di sensibilizzazione dei giovani all'utilizzo del mezzo pubblico. Un presupposto fondamentale è rappresentato dalla garanzia di universalità dei servizi di trasporto, che richiede un sistema tariffario che consenta l'accesso al mezzo pubblico ad un prezzo abbordabile, anche e soprattutto in considerazione della valenza sociale del servizio, eventualmente prevedendo tariffe agevolate di tipo forfettario per persone anziane e studenti/studentesse.

In termini di governance, il modello esistente pone in capo alla Provincia le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico, con delega ai Comuni delle funzioni relative ai servizi di esclusivo interesse comunale, in particolare programmatorie, con la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), e istitutive di tali servizi. Operativamente, si tratta di decisioni con importanti ricadute in termini urbanistici e infrastrutturali, oltre che sulle reti di trasporto urbano. In questo contesto, la presenza di un operatore di TPL come SASA in possesso delle conoscenze tecniche per svolgere un ruolo di coordinamento e facilitazione dei rapporti tra i due livelli di governo citati appare opportuno se non indispensabile.

Alla luce delle esigenze sopra rappresentate, l'in-house providing dei

In-House Vergabe der städtischen Verkehrsdienste am effektivsten die Einbeziehung der Gemeinden, anhand der beteiligten bzw. abgestimmten Ausübung ihrer Funktionen, und ist auch das flexibelste und homogenste Regelsystem, 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.

Die gewählte Art der Vergabe und die entsprechende besondere Beziehung, die sich zwischen der Vergabestelle und dem 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 Starrheit und die Zwänge, die eine Ausschreibung unweigerlich mit sich bringen würde.

Im Bereich der städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste laufen innovative Projekte zur nachhaltigen Mobilität mit experimentellem Charakter, bei denen SASA als Projektträger und ausführendes Unternehmen auftritt.

Im Jahr 2018 hat das Land Südtirol den Strategischen Plan für die nachhaltige Mobilität verabschiedet, welcher in Fortführung und Ergänzung des bereits bestehenden Südtiroler Klimaplan die Grundprinzipien einer zukunftsweisenden Verkehrs- und Mobilitätspolitik festlegt und in zusammengefasster Form die bereits aktivierten und die geplanten Maßnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität vorstellt.

Insbesondere hat die Landesregierung mit dem Strategischen Plan zur Aktivierung der nachhaltigen Mobilität eine spezifische Strategie zur Verringerung der Umweltbelastung entwickelt, mit Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung. In dieselbe Richtung geht der Allgemeine Städtische Verkehrsplan der Gemeinde Meran, welcher die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit,

servizi urbani costituisce sia la modalità di affidamento che garantisce il più efficace coinvolgimento dei Comuni interessati, attraverso l'esercizio associato, ovvero condiviso, delle proprie funzioni sia 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 urbani.

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

Nel campo dei servizi di trasporto urbano e suburbano sono in atto progetti innovativi di mobilità sostenibile, a carattere sperimentale, che vedono SASA come soggetto promotore e attuatore.

Nel 2018 la Provincia ha approvato il proprio Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile che, in continuità e a integrazione del preesistente Piano Clima Alto Adige, ha stabilito i principi fondamentali di una politica dei trasporti e della mobilità più lungimirante e presentato in forma sintetica gli interventi in corso di attivazione e programmati per realizzare una mobilità sostenibile.

In particolare, con il Piano strategico per l'attivazione della mobilità sostenibile la Giunta provinciale ha sviluppato una strategia specifica per contenere l'impatto ambientale (green mobility), con misure volte alla riduzione, allo spostamento o al miglioramento del traffico in ambito urbano e suburbano. Nella medesima direzione va il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Merano che persegue obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale,

die Verringerung der Schadstoffemissionen des Verkehrs und die Energieeinsparung sowie die Verbesserung der Verkehrs- und Parkbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zum Inhalt hat.

Eine wichtige Maßnahme in diesem Sinne ist die Elektromobilität, der zwei sich ergänzende Entwicklungslinien zugrunde liegen: die Brennstoffzellentechnologie und die Batterietechnologie, mit der Nutzung von Energie aus zertifizierten erneuerbaren Quellen. Diese beiden Technologien weisen unterschiedliche technische Merkmale und Anwendungsbereiche auf. Nur gemeinsam sind sie, insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs, in der Lage, alle Linien und Fahrprofile abdecken.

In einer ersten Pilotphase wurden im Stadtverkehr von Bozen fünf Brennstoffzellenbusse eingesetzt, welche durch das EU-Projekt „CHIC“ finanziert wurden. In den letzten Jahren waren diese Busse täglich im Einsatz und haben bereits über 1,2 Millionen km zurückgelegt. Gleichzeitig hat sich die Batterietechnologie schnell weiterentwickelt und fünf Batteriebusse sind zurzeit im Stadtverkehr Bozen in Betrieb. Bis heute verfügt SASA über 10 emissionsfreie Busse (Brennstoffzellen und Batterie), was etwa 6% der Flotte entspricht, und 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.

In einer Logik der gegenseitigen Ergänzung wurde im vergangenen Dezember 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

riduzione delle emissioni inquinanti da traffico e risparmio energetico, oltre al miglioramento delle condizioni di circolazione e stazionamento per tutte le componenti di traffico.

Un'importante misura in tal senso è rappresentata dall'elettromobilità, che sottende due linee di sviluppo complementari: la tecnologia a celle a combustibile e la tecnologia a batteria, con utilizzo di energia da fonti rinnovabili certificate. Le due tecnologie citate hanno caratteristiche tecniche e campi di applicazione differenti. Solo insieme, specialmente nel trasporto pubblico, sono in grado di coprire tutte le linee ed i profili missione.

In una prima fase pilota, nel traffico urbano di Bolzano sono stati inseriti 5 autobus a celle a combustibile, finanziati con il progetto europeo "CHIC". Negli ultimi anni questi mezzi hanno circolato quotidianamente e hanno già totalizzato percorrenze per oltre 1,2 milioni di km. Allo stesso tempo, la tecnologia delle batterie si è evoluta velocemente e cinque autobus a batteria sono attualmente in servizio a Bolzano. Ad oggi SASA vanta 10 mezzi a zero emissioni (a celle a combustibile e a batteria), corrispondenti al 6% circa della flotta e 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.

In una logica di complementarità, lo scorso dicembre 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

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.

In Meran schließlich nimmt SASA 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 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.

Mit dem Ziel, eine multipolare und multifunktionale Stadt zu schaffen, sind eine Reihe von Projekten zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs geplant, wie z.B. die Umwandlung der ehemaligen Tankstelle auf dem Verdiplatz in ein intermodales Zentrum und die Potenzierung verschiedener Linien, die das Zentrum mit den Randgebieten von Bozen verbinden. Dazu gehört zunächst das Projekt "NOI", das darauf abzielt, mit der eigens für dieses Experiment bestimmten Linie 18 eine vollelektrische Stadtverbindung zu schaffen, die das neue Technologiezentrum mit dem Bahnhof verbindet.

Nachdem die beratende Volksabstimmung vom 24.11.2019 über den Bau einer Trambahnlinie zur Verbindung des Bahnhofs von Bozen mit dem Bahnhof Sigmundskron negativ ausgefallen ist und dieses Projekt deshalb aller Wahrscheinlichkeit nach nicht durchgeführt wird, müssen, um Bozen vom Verkehr zu entlasten und den Mobilitätsbedarf zu befriedigen, alternative Lösungen gefunden und die Einführung innovativer umweltfreundlicher und hoch effizienter Verkehrsmittel umgesetzt werden.

Schließlich arbeitet SASA eng mit STA und der Provinz Bozen am Projekt BINGO zusammen, welches darauf abzielt, ein offenes technologisches System für die zukünftige Verwaltung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖNV) einzuführen. Diese

sul trasporto pubblico locale con autobus, ma anche su logistica, trasporto merci, mobilità privata - ivi inclusa quella turistica - ed aziendale.

Infine, in termini più generali, a Merano, SASA partecipa 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, che si colloca all'interno della strategia comunale sul tema. Il progetto 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.

Con l'obiettivo di creare una città multipolare e multifunzionale, è prevista la realizzazione di una serie di progetti di potenziamento del servizio di trasporto pubblico, come la conversione dell'ex distributore di piazza Verdi in Centro intermodale e il potenziamento di diverse linee di collegamento tra il centro e le aree periferiche di Bolzano. Tra questi in primis il progetto "NOI" finalizzato alla realizzazione, con la linea 18 individuata appositamente per tale sperimentazione, di una linea urbana di Bolzano in modalità totalmente elettrica, di collegamento del nuovo polo tecnologico con la stazione ferroviaria.

Considerato poi l'esito negativo del referendum popolare consultivo del 24.11.2019 in merito alla realizzazione di una linea tramviaria, di collegamento della stazione ferroviaria di Bolzano con quella di Ponte Adige e che tale progetto non sarà pertanto attuato si renderà necessario al fine di decongestionare Bolzano dal traffico e soddisfare la domanda di mobilità, mettere in atto soluzioni alternative prevedendo l'implementazione di mezzi innovativi a ridotto impatto ambientale e ad alta efficienza.

Infine, SASA collabora strettamente con STA e con la Provincia al progetto BINGO, che mira ad introdurre un'architettura tecnologica aperta per la futura gestione del trasporto pubblico locale (TPL). Tale architettura viene sviluppata al fine di

Systemarchitektur wird entwickelt, um die neue Strategie umzusetzen, mit der die Landesabteilung Mobilität den öffentlichen Nahverkehr, wie im neuen Landesgesetz über die öffentliche Mobilität definiert, in Zukunft verwalten will. Dank dieser Projektinitiative wird es möglich sein, einerseits bestehende Komponenten (wie das Tarifsysteem und den Südtirol Pass) weiterzuentwickeln und andererseits neue modulare Komponenten einzuführen, um ein besseres Gesamtmanagement des ÖNV-Systems und die Entwicklung umfassenderer und genauerer Informationsdienste für die Nutzer zu ermöglichen.

Die Beteiligung von SASA an der Durchführung der oben genannten technisch innovativen Projekte im Bereich der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs, für die Planung der Ziele des Landes Südtirol von entscheidender Bedeutung, stellt, unter Berücksichtigung des erzielten entsprechenden Know-hows, ein Wissenserbe 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.

Hinsichtlich der Qualität des Dienstes ist hervorzuheben, dass SASA die 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 von SASA jährlich an einer repräsentativen Auswahl von Nutzern anhand eines standardisierten Fragebogens durchgeführt wird und mit einer Erhebung der Methode „mystery client“ einhergeht. 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

implementare la nuova strategia con cui la Ripartizione provinciale Mobilità intende gestire in futuro il sistema di TPL, come definito all'interno della nuova Legge Provinciale sulla mobilità pubblica. Grazie a questa iniziativa progettuale 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.

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 complessiva dei servizi di trasporto urbano e suburbano.

Sotto il profilo della qualità del servizio, è da evidenziare come SASA gestisca il servizio di trasporto 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 da SASA 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

Verbesserung die europäische Norm UNI EN 13816 umzusetzen, und somit nicht nur das Unternehmen, sondern auch die für die Nutzer erbrachten Verkehrsdienstleistungen zu zertifizieren.

SASA hat auch bewiesen, dass sie wirtschaftlich und effizient, unter den vom Land festgelegten Standardkosten, arbeitet, und dass sie die Kostenstruktur unter Kontrolle und die Verschwendung beseitigt hat, mit einem Entgelt für den Dienst, das das Ausmaß der konkreten und genauen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht übersteigt, wie von den Gemeinschaftsbestimmungen vorgeschrieben ist. Im Bericht gemäß Art. 34 Absatz 20 des GD Nr. 179/2012 sind die Vergleichsdaten mit den wichtigsten Referenzwerten auf gesamtstaatlicher Ebene, sowie die Gründe für die Wahl der Vergabemodalität, die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Modalitäten der wirtschaftlichen Kompensation dargelegt.

Insbesondere werden in dem genannten Bericht, 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 Prospekt Nr. 4 des Beschlusses der Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) Nr. 49/2015 berücksichtigt. Die genannten Unterlagen geben auch Auskunft darüber, wie dieser Ausgleich mit den vom Land vorgesehenen Standardkosten sowie mit denen des Ministerialdekretes 157/2018 vereinbar ist.

Man erachtet deshalb, auf der Grundlage der vorgenannten Elemente, dass die Voraussetzungen für die In House Vergabe der städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste an die SASA AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2029 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.

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.

SASA ha inoltre 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. Nella relazione ex art. 34, comma 20 DL n. 179/2012 sono illustrati i dati del confronto con i principali benchmark di riferimento nel panorama nazionale, oltre che le ragioni di scelta della modalità di affidamento, l'individuazione degli obblighi di servizio pubblico e le modalità di compensazione economica.

In particolare la predetta relazione, assieme al Piano Economico Finanziario asseverato, danno 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 al Prospetto n. 4 della Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 49/2015. I predetti documenti, inoltre, danno atto di come tale compensazione risulti compatibile e in linea con i dati di costo standard previsti dalla Provincia, nonché di quelli di cui al D.M. 157/2018.

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 urbano e suburbano, per la durata dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2029 e che tale scelta costituisca concreto perseguimento dell'interesse pubblico e applicazione dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi erogati.

Es wird außerdem festgestellt, dass der vorliegende Beschluss und die mit diesem genehmigten Unterlagen den Beschluss ART Nr. 49/2015 berücksichtigen, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der nachfolgende Beschluss ART Nr. 154/2019 erst am 29.11.2019 veröffentlicht wurde, also lange nach der Veröffentlichung der laut Artikel 7 der Verordnung EU im Europäischen Amtsblatt vorgesehenen Vorinformation und nachdem die gesamte Vorbereitung der vorliegenden Maßnahme bereits abgeschlossen war. Daher ist der genannte Beschluss Nr. 154/2019 auf diese Maßnahme als nicht anwendbar anzusehen, gemäß dem, was von ART in der Maßnahme 1.5 ausdrücklich vorgesehen ist, da andernfalls das gesamte Verwaltungsverfahren, das seine Endphase erreicht hat, einen Rückschritt erleiden würde, mit offensichtlicher Beeinträchtigung der Grundsätze der Sparsamkeit, Effizienz und guten Leistung der öffentlichen Verwaltung.

Das gesetzvertretende Dekret vom 23. Juni 2011, Nr. 118 verfügt die Harmonisierung der Buchhaltungssysteme und der Bilanzgliederungen 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

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. die In House Vergabe, im Sinne des Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, der städtischen und vorstädtischen Linienverkehrsdienste an SASA AG, für den Zeitraum vom 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2029 zu genehmigen;

2. den Bericht gemäß Art. 34 Absatz 20 des

Si rappresenta, inoltre, che la presente deliberazione e gli atti con essa approvati, tengono conto della Deliberazione ART n. 49/2015, in considerazione del fatto che la successiva Deliberazione n. 154/2019 è stata pubblicata soltanto in data 29.11.2019, ben oltre la pubblicazione in GUUE dell'Awiso di cui all'art. 7 del regolamento europeo e quando l'intera istruttoria del presente provvedimento risultava già espletata. Pertanto, la richiamata Deliberazione n. 154/2019 deve ritenersi non applicabile al presente atto, in conformità a quanto espressamente previsto dalla medesima Autorità alla Misura 1.5, poiché in caso contrario l'intero procedimento amministrativo, giunto alla sua fase conclusiva, dovrebbe regredire con evidente pregiudizio per i principi di economicità, efficienza e buon andamento della pubblica amministrazione.

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

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 urbano e suburbano, per la durata dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2029

2. di approvare la relazione ex art. 34,

GD Nr. 179/2012, der wesentlichen Bestandteil des vorliegenden Beschlusses darstellt, zu genehmigen,

3. den beigelegten Entwurf des Dienstvertrages mit SASA AG für die öffentlichen städtischen und vorstädtischen Linienverkehrsdienste von Bozen, Meran und Leifers in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen und den entsprechenden beglaubigten Finanzplan zu genehmigen und den Landeshauptmann zum Abschluss des Vertrages zu ermächtigen;

4. für die In House Vergabe an SASA AG der städtischen und vorstädtischen Dienste für den Zeitraum 01.01.2020 – 31.12.2029 eine geschätzte Gesamtausgabe von 325.996.043,89 Euro zuzüglich MwSt. von 10% für einen Betrag von 32.599.604,41 Euro vorzusehen;

5. die Gesamtausgabe von 358.595.648,30 Euro (MwSt. inbegriffen) wie folgt zweckzubinden:

- 31.405.291,45 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 2.855.026,50 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2020;
- 32.025.913,83 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 2.911.446,71 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2021;
- 33.078.376,61 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.007.125,15 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2022;
- 34.277.798,56 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.116.163,51 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2023;
- 35.451.470,37 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.222.860,94 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2024;
- 36.736.940,78 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.339.721,89 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2025;
- 37.772.187,61 Euro (inklusive MwSt. von

comma 20 DL n. 179/2012 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 urbano e suburbano di Bolzano, Merano e Laives di competenza della Provincia autonoma di Bolzano con il relativo Piano Economico Finanziario asseverato e di autorizzare il Presidente della Provincia alla stipula del contratto;

4. di prevedere per l'affidamento in house a SASA S.p.A. dei servizi di trasporto urbano e suburbano, per il periodo 01.01.2020 – 31.12.2029 una spesa complessiva stimata di 325.996.043,89 Euro + IVA al 10% per un importo di euro 32.599.604,41;

5. di impegnare l'importo complessivo di 358.595.648,30 Euro (IVA compresa) come segue:

- 31.405.291,45 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 2.855.026,50) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2020;
- 32.025.913,83 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 2.911.446,71) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2021;
- 33.078.376,61 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.007.125,15) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2022;
- 34.277.798,56 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.116.163,51) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2023;
- 35.451.470,37 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.222.860,94) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2024;
- 36.736.940,78 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.339.721,89) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2025;
- 37.772.187,61 Euro (inclusa IVA al 10%

10% für einen Betrag von 3.433.835,24 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2026;

- 38.645.858,37 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.513.259,85 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2027;

- 39.344.575,44 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.576.779,59 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2028;

- 39.857.235,28 Euro (inklusive MwSt. von 10% für einen Betrag von 3.623.385,03 Euro) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2029.

per un importo di euro 3.433.835,24) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2026;

- 38.645.858,37 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.513.259,85) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2027;

- 39.344.575,44 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.576.779,59) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2028;

- 39.857.235,28 Euro (inclusa IVA al 10% per un importo di euro 3.623.385,03) sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2029.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALESEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

**CONTRATTO DI SERVIZIO  
PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA  
URBANO E SUBURBANO DI BOLZANO, MERANO E LAIVES  
DI COMPETENZA DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO**

**TRA**

**LA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO**

**E**

**SASA SPA-AG - SOCIETÀ AUTOBUS SERVIZI D'AREA**

**RELATIVO AL PERIODO**

**01.01.2020 – 31.12.2029**

La Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige (di seguito “ente affidante” o “Provincia di Bolzano”), con sede in Bolzano, piazza Silvius Magnago 1, codice fiscale 00390090215, ai fini del presente atto rappresentata da Arno Kompatscher, nato a Bolzano il 19.03.1971, nella sua qualità di Presidente della Provincia,

e

SASA SpA-AG - Società Autobus Servizi d'Area, (di seguito “impresa affidataria” o “SASA”) con sede in Bolzano, Via Buoizzi Str. 8 codice fiscale e partita IVA 00359210218, ai fini del presente atto rappresentata da

---

**PREMESSO CHE**

- lo Statuto Speciale per il Trentino AltoAdige, approvato con il Decreto del Presidente della Repubblica n. 670 del 31.08.1972, attribuisce alla Provincia la competenza primaria in materia di trasporto e comunicazioni di interesse provinciale;
- 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;
- 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 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”*;
- 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;
- il Regolamento CE 1370/2007, all'art. 5, comma 2 legittima l'istituto dell'in-house providing e ne definisce presupposti e modalità attuative;
- la legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, “Mobilità pubblica”, ha innovato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea e ha stabilito, agli articoli 12 e 60, che dopo la scadenza delle concessioni preesistenti i rapporti tra la Provincia ed i gestori siano regolati mediante contratto di servizio;
- la legge provinciale n. 15/2015 prevede, all'art. 11, comma 1 che i servizi di trasporto pubblico di linea sono affidati secondo le procedure previste dall'Unione europea e all'art. 20 la possibilità di ricorso all'in-house providing.

- la nuova legge provinciale 9 luglio 2019, n. 3, “Semplificazioni negli appalti pubblici”, ha recentemente 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);
- con delibera n. 1256/2017 la Giunta Provinciale ha approvato un aumento di capitale della società SASA S.p.A. e un nuovo Statuto societario per la trasformazione in società in-house, in base al quale SASA opera nel rispetto dei requisiti della normativa vigente in materia di in house providing. Attraverso l’acquisto di quote di SASA S.p.A. si persegue l’obiettivo di garantire una pianificazione a medio e lungo termine dei servizi di trasporto pubblico urbano e suburbano e progetti specifici, innovativi e rispettosi dell’ambiente nel settore dei servizi di trasporto pubblico;
- l’obbligo di pubblicità previsto dall’articolo 7, comma 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 è stato adempiuto con la pubblicazione dell’avviso di preinformazione sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea n. 2017/S 229-478197 del 29.11.2017, in cui è stato specificato il ricorso all’aggiudicazione diretta ad un operatore interno ai sensi dell’art. 5 par. 2 del medesimo Regolamento;
- il Decreto del Presidente della Provincia 14 dicembre 2016, n. 33 (Regolamento di esecuzione in materia di mobilità pubblica) all’articolo 6 stabilisce i contenuti minimi del contratto di servizio di bacino e all’articolo 14 i contenuti minimi della Carta della qualità dei servizi;
- il Regolamento CE 1370/2007, all’art. 4, comma 2, conferma 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;
- la legge provinciale 15/ 2015 all’art. 14 lascia in capo alla Provincia la scelta tra gross cost, net cost o forme miste incentivanti;
- il Piano Provinciale della Mobilità, 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;
- nel medesimo Piano Provinciale della Mobilità è stata altresì prevista la suddivisione dell’unico Bacino di Mobilità in cinque bacini territoriali ottimali, tra cui quello c.d. “urbano”, da affidare in house;
- 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;
- l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) si è espressa in merito alle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale con le Delibere n. 49/2015 e n. 48/2017;
- 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;
- 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;
- il Piano Provinciale della Mobilità ai sensi dell’art. 7 della legge Provinciale 15/2015 definisce gli obiettivi strategici, i bacini di traffico ottimale e i criteri di qualità per il trasporto pubblico in Alto Adige;
- con decreto dell’assessore alla Mobilità n.11588/2018 sono state emanate le disposizioni relative all’allestimento, alla colorazione e al layout dei mezzi destinati al servizio pubblico di linea e quelle relative all’utilizzo degli spazi pubblicitari;
- 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;
- il presente contratto di servizio prevede misure di incentivazione al miglioramento delle performance aziendali, connesse all’incremento della soddisfazione dei viaggiatori e del numero di passeggeri trasportati in conseguenza della buona qualità e affidabilità del servizio;
- nella Relazione ex art. 34 del DL 179/2012 si è dato conto delle ragioni che giustificano la scelta della forma di affidamento, la sua compatibilità con l’ordinamento, nonché degli obblighi di servizio imposti e del regime delle compensazioni assegnate. In particolare, il livello di compensazione fissato nell’atto di affidamento, risultante dal PEF allegato al contratto, è stato rapportato ai principali benchmark di settore a livello nazionale, risultando in linea con i relativi parametri ed è stato inoltre confrontato
  - con il costo standard approvato con Delibera della Giunta provinciale n. 1155 del 13.11.2018;
  - con il costo standard calcolato con il metodo indicato nel D.M. n. 157/2018;

- con delibera della Giunta provinciale n. 1460 del 15.12.2015 sono state assegnate alla Società Strutture Trasporti Alto Adige S.p.A. (di seguito STA) le funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato di cui all'articolo 6, comma 2 della legge provinciale 15/2015;
- La Giunta provinciale, con delibera n. 1155 del 13.11.2018, adeguata con delibera n. 95 del 19.02.2019, ha prorogato la concessione esistente a favore di SASA fino al 31.12.2019;
- la Giunta provinciale con delibera n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ ha approvato i contenuti del presente contratto di servizio ed i relativi allegati;

**STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE**

**ART. 1 STRUTTURA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO**

1. Il contratto di servizio (di seguito "contratto") è strutturato come segue:

- Art. 2 Definizioni
- Art. 3 Oggetto del contratto
- Art. 4 Durata dell'affidamento
- Art. 5 Corrispettivo contrattuale
- Art. 6 Programma di esercizio
- Art. 7 Flessibilità del programma di esercizio
- Art. 8 Modifiche del programma di esercizio per cause eccezionali
- Art. 9 Sciopero
- Art. 10 Altre cause di interruzione
- Art. 11 Subappalto
- Art. 12 Obblighi generali dell'impresa affidataria
- Art. 13 Obblighi dell'impresa affidataria concernenti il personale addetto al servizio
- Art. 14 Obblighi delle parti concernenti il parco mezzi
- Art. 15 Obblighi delle parti concernenti gli altri beni funzionali all'esercizio
- Art. 16 Obblighi dell'impresa affidataria in relazione alla scadenza dell'affidamento
- Art. 17 Sistema tariffario
- Art. 18 Valorizzazione commerciale
- Art. 19 Servizi all'utenza
- Art. 20 Qualità dei servizi
- Art. 21 Monitoraggio della qualità dei servizi
- Art. 22 Reclami e segnalazioni
- Art. 23 Sistemi tecnologici e relativi dati di monitoraggio
- Art. 24 Strumenti e tempi del monitoraggio
- Art. 25 Sistema delle penali
- Art. 26 Sistema incentivante
- Art. 27 Monitoraggio e controllo di gestione
- Art. 28 Gestione del processo di innovazione
- Art. 29 Risoluzione e revoca
- Art. 30 Recesso
- Art. 31 Comunicazioni
- Art. 32 Oneri contrattuali
- Art. 33 Tracciabilità dei flussi finanziari
- Art. 34 Trattamento dei dati personali
- Art. 35 Definizione delle controversie

**ALLEGATI**

- 1 Servizio erogato
  - 1.1 Programma di esercizio annuale
  - 1.2 Prescrizioni sui mezzi da utilizzare per linea
- 2 Qualità dei servizi
- 3. Sistema tecnologico per il monitoraggio
  - 3.1 Architettura del sistema tecnologico (ICT) e processi operativi
  - 3.2 Monitoraggio dei servizi
  - 3.3 Schema tipo contratto di fornitura dei dati

- 4 Gestione dati in tempo reale
- 5 Dotazioni tecnologiche e architettura del sistema di bordo
- 6 Personale impiegato per l'erogazione del servizio
- 7 Materiale rotabile
- 8 Beni immobili utilizzati per l'erogazione dei servizi
- 9. Rete di vendita
  - 9.1 Punti vendita sul territorio
  - 9.2 Schema tipo convenzione di vendita titoli di viaggio
  - 9.3 Specifiche tecniche e servizi minimi dei punti vendita
- 10 Prospetto per il monitoraggio del servizio erogato
- 11 Sistema incentivante
- 12 Economics
  - 12.1 Piano Economico-Finanziario (PEF)
  - 12.2 Modalità di revisione del Piano Economico-Finanziario
  - 12.3 Gestione della flessibilità contrattuale
- 13 Rapporto annuale sui servizi

## ART. 2 DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente contratto di servizio valgono le seguenti definizioni:
  - a) **corrispettivo**: compensazione, da parte dell'ente affidante, degli obblighi di servizio pubblico imposti all'impresa affidataria e da questa accettati attraverso la sottoscrizione del contratto di servizio;
  - b) **ente affidante**: il soggetto che affida l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico oggetto dell'affidamento stipulando il contratto di servizio con l'impresa affidataria;
  - c) **impresa affidataria**: il soggetto che stipula il contratto di servizio con l'ente affidante;
  - d) **impresa subappaltatrice/subappaltatore**: impresa che svolge servizi di trasporto e servizi complementari per conto dell'Impresa affidataria;
  - e) **nuovo affidatario**: il soggetto che alla scadenza del presente contratto, o in caso di risoluzione dello stesso, subentrerà all'impresa affidataria;
  - f) **bus\*km**: indicano i km di linea che ogni autobus percorre per erogare il servizio di TPL oggetto del contratto (esclusi km a vuoto);
  - g) **servizio programmato o bus\*km di linea programmati**: sono i bus\*km programmati da orario;
  - h) **bus\*km a vuoto programmati**: sono tutti i bus\*km programmati non offerti al pubblico dovuti alla programmazione del giro materiale;
  - i) **servizio erogato o bus\*km di linea erogati**: sono i bus\*km erogati al pubblico (che possono essere corse programmate e poi erogate, servizi bis oppure corse per deviazioni non programmate);
  - j) **bus\*km a vuoto effettuati**: sono tutti i bus\*km effettuati dagli autobus di linea non offerti al pubblico.

## ART. 3 OGGETTO DEL CONTRATTO

1. Il presente contratto ha per oggetto l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea del Bacino Urbano dei servizi di competenza della Provincia di Bolzano definito nel programma di esercizio di cui all'**Allegato 1.1**, 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 2**. Nel corso del periodo di durata del presente affidamento il programma di esercizio convergerà con quanto definito nel Piano Provinciale della Mobilità. Al fine di ridurre gli oneri a carico della Provincia di Bolzano, in riferimento alla rete di servizi affidata, all'impresa affidataria viene concesso il diritto di esclusiva.
2. Il presente contratto individua e regola gli impegni, gli obblighi, gli oneri e i diritti dell'ente affidante e dell'impresa affidataria derivanti dall'affidamento dei servizi. Con l'obiettivo di massimizzare la soddisfazione degli utenti nel rispetto del vincolo di bilancio, nel contratto sono indicati specifici obiettivi contrattuali di efficienza, produttività, qualità e quantità di servizio, espressi attraverso altrettanti indicatori di performance e aggiornati annualmente.
3. L'impresa 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. A fronte delle prestazioni di cui al successivo **art. 6**, spettano all'impresa affidataria i corrispettivi di cui all'**art. 5**, determinati in modo da non eccedere l'effetto finanziario netto dei costi sostenuti sui ricavi

originati nello svolgimento del servizio, secondo le modalità indicate nell'allegato al Regolamento UE 1370/2007.

5. La titolarità dei ricavi tariffari, disciplinati al successivo **art. 17**, è attribuita alla Provincia di Bolzano. La titolarità degli eventuali introiti derivanti da altre attività commerciali, collaterali rispetto all'esercizio, come descritte nel successivo **art. 18** è attribuita all'impresa affidataria.
6. L'impresa affidataria esegue il servizio sotto l'osservanza piena ed assoluta delle norme, condizioni, patti, obblighi, oneri e modalità dedotti e risultanti dal presente contratto.

#### **ART. 4 DURATA DELL'AFFIDAMENTO**

1. L'affidamento del servizio ha durata di anni 10, a decorrere dall'attivazione del servizio dal 01/01/2020 al 31/12/2029.
2. In coerenza con le previsioni dell'art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) 1370/2007, la durata del contratto potrà essere prorogata di ulteriori 5 anni.
3. Alla scadenza dell'affidamento o in caso di risoluzione anticipata anche a seguito di revoca, ai sensi di quanto previsto dall'art.17, comma 5 della legge 15/2015, l'impresa affidataria si obbliga, su formale richiesta dell'ente affidante e nelle eventuali more del completamento di eventuali procedure concorsuali per l'assegnazione del servizio, a continuare ad erogare il servizio alle medesime condizioni fino ad ulteriori 12 mesi.

#### **ART. 5 CORRISPETTIVO CONTRATTUALE**

1. Il corrispettivo a carico della Provincia di Bolzano per il primo anno di durata dell'affidamento è pari a Euro 27.710.551,27 (ventisettemilionisettecentodiecimilacinquecentocinquantuno/27), al netto di IVA e rivalutazione.
2. La Provincia autonoma come ente affidante non individua rischi di interferenza con altri operatori, nell'esercizio dell'attività dell'impresa 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, comma 3-ter del D.lgs. 81/2008. I costi per la gestione dei rischi di interferenza sono pertanto pari a zero.
3. Nell'**Allegato 12.1** è riportato il Piano Economico Finanziario (di seguito "PEF"), con indicazione del corrispettivo complessivo e del corrispettivo unitario e della loro evoluzione per l'intero periodo contrattuale.
4. Il monitoraggio del PEF è affidato all'Ente affidante con il supporto dell'impresa affidataria ed ha la finalità di verificare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario attraverso l'analisi ed il confronto delle componenti economiche, finanziarie e patrimoniali su base trimestrale.
5. Il monitoraggio prevede l'analisi dei singoli fattori che hanno generato eventuali scostamenti rispetto a quanto previsto nel PEF. 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'impresa affidataria. Inoltre, l'analisi dovrà individuare eventuali azioni correttive da intraprendere nei periodi successivi.
6. Una volta all'anno, entro il 30 aprile, l'analisi finale dei dati annuali consuntivi da Bilancio determinerà l'eventuale revisione del PEF in base ai parametri previsti nell'**allegato 12.2**.
7. Il 95% del corrispettivo annuo, calcolato sulla produzione chilometrica programmata risultante dal Programma di esercizio al cambio orario di dicembre, 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 solari dalla data di ricevimento delle stesse. Per le fatture ricevute nel mese di dicembre tale termine è incrementato a 60 giorni, per motivi di chiusura contabile dell'esercizio finanziario della Provincia. Il saldo degli importi dovuti dalla Provincia di Bolzano all'impresa affidataria viene calcolato di norma entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, ad avvenuta consegna del Rapporto annuale sui servizi di cui all'**Allegato 13** corredato da tutti i documenti necessari, ovvero i bus\*km effettivamente erogati, le penali comminate e le premialità, predisposto a cura dell'impresa affidataria, tenendo conto, ove applicabile, delle seguenti variazioni:
  - a) variazioni in diminuzione:
    - riduzioni di corrispettivo per la mancata effettuazione di servizi programmati;
    - penali dovute dall'impresa affidataria per il mancato rispetto degli standard di qualità e degli altri obblighi previsti dal contratto;
  - b) variazioni in aumento:
    - incrementi di corrispettivo per servizi aggiuntivi;

- premi spettanti all'impresa affidataria in attuazione del sistema incentivante;
- incrementi di corrispettivo per servizi accessori.

Le somme a debito o a credito della Provincia di Bolzano sono regolate in sede di pagamento del saldo.

8. All'inizio di ogni anno il corrispettivo unitario dell'anno precedente sarà rivalutato in misura pari alla variazione media annua dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati (FOI) relativo all'anno precedente. Tale rivalutazione sarà quantificata durante la determinazione del saldo degli importi dovuti dall'ente affidante all'impresa affidataria, come descritto al comma 7 del presente articolo.

#### ART. 6 PROGRAMMA DI ESERCIZIO

1. Il servizio si svolge secondo il programma di esercizio annuale riportato nell'**Allegato 1** e viene modificato di anno in anno nel rispetto della Procedura di definizione dell'orario di servizio di cui alla delibera della Giunta Provinciale n. 89 del 30.01.2018 e secondo quanto illustrato nell'**Allegato 3.1**, tenuto conto delle previsioni di cui al successivo **art. 7**.
2. L'ente affidante, in coerenza con le previsioni dell'art. 53 della legge provinciale 15/2015, effettua verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente contratto. L'impresa affidataria è tenuta ad assicurare il libero accesso ai veicoli, alle rimesse e alle officine oggetto delle verifiche e dei controlli sopra menzionati da parte del personale ispettivo all'uopo autorizzato dall'ente affidante. L'impresa affidataria è tenuta a fornire tutti i dati tecnico-economici e gli elementi statistici necessari all'effettuazione dei controlli.
3. Fermo restando quanto sopra, il PEF e il contratto sono soggetti a revisione ed adeguamento in via ordinaria con cadenza almeno biennale e in via straordinaria in qualsiasi momento per circostanze eccezionali tra le quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il caso in cui il volume di produzione programmata dei servizi vari, in aumento o in diminuzione, di oltre il 20% su base annua rispetto ai volumi di servizio inizialmente previsti, ovvero in caso di entrata in esercizio del sistema tramviario o di altre tipologie di trasporto, ovvero ancora in caso di fissazione di nuovi ed ulteriori standard ambientali del parco mezzi.
4. L'impresa affidataria segnala immediatamente, attraverso l'apposita piattaforma digitale messa a disposizione da parte dell'ente affidante, eventuali modifiche di servizio programmate e non programmate, la durata delle stesse ed ogni informazione utile per ridurre il disagio degli utenti e per trovare soluzioni di viaggio alternative. L'ente affidante definisce e aggiorna i contenuti minimi e la modalità di redazione degli avvisi che l'impresa affidataria è tenuta ad adottare nel rispetto di quanto previsto nell'**Allegato 3.1**. In caso di indisponibilità della piattaforma, l'impresa affidataria è tenuta ad informare per le vie brevi le persone e le strutture indicate dall'ente affidante attraverso i canali dallo stesso stabiliti.

#### ART. 7 FLESSIBILITÀ DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

1. Nel corso della vigenza di ciascun orario, 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 di carattere non strutturale delle condizioni di contesto, in presenza di **almeno 30 giorni di anticipo** le parti possono procedere, d'intesa, a riprogrammare gli orari del servizio.
2. In caso di modifiche all'orario di servizio non programmate, ovvero decise con **meno di 30 giorni di anticipo** rispetto all'entrata in vigore della variazione al servizio, l'impresa affidataria sottopone all'ente affidante una proposta di variazione di orario entro 48 ore dal momento in cui è venuta a conoscenza della turbativa. L'ente affidante verifica la proposta e inserisce le modifiche di orario nel proprio sistema di programmazione. In caso di modifiche d'orario proposte dall'ente affidante, l'impresa affidataria è tenuta a verificarne la fattibilità tecnica e a garantire la massima collaborazione per l'attuazione delle stesse.
3. Tutti i processi organizzativi che riguardano la programmazione dei servizi sono illustrati nell'Allegato 3.1.
4. Qualora le modifiche di cui ai commi precedenti dovessero comportare una variazione delle percorrenze rispetto al programmato, in aumento o in diminuzione, il corrispettivo sarà conformemente rideterminato applicando il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1**.
5. Qualora le corse programmate non riuscissero a soddisfare la domanda a causa di un eccezionale afflusso di passeggeri presso le fermate, l'impresa affidataria in presenza di afflusso non programmato, nei limiti del possibile, potenzia il servizio effettuando corse bis.

Nei casi descritti, l'impresa affidataria ha l'obbligo di informare l'ente affidante sulle corse bis programmate prima della loro effettuazione e sulle corse non programmate entro 24 ore dall'effettuazione, indicando quali sono state oggetto di potenziamento e i rispettivi chilometri aggiuntivi offerti. Per tali corse bis - che non potranno superare lo 0,5% delle corse complessivamente erogate su base annua - all'impresa affidataria sarà riconosciuto il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1** moltiplicato per le percorrenze aggiuntive offerte al pubblico, con una maggiorazione di 100,00 € (120,00 € nei giorni festivi) per ogni gruppo di corse effettuabili con lo stesso autobus nella stessa giornata.

#### **ART. 8 MODIFICHE DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO PER CAUSE ECCEZIONALI**

1. L'esecuzione del servizio non può essere sospesa né interrotta dall'impresa affidataria per alcun motivo, salvo che per cause di forza maggiore, quali:
  - a) motivi di ordine e sicurezza pubblica nei casi disposti dalle autorità competenti, ivi incluse le manifestazioni organizzate dai Comuni che comportano modifiche alla viabilità;
  - b) eventi fortuiti o accidentali (es. calamità naturali, terremoti, sommosse, incidenti) o comunque eventi non prevedibili e non imputabili all'impresa affidataria.
2. Le conseguenti eccezionali riduzioni o modifiche temporanee del servizio:
  - a) se intervenute **entro prime 72 ore** dal verificarsi dell'evento, all'impresa affidataria sarà riconosciuto:
    - il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1** per la quota di servizio effettivamente erogato - garantendo in ogni caso la remunerazione almeno del servizio programmato - se l'impresa affidataria assicura la continuità del servizio, contenendo al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi di trasporto pubblico, ricorrendo a modalità sostitutive di esercizio;
    - il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1** per la quota di servizio programmato non erogato in caso di oggettiva impossibilità ad erogare il servizio in modalità sostitutiva.
 In ogni caso dovrà essere data 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.
  - b) se intervenute **oltre le prime 72 ore** consecutive dal verificarsi dell'evento sarà remunerato il solo servizio effettivamente erogato e preventivamente approvato dall'ente affidante, applicando il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1**.

#### **ART. 9 SCIOPERO**

1. In caso di sciopero, nel rispetto dell'art. 11 della delibera n. 02/13 del 31.01.2002 della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi essenziali, l'impresa affidataria garantisce 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. Tali fasce orarie sono state definite con accordo, ritenuto idoneo dalla citata Commissione, tra l'impresa affidataria e le organizzazioni sindacali, secondo quanto disposto dalla Legge 146/1990 e successive modifiche. L'ente affidante applicherà il corrispettivo unitario di cui all'**Allegato 12.1** ai soli servizi effettivamente erogati, a condizione che vengano effettuati almeno i servizi minimi summenzionati. In nessun caso saranno corrisposti all'impresa 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 sarà penalizzata nel rispetto delle previsioni di cui all'**Allegato 2**.

#### **ART. 10 ALTRE CAUSE DI INTERRUZIONE**

1. La mancata esecuzione di corse, parziali o totali, per cause diverse da quelle previste negli **artt. 7 e 8** e riconducibili a cause dipendenti dall'impresa affidataria, oltre a determinare la decurtazione del corrispettivo in proporzione alle percorrenze non erogate, determinerà una riduzione di affidabilità del servizio e sarà penalizzata nel rispetto delle previsioni di cui all'**Allegato 2**.
2. La gestione della flessibilità contrattuale è sintetizzata nell'**Allegato 12.3**.

#### **ART. 11 SUBAPPALTO**

1. È consentito all'impresa affidataria il ricorso al subappalto dei servizi di trasporto previa autorizzazione, rilasciata dall'ente affidante. Ai sensi dell'art. 5 comma 2 lettera e) del Regolamento (CE) 1370/2007, l'impresa affidataria è tenuta ad erogare direttamente la maggior parte dei volumi di servizio affidati su base annua.

2. Il subappalto è regolato dal D.Lgs. 50/2016, e si realizza nel rispetto dell'art. 16 della legge provinciale 15/2015.
3. L'impresa affidataria conserva la titolarità e la responsabilità del servizio, sia nei confronti dell'ente affidante, sia nei confronti dell'utenza. Essa si impegna, in particolare, a garantire il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, nonché ad assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti.
4. 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.
5. Il subappalto decade alla cessazione dell'affidamento dei servizi oggetto del presente contratto.

#### **ART. 12 OBBLIGHI GENERALI DELL'IMPRESA AFFIDATARIA**

1. L'impresa affidataria si obbliga ad attivare il servizio entro e non oltre la scadenza indicata all'**art. 4, comma 1**, salvo eventi accertati oggettivamente non dipendenti dalla stessa impresa affidataria.
2. L'impresa affidataria è tenuta a svolgere il servizio nel rispetto dei programmi di esercizio di cui all'**art. 6** e ad applicare, pena la decadenza dell'affidamento, le norme vigenti in materia di sicurezza dei servizi di trasporto.
3. L'impresa affidataria dichiara e garantisce di essere in possesso dei requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore di viaggiatori su strada, come previsto dal Regolamento (CE) N. 1071/2009 e dalla normativa e dalle disposizioni statali.
4. L'impresa affidataria, ai sensi di quanto previsto dalla normativa in vigore ed almeno 60 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.
5. L'impresa affidataria ha l'obbligo di assicurare la disponibilità del personale, del materiale rotabile, dei depositi e degli impianti occorrenti allo svolgimento del servizio indicati ai successivi articoli **13, 14 e 15** e di compiere tutti gli adempimenti necessari a tal fine.
6. L'impresa 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.
7. L'impresa affidataria ha l'obbligo di garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro ai sensi della normativa vigente e in particolare del D.Lgs. n. 81 del 2008.
8. Per tutto il periodo di durata dell'affidamento l'impresa affidataria è inoltre tenuta a:
  - a) garantire l'erogazione del servizio nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'**Allegato 2**;
  - b) presentare all'ente affidante, al termine di ciascun anno solare di validità contrattuale ed entro il 31 gennaio dell'anno successivo, fatta eccezione per il primo anno di affidamento, in relazione al quale i prospetti richiesti dovranno essere compilati in sede di stipula del contratto di servizio, sulla base dei modelli in allegato di seguito indicati:
    - 1) l'elenco del personale impiegato per l'erogazione del servizio con indicazione della mansione, della qualifica, della tipologia di contratto, con autodichiarazione, per il personale a contatto con il pubblico, di possesso dell'attestato di bilinguismo di cui all'**art. 13, comma 4 (Allegato 6)**;
    - 2) l'elenco del materiale rotabile utilizzato nell'espletamento del servizio (**Allegato 7**);
    - 3) l'elenco dei depositi, degli impianti e degli altri beni immobili e mobili funzionali all'erogazione del servizio (**Allegato 8**);
    - 4) il programma di esercizio svolto, distinto per singolo quadro orario indicando km programmati, km effettuati e suddivisi in km effettuati in proprio o subaffidati (**Allegato 10**);
    - 5) più in generale, ogni informazione e/o dato richiesto dalle autorità di settore ai fini dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.
9. L'impresa affidataria si assume, inoltre, l'onere di comunicare ogni variazione dei requisiti ai sensi dell'articolo 80 del D.lgs. n. 50/2016.

#### **ART. 13 OBBLIGHI DELL'IMPRESA AFFIDATARIA CONCERNENTI IL PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO**

1. L'impresa 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 e aziendali vigenti e in coerenza con le previsioni dell'art. 15 della legge provinciale 15/2015.

2. Al servizio pubblico oggetto del presente contratto devono adibirsi esclusivamente conducenti qualificati e idonei alla mansione secondo quanto previsto dalla normativa vigente.
3. I 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.
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. Tutti i conducenti entro un anno dall'avvio del servizio o dalla data di assunzione se successiva dovranno acquisire l'attestato di bilinguismo A2 (ex livello D). I conducenti che non sono in possesso di detto attestato all'avvio del servizio o alla data di assunzione dovranno comprovare l'iscrizione e la frequenza ad un corso di lingue preparatorio all'esame.
5. Il personale preposto all'erogazione del servizio è riportato nell'**Allegato 6**.

#### **ART. 14 OBBLIGHI DELLE PARTI CONCERNENTI IL PARCO MEZZI**

1. L'impresa 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. 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'impresa affidataria, devono essere preventivamente concordate con l'ente affidante. Il mancato rispetto del Piano di rinnovo per cause esclusivamente riconducibili all'impresa affidataria assoggetta la stessa alla revisione del corrispettivo in coerenza con il minore impatto registrato dal PEF per il mancato investimento. In entrambi i casi il PEF sarà conseguentemente soggetto a revisione.
3. L'impresa affidataria ha l'obbligo di dotarsi del materiale rotabile:
  - a) in quantità e tipologia adeguata a garantire il rispetto del programma di esercizio di cui all'**Allegato 1.1** 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;
  - 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. Il parco mezzi utilizzato per i servizi in linea e di scorta con riferimento al programma di esercizio dovrà rispettare i seguenti standard minimi di anzianità, riferiti all'anno di prima immatricolazione e calcolati al 31 dicembre dell'anno di riferimento:
  - a) mezzi utilizzati per il programma di esercizio annuale (autobus in linea e di scorta), acquistati (nuovi od usati) o comunque immessi in esercizio nel corso del periodo di durata dell'affidamento: anzianità media non superiore ad anni 4,3 nel 2021 e ad anni 9 nel 2029;
  - b) totalità del parco mezzi (autobus in linea e di scorta): anzianità massima non superiore ad anni 12 per tutta la durata dell'affidamento.
5. In aggiunta rispetto alle prescrizioni di cui al decreto dell'assessore alla Mobilità n. 11588/2018 il 100% del parco rotabile di nuova costruzione immesso in esercizio nel corso del periodo di durata del contratto di servizio dovrà essere dotato di dispositivo contapasseggeri.
6. 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.
7. Le dotazioni tecnologiche minime e l'architettura del sistema di bordo sono descritte nell'**Allegato 5**.
8. L'allestimento, la colorazione e il layout dei mezzi e la pubblicità sui mezzi adibiti ai servizi di cui al presente contratto, devono avvenire nel rispetto delle prescrizioni di cui al relativo Decreto dell'Assessore alla Mobilità. Tutti i mezzi devono comunque essere dotati del sottosistema di ticketing (computer di bordo, obliteratori, console / stampante di vendita dei titoli di viaggio).
9. È a carico dell'impresa 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 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 dei mezzi, nonché l'effettuazione delle attività di pulizia interna ed esterna degli stessi nel rispetto degli standard di cui all'**Allegato 2**.

10. L'ente affidante, in coerenza con le previsioni dell'art. 53 della legge provinciale 15/2015, al fine di accertare l'efficienza e lo stato di manutenzione dei mezzi utilizzati per l'erogazione del servizio, si riserva la facoltà di effettuare ispezioni o di partecipare ad apposite verifiche tecniche, anche senza preavviso, atte a verificare la composizione del parco mezzi e il suo stato di efficienza. L'impresa affidataria è tenuta ad assicurare il libero accesso sui mezzi di trasporto oggetto delle verifiche e dei controlli summenzionati da parte del personale ispettivo all'uopo autorizzato dall'Ente affidante.
11. 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 relative alle informazioni al pubblico, all'AVM e alla bigliettazione, oltre all'esecuzione del collaudo tecnico, secondo le specifiche contenute nell'**Allegato 5**.
12. 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.
13. Il materiale rotabile utilizzato per l'erogazione del servizio è riportato nell'**Allegato 7**.

#### **ART. 15 OBBLIGHI DELLE PARTI CONCERNENTI GLI ALTRI BENI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO**

1. L'ente affidante si impegna a garantire all'impresa affidataria la disponibilità dei beni immobili funzionali all'erogazione del servizio, alla manutenzione e al ricovero del parco mezzi con una dislocazione territoriale tale da ridurre quanto più possibile le percorrenze a vuoto.
2. L'impresa affidataria è tenuta a dotarsi degli impianti e delle attrezzature funzionali alla manutenzione del parco mezzi con una dislocazione territoriale tale da ridurre quanto più possibile le percorrenze a vuoto.
3. 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'impresa 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.
4. È a carico dell'impresa 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 beni di cui ai commi 1 e 2.
5. L'ente affidante, in coerenza con le previsioni dell'art. 53 della legge provinciale 15/2015, al fine di accertare l'efficienza e lo stato di manutenzione dei beni funzionali all'erogazione del servizio, si riserva la facoltà di effettuare ispezioni o di partecipare ad apposite verifiche tecniche, anche senza preavviso. L'impresa affidataria è tenuta ad assicurare il libero accesso ai depositi ed officine oggetto delle verifiche e dei controlli summenzionati da parte del personale ispettivo all'uopo autorizzato dall'ente affidante.

#### **ART. 16 OBBLIGHI DELL'IMPRESA AFFIDATARIA IN RELAZIONE ALLA SCADENZA DELL'AFFIDAMENTO**

1. L'impresa affidataria si impegna a presentare entro 30 giorni a seguito di richiesta scritta dello stesso ente affidante i seguenti documenti su supporto informatico scrivibile (Excel):
  - a. l'elenco del personale dipendente dell'impresa affidataria preposto all'erogazione del servizio, sulla base dei modelli e con il livello di dettaglio minimo riportati nell'**Allegato 6**;
  - 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 7**;
  - 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 8**.

#### **ART. 17 SISTEMA TARIFFARIO**

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. Gli importi incassati direttamente dall'impresa affidataria per la vendita di titoli di viaggio del sistema tariffario integrato, spettano alla Provincia di Bolzano. L'impresa affidataria fungerà solo da "cassiere" versando tali incassi, per il tramite di STA, alla Provincia di Bolzano con le modalità da questa previste.

3. L'impresa affidataria ha l'obbligo di comunicare, sul proprio sito aziendale e presso le bacheche delle autostazioni e delle pensiline presso le fermate in modo chiaro e comprensibile all'utenza, il funzionamento del sistema tariffario, le condizioni di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone e le sanzioni previste in caso di trasgressione.
4. L'impresa affidataria deve effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio da parte dei passeggeri su almeno lo 0,3% 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. 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'impresa 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'impresa affidataria è tenuta a presentare annualmente, nell'ambito del Rapporto annuale sui servizi di cui all'**Allegato 13**.
6. L'impresa affidataria deve garantire e monitorare il corretto funzionamento del sistema di gestione ticketing installato sui propri mezzi e presso i punti di vendita, segnalando per iscritto a STA eventuali malfunzionamenti nei tempi e modi riportati nell'**Allegato 3.2**, capitolo 6. In particolare, devono essere garantiti i processi a bordo dei mezzi descritti nell'**Allegato 5**.

#### **ART. 18 VALORIZZAZIONE COMMERCIALE**

1. L'impresa 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 gli autobus, di quanto indicato nel decreto dell'assessore alla Mobilità n.11588/2018. All'impresa affidataria, ove ne abbia disponibilità e fatti salvi i diritti di terzi, competono i ricavi che ne dovessero derivare.
2. Ai fini del presente articolo, per valorizzazione commerciale si intende ogni e qualunque iniziativa attuata utilizzando i beni funzionali e atta a generare ritorni positivi per l'impresa affidataria, in termini di flussi di reddito, di risparmio o di altro vantaggio economico.
3. L'impresa 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 finanziati con contributi pubblici oppure tramite corrispettivo del presente contratto, per le attività di cui al comma 1, sarà necessaria l'autorizzazione dell'Ente affidante. In caso contrario i ricavi sono da riversare all'Ente affidante.

#### **ART. 19 SERVIZI ALL'UTENZA**

1. L'impresa affidataria è tenuta a garantire un livello adeguato di informazione all'utenza nel rispetto degli standard minimi tramite la capillare ed efficace diffusione degli orari, l'informazione in merito alle caratteristiche dei servizi offerti e delle tariffe applicate garantendo in particolare le informazioni presso le autostazioni e le fermate relative agli orari e alle coincidenze con altre modalità di trasporto, alle eventuali modifiche al servizio programmato, nonché all'ubicazione dei punti vendita, come specificato nell'**Allegato 2**.
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'impresa affidataria, descritta nell'**Allegato 9.1**, dovrà rispettare le specifiche minime riportate nell'**Allegato 9.3**.
3. L'impresa 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 2**.
4. L'impresa affidataria si impegna:
  - a vendere nei punti vendita sopraccitati tutte le tipologie di titoli di viaggio del sistema tariffario provinciale;
  - a garantire la vendita a bordo, con l'utilizzo di dispositivi automatici di bigliettazione, su tutti i mezzi e in tutte le fasce orarie, dei titoli di viaggio per cui è prevista, dal sistema di ticketing, tale modalità di erogazione.

A tal fine STA fornisce i dispositivi per l'emissione dei biglietti presso i punti vendita e sui mezzi e si occupa dell'installazione e della manutenzione degli stessi. Rimane a carico dell'Impresa affidataria la sola attività di cablaggio preventivo dei mezzi.

5. L'impresa affidataria conclude con STA una convenzione di vendita, secondo lo schema-tipo riportato nell'**Allegato 9.2**, che verrà approvato con provvedimento dedicato e la autorizza a vendere i titoli di viaggio in nome di STA e spettanti economicamente a PAB.
6. È responsabilità dell'impresa affidataria assicurarsi che i veicoli e i punti vendita siano adeguatamente forniti di titoli di viaggio, che possono essere reperiti presso STA.
7. Eventuali modifiche nelle modalità di vendita dei biglietti, quali l'introduzione di nuovi titoli di viaggio, modifiche di prezzo o di utilizzo, devono essere notificate all'impresa affidataria, dall'ente affidante o da STA, con almeno due settimane di anticipo rispetto alla loro entrata in vigore. L'impresa affidataria è tenuta ad adottare misure adeguate a garantire che la vendita dei biglietti si svolga agevolmente e senza ricadute negative sul livello di servizio offerto alla clientela.
8. Entro la data di avvio del servizio e per tutta la durata dell'affidamento l'impresa affidataria si impegna a garantire la presenza, presso le fermate con palina di tipo segnaletico attrezzate con porta-orari, dell'indicazione aggiornata di percorsi e orari delle linee interessate. A tal fine STA, su richiesta dell'impresa affidataria, trasmette i prospetti aggiornati contenenti i nuovi orari. I prospetti vengono trasmessi da STA all'impresa affidataria in formato elettronico:
  - a) con almeno quattro settimane di anticipo in caso di cambio orario annuale;
  - b) con almeno due settimane di anticipo in tutti gli altri casi di modifiche programmate;
  - c) nel più breve tempo possibile in caso di modifiche urgenti non programmabili.
 L'impresa affidataria:
  - a) verifica la correttezza delle informazioni ivi contenute;
  - b) segnala tempestivamente a STA eventuali inesattezze;
  - c) cura la stampa dei prospetti orari;
  - d) affigge i nuovi prospetti presso tutte le paline dotate di porta-orari il giorno precedente l'entrata in vigore.
9. L'impresa affidataria si impegna altresì a segnalare tempestivamente all'ente affidante eventuali problemi afferenti alla sicurezza, allestimento e informazioni alle fermate e/o a formulare proposte di miglioramento.
10. L'impresa affidataria si impegna a pubblicare e a distribuire orari di servizio di bacino. Le Parti potranno modificare annualmente il numero di copie per adeguarlo alle necessità dell'utenza.
11. L'impresa affidataria si impegna a fornire informazioni ai passeggeri trasportati sia prima del viaggio, sia durante il viaggio. In particolare:
  - a) in caso di modifica programmata degli orari e dei percorsi durante l'anno dovrà essere garantita l'informazione all'utenza con almeno 14 giorni di anticipo rispetto all'entrata in vigore della variazione al servizio;
  - b) in caso di turbative impreviste al servizio dovrà essere fornita, non oltre 2 ore dal verificarsi dell'evento, informazione all'utenza ed all'ente affidante sull'entità del disservizio e, se possibile, sulle alternative di percorso o di orario.
12. In tutti i casi disciplinati dagli **articoli 7, 8, 9 e 10**, l'impresa affidataria deve assicurare un'adeguata e tempestiva informazione alla clientela e all'ente affidante. A tal fine l'impresa affidataria si attiene alle indicazioni operative fornite dall'Ente affidante e da STA utilizzando, ove previsto, l'apposita piattaforma informatica. L'impresa affidataria deve inoltre garantire che le informazioni aggiornate alla clientela presso le fermate e nelle bacheche informative siano affisse entro 24 ore dal verificarsi dell'evento o dalla modifica di servizio e rimosse entro 24 ore dalla scadenza di validità delle stesse.
13. L'impresa affidataria è tenuta a trasmettere all'ente affidante, secondo le disposizioni relative al sistema di monitoraggio, ogni dato richiesto dallo stesso ente relativo alla qualità dell'informazione all'utenza.

## ART. 20 QUALITÀ DEI SERVIZI

1. L'impresa affidataria si impegna a migliorare progressivamente i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela - e a intraprendere azioni finalizzate a elevarne i livelli nel tempo - con particolare riferimento ai seguenti fattori prestazionali e di qualità:
  - a. regolarità del servizio,
  - b. pulizia e decoro dei mezzi, dei punti vendita e alle fermate;
  - c. informazioni alla clientela;
  - d. accessibilità al servizio e comfort di viaggio;
  - e. aspetti relazionali personale a contatto con il pubblico;
  - f. parco mezzi e sostenibilità ambientale.

2. L'impresa affidataria eroga i servizi oggetto del presente contratto nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'**Allegato 2 e all'Allegato 3.2**. 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 2**.
3. L'impresa affidataria si impegna a elaborare la Carta della qualità dei servizi (di seguito Carta qualità) secondo le norme e i regolamenti vigenti.-La Carta qualità dovrà contenere:
  - a) gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni previste nel contratto, nonché i contenuti minimi di cui all'articolo 14 del DPP 33/2016;
  - b) l'indicazione delle modalità di invio di osservazioni e proposte da parte dei singoli utenti;
  - c) l'istituzione di un sistema "lost and found/ufficio oggetti smarriti" (con utilizzo del sito web <https://www.fundinfo.it>);
  - d) la previsione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi erogati.
 Gli impegni assunti dall'impresa affidataria nei confronti degli utenti nella Carta qualità non potranno in nessun caso essere inferiori rispetto a quelli sottoscritti dalla stessa impresa affidataria nell'ambito del presente contratto.
4. Per il primo anno di vigenza contrattuale l'impresa affidataria si impegna a predisporre la Carta qualità di cui al comma 3 entro 6 mesi dalla data di avvio del servizio. Per gli anni successivi la Carta 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'impresa affidataria, che vi provvede con apposite pubblicazioni informative, sul sito web aziendale ed attraverso ogni ulteriore canale di comunicazione che riterrà opportuno.
5. Al fine di garantire la qualità e l'adeguatezza del servizio, l'impresa affidataria si impegna a monitorare regolarmente, con le modalità e la cadenza di seguito indicate:
  - a) il rispetto del programma di esercizio in termini di percorrenze (autodichiarazione del servizio svolto) e corse (affidabilità) come dettagliato nell'**Allegato 10**, da trasmettere mensilmente;
  - b) la domanda soddisfatta, ovvero il numero di passeggeri trasportati (con almeno una rilevazione sulla totalità del servizio ogni semestre, in assenza di sistemi tecnologici di comprovata efficacia quali i dispositivi conta passeggeri).
6. L'ente affidante effettua annualmente almeno un'indagine della qualità percepita dall'utenza, prendendo in considerazione almeno i parametri indicati nell'**Allegato 11** tenendo conto dei finanziamenti dalla stessa messi a disposizione a tale scopo e 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 (**Allegato 2** e Carta qualità) rispetto alle esigenze dell'utenza. A tal fine l'ente affidante può avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità.
7. L'ente affidante organizza ispezioni, rilevazioni e indagini campionarie finalizzate a monitorare il rispetto degli standard qualitativi minimi del servizio di cui all'**Allegato 2**.

#### **ART. 21 MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI**

1. La valutazione del rispetto degli standard minimi di qualità avviene secondo le indicazioni contenute nell'**Allegato 2 e nell'Allegato 3.2**. Il mancato rispetto degli standard minimi di qualità ivi previsti rende l'impresa affidataria assoggettabile alle penali indicate nei suddetti allegati.
2. Al fine di agevolare il flusso informativo tra l'impresa affidataria e l'ente affidante, saranno predisposti specifici prospetti per l'autocertificazione dei risultati da parte dell'impresa affidataria, definiti dall'ente affidante e dallo stesso trasmessi anche su supporto informatico.
3. L'impresa affidataria si impegna a fornire la più ampia collaborazione per agevolare le ispezioni, le verifiche e l'acquisizione dei dati. In particolare, l'impresa affidataria garantisce a STA la possibilità di raccogliere ed elaborare i dati georeferenziati sul servizio svolto secondo quanto previsto negli allegati del sistema tecnologico ed in virtù del contratto di fornitura dati di cui all'Allegato 3.3.
4. L'ente affidante ha facoltà di convocare l'impresa affidataria per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti in tema di miglioramento della qualità dei servizi e di richiedere tutte le azioni correttive ritenute necessarie.

#### **ART. 22 RECLAMI E SEGNALAZIONI**

1. L'impresa affidataria è tenuta a comunicare sistematicamente e tempestivamente all'ente affidante le segnalazioni ed i reclami pervenuti, anche su supporto informatico, secondo le indicazioni operative fornite dall'ente affidante.
2. L'ente affidante mette a disposizione una piattaforma unica per i reclami e le segnalazioni sui servizi di trasporto pubblico erogati in Provincia di Bolzano. L'impresa affidataria contribuisce ai costi del servizio con un importo annuo di Euro 10.000,00 + IVA. L'ente affidante stabilisce le modalità operative della gestione dei reclami e segnalazioni. L'impresa 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.
3. L'impresa affidataria risponde al reclamo o alla segnalazione entro 15 giorni lavorativi dalla data di assegnazione attraverso la piattaforma o secondo le indicazioni operative fornite dall'ente affidante.
4. L'impresa affidataria fornisce, al più tardi entro 15 giorni naturali e consecutivi dalla richiesta e in modo esauriente, le informazioni che l'ente affidante richiede per poter dare risposta a reclami multipli o segnalazioni, anche da parte di terzi.
5. 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.
6. L'impresa 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 SISTEMI TECNOLOGICI E RELATIVI DATI DI MONITORAGGIO**

1. L'impresa affidataria si impegna a dotarsi, a partire dalla data di avvio del servizio, di un sistema tecnologico compatibile con i requisiti funzionali dell'architettura ICT illustrata nell'**Allegato 3.1** ed a garantire il rispetto di tutti i processi organizzativi e tecnologici ad essa correlati, compresi quelli definiti:
  - a) nell'**Allegato 3.2**, relativo al monitoraggio automatizzato dei servizi;
  - b) nell'**Allegato 4**, relativo alla trasmissione dei dati in tempo reale e consuntivi;
  - c) nell'**Allegato 5**, relativo all'architettura di bordo.
 Gli Allegati citati in questo comma sono denominati per semplicità "**Allegati del Sistema Tecnologico**".
2. Il contenuto degli Allegati del Sistema Tecnologico potrà essere rivisto, di comune accordo e con la stretta collaborazione di STA, nell'ambito del tavolo tecnico di innovazione di cui all'art. 28, in modo da capitalizzare i probabili progressi tecnologici che saranno disponibili sul mercato e poter gestire efficacemente eventuali modifiche di carattere organizzativo nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. Gli Allegati del Sistema Tecnologico, che costituiscono parte integrante del presente contratto di servizio all'atto della sottoscrizione, sono pertanto da intendersi come una prima versione dei documenti stessi che potranno pertanto essere ulteriormente sviluppati congiuntamente nel corso del periodo di durata del presente contratto di servizio. Eventuali aggiornamenti dei suddetti Allegati dovranno essere corredati, ove necessario, da una roadmap di riferimento per l'introduzione di nuove componenti tecnologici, secondo il seguente schema:
  - a) Test in un ambiente controllato e collaudo di accettazione nel sito (*Site Acceptance Test*);
  - b) Test in un contesto operativo reale e collaudo definitivo (*Final Acceptance Test*);
  - c) Messa in produzione della nuova tecnologia.
3. L'ente affidante e l'impresa affidataria concordano sulla necessità di prevedere un periodo di sperimentazione della durata di 12 mesi dall'inizio delle attività di erogazione dei servizi di trasporto, per valutare il corretto funzionamento dell'intera architettura del sistema tecnologico secondo l'impianto inizialmente definito. In particolare, durante questo periodo verrà sperimentato il sistema di monitoraggio automatizzato di cui all'Allegato 2, sezione 1.a, ma non verranno applicate le penali previste. Al termine di questo primo periodo le parti, in stretta collaborazione con STA, effettuano nell'ambito del tavolo tecnico di innovazione di cui all'art. 28 una valutazione complessiva dei risultati della sperimentazione e concordano un'eventuale revisione degli standard di qualità e del sistema delle penali e degli incentivi associati al monitoraggio automatizzato, nonché dei requisiti degli Allegati del Sistema Tecnologico, secondo le modalità indicate al comma precedente.
4. L'implementazione e l'integrazione dei sistemi tecnologici è tutelata dal contratto di fornitura dei dati di cui all'**Allegato 3.3**, che l'impresa affidataria è tenuta a sottoscrivere con l'ente affidante.

#### **ART. 24 STRUMENTI E TEMPI DEL MONITORAGGIO**

1. L'impresa affidataria si impegna ad attivare il sistema di monitoraggio e a fornire all'ente affidante, su supporto informatico:

- a) il resoconto mensile sul monitoraggio del servizio erogato secondo quanto indicato in **Allegato 10**, entro il 15 del mese successivo a quello di riferimento;
  - b) il rapporto annuale sui servizi di cui all'**Allegato 13**, per ciascuno degli anni di durata dell'affidamento, entro il 31 marzo dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento;
  - c) la Carta qualità di cui all'**art. 20, comma 4** entro il 28 febbraio di ciascun anno;
  - d) i risultati delle rilevazioni di cui all'**art. 20, comma 6** lettera b) entro 2 mesi dall'effettuazione delle rispettive indagini ovvero, in presenza di sistemi tecnologici di rilevazione, a cadenza trimestrale.
2. L'impresa affidataria garantisce la completezza e la correttezza dei dati da fornire per le attività di monitoraggio della qualità, nel rispetto degli standard riportati negli Allegati 2 e 3.2, con le modalità e le tempistiche ivi indicate.

#### **ART. 25 SISTEMA DELLE PENALI**

1. La ritardata attivazione del servizio rispetto alle previsioni di cui **all'art. 4, comma 1** per cause dipendenti dall'impresa affidataria comporta l'applicazione di una penale pari al 2% del corrispettivo contrattuale annuo per ogni mese di ritardo, fermo restando quanto previsto all'**art. 29**.
2. Il mancato rispetto degli standard minimi di qualità, accertato nei modi e nelle forme previste negli Allegati **2 e 3.2** comporta l'applicazione di una penale, come da specifiche contenute **nei medesimi allegati**.
3. Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità erogata, in presenza di degrado nel livello di qualità in termini di mancanza di dati, qualità dei dati insufficiente o di ritardo nella trasmissione dati in tempo reale saranno applicate le penali indicate nell'**Allegato 2**.
4. La mancata, incompleta o ritardata fornitura, da parte dell'impresa affidataria, dei dati relativi al rispetto del programma di esercizio di cui all'**art. 20, comma 5, lettera a)** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 100,00 per ogni giorno di ritardo.
5. La mancata, incompleta o ritardata fornitura, da parte dell'impresa affidataria, dei dati relativi alla domanda soddisfatta di cui all'**art. 20, comma 5, lettera b)** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 100,00 per ogni giorno di ritardo.
6. La mancata, incompleta o ritardata fornitura del programma di cui **all'art. 17, comma 5** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 100,00 per ogni giorno di ritardo.
7. La mancata, incompleta o ritardata fornitura, da parte dell'impresa affidataria, dei dati relativi al sistema di gestione ticketing gestito da STA di cui **all'articolo 17, comma 6** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 50,00 per ogni giorno di ritardo per ogni singolo autobus.
8. La mancata o ritardata pubblicazione della Carta qualità di cui all'**art. 20 commi 3 e 4** comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 100,00 per ogni giorno di ritardo per cause dipendenti dall'impresa affidataria.
9. La mancata o ritardata risposta, da parte dell'impresa affidataria, ai reclami rispetto a quanto previsto all'**art. 22 comma 3**, se non dipendente da oggettiva impossibilità, comporterà una penale pari ad euro 50,00 al giorno (giorni naturali e consecutivi) per ogni singolo reclamo.
10. 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.
11. In coerenza con le previsioni dell'art. 117 del DPR 554/99, le penali complessivamente comminate non possono superare il 10% dell'importo contrattuale annuo.

#### **ART. 26 SISTEMA INCENTIVANTE**

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. Il numero dei passeggeri trasportati con titolo di viaggio del sistema tariffario provinciale e il relativo introito tariffario viene monitorato attraverso il sistema di bigliettazione elettronico della Provincia di Bolzano sulla base delle obliterations rilevate.
3. La soddisfazione dei viaggiatori viene rilevata per mezzo delle indagini di qualità percepita previste dall'**art. 20, comma 7**.
4. Gli standard contrattuali dei fattori di qualità erogata vengono monitorati rispetto alle previsioni contenute nell'**Allegato 2**.
5. In corrispondenza dell'incremento dei viaggiatori trasportati sui mezzi afferenti al bacino oggetto del contratto viene riconosciuta all'impresa affidataria la compartecipazione ai maggiori introiti tariffari

riconducibili ai titoli di viaggio del sistema tariffario provinciale per cui è possibile rilevare l'origine e la destinazione del viaggio. Il metodo di calcolo del premio e la sua entità sono stabiliti nell'**Allegato 11**.

6. Per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori viene riconosciuto all'impresa affidataria un premio, al raggiungimento dell'obiettivo di soddisfazione dei clienti stabilito dalle Parti. Il premio sarà applicato a partire dal secondo anno: l'indagine qualità percepita svolta nel corso del primo anno di vigenza del contratto, consentirà di determinare il livello di soddisfazione iniziale e gli obiettivi di miglioramento da conseguire nelle indagini successive. Il metodo di calcolo del premio e la sua entità sono stabiliti nell'**Allegato 11**. L'entità massima del premio descritto al presente comma è pari al 1% del corrispettivo contrattuale annuo.
7. La ripartizione del premio conseguibile in corrispondenza del superamento degli standard di qualità erogata tra i fattori di qualità di cui al monitoraggio automatizzato è decisa annualmente a partire dagli standard minimi previsti nel Contratto di servizio. Il metodo di calcolo del premio e la sua entità sono stabiliti nell'**Allegato 11**. L'entità massima del premio descritto al presente comma è pari al 1% del corrispettivo contrattuale annuo.
8. I premi così come quantificati nell'**Allegato 11** sono collegati ad un sistema di incentivazione del personale, descritto dall'impresa affidataria nel Rapporto annuale sui servizi di cui all'**Allegato 13**.

## ART 27 MONITORAGGIO E CONTROLLO DI GESTIONE

1. L'Ente affidante, nelle 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. In particolare, l'Ente affidante monitora, con il supporto dell'Impresa affidataria, l'adempimento del PEF con la finalità di verificare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario come previsto dall'art. 5.
3. L'Ente affidante esercita in particolare, 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. L'Ente affidante può altresì perfezionare le procedure di monitoraggio in funzione delle necessità operative.
5. L'Ente affidante assume l'impegno di convocare una riunione di coordinamento del servizio di TPL urbano, a cadenza trimestrale, nella quale 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.

## ART. 28 GESTIONE DEL PROCESSO DI INNOVAZIONE

1. Nel corso del periodo di durata dell'affidamento, l'architettura ICT di cui all'**Allegato 3.1**, così come i processi operativi da essa sottesi, dovranno essere adeguati ai progressi tecnologici. Al fine di garantire un aggiornamento continuo di carattere evolutivo e ad alto contenuto innovativo dell'architettura del sistema, sarà costituito un tavolo tecnico di confronto, cui prenderanno parte l'Ente affidante, l'impresa affidataria, STA, gli altri gestori di servizi di trasporto pubblico presenti sul territorio della Provincia ed eventuali altre organizzazioni pubbliche presenti sul territorio locale specializzate nel settore che si ritiene possano congiuntamente fornire un contributo significativo ai lavori di questo tavolo tecnico. Nell'ambito di questo tavolo tecnico verranno discussi e concordati gli elementi di upgrading del sistema, individuati anche in funzione di eventuali esigenze operative riscontrate e/o di proposte di miglioramento. In caso di modifiche approvate, le parti attivano un lavoro congiunto di revisione degli Allegati del Sistema Tecnologico, secondo quanto previsto all'**art. 23**. Il tavolo tecnico si occupa di tutti i temi di innovazione che riguardano il settore del trasporto pubblico ed altre forme di mobilità sostenibile e che hanno un chiaro impatto sull'architettura ICT.
2. Il tavolo tecnico, coordinato da STA, si riunirà a cadenza minima semestrale, prevedendo:
  - un primo incontro (entro il 30 giugno), finalizzato alla raccolta e condivisione di proposte di modifiche evolutive all'architettura;

- un secondo incontro (entro il 31 ottobre), finalizzato all'approvazione congiunta delle modifiche evolutive all'architettura.

Le modifiche evolutive all'architettura del sistema saranno indicativamente apportate su base annuale, in corrispondenza del cambio d'orario.

3. Nell'ambito del tavolo tecnico, tutti i partecipanti hanno la possibilità di presentare le proprie proposte di modifiche evolutive.

#### **ART. 29 RISOLUZIONE E REVOCA**

1. Il contratto si risolve nei seguenti casi:
  - a) mancata attivazione del servizio nei termini stabiliti;
  - b) abbandono o sospensione ingiustificata di attività oggetto del contratto da parte dell'impresa affidataria;
  - 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;
  - d) grave violazione delle prescrizioni dettate dall'ente affidante nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
  - e) gravi inadempienze nel rispetto degli impegni assunti in sede di stipula del contratto di servizio;
  - f) mancata ottemperanza, da parte dell'impresa affidataria, di norme imperative di legge o regolamentari e in particolare nel caso di affidamento anche parziale a terzi della gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Provincia di Bolzano;
  - g) qualora l'impresa affidataria sia sottoposta a fallimento, ovvero ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
  - h) qualora l'impresa affidataria perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia;
  - i) per avvenuta escussione della garanzia, in tutto o in parte, qualora l'impresa affidataria non abbia provveduto a ricostituirla nel termine di 30 giorni;
  - j) in tutti gli altri casi previsti dal presente contratto e dalla normativa vigente.
2. In caso di risoluzione del contratto, nelle fattispecie indicate al comma 1, è escluso qualsiasi indennizzo a favore dell'impresa affidataria. In tali casi l'impresa affidataria è tenuta a risarcire la Provincia di Bolzano in relazione agli eventuali maggiori oneri che lo stesso dovrà sostenere per il riaffidamento del servizio ad un diverso gestore ed in relazione agli ulteriori danni subiti. L'impresa affidataria è comunque tenuta al proseguimento del servizio sino al subentro del nuovo affidatario alle presenti condizioni contrattuali nessuna esclusa.
3. La Provincia di Bolzano revoca l'affidamento con atto motivato, con conseguente risoluzione del contratto nei seguenti casi:
  - a) qualora siano venute meno le esigenze pubbliche definite dagli strumenti di programmazione, in seguito ad avvenuta modifica degli stessi;
  - 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;
  - c) qualora il servizio di trasporto risulti inadeguato, per estensione o intensità, alle sopravvenute esigenze dell'utenza e tale condizione non risulti motivatamente risolvibile mediante la modifica del presente contratto.
4. In caso di revoca dell'affidamento la Provincia di Bolzano ha facoltà di riconoscere un indennizzo all'impresa affidataria. La stessa impresa affidataria è comunque tenuta al proseguimento del servizio alle medesime condizioni sino al subentro del nuovo affidatario.

#### **ART. 30 RECESSO**

1. La Provincia di Bolzano può recedere in ogni momento dal contratto, con preavviso non inferiore a quattro mesi, per motivi di pubblico interesse o per l'applicazione di disposizioni normative che impongano la cessazione immediata del servizio. In tale ultimo caso, la cessazione degli effetti del contratto avrà effetto immediato dalla ricezione della rispettiva comunicazione.
2. In caso di recesso, in deroga al disposto dell'art. 1671 del codice civile, la Provincia di Bolzano è tenuta a remunerare unicamente le prestazioni regolarmente rese dall'impresa affidataria sino alla data di efficacia del recesso.

#### **ART. 31 COMUNICAZIONI**

1. L'impresa affidataria dichiara agli effetti del presente Atto il proprio domicilio fiscale presso.....
2. Tutte le comunicazioni tra le parti dovranno essere trasmesse tramite posta elettronica certificata (PEC) ai rispettivi indirizzi di seguito indicati:
  - Per la Provincia di Bolzano: \_\_\_\_\_
  - Per l'impresa affidataria: \_\_\_\_\_
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 alcuna formalità, su specifica richiesta scritta dei rispettivi legali rappresentanti o loro delegati.

### **ART. 32 ONERI CONTRATTUALI**

1. Tutte le spese inerenti alla stipula del contratto, ivi comprese quelle di natura fiscale e tributaria, saranno di competenza e onere esclusivo dell'impresa affidataria che, ai fini dello stesso contratto, eleggerà domicilio in Bolzano. In caso di anticipazione da parte della Provincia di Bolzano, l'impresa affidataria sarà tenuta al rimborso immediato delle medesime, nel termine di cinque giorni lavorativi dalla richiesta di rimborso documentata della stessa Provincia.
2. Ai sensi dell'art. 5 del DPR 131/1986 il presente Atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.
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 TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI**

1. Con la sottoscrizione del presente contratto l'affidatario 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.

Ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 136/2010 l'affidatario 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.

Ai sensi delle disposizioni dell'articolo 3 della sopra menzionata legge si dichiara che il conto corrente dedicato è il seguente:

Banca: \_\_\_\_\_;

IBAN: \_\_\_\_\_;

Intestatario \_\_\_\_\_;

L'affidatario dichiara i seguenti dati identificativi dei soggetti (persone fisiche), che per il medesimo saranno delegati ad operare sui conti correnti dedicati:

\_\_\_\_\_ Questo c/c deve essere indicato sulla fattura e ogni eventuale modifica deve essere tempestivamente comunicata all'ente affidante.

Le fatture devono essere corredate con il codice CIG e inoltrate in forma elettronica a \_\_\_\_\_.

L'affidatario 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.

### **ART. 34 TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI**

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).

L'ente affidante informa l'impresa affidataria che titolare del trattamento dei dati è la Provincia autonoma di Bolzano, presso piazza Silvius Magnago 1, 39100 Bolzano, e-mail: [direzione generale@provincia.bz.it](mailto:direzione generale@provincia.bz.it); PEC: [generaldirektion.direzione generale@pec.prov.bz.it](mailto:generaldirektion.direzione generale@pec.prov.bz.it), e che, relativamente agli adempimenti inerenti al Contratto di Servizio, il "Responsabile" del suddetto trattamento è la Provincia autonoma di Bolzano, Ufficio Organizzazione, Piazza Silvius Magnago 1, 39100 Bolzano; e-mail: [rpd@provincia.bz.it](mailto:rpd@provincia.bz.it) PEC: [rpd\\_dsb@pec.prov.bz.it](mailto:rpd_dsb@pec.prov.bz.it).

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 DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE**

1. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie tra l'ente affidante e l'impresa affidataria derivanti dall'esecuzione o interpretazione del contratto e non altrimenti sanabili, saranno deferite al Foro di Bolzano.
3. 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.
4. La mancata ottemperanza alle disposizioni di cui al comma 3 è causa di risoluzione del contratto.

Letto, confermato e sottoscritto  
Bolzano\_\_\_\_\_

(per l'impresa affidataria)

\_\_\_\_\_

(per la Provincia di Bolzano)

\_\_\_\_\_

**DIENSTVERTRAG FÜR DIE ÖFFENTLICHEN  
STÄDTISCHEN UND VORSTÄDTISCHEN LINIENVERKEHRSDIENSTE  
VON BOZEN, MERAN UND LEIFERS  
IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN**

**ZWISCHEN**

**DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN**

**UND**

**SASA SpA AG -STÄDTISCHER AUTOBUS SERVICE**

**FÜR DEN ZEITRAUM**

**01.01.2020 – 31.12.2029**

Die Autonome Provinz Bozen – Südtirol (in der Folge “Provinz Bozen” oder „Auftraggeber“), mit Sitz in Bozen, Silvius-Magnago-Platz 1, Steuernummer 00390090215, für die Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch Arno Kompatscher, geboren in Bozen am 19.03.1971, in seiner Eigenschaft als Landeshauptmann,

und

SASA Städtischer Autobus Service AG, (in der Folge “Auftragnehmer” oder “SASA”) mit Sitz in Bozen, Buozzistraße 8, Steuernummer und Mehrwertsteuernummer 00359210218, zum Zwecke dieses Rechtsaktes vertreten durch \_\_\_\_\_

**VORAUSGESCHICKT**

- dass das mit DPR Nr. 670 vom 31.08.1972 genehmigte Sonderstatut für Trentino Südtirol der Provinz Bozen die primäre Zuständigkeit auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse überträgt;
- dass das DPR vom 19. November 1987, Nr. 527, in der Fassung laut GvD vom 16. März 2001, Nr. 174, die Durchführungsbestimmung zum besagten Statut auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse darstellt;
- dass das GvD vom 19. November 1997, Nr. 422, den rechtlichen Bezugsrahmen für die Übertragung der Befugnisse an die Gebietskörperschaften im Bereich Öffentlicher Verkehr darstellt und im Artikel 1 Absatz 3 vorsieht, 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 Statuten und mittels entsprechender Durchführungsbestimmungen erfolgt;
- dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007, „Verordnung 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, die Referenznorm des Sektors ist;
- dass die Verordnung (EG), im Art. 5 Absatz 2 die Möglichkeit der In-House Vergabe vorsieht und die Voraussetzungen und Anwendungsmodalitäten definiert;
- dass das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, “Öffentliche Mobilität”, die Verfahren zur Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste neu definiert und an jene der Europäischen Union angepasst hat und laut Artikel 12 und 60 vorsieht, dass nach Verfall der bestehenden Konzessionen die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol und den Betreibern mittels Dienstleistungsauftrag geregelt sein müssen;
- dass das Landesgesetz Nr. 15/2015 im Art. 11 Absatz 1 vorsieht, dass die öffentlichen Liniendienste nach den von der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren vergeben werden und dass im Art. 20 die Möglichkeit der In-House Vergabe vorgesehen ist;

- dass das Landesgesetz vom 9. Juli 2019, Nr. 3, "Vereinfachungen in der öffentlichen Auftragsvergabe" kürzlich die Öffnung für die In-House-Führung bekräftigt hat, 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, n.16 den Absatz 9 hinzugefügt hat);
- dass mit Beschluss Nr. 1256/2017 die Landesregierung eine Kapitalerhöhung der SASA AG und ein neues Statut zur Umwandlung in eine In-House Gesellschaft genehmigt hat, gemäß welchem SASA in Übereinstimmung mit den Anforderungen der geltenden Gesetzgebung über die In-House Vergabe handelt. Durch den Erwerb von Anteilen an der SASA AG soll die mittel- und langfristige Planung des öffentlichen Nahverkehrs sowie spezifischer, innovativer und umweltfreundlicher Projekte im Bereich der öffentlichen Verkehrsdienste sichergestellt werden;
- dass die Veröffentlichungspflicht laut Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/2007 mit der Veröffentlichung der Vorinformation im Amtsblatt der Europäischen Union - 2017/S 229-478197 vom 29.11.2017-, welche die Vergabe an einen internen Betreiber gemäß Artikel 5 Absatz 2 derselben Verordnung vorsah, eingehalten wurde;
- dass das Dekret des Landeshauptmanns vom 14. Dezember 2016, Nr. 33, (Durchführungsverordnung im Bereich öffentliche Mobilität), im Artikel 6 die Mindestinhalte der Dienstleistungsaufträge der Einzugsgebiete und im Artikel 14 die Mindestinhalte der Qualitätschart für die Dienstleistung definiert);
- dass laut Art. 4 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/2007 in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen sind, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben (sog. „Net Cost“), an die zuständige Behörde übergehen (sog. „Gross Cost“) oder unter ihnen aufgeteilt werden;
- dass das Landesgesetz 15/2015 im Artikel 14 dem Land Südtirol die Entscheidung zwischen Gross cost, Net cost o gemischtem Vergütungsmodell mit Anreizen überlässt;
- dass der mit Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 09.01.2018 genehmigte Landesmobilitätsplan das Vergütungsmodell Gross cost mit Anreizen für die Dienstleistungsaufträge des öffentlichen Nahverkehrs vorsieht;
- dass im Landesmobilitätsplan die Aufteilung des einzigen Mobilitätsgebiets in fünf optimale Einzugsgebiete vorgesehen ist, zu denen das sogenannte „städtische“ gehört, welches In-House vergeben werden soll;
- dass laut Art. 4 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007 im Dienstleistungsauftrag und den allgemeinen Vorschriften die von den Parteien einzuhaltenden allgemeinen Kriterien zur Definition der Ausgleichsleistung eines Dienstleistungsauftrages festgelegt werden, um eine übermäßige Vergütung zu verhindern;
- dass die Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) mit den Beschlüssen Nr. 49/2015 und Nr. 48/2016 zu den Vergabemodalitäten der öffentlichen Nahverkehrsdienste Stellung nimmt;
- dass das Gesetzesdekret vom 24.04.2017, Nr. 50, koordiniert mit dem Umwandlungsgesetz vom 21.05.2017, Nr. 96, in den Artikeln 27 und 48 Maßnahmen zum öffentlichen Nahverkehr vorsieht;
- dass die Artikel 1 Absätze 167 und 168 des Gesetzes vom 04.08.2017, Nr. 124, spezifische Pflichten zum Schutze der Verbraucher und der Fahrgäste vorsehen, die in den Dienstleistungsaufträgen vorgesehen werden müssen;
- dass der Landesmobilitätsplan laut Artikel 7 des Landesgesetzes 15/2015, die strategischen Ziele, die optimalen Einzugsgebiete und die Qualitätskriterien für den öffentlichen Verkehr in Südtirol festlegt;
- dass mit Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 11588/2018 die Vorschriften über die Ausstattung, die Farbgebung und das Layout der Verkehrsmittel der öffentlichen Linienverkehrsdienste sowie jene über die Nutzung der Werbeflächen erlassen wurden;
- dass mit Beschluss der Landesregierung Nr. 89 vom 30.01.2018 das Fahrplanverfahren der öffentlichen Linienverkehrsdienste genehmigt wurde;
- dass dieser Dienstvertrag Anreizmaßnahmen zur Verbesserung der Unternehmensleistung, verbunden mit der Erhöhung der Fahrgastzufriedenheit und der Anzahl der beförderten Fahrgäste aufgrund der hohen Qualität und Zuverlässigkeit des Dienstes, vorsieht;
- Im Bericht gemäß Art. 34 der GD 179/2012 wurden die Gründe dargelegt, welche der Wahl der Vergabeart, ihrer Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie den auferlegten Dienstleistungsverpflichtungen und dem zugewiesenen Vergütungsmodell zugrunde liegen. Insbesondere wurde die im Vertrag festgelegte Höhe des Entgelts, das sich aus dem dem Vertrag beigefügten FP ergibt, mit den wichtigsten

Branchenbenchmarks auf nationaler Ebene verglichen und stimmt mit den entsprechenden Parametern überein. Es wurde außerdem verglichen mit

- dem mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1155 vom 13.11.2018 genehmigten Standardkostensatz;
- den Standardkosten, berechnet nach der im Ministerialdekret Nr. 157/2018 angegebenen Methode;
- dass mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1460 vom 15.12.2015 die technischen und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem laut Artikel 6 Absatz 2 des Landesgesetzes 15/2015 an die STA - Südtiroler Transportstrukturen AG (in der Folge STA) übertragen wurden;
- dass die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1155 vom 13.11.2018, angepasst mit Beschluss Nr. 95 vom 19.02.2019, die Dauer der bestehenden Konzession an SASA bis zum 31.12.2019 verlängert hat;
- dass die Landesregierung mit Beschluss Nr. \_\_\_\_ vom \_\_\_\_\_ die Inhalte dieses Dienstvertrages genehmigt hat,

UND SCHLIEßEN FOLGENDEN VERTRAG AB

## **ART. 1 STRUKTUR DES DIENSTVERTRAGES**

1. Der Dienstvertrag (in der Folge "Vertrag") ist folgendermaßen aufgebaut:

- Art. 2 Definitionen
- Art. 3 Gegenstand des Vertrages
- Art. 4 Laufzeit der Vergabe
- Art. 5 Entgelt
- Art. 6 Betriebsprogramm
- Art. 7 Flexibilität des Betriebsprogramms
- Art. 8 Änderungen des Betriebsprogramms aufgrund außergewöhnlicher Umstände
- Art. 9 Streik
- Art. 10 Andere Ursachen für Störungen
- Art. 11 Unterauftrag
- Art. 12 Allgemeine Pflichten des Auftragnehmers
- Art. 13 Pflichten des Auftragnehmers betreffend das Dienstpersonal
- Art. 14 Pflichten der Vertragsparteien betreffend den Fuhrpark
- Art. 15 Pflichten der Vertragsparteien betreffend andere für den Dienst dienliche Güter
- Art. 16 Pflichten der Vertragsparteien betreffend den Ablauf des Vertrages
- Art. 17 Tarifsysteem
- Art. 18 Kommerzielle Nutzung
- Art. 19 Dienstleistungen an die Fahrgäste
- Art. 20 Qualität der Dienste
- Art. 21 Überprüfung der Qualität der Dienste
- Art. 22 Beschwerden und Meldungen
- Art. 23 Technologische Systeme und entsprechende Überwachungsdaten
- Art. 24 Überwachungsinstrumente und -zeiten
- Art. 25 Vertragsstrafen
- Art. 26 Anreizsystem
- Art. 27 Überwachung und Kontrolle der Verwaltung
- Art. 28 Verwaltung des Innovationsprozesses
- Art. 29 Auflösung und Widerruf
- Art. 30 Rücktritt
- Art. 31 Mitteilungen
- Art. 32 Vertragliche Verpflichtungen
- Art. 33 Verfolgbarkeit der Geldflüsse
- Art. 34 Verarbeitung der personenbezogenen Daten
- Art. 35 Regelung von Streitfällen

## **ANLAGEN**

- 1 Dienstleistung
  - 1.1 Jährliches Betriebsprogramm
  - 1.2 Anforderungen an die zu verwendenden Fahrzeuge pro Linie
- 2 Qualität der Dienste

- 3 Technologisches System für die Überwachung der Dienste
- 3.1 Aufbau des technologischen Systems (ICT) und Verfahrensabläufe
- 3.2 Überwachung der Dienste
- 3.3 Vertragsmuster für die Bereitstellung der Daten
- 4 Verwaltung der Daten in Echtzeit
- 5 Technologische Ausstattung und Aufbau des Bordsystems
- 6 Zur Durchführung des Dienstes eingesetztes Personal
- 7 Fuhrpark
- 8 Zur Durchführung des Dienstes eingesetzte Güter
- 9. Verkaufnetz
- 9.1 Verkaufsstellen
- 9.2 Muster für die Vereinbarung zum Verkauf der Fahrscheine
- 9.3 Technische Spezifikationen und Mindestdienste der Verkaufsstellen
- 10 Übersicht zur Überprüfung der geleisteten Dienste
- 11 Anreizsystem
- 12 Economics
- 12.1 Finanzplan (PEF)
- 12.2 Vorlage für die Überarbeitung Finanzplans
- 12.3 Verwaltung der vertraglichen Flexibilität
- 13 Jahresbericht der Dienste

## ART. 2 DEFINITIONEN

1. Zum Zwecke dieses Vertrages gelten folgende Definitionen:
  - a) **Entgelt:** vom Auftraggeber bezahlter Ausgleich für dem Auftragnehmer auferlegte und von diesem mit Unterzeichnung des Dienstvertrages angenommene gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen;
  - b) **Auftraggeber:** das Subjekt, welches mit der Unterzeichnung des Dienstvertrages mit dem Auftragnehmer die Durchführung der öffentlichen Verkehrsdienste, die Gegenstand der Vergabe sind, vergibt;
  - c) **Auftragnehmer:** das Subjekt, das mit dem Auftraggeber den Dienstvertrag abschließt;
  - d) **Unterauftragnehmer:** das Unternehmen, welches Verkehrsdienste und Zusatzdienste im Auftrag des Auftragnehmers durchführt;
  - e) **Neuer Auftragnehmer:** das Subjekt, das mit Ablauf dieses Vertrages oder im Falle der Auflösung desselben auf den Auftragnehmer nachfolgt;
  - f) **bus\*km:** geben die Linienkilometer an, die jeder Bus zurücklegt, um den vertraglich vereinbarten öffentlichen Nahverkehrsdienst zu erbringen (ohne Leerkilometer);
  - g) **programmierter Dienst oder programmierte bus\*km:** sind die laut Fahrplan programmierten bus\*km;
  - h) **programmierte Leerkilometer:** sind die programmierten bus\*km, die nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und sich aufgrund der Umlaufplanung ergeben;
  - i) **durchgeführter Dienst oder durchgeführte bus\*km:** sind die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden durchgeführten Buskilometer (das können programmierte und dann durchgeführte Fahrten, Bis-Fahrten oder nicht programmierte Fahrten aufgrund von Umleitungen sein);
  - j) **durchgeführte Leerkilometer:** sind alle von den Linienbussen durchgeführten bus\*km, die nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

## ART. 3 GEGENSTAND DES VERTRAGES

1. Dieser Vertrag hat die Durchführung der öffentlichen städtischen und vorstädtischen Linienverkehrsdienste in der Zuständigkeit der Provinz Bozen gemäß dem Betriebsprogramm laut **Anlage 1.1**, 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 2** zum Gegenstand. Während der Laufzeit dieses Vertrages wird das Betriebsprogramm mit den im Landesmobilitätsplan definierten Vorgaben angeglichen. Um die Kosten zu Lasten der autonomen Provinz Bozen, in Bezug auf das Verkehrsnetz der Vergabe, zu verringern, wird dem Auftragnehmer das ausschließliche Recht eingeräumt.
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 Budgetbeschränkungen zu maximieren, legt der Vertrag spezifische vertragliche Ziele der Effizienz, Produktivität, Qualität und Quantität der Dienste fest, die durch ebenso viele Leistungsindikatoren ausgedrückt und jährlich aktualisiert werden.

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.
4. Für die Leistungen gemäß nachfolgendem **Art. 6** stehen dem Auftragnehmer die Entgelte laut **Art. 5** zu, die so bestimmt werden, dass sie den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wie im Anhang der EU-Verordnung 1370/2007 angegeben.
5. Die Tarifeinnahmen, die im nachfolgenden **Art. 17** geregelt sind, stehen der Provinz Bozen zu. Eventuelle Einnahmen aus anderen, dem Dienst untergeordneten, wirtschaftlichen Tätigkeiten wie im **Art. 18** beschrieben, stehen dem Auftragnehmer zu.
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.

#### **ART. 4 LAUFZEIT DER VERGABE**

1. Die Vergabe hat eine Laufzeit von zehn Jahren, ab Aufnahme des Dienstes am 01.01.2020 bis 31.12.2029.
2. Im Einklang mit den Bestimmungen laut Art. 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) 1370/2007, kann die Dauer des Vertrages um weitere fünf Jahre verlängert werden.
3. Bei Verfall der Vergabe 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.

#### **ART. 5 ENTGELT**

1. Das Entgelt zu Lasten der Provinz Bozen beträgt für das erste Vertragsjahr 27.710.551 Euro (siebenundzwanzig Millionen siebenhundertzehntausend fünfhunderteinundfünfzig), ohne MwSt. und Anpassung.
2. 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 Absatz 3-ter des GvD 81/2008 erstellt. Die Kosten für das Management von Interferenzrisiken sind daher Null.
3. Die **Anlage 12.1** beinhaltet den Finanzplan (in der Folge "FP"), mit Angabe des Gesamtentgelts und des Einheitsentgelts und deren Entwicklung für die gesamte Dauer des Vertrages.
4. Die Überwachung des FP 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.
5. Die Überwachung sieht die Analyse der einzelnen Faktoren, die zu Abweichungen von den Vorgaben des FP 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.
6. Einmal jährlich, innerhalb 30. April, wird die endgültige Analyse der jährlichen Bilanzdaten zu einer eventuellen Überarbeitung des FP auf der Grundlage der in der **Anlage 12.2** angeführten Parameter führen.
7. 95% des Jahresentgelts, berechnet auf die geplante Jahresproduktion gemäß Betriebsprogramm zum Fahrplanwechsel im Dezember, wird vom Auftraggeber als Anzahlung in nachträglichen monatlichen Raten gegen Vorlage ordnungsgemäßer Rechnungen bezahlt. Der Auftraggeber 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 auf 60 Tage erhöht. Der vom Auftraggeber dem Auftragnehmer geschuldete Restbetrag wird in der Regel innerhalb 30. April des auf das Referenzjahr folgenden Jahres,

nach erfolgter Übermittlung des vom Auftragnehmer erstellten Jahresberichts über die Dienste laut **Anlage A13**, berechnet, wobei, sofern anwendbar, folgende Änderungen zu berücksichtigen sind:

- a) Änderungen in Verminderung:
  - Verringerung des Entgelts wegen Nichtdurchführung der geplanten Dienste;
  - vom Auftragnehmer geschuldete Vertragsstrafen wegen Nichteinhaltung der Qualitätsstandards und der anderen vertraglich vorgesehenen Verpflichtungen;
- b) Änderungen mit Erhöhung:
  - Erhöhung des Entgelts für zusätzliche Dienste;
  - dem Auftragnehmer aus dem Anreizsystem zustehende Prämien
  - Erhöhung des Entgelts für zusätzliche Dienste.

Die dem Auftraggeber oder vom Auftraggeber geschuldeten Beträge werden bei der Bezahlung des Saldobetrages beglichen.

8. Zu Beginn eines jeden Jahres wird der Einheitspreis des Vorjahres um einen Betrag neu bewertet, der der durchschnittlichen jährlichen Veränderung des Verbraucherpreisindex ISTAT für die Haushalte von Arbeitnehmern und Angestellten (FOI) des Vorjahres entspricht. Diese Neubewertung wird bei der Feststellung des Saldos der vom Auftraggeber dem Auftragnehmer geschuldeten Beträge, wie im Absatz 7 beschrieben, quantifiziert.

#### **ART. 6 BETRIEBSPROGRAMM**

1. Der Dienst wird laut dem in der **Anlage 1** enthaltenen jährlichen Betriebsprogramm durchgeführt und von Jahr zu Jahr in Einhaltung des Fahrplanverfahrens laut Beschluss der Landesregierung Nr. 82 vom 30.01.2018 und gemäß **Anlage 3.1**, unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden **Art. 7**.
2. Der Auftraggeber führt, im Einklang mit den Vorgaben laut Art. 53 des Landesgesetzes 15/2015, Überprüfungen und Kontrollen der Dienste und der Einhaltung der Bestimmungen dieses Vertrages durch. Der Auftragnehmer muss dem vom Auftraggeber eigens beauftragten Kontrollpersonal freien Zutritt zu den Fahrzeugen, Remisen und Werkstätten, die Gegenstand der oben genannten Überprüfungen und Kontrollen sind, gewähren. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle für die Kontrolle erforderlichen technisch-wirtschaftlichen und statistischen Daten zu liefern.
3. Unbeschadet des Vorstehenden unterliegen der FP und der Vertrag mindestens alle zwei Jahre einer ordentlichen Überprüfung und Anpassung. Im Falle von außerordentlichen Umständen, wenn beispielsweise das geplante Produktionsvolumen der Dienste im Vergleich zum ursprünglich geplanten Dienstvolumen um mehr als 20% jährlich erhöht oder verringert wird oder wenn das Trambahnsystem oder andere Verkehrstypologien in Betrieb genommen werden oder wenn neue und zusätzliche Umweltstandards für den Fuhrpark festgelegt werden, können der FP und der Vertrag jederzeit einer außerordentlichen Überprüfung und Anpassung unterzogen werden.
4. Der Auftragnehmer teilt unverzüglich über die eigens vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte digitale Plattform eventuelle geplante und nicht geplante Dienständerungen, die Dauer derselben und jede nützliche Information, um die Unannehmlichkeiten der Benutzer zu verringern und alternative Reiselösungen zu finden, mit. Der Auftraggeber definiert und aktualisiert die Mindestinhalte und die Modalität der Ausarbeitung der Mitteilungen, die der Auftragnehmer gemäß **Anlage 3.1** anzuwenden hat. Bei Nichtverfügbarkeit der Plattform muss der Auftragnehmer die vom Auftraggeber bestimmten Personen und Einrichtungen über die von diesem festgelegten Kanäle informieren.

#### **ART. 7 FLEXIBILITÄT DES BETRIEBSPROGRAMMS**

1. Zum Zwecke einer rechtzeitigen Anpassung der Angebotsmodalitäten an die Nachfrageentwicklung, einer erforderlichen Verbesserung der Umläufe, nach Änderungen am Straßennetz, wegen geplanter Arbeiten oder wegen anderer Änderungen der Rahmenbedingungen können die Vertragsparteien während der Gültigkeit eines jeden Fahrplans, bei einer Vorankündigung von mindestens 30 Tagen, einvernehmlich vereinbaren, die Fahrpläne des Dienstes neu zu programmieren.
2. Bei nicht geplanten Fahrplanänderungen, bzw. wenn diese weniger als 30 Tage vor dem Inkrafttreten der Änderung des Dienstes beschlossen wurden, unterbreitet der Auftragnehmer innerhalb von 48 Stunden ab dem Zeitpunkt, an dem er von der Störung erfahren hat, dem Auftraggeber einen Vorschlag für einen Ersatzfahrplan. Der Auftraggeber prüft den Vorschlag und fügt die Fahrplanänderung im eigenen Planungssystem ein. 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. Alle organisatorischen Prozesse in Zusammenhang mit der Programmierung der Verkehrsdienste sind in der **Anlage 3.1** beschrieben.
4. Falls die Anpassungen laut der vorhergehenden Absätze zu einer Änderung in Erhöhung oder Verminderung im Vergleich zur geplanten Kilometerleistung führen, wird das Entgelt unter Anwendung des Kilometerentgelts laut **Anlage 12.1** entsprechend angepasst.
5. Wenn die programmierten Fahrten aufgrund eines plötzlichen Anstiegs des Fahrgastaufkommens an den Haltestellen die Nachfrage nicht befriedigen können, potenziert der Auftragnehmer im Falle eines nicht programmierten Anstiegs, im Rahmen des Möglichen, den Dienst mit der Durchführung von Bis-Fahrten. In den genannten Fällen ist der Auftragnehmer verpflichtet, den Auftraggeber über programmierte Bis-Fahrten vor ihrer Durchführung und über nicht programmierte Fahrten innerhalb von 24 Stunden nach deren Durchführung zu informieren und anzugeben, welche Fahrten potenziert wurden und welche zusätzlichen Kilometer jeweils angeboten wurden. Für diese Bis-Fahrten, welche nicht mehr als 0,5% der jährlich insgesamt durchgeführten Fahrten betragen dürfen, hat der Auftragnehmer Anspruch auf das Kilometerentgelt laut **Anlage 12.1** multipliziert mit den zusätzlich für die Fahrgäste geleisteten Kilometern, mit einem Zuschlag von 100,00 Euro (120,00 Euro an Feiertagen) für jede Gruppe von Fahrten, die mit demselben Bus am selben Tag durchgeführt werden können.

#### **ART. 8 ÄNDERUNG DES BETRIEBSPROGRAMMS AUFGRUND AUßERGEWÖHNLICHER UMSTÄNDE**

1. Der Auftragnehmer darf die Erbringung des Dienstes aus keinem Grund aussetzen oder unterbrechen, außer aus Gründen höherer Gewalt wie:
  - a) aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf Anordnung der zuständigen Behörden (einschließlich der von den Gemeinden organisierten Veranstaltungen, die Verkehrsänderungen bewirken);
  - b) unerwartete oder zufällige Ereignisse (z.B. Naturkatastrophen, Erdbeben, Unruhen, Unfälle) oder jedenfalls nicht vorhersehbare und nicht dem Auftragnehmer anzulastende Vorfälle;
2. Für die daraus folgenden außerordentlichen Verringerungen oder vorübergehenden Änderungen des Dienstes gilt:
  - a) Wenn sie **in den ersten 72 Stunden** ab Eintritt des Vorfalls eintreten:
    - wird dem Auftragnehmer das Einheitsentgelt laut **Anlage 12.1** für den effektiv durchgeführten Anteil des Dienstes zuerkannt (wobei auf jeden Fall zumindest der programmierte Dienst bezahlt wird), vorausgesetzt der Auftragnehmer gewährleistet die Kontinuität des Dienstes und schränkt die vorübergehenden Unterbrechungen oder Verringerungen des öffentlichen Verkehrsdienstes unter Einsatz von Ersatzdiensten auf ein Mindestmaß ein;
    - wird dem Auftragnehmer das Einheitsentgelt laut **Anlage 12.1** für den Anteil des programmierten, nicht durchgeführten Dienstes zuerkannt, sofern es objektiv nicht möglich war, den Dienst in Form eines Ersatzdienstes durchzuführen.

In jedem Fall muss der Auftraggeber gleichzeitig benachrichtigt und die Fahrgäste rechtzeitig und angemessen informiert und die schnellstmögliche Wiederherstellung des Dienstes gewährleistet werden.
  - b) Wenn sie **nach den ersten 72 Stunden** ab Eintritt des Vorfalls eintreten, wird nur der effektiv durchgeführte und vorher vom Auftraggeber genehmigte Dienst bezahlt, unter Anwendung des Einheitsentgelts laut **Anlage 12.1**.

#### **ART. 9 STREIK**

1. Im Falle von Streik gewährleistet der Auftragnehmer, im Einklang mit Art. 11 des Beschlusses der Garantiekommission für die Anwendung des Streikgesetzes in wesentlichen Dienstleistungen Nr. 02/13 vom 31.01.2002, die Durchführung der garantierten Dienste, und zwar aller Dienste mit geplanter Abfahrt in den Hauptverkehrszeiten (6.00 Uhr - 9.00 Uhr und 12.00 Uhr – 15.00 Uhr) mit Ankunftsgarantie an der Endhaltestelle. Diese Zeitrahmen wurden mit einem von der genannten Garantiekommission für angemessen erachteten Abkommen zwischen Auftragnehmer und Gewerkschaftsorganisationen, im Einklang mit den Bestimmungen des Gesetzes 146/1990 in geltender Fassung festgelegt. Der Auftraggeber wendet das Kilometerentgelt laut **Anlage 12.1** 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 garantierten Dienste

nicht durchgeführt werden. Dieser Fall ist außerdem als eine Verringerung der Zuverlässigkeit des Dienstes zu verstehen und beinhaltet auch die Anwendung der in der **Anlage 2** dafür vorgesehenen Strafen.

#### **ART. 10 ANDERE URSACHEN FÜR STÖRUNGEN**

1. Der Ausfall einer Kursfahrt, teilweise oder ganz, aus anderen als in den Artikeln **7 und 8** angeführten und vom Auftragnehmer abhängigen Gründen bewirkt, zusätzlich zur Verringerung des Entgelts im Verhältnis zu den nicht durchgeführten Fahrten, eine Verringerung der Zuverlässigkeit des Dienstes und beinhaltet die Anwendung der in der **Anlage 2** dafür vorgesehenen Strafen.
2. Die Verwaltung der vertraglichen Flexibilität ist in der **Anlage 12.3** zusammengefasst.

#### **ART. 11 UNTERAUFTRAG**

1. Der Auftragnehmer kann die Verkehrsdienste nach Genehmigung durch den Auftraggeber weiter vergeben. Laut Art. 5 Absatz 2 Buchstabe e) der Verordnung (EG) 1370/2007, ist der Auftragnehmer verpflichtet, den überwiegenden Teil des auf Jahresbasis beauftragten Dienstvolumens selbst zu erbringen.
2. Der Unterauftrag wird mit dem GvD 50/2016 geregelt und in Einhaltung des Artikels 16 des Landesgesetzes 15/2015 durchgeführt.
3. Der Auftragnehmer behält die Verantwortung für den Dienst, sowohl gegenüber dem Auftraggeber als auch gegenüber den Fahrgästen. Insbesondere verpflichtet er sich, die Aufrechterhaltung des quantitativen und qualitativen Niveaus des Dienstes sowie die Einhaltung der Tarife und aller anderen vorgesehenen Verpflichtungen zu gewährleisten.
4. Der Unterauftrag im Sinne dieses Artikels muss auf jeden Fall zu Bedingungen für die Fahrgäste durchgeführt werden, die mindestens jenen dieses Vertrages entsprechen.
5. Der Unterauftrag verfällt mit der Beendigung der Vergabe der Dienste, die Gegenstand dieses Vertrages sind.

#### **ART. 12 ALLGEMEINE PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS**

1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, den Dienst spätestens zum im **Art. 4 Absatz 1** angegebenen Datum aufzunehmen, außer im Falle von objektiv bestätigten und nicht vom Auftragnehmer abhängigen Ereignissen.
2. Der Auftragnehmer muss den Dienst unter Einhaltung der Betriebsprogramme laut **Art. 6** durchführen und, bei sonstigem Verfall der Vergabe, die geltenden Vorschriften im Bereich Sicherheit der Verkehrsdienste anwenden.
3. Der Auftragnehmer erklärt und versichert, im Besitze der Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers laut Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der staatlichen Normen und Vorschriften zu sein.
4. Der Auftragnehmer muss, im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen und mindestens 60 Tage vor dem Datum des vorgesehenen Dienstbeginns, die Kontaktdaten des Direktors oder des Betriebsleiters, der im Besitze der von den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen beruflichen Voraussetzungen ist, mitteilen.
5. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Verfügbarkeit des Personals, des Rollmaterials, der Remisen und der Anlagen, die für die Durchführung des Dienstes erforderlich und in den nachfolgenden **Artikeln 13, 14 und 15** angegeben sind, zu gewährleisten und alle für diesen Zweck erforderlichen Anforderungen zu erfüllen.
6. 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 Haftpflicht für Schäden an nicht beförderten Personen, Tieren oder Sachen decken.
7. Der Auftragnehmer muss die Sicherheit am Arbeitsplatz im Sinne der geltenden Vorschriften und insbesondere des GvD Nr. 81 von 2008 gewährleisten.
8. Für die gesamte Dauer der Vergabe verpflichtet sich der Auftragnehmer außerdem:
  - a) zur Durchführung der Dienste unter Einhaltung der Mindestqualitätsstandards laut **Anlage 2**;
  - b) dem Auftraggeber am Ende eines jeden Kalenderjahres der Vertragslaufzeit und innerhalb 31. Jänner des darauffolgenden Jahres (mit Ausnahme des ersten Vertragsjahres, für welches die

angeforderten Listen zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung ausgefüllt werden müssen), auf der Grundlage der in den unten angeführten Anlagen enthaltenen Vorlagen, Folgendes vorzulegen:

- 1) die Liste der für die Durchführung des Dienstes eingesetzten Angestellten mit Angabe der Aufgabe, der Einstufung, der Art des Vertrages, mit Eigenerklärung über den Besitz des Zweisprachigkeitsnachweises laut **Art. 13 Absatz 4** für die Angestellten, die in Kontakt mit den Fahrgästen sind (**Anlage 6**);
  - 2) die Liste der die Durchführung des Dienstes eingesetzten Fahrzeuge (**Anlage 7**);
  - 3) die Liste der Remisen und der anderen beweglichen und unbeweglichen Güter, die für die Erbringung des Dienstes dienlich sind (**Anlage 8**);
  - 4) das durchgeführte Betriebsprogramm, aufgeschlüsselt nach einzelnen Fahrplantafern unter Angabe der programmierten und der durchgeführten Kilometer, unterteilt in vom Auftragnehmer durchgeführte und im Unterauftrag durchgeführte Kilometer (**Anlage 10**);
  - 5) generell alle Informationen und/oder Daten, die von den zuständigen Behörden für die Vergabe öffentlicher Nahverkehrsdienste benötigt werden.
9. Dem Auftragnehmer obliegt es außerdem, jede Änderung der Voraussetzungen gemäß Artikel 80 des GVD Nr. 50/2016 mitzuteilen.

### **ART. 13 PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS BETREFFEND DAS DIENSTPERSONAL**

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 und betrieblichen Vorschriften und den Bestimmungen des Art. 15 des Landesgesetzes 15/2015 zu gewährleisten.
2. Im gegenständlichen öffentlichen Dienst dürfen ausschließlich qualifizierte und für die Aufgabe geeignete Fahrer gemäß den geltenden Bestimmungen eingesetzt werden.
3. Die Fahrer, das Kontrollpersonal und jedenfalls alle Angestellten, die in Ausübung ihrer Aufgaben unterschiedlicher Art in Kontakt mit den Fahrgästen sind, müssen immer in perfektem Zustand gehaltene Dienstkleidung und den entsprechenden Dienstaussweis tragen.
4. Die Angestellten, die in Kontakt mit den Fahrgästen sind, müssen im Besitze des Zweisprachigkeitsnachweises B1 (ehemaliges Niveau C), oder eines höheren, des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen sein. Alle Fahrerinnen und Fahrer müssen innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Dienstes oder ab dem Datum der Einstellung, falls diese später erfolgt, den Zweisprachigkeitsnachweis A2 (ehemaliges Niveau D) erlangen. Die Fahrer und Fahrerinnen, die bei Aufnahme des Dienstes oder zum Datum der Einstellung nicht im Besitze dieses Nachweises sind, müssen den Nachweis über die Einschreibung und die Teilnahme an einem vorbereitenden Sprachkurs zur Ablegung der Prüfung erbringen.
5. Das zur Durchführung des Dienstes bestimmte Personal ist in der **Anlage 6** angeführt.

### **ART. 14 PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN BETREFFEND DEN FUHRPARK**

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.
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 FP aufgrund der fehlenden Investition. In beiden Fällen wird der FP daher einer Überprüfung unterzogen.
3. Der Auftragnehmer muss sich mit Rollmaterial ausstatten:
  - 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;
  - b) mit Merkmalen, Ausstattungen und Plätzen für die Fahrgäste (Sitzplätze und insgesamt), die geeignet sind, um die Mobilitätsnachfrage des bedienten Gebietes zu befriedigen.

4. Die laut Betriebsprogramm im Liniendienst und als Reservebusse eingesetzten Fahrzeuge, müssen die folgenden Mindeststandards betreffend das Alter der Fahrzeuge, bezogen auf das Jahr der Erstzulassung und berechnet zum 31. Dezember des Bezugsjahres, erfüllen:
  - a) für das jährliche Betriebsprogramm eingesetzte Fahrzeuge (im Liniendienst und als Reservebusse), die gekauft (neu oder gebraucht) oder jedenfalls im Laufe des Gültigkeitszeitraumes des Vertrages in Betrieb genommen werden: Durchschnittsalter von höchstens 4,3 Jahren im Jahr 2021 und von 9 Jahren im Jahr 2029;
  - b) gesamter Fuhrpark (Linien- und Reservebusse): Durchschnittsalter von höchstens 12 Jahren für die gesamte Vertragsdauer.
5. Zusätzlich zu den Vorgaben des Dekretes des Landesrates für Mobilität Nr. 11588/2018 müssen 100% des während der Laufzeit des Dienstvertrages in Betrieb genommenen neuen Rollmaterials mit Fahrgastzählsystemen ausgestattet sein.
6. 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.
7. Die technologische Mindestausstattung und die Architektur des Bordsystems sind in der **Anlage 5** beschrieben.
8. 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 Ticketing-Subsystem ausgestattet sein (Bordcomputer, Entwertungsgeräte, Konsolen/Drucker für den Fahrscheinverkauf).
9. 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 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 2** aufgeführten Standards durchführen.
10. Zum Zwecke der Feststellung des Betriebs- und des Instandhaltungszustandes der für die Durchführung des Dienstes eingesetzten Fahrzeuge behält sich der Auftraggeber, in Übereinstimmung mit dem Art. 53 des Landesgesetzes 15/2015, das Recht vor, auch ohne Vorankündigung Inspektionen durchzuführen oder an entsprechenden technischen Überprüfungen teilzunehmen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem vom Auftraggeber eigens beauftragten Kontrollpersonal freien Zugang zu den Fahrzeugen zu gewähren, die Gegenstand der oben genannten Überprüfungen und Kontrollen sind.
11. 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 für die Fahrgastinformation, das AVM und die Fahrscheinausgabe, zusätzlich zur technischen Abnahme, nach den Angaben der **Anlage 5**.
12. Die neuen Linienfahrzeuge müssen den Vorgaben des Ministerialdekretes 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.
13. Das zur Durchführung des Dienstes bestimmte Rollmaterial ist in der **Anlage 7** angeführt.

#### **ART. 15 PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN BETREFFEND ANDERE FÜR DEN DIENST DIENLICHE GÜTER**

1. Der Auftraggeber verpflichtet sich, dem Auftragnehmer die Verfügbarkeit der für die Erbringung des Dienstes, die Wartung und Unterbringung des Fuhrparks dienlichen unbeweglichen Güter zu gewährleisten, und zwar mit einer räumlichen Verteilung, welche die Leerfahrten so weit wie möglich reduziert.
2. Der Auftragnehmer muss sich mit den für die Durchführung des Dienstes und für die Instandhaltung und Unterbringung des Fuhrparks dienlichen, Anlagen und Ausrüstungen ausstatten, mit einer räumlichen Verteilung, welche die Leerfahrten so weit wie möglich reduziert.

3. 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.
4. 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 Güter laut Absätze 1 und 2 in einwandfreiem Betriebszustand zu erhalten.
5. Zur Feststellung des Betriebs- und Instandhaltungszustandes der für die Durchführung des Dienstes dienlichen Güter behält sich der Auftraggeber, in Übereinstimmung mit dem Art. 53 des Landesgesetzes 15/2015, das Recht vor, auch ohne Vorankündigung Inspektionen durchzuführen oder an entsprechenden technischen Überprüfungen teilzunehmen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem vom Auftraggeber eigens beauftragten Kontrollpersonal freien Zugang zu den Remisen und den Werkstätten zu gewähren, die Gegenstand der oben genannten Überprüfungen und Kontrollen sind.

#### **ART. 16 PFLICHTEN DES AUFTRAGNEHMERS BETREFFEND DEN ABLAUF DES VERTRAGES**

1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, innerhalb von 30 Tagen nach schriftlicher Anfrage des Auftraggebers folgende Unterlagen auf beschreibbarem elektronischem Format (Excel), vorzulegen:
  - a) die Liste der dem Dienst zugewiesenen Angestellten des Auftragnehmers, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut **Anlage 6**;
  - b) die Liste der zur Durchführung dieses Vertrages dienlichen Autobusse, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut **Anlage 7**;
  - c) die Liste der zur Durchführung des Dienstes dienlichen unbeweglichen Güter und Vermögenswerte, auf Grundlage der Vorlagen und mit einer Detailgenauigkeit laut **Anlage 8**.

#### **ART. 17 TARIFSYSTEM**

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 der Provinz Bozen.
2. Die direkt vom Auftragnehmer für den Verkauf der Fahrscheine des integrierten Tarifsystems kassierten Beträge stehen dem Auftraggeber zu. Der Auftragnehmer handelt nur als "Kassierer" und zahlt die kassierten Beträge mittels STA an die Provinz Bozen in der von dieser vorgesehenen Weise.
3. Der Auftragnehmer hat die Pflicht, auf der eigenen Webseite und auf den Anschlagtafeln der Busbahnhöfe Bushaltestellen den Fahrgästen in klarer und verständlicher Weise die Funktionsweise des Tarifsystems, die Benützungbedingungen der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Strafen im Falle der Übertretung mitzuteilen.
4. Der Auftragnehmer muss die Einhaltung der Reisebedingungen durch die Fahrgäste auf mindestens 0,3% der programmierten Fahrten auf Monatsbasis kontrollieren, diversifiziert nach Zeitrahmen und Fahrplantafeln und gegebenenfalls die im Art. 50 des Landesgesetzes 15/2015 vorgesehenen Verwaltungsstrafen verhängen.
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 13** vorgelegt werden muss.
6. Der Auftragnehmer muss die korrekte Funktionsweise des auf seinen Fahrzeugen und an den Verkaufsstellen installierten Ticketingsystems gewährleisten und überwachen. Allfällige Fehlfunktionen bzw. Ausfälle müssen der STA schriftlich nach den in der **Anlage 3.2** Kapitel 6 vorgesehenen Fristen und Modalitäten mitgeteilt werden. Insbesondere müssen die in der **Anlage 5** beschriebenen Prozesse an Bord der Fahrzeuge garantiert werden.

#### **ART. 18 KOMMERZIELLE NUTZUNG**

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 die Autobusse betrifft, der Vorgaben des Dekretes des Landesrates für Mobilität Nr. 11588/2018. Dem Auftragnehmer stehen, sofern er die Verfügbarkeit hat und vorbehaltlich der Rechte Dritter, die daraus resultierenden Erträge zu.
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.
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 mit öffentlichen Beiträgen oder dem vertraglichen Entgelt finanzierten Gütern ist für die Tätigkeiten laut Absatz 1 eine Genehmigung des Auftraggebers erforderlich, andernfalls müssen die Erträge dem Auftraggeber überwiesen werden.

#### **ART. 19 DIENSTLEISTUNGEN AN DIE FAHRGÄSTE**

1. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, ein angemessenes Niveau an Fahrgastinformation unter Beachtung der Mindeststandards mittels der flächendeckenden und wirksamen Verbreitung der Fahrpläne, der Information zu den Merkmalen der angebotenen Dienste und den angewandten Tarife zu gewährleisten, wobei insbesondere die Informationen bei den Busbahnhöfen und Haltestellen zu Fahrplänen und Anschlüssen mit anderen Verkehrsmodalitäten, zu eventuellen Änderungen der Dienste, sowie zum Standort der Verkaufsstellen, wie in der **Anlage 2** spezifiziert, garantiert wird.
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.
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 2**, zu gewährleisten.
4. Der Auftragnehmer verpflichtet sich
  - bei den oben genannten Verkaufsstellen alle Fahrscheintypologien des integrierten Tarifsystems zu verkaufen;
  - mittels Vorrichtungen zur automatischen Fahrscheinausgabe den Verkauf an Bord der Fahrzeuge der vom Ticketingsystem für diese Art der Ausgabe vorgesehenen Fahrscheine, auf allen Fahrzeugen und in allen Zeitrahmen zu gewährleisten.

Für diesen Zweck liefert STA die Ausrüstungen für die Fahrscheinausgabe in den Verkaufsstellen und an Bord der Fahrzeuge und übernimmt die Installation und die Instandhaltung derselben. Zu Lasten des Auftragnehmers ist lediglich die vorbereitende Verkabelung der Fahrzeuge.
5. Der Auftragnehmer schließt mit STA eine Vereinbarung gemäß dem Muster laut **Anlage 9.2** ab, welche mit eigener Maßnahme zu genehmigen ist und ihn zum Verkauf der Fahrscheine im Namen von STA, deren Erträge dem Land zustehen, berechtigt.
6. Es liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers, dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge und die Verkaufsstellen mit genügend Fahrscheinen, die von STA erworben werden können, ausgestattet sind.
7. Etwaige Änderungen der Modalitäten zum Verkauf der Fahrscheine, wie die Einführung neuer Fahrscheine, Preis- oder Benützungsänderungen müssen dem Auftragnehmer vom Auftraggeber oder von STA mindestens zwei Wochen vor deren Inkrafttreten mitgeteilt werden. Der Auftragnehmer muss geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass der Verkauf der Fahrscheine reibungslos und ohne negative Auswirkungen auf das den Fahrgästen angebotene Dienstleistungsniveau erfolgt.
8. Ab dem Datum der Aufnahme des Dienstes und für die gesamte Dauer der Vergabe verpflichtet sich der Auftragnehmer, an den Haltestellen mit Echtzeitanzeigetafeln aktualisierte Fahrgastinformationen zu Fahrstrecken und Fahrplänen der betreffenden Linien zu gewährleisten. Zu diesem Zweck übermittelt STA, auf Anfrage des Auftragnehmers, die aktualisierten Übersichten mit den neuen Fahrplänen. Die Fahrplanübersichten werden dem Auftragnehmer von STA elektronisch übermittelt:
  - a) mindestens vier Wochen im Voraus bei Änderungen des Jahresfahrplans;
  - b) mindestens zwei Wochen im Voraus in allen anderen Fällen von programmierten Änderungen;

- c) so schnell wie möglich im Falle von dringenden, nicht programmierbaren Änderungen.  
Der Auftragnehmer
  - a) überprüft die Richtigkeit der dort enthaltenen Angaben;
  - b) teilt der STA umgehend eventuelle Fehler mit;
  - c) sorgt für den Druck der Fahrplanübersichten;
  - d) bringt die neuen Fahrplanübersichten an allen mit Fahrplanhaltern ausgestatteten Haltestellen am Tag vor Inkrafttreten des Fahrplans an.
- 9. Der Auftragnehmer verpflichtet sich außerdem, dem Auftraggeber umgehend etwaige Probleme in Bezug auf die Sicherheit, die Ausstattung und die Informationen der Haltestellen, mitzuteilen und/oder Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.
- 10. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Fahrpläne des Einzugsgebietes zu veröffentlichen und zu verteilen. Die Vertragsparteien können die Anzahl der Exemplare jährlich an die Nachfrage von Seiten der Fahrgäste anpassen.
- 11. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Fahrgäste zu informieren, sei es vor als auch während der Fahrt.  
Insbesondere
  - a) muss bei programmierten Änderungen der Fahrpläne und der Strecken während des Jahres die Information an die Fahrgäste mindestens 14 Tage vor Inkrafttreten der Dienständerung gewährleistet sein;
  - b) müssen im Falle von unvorhersehbaren Störungen des Dienstes die Fahrgäste und der Auftraggeber innerhalb von höchstens 2 Stunden nach Auftreten des Ereignisses über das Ausmaß der Störung des Dienstes und, sofern möglich, über alternative Reiselösungen und - Fahrzeiten informiert werden.
- 12. In allen von den Artikeln **7, 8, 9 und 10** geregelten Fällen muss der Auftragnehmer eine geeignete und rechtzeitige Information der Fahrgäste und des Auftraggebers gewährleisten. Hierfür hält sich der Auftragnehmer an die operativen Anweisungen des Auftraggebers und der STA und verwendet, wo vorgesehen, die entsprechende digitale Plattform. Der Auftragnehmer muss außerdem gewährleisten, dass die Informationen für die Fahrgäste bei den Haltestellen und den Anzeigetafeln innerhalb von 24 Stunden nach Auftreten des Ereignisses oder der Änderung des Dienstes angebracht und innerhalb 24 Stunden nach Ablauf der Gültigkeit derselben entfernt werden.
- 13. Der Auftragnehmer ist laut den Vorschriften zum Überwachungssystem verpflichtet, dem Auftraggeber alle von diesem angeforderten Daten betreffend die Qualität der Fahrgastinformation zu übermitteln.

## ART. 20 QUALITÄT DER DIENSTE

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:
  - a) Regelmäßigkeit des Dienstes,
  - b) Reinigung und Erscheinungsbild der Fahrzeuge, der Verkaufsstellen und an den Haltestellen,
  - c) Fahrgastinformation,
  - d) Zugänglichkeit zum Dienst und Fahrkomfort,
  - e) Verhaltensaspekte des Personals, das in Kontakt mit den Fahrgästen ist,
  - f) Fuhrpark und ökologische Nachhaltigkeit.
2. Der Auftragnehmer führt die Dienste, die Gegenstand dieses Vertrages sind, unter Beachtung der Mindestqualitätsstandards gemäß **Anlage 2 und Anlage 3.2** 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 2** zusammengefasst, aktualisiert.
3. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, eine Qualitätscharta für die Dienstleistung (in der Folge Qualitätscharta) gemäß den geltenden Bestimmungen auszuarbeiten. Die Qualitätscharta muss vorsehen:
  - a) die Qualitäts- und Quantitätsstandards zu den im Vertrag vorgesehenen Leistungen, sowie die Mindestinhalte gemäß Artikel 14 des DLH 33/2016;
  - b) die Angabe der Modalitäten zur Übermittlung der Stellungnahmen und Vorschläge von Seiten einzelner Nutzer;
  - c) die Einrichtung eines Systems „lost and found/Fundsachen“ (unter Verwendung der Webseite <https://www.fundinfo.it>;

d) die Durchführung einer jährlichen Sitzung zur Überprüfung der Funktionsweise der erbrachten Dienste;

Die vom Auftragnehmer in der Qualitätscharta gegenüber den Nutzern übernommenen Verpflichtungen dürfen auf keinem Fall geringer sein, als jene, welche vom Auftragnehmer mit diesem Vertrag unterschrieben wurden.

4. Für das erste Jahr der Laufzeit des Vertrages verpflichtet sich der Auftragnehmer, die Qualitätscharta laut Absatz 3 innerhalb von sechs Monaten ab dem Datum der Aufnahme des Dienstes zu erarbeiten. Für die darauffolgenden Jahre muss die Qualitätscharta innerhalb 28. Februar eines jeden Jahres aktualisiert werden. Die Verbreitung an die Öffentlichkeit 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.
5. Um die Qualität und die Angemessenheit des Dienstes sicherzustellen, verpflichtet sich der Auftragnehmer nach den folgenden Modalitäten und der unten angeführten Frist regelmäßig zu überwachen:
  - a) die Einhaltung des Betriebsprogramms bezüglich Strecken (Eigenerklärung zum durchgeführten Dienst), und Fahrten (Zuverlässigkeit), wie in der **Anlage 10** angegeben, monatlich zu übermitteln;
  - b) die Nachfragebefriedigung, bzw. die Anzahl der beförderten Fahrgäste (mit mindestens einer Erhebung über den gesamten Dienst pro Semester, wenn keine technologischen Systeme mit nachgewiesener Wirksamkeit, wie Fahrgastzählvorrichtungen, vorhanden sind).
6. Der Auftraggeber führt jährlich mindestens eine Erhebung zu der von den Fahrgästen wahrgenommenen Qualität durch, unter Berücksichtigung mindestens der Parameter gemäß **Anlage 11** und der Finanzierung, welche vom Auftragnehmer für diesen Zweck zur Verfügung gestellt wird, 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 (**Anlage 2** und Qualitätscharta). Zu diesem Zweck kann der Auftraggeber auf ein spezialisiertes drittes Subjekt mit nachgewiesener Erfahrung und Professionalität zurückgreifen.
7. Der Auftraggeber organisiert Kontrollen, Erhebungen und Stichprobenuntersuchungen, welche darauf ausgerichtet sind die Einhaltung der Mindestqualitätsstandards gemäß **Anlage 2** zu überwachen.

#### **ART. 21 ÜBERPRÜFUNG DER QUALITÄT DER DIENSTE**

1. Die Bewertung der Einhaltung der Mindestqualitätsstandards erfolgt laut den in den **Anlagen 2** und **3.2** enthaltenen Angaben. Bei Nichteinhaltung der dort vorgesehenen Mindestqualitätsstandards unterliegt der Auftragnehmer den in den genannten Anlagen vorgesehenen Vertragsstrafen.
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.
3. Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur bestmöglichen Zusammenarbeit, um die Kontrollen, Überprüfungen und die Datenerfassung zu erleichtern. Insbesondere gewährleistet der Auftragnehmer der STA die Möglichkeit, die georeferenzierten Daten zum durchgeführten Dienst gemäß Anlagen zum technologischen System und gemäß dem Vertrag für die Bereitstellung der Daten laut **Anlage 3.3**, zu sammeln und zu verarbeiten.
4. Der Auftraggeber kann den Auftragnehmer einberufen, um die Gründe für festgestellte Abweichungen gegenüber den übernommenen Verpflichtungen betreffend die Verbesserung der Dienstqualität zu analysieren und alle notwendigen Korrekturmaßnahmen verlangen.

#### **ART. 22 BESCHWERDEN UND MELDUNGEN**

1. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem Auftraggeber die eingelangten Meldungen und Beschwerden regelmäßig und rechtzeitig, auch mittels elektronischer Datenträger und gemäß den Anweisungen des Auftraggebers, mitzuteilen.
2. Der Auftraggeber stellt eine zentrale Plattform für die Beschwerden und Meldungen zu den in Südtirol durchgeführten öffentlichen Verkehrsdiensten zur Verfügung. Der Auftragnehmer trägt zu den Kosten des Dienstes im Ausmaß eines jährlichen Betrages von 10.000,00 Euro + MwSt. bei. Der Auftraggeber 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.

3. Der Auftragnehmer antwortet auf die Beschwerde oder den Hinweis innerhalb von 15 Arbeitstagen ab dem Datum der Zuweisung über die Plattform oder entsprechend den operativen Anweisungen des Auftraggebers.
4. Der Auftragnehmer liefert, spätestens innerhalb von 15 aufeinanderfolgenden Kalendertagen und umfassend, die Informationen, die vom Auftraggeber angefragt werden, um auf mehrfache Beschwerden oder auf Hinweise, auch von Seiten Dritter, antworten zu können.
5. Der Auftraggeber ist berechtigt, Beschwerden zu nutzen, um Schwachstellen zu identifizieren, Qualitätsstandards zu überprüfen und anzupassen und Maßnahmen zur Verbesserung des Dienstes zu bestimmen.
6. 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.

#### **ART. 23 TECHNOLOGISCHE SYSTEME UND ENTSPRECHENDE ÜBERWACHUNGSDATEN**

1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, AB DEM Datum der Inbetriebnahme des Dienstes ein technologisches System einzurichten, das den funktionalen Anforderungen der in der **Anlage 3.1** dargestellten ICT-Architektur entspricht und die Einhaltung aller damit verbundenen organisatorischen und technologischen Prozesse zu gewährleisten, einschließlich jener definiert in:
  - a) der Anlage 3.2, betreffend die automatisierte Überwachung der Dienste;
  - b) der Anlage 4, betreffend die Übermittlung der Daten in Echtzeit und der Bestandsdaten;
  - c) der Anlage 5, betreffend die Bord-Architektur.
 Die in diesem Absatz genannten Anlagen werden der Einfachheit halber „**Anlagen zum technologischen System**“ genannt.
2. Der Inhalt der Anlagen zum technologischen System kann im gegenseitigen Einvernehmen und in enger Zusammenarbeit mit der STA im Rahmen des in Artikel 28 genannten Arbeitstisches für technische Innovationen überarbeitet werden, um die technologischen Fortschritte, die voraussichtlich auf dem Markt verfügbar sein werden, zu nutzen und um organisatorische Änderungen bei der Verwaltung der öffentlichen Nahverkehrsdienste wirksam bewältigen zu können. Die Anlagen zum technologischen System, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Dienstvertrages wesentlicher Bestandteil desselben sind, sind deshalb als eine erste Version der Dokumente zu verstehen, welche während der Laufzeit dieses Dienstvertrages gemeinsam weiterentwickelt werden können. Eventuellen Änderungen dieser Anlagen ist, sofern zutreffend, ein Referenzfahrplan für die Einführung neuer technologischer Komponenten nach folgendem Schema beizufügen:
  - a) Test in einer kontrollierten Umgebung und Abnahmeprüfung auf der Webseite (*Site Acceptance Test*);
  - b) Test in einer realen Betriebsumgebung und Endabnahmeprüfung (*Final Acceptance Test*);
  - c) Inbetriebnahme der neuen Technologie.
3. Der Auftraggeber und der Auftragnehmer stimmen überein, dass ab Beginn der Erbringung der Verkehrsdienste eine zwölfmonatige Probezeit vorgesehen werden muss, um das ordnungsgemäße Funktionieren der gesamten Architektur des technologischen Systems laut dem anfänglich definierten System zu beurteilen. Insbesondere wird während dieses Zeitraums das in der Anlage 2 Abschnitt 1.a genannte automatisierte Überwachungssystem getestet, die vorgesehenen Vertragsstrafen aber nicht angewendet. Am Ende dieses ersten Zeitraums führen die Parteien im Rahmen des in Artikel 28 genannten technischen Arbeitstisches, in enger Zusammenarbeit mit der STA, eine Gesamtbewertung der Ergebnisse der Probezeit durch und vereinbaren eine mögliche Überarbeitung der Qualitätsstandards und des Systems von Vertragsstrafen und Anreizen im Zusammenhang mit der automatisierten Überwachung, sowie eine mögliche Überarbeitung der Voraussetzungen der Anlagen zum technologischen System nach den im vorherigen Absatz genannten Modalitäten.
4. Die Implementierung und Integration der technologischen Systeme wird durch den Vertrag für die Bereitstellung von Daten gemäß **Anlage 3.3**, den der Auftragnehmer mit dem Auftraggeber unterzeichnen muss, geregelt.

#### **ART. 24 ÜBERWACHUNGSTRAGGERÄTE UND -ZEITEN**

1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, das Überwachungssystem zu aktivieren und dem Auftraggeber mittels elektronischer Datenträger Folgendes zu liefern:
  - a) den monatlichen Report zur Überprüfung des durchgeführten Dienstes laut **Anlage 10** innerhalb 15. des auf den Bezugsmonat folgenden Monats;

- b) den Jahresbericht über die Dienste laut **Anlage 13** für jedes Jahr der Dauer der Vergabe innerhalb 31. März des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres;
  - c) die Qualitätscharta gemäß **Art. 20 Absatz 4** innerhalb 28. Februar jeden Jahres;
  - d) die Ergebnisse der Erhebungen gemäß **Art. 20 Absatz 6 Buchstabe b)** innerhalb von zwei Monaten nach Durchführung der entsprechenden Untersuchungen bzw. vierteljährlich bei Vorhandensein von technologischen Erhebungssystemen.
2. Der Auftragnehmer gewährleistet die Vollständigkeit und Richtigkeit der für die Tätigkeit zur Überwachung der Qualität gelieferten Daten, in Einhaltung der Standards laut **Anlagen 2 und 3.2** und den in diesen definierten Modalitäten und Fristen.

#### **ART. 25 VERTRAGSSTRAFEN**

1. Die verspätete Aufnahme des Dienstes gegenüber den Vorgaben laut **Art. 4 Absatz 1**, aus Gründen, die dem Auftragsnehmer zuzuschreiben sind, führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe von 2% des jährlichen Vertragsentgeltes für jeden Verzugsmonat, unbeschadet der Bestimmungen des **Art. 29**.
2. Die Nichteinhaltung der nach den in den **Anlagen 2 und 3.2** vorgesehenen Modalitäten und Formen festgestellten Mindestqualitätsstandards, führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe laut den Spezifikationen der genannten Anlagen.
3. Was die Überprüfung der erbrachten Qualität betrifft, führt die Verschlechterung des Qualitätsniveaus hinsichtlich fehlender Daten, ungenügender Qualität der Daten oder Verspätung in der Übermittlung der Echtzeitdaten zur Anwendung der in der **Anlage 2** angegebenen Vertragsstrafen.
4. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung der Daten in Bezug auf die Einhaltung des Betriebsprogramms laut **Art. 20 Absatz 5 Buchstabe a)** von Seiten des Auftragnehmers führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 100,00 Euro für jeden Verzugstag.
5. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung der Daten in Bezug auf die Befriedigung der Nachfrage laut **Art. 20 Absatz 5 Buchstabe b)** von Seiten des Auftragnehmers führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 100,00 Euro für jeden Verzugstag.
6. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung des Programms laut **Artikel 17 Absatz 5** führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 100,00 Euro für jeden Verzugstag.
7. Die fehlende, unvollständige oder verspätete Lieferung der Daten betreffend das von STA verwaltete Ticketing System laut **Art. 17 Absatz 6** von Seiten des Auftragnehmers führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 50,00 Euro für jeden Verzugstag für jeden einzelnen Autobus.
8. Die fehlende oder verspätete Veröffentlichung der Qualitätscharta laut **Art. 20 Absätze 3 und 4** führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe im Ausmaß von 100,00 Euro für jeden Verzugstag aus Gründen, die dem Auftragsnehmer zuzuschreiben sind.
9. Die fehlende oder verspätete Beantwortung von Beschwerden von Seiten des Auftragnehmers im Vergleich zu den im **Art. 22 Absatz 3** angeführten Bestimmungen, führt, wenn sie nicht auf eine objektive Unmöglichkeit zurückzuführen ist, zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe von 50,00 Euro für jeden Verzugstag für jede einzelne Beschwerde.
10. Die fehlende oder schwerwiegend unvollständige Bereitstellung der im 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.
11. In Übereinstimmung mit den Bestimmungen laut Art. 117 des Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 554/99 dürfen die insgesamt verhängten Vertragsstrafen 10% des vertraglichen Jahresentgeltes nicht überschreiten.

#### **ART. 26 ANREIZSYSTEM**

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.
2. Die Anzahl der mit den Fahrscheinen des Landestarifsystems beförderten Fahrgäste und die entsprechenden Tarifeinnahmen werden über das elektronische System der Fahrscheinausgabe des Landes auf Basis der erhobenen Entwertungen überwacht.
3. Die Zufriedenheit der Fahrgäste wird durch Umfragen über die wahrgenommene Qualität gemäß **Art. 20 Absatz 7** erhoben.

4. Die vertraglichen Standards der Qualitätsfaktoren der geleisteten Dienste werden anhand der Bestimmungen laut **Anlage 2** überwacht.
5. Entsprechend der Zunahme der auf den Verkehrsmitteln des vertragsgegenständlichen Einzugsgebietes beförderten Fahrgäste wird dem Auftragnehmer eine Beteiligung an den Mehreinnahmen aus den Tarifen zuerkannt, die auf die Fahrscheine des Landestarifsystems zurückzuführen sind, für welche der Abfahrts- und Zielort bestimmt werden kann. Die Methode zur Berechnung der Prämie und ihre Höhe sind in der **Anlage 11** festgelegt.
6. Für die Steigerung der Kundenzufriedenheit wird dem Auftragnehmer eine Prämie zuerkannt, wenn das von den Vertragspartnern festgesetzte Ziel der Kundenzufriedenheit erreicht wird. Die Prämie wird ab dem zweiten Jahr angewandt: die im ersten Vertragsjahr durchgeführte Umfrage zur wahrgenommenen Qualität ermöglicht die Festlegung des ursprünglichen Zufriedenheitsgrads und der in den nachfolgenden Umfragen zu erreichenden Verbesserungsziele. Die Methode zur Berechnung der Prämie und ihre Höhe sind in der **Anlage 11** festgelegt. Der Höchstbetrag der in diesem Absatz beschriebenen Prämie entspricht 1% des jährlichen Vertragsentgelts.
7. Die Zuteilung der Prämie, die entsprechend der Überschreitung der erbrachten Qualitätsstandards, bezogen auf die im automatisierten Überwachungssystem genannten Qualitätsfaktoren, erreicht wird, wird jährlich, ausgehend von den im Dienstvertrag festgelegten Mindeststandards, beschlossen. Die Methode zur Berechnung der Prämie und ihre Höhe sind in der **Anlage 11** festgelegt. Der Höchstbetrag der in diesem Absatz beschriebenen Prämie entspricht 1% des jährlichen Vertragsentgelts.
8. Die in der **Anlage 11** quantifizierten Prämien sind an ein Anreizsystem der Mitarbeiter gekoppelt, das vom Auftragnehmer im Jahresbericht der Dienste laut **Anlage 13** beschrieben wird.

#### **ART 27 ÜBERWACHUNG UND KONTROLLE DER VERWALTUNG**

1. In seiner Funktion des Kontrolleurs der Vermögensverwaltung überwacht der Auftraggeber regelmäßig die qualitative, wirtschaftliche und finanzielle Erfüllung des Dienstvertrages, um die ordnungsgemäße Erfüllung desselben sicherzustellen. Der Auftragnehmer arbeitet mit dem Auftraggeber bei der Überwachung des Vertrages, der Erstellung des Jahresberichts über die Dienste, der jährlichen Aktualisierung der Qualitätsstandards, der Qualitätscharta und der Anwendung von Prämien und Vertragsstrafen zusammen.
2. Insbesondere überwacht der Auftraggeber mit Unterstützung des Auftragnehmers die Erfüllung des FP mit dem Ziel, das Fortbestehen des wirtschaftlich- finanziellen Gleichgewichts gemäß Artikel 5 zu überprüfen.
3. Insbesondere übt der Auftraggeber, unter Berücksichtigung der Beschlüsse des in Art. 14 der Satzung des Auftragnehmers genannten Komitees, die Kontrollfunktion über strategische- und/oder außerordentliche Managemententscheidungen, sowie ordentliche Entscheidungen von größerem Interesse oder in jedem Fall von größerer Bedeutung für die Verwaltung der Dienste, die Gegenstand der Vergabe sind, und der Investitionen aus und kann jederzeit Informationen und/oder Unterlagen anfordern, auch zum Zwecke der wirksamen Überwachung der Vertragserfüllung. In diesem Zusammenhang legt er Leitlinien und Ziele für die Ausübung der Tätigkeit fest und erlässt allgemeine Richtlinien, um die Erreichung der im Vertrag festgelegten Ziele zu gewährleisten.
4. Der Auftraggeber kann außerdem die Überwachungsverfahren entsprechend den operativen Erfordernissen verfeinern.
5. Der Auftraggeber verpflichtet sich, vierteljährlich eine Koordinierungssitzung für den städtischen Nahverkehrsdienst einzuberufen, in der die Gemeinden Bozen, Meran und Leifers die Möglichkeit haben, auf Probleme in der Verwaltung hinzuweisen und Vorschläge für ein besseres Funktionieren des Dienstes vorzubringen.

#### **ART. 28 VERWALTUNG DES INNOVATIONSPROZESSES**

1. Während der Laufzeit der Vergabe müssen die ICT-Architektur laut **Anlage 3.1** und die ihr zugrundeliegenden Verfahrensabläufe an die technologischen Entwicklungen angepasst werden. Um eine laufende, dynamische und hochinnovative, Aktualisierung der Systemarchitektur zu gewährleisten, wird ein technischer Arbeitstisch eingerichtet, an dem der Auftraggeber, der Auftragnehmer, die STA, die anderen auf Landesgebiet tätigen Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste und eventuelle andere auf Landesgebiet tätige öffentliche sektorspezifische Einrichtungen, von denen angenommen wird, dass sie gemeinsam einen wesentlichen Beitrag zur Arbeit dieses technischen Arbeitstisches leisten können. Im Rahmen dieses technischen Arbeitstisches werden die, auch aufgrund des festgestellten operativen Bedarfs und/oder von

Verbesserungsvorschlägen ermittelten, Elemente zur Systemerweiterung, diskutiert und abgestimmt. Im Falle genehmigter Änderungen nehmen die Vertragsparteien gemeinsam die Arbeiten zur Überarbeitung der Anlagen des technologischen Systems gemäß Artikel 23 auf. Der technische Arbeitstisch befasst sich mit allen Innovationsfragen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr und anderen Formen der nachhaltigen Mobilität, die einen deutlichen Einfluss auf die ICT-Architektur haben.

2. Der von STA koordinierte Arbeitstisch trifft sich mindestens halbjährlich und sieht vor:
  - ein erstes Treffen (innerhalb 30. Juni), welches der Sammlung und dem Austausch von Änderungsvorschlägen zur Entwicklung der Architektur dient;
  - ein zweites Treffen (innerhalb 31. Oktober), welches der gemeinsamen Verabschiedung der Anpassungen der Architektur dient.

Falls es in Bezug auf die behandelten Themen nötig ist, können am Arbeitstisch externe Experten teilnehmen, welche von Mal zu Mal bestimmt werden. Die Anpassungen an der Architektur werden ungefähr jährlich, in Übereinstimmung mit dem Fahrplanwechsel, vorgenommen.

3. Im Rahmen des Arbeitstisches haben alle Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Änderungsvorschläge vorzulegen.

#### **ART. 29 AUFLÖSUNG UND WIDERRUF**

1. Der Vertrag wird in folgenden Fällen aufgelöst:
  - a) nicht fristgerechte Aufnahme des Dienstes;
  - b) Aussetzung oder ungerechtfertigte Einstellung seitens des Auftragnehmers von Tätigkeiten, die Gegenstand dieses Vertrages sind;
  - 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;
  - d) schwerwiegende Verletzung der vom Auftraggeber im Rahmen seiner Aufsichts- und Kontrolltätigkeit erlassenen Vorschriften;
  - e) schwerwiegende Nichterfüllung der mit der Unterzeichnung des Dienstvertrages übernommenen Pflichten;
  - f) 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;
  - g) wenn der Auftragnehmer einem Konkurs oder einem anderen Insolvenzverfahren unterliegt;
  - h) wenn der Auftragnehmer die in den geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften vorgesehene moralische, technische und finanziellen Leistungsfähigkeit, verliert;
  - i) falls der Auftragnehmer die gänzlich oder teilweise in Anspruch genommene Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 30 Tagen wiederherstellt;
  - j) in allen anderen von diesem Vertrag und den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Fällen.
2. Bei Vertragsauflösung im Sinne der Tatbestände laut Absatz 1 ist jegliche Entschädigung zugunsten des Auftragnehmers ausgeschlossen. In diesen Fällen ist der Auftragnehmer verpflichtet, den Auftraggeber 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.
3. Der Auftraggeber widerruft die Vergabe mit begründeter Verfügung und nachfolgender Vertragsauflösung in den folgenden Fällen:
  - a) falls der in den Planungsinstrumenten festgehaltene gesellschaftliche Bedarf, in Folge von Änderung desselben, nicht mehr gegeben ist;
  - 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;
  - a) falls der Verkehrsdienst, in Umfang oder Intensität, nicht mehr den Bedürfnissen der Nutzer entspricht und dieser Umstand mit der Änderung dieses Vertrages objektiv nicht behoben werden kann.
4. Im Falle des Widerrufs kann die Provinz Bozen dem Auftragnehmer eine Entschädigung zuerkennen. Der Auftragnehmer ist auf jeden Fall verpflichtet, den Dienst bis zum Eintritt des neuen Auftragnehmers zu denselben Bedingungen fortzuführen.

#### **ART. 30 RÜCKTRITT**

1. Die Provinz Bozen kann jederzeit, mit einer Vorankündigung von mindestens vier Monaten, aus Gründen des öffentlichen Interesses oder in Anwendung von Rechtsvorschriften, welche die sofortige Einstellung des Dienstes vorsehen, vom Vertrag zurücktreten. In diesem letzteren Fall verliert der Vertrag unmittelbar bei Erhalt der entsprechenden Mitteilung seine Wirksamkeit.
2. Im Falle des Rücktritts muss der Auftraggeber, in Abweichung zu Art. 1671 des Zivilgesetzbuches, nur die vom Auftragnehmer bis zum Datum der Wirksamkeit des Rücktritts regulär durchgeführte Tätigkeit vergüten.

**ART. 31 MITTEILUNGEN**

1. Der Auftragnehmer erklärt zum Zwecke des vorliegenden Rechtsaktes den Steuersitz bei \_\_\_\_\_
2. Sämtliche Mitteilungen zwischen den Parteien müssen mittels zertifizierter elektronischer Post (ZEP) an die jeweilige Anschrift, wie unten angegeben, gesandt werden:
  - Für die Provinz Bozen: \_\_\_\_\_
  - Für den Auftragnehmer: \_\_\_\_\_
3. Jede andere Angabe zur Anschrift, an welche die Mitteilungen zwischen den Parteien nach diesem Vertragsabschluss gesendet werden, werden auf schriftliche Anfrage der jeweiligen gesetzlichen Vertreter oder ihrer Beauftragten, ohne sonstige Formalitäten, angenommen.

**ART. 32 VERTRAGLICHE VERPFLICHTUNGEN**

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 der Provinz Bozen ist der Auftragnehmer verpflichtet, diese innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem dokumentierten Erstattungsantrag des Landes unverzüglich zu erstatten.
2. Im Sinne von Art. 5 des DPR 131/1986 ist dieser Vertrag nur im Gebrauchsfall registrierungspflichtig.
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.

**ART. 33 VERFOLGBARKEIT DER GELDFLÜSSE**

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.  
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.

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 des oben genannten Gesetzes erklärt der Auftragnehmer, dass das vorgesehene Kontokorrent folgendes ist:

Bank: \_\_\_\_\_;  
 IBAN: \_\_\_\_\_;  
 Inhaber \_\_\_\_\_;

Der Auftragnehmer erklärt folgende Erkennungsdaten der natürlichen Personen, die in seinem Auftrag auf den vorgesehenen Kontokorrenten Bewegungen tätigen werden:

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Dieses K/K muss auf der Rechnung angegeben werden und Änderungen müssen dem Auftraggeber mitgeteilt werden.

Die elektronischen Rechnungen müssen mit dem CIG Kodex versehen sein und an die Abteilung Mobilität versandt werden.

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.

**ART. 34 VERARBEITUNG DER PERSONENBEZOGENEN DATEN**

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. 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](mailto:generaldirektion@provinz.bz.it), PEC: [generaldirektion.direzionegenerale@pec.prov.bz.it](mailto:generaldirektion.direzionegenerale@pec.prov.bz.it) ist. Datenschutzbeauftragter ist die Autonome Provinz Bozen, Landhaus 1, Organisationsamt, Silvius-Magnago-Platz Nr. 1, 39100 Bozen; E-Mail: [dsb@provinz.bz.it](mailto:dsb@provinz.bz.it) PEC: [rpd\\_dsb@pec.prov.bz.it](mailto:rpd_dsb@pec.prov.bz.it). 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.

**ART. 35 REGELUNG VON STREITFÄLLEN**

1. Dieses Vertragsverhältnis wird durch das italienische Recht geregelt.
2. Ein Schiedsverfahren ist nicht zulässig. Für alle Streitigkeiten zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer, die sich aus der Ausführung oder Auslegung des Vertrages ergeben und die nicht anderweitig beigelegt werden können, ist das Landesgericht Landesgericht Bozen zuständiger Gerichtsstand.
3. Falls die Streitigkeiten im Laufe dieser Vertragsdurchführung eintreten, sind beide Parteien verpflichtet, die aus dem Vertrag entstehenden Pflichten einzuhalten, ohne die regelmäßige Durchführung des Dienstes, welcher Gegenstand dieses Vertrages ist, zu unterbrechen oder zu verzögern.
4. Die Nichteinhaltung der Bestimmungen laut Absatz 3 ist Grund für die Auflösung des Vertrages.

Gelesen, bestätigt und unterzeichnet  
Bozen \_\_\_\_\_

(Für den Auftragnehmer)

(Für die Autonome Provinz Bozen)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, D.L. n. 179/2012**  
**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO AUTOMOBILISTICO URBANO E**  
**SUBURBANO ALLA SOCIETÀ SASA S.p.A.-A.G.**

**Sommario**

1. Premessa .....	1
2. Il quadro normativo di riferimento.....	1
2.1. La normativa comunitaria.....	2
2.2. La normativa nazionale.....	3
2.3. La normativa provinciale .....	3
3. Lo scenario attuale e l'in-house providing.....	4
3.1. Sussistenza dei presupposti dell'in house providing .....	4
3.2. Il sistema di mobilità altoatesino .....	5
3.3. I progetti in essere .....	6
3.4. La performance di SASA in termini di qualità ed efficienza.....	8

**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 automobilistico urbano e suburbano di interesse provinciale, come definito 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 SASA SpA-AG, su cui la Provincia esercita il controllo analogo congiuntamente agli altri soci pubblici.

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 SASA 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, nonché del confronto con i principali benchmark di riferimento nel panorama nazionale, con il costo standard elaborato dalla Provincia e con parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018.

**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, 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 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 LL.PP. 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 premessa già nei *considerando* 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.

Il medesimo art. 61 richiama, altresì, l'articolo 8, par. 2, del Regolamento, con cui il legislatore comunitario ha introdotto un regime transitorio per conformarsi gradualmente alle prescrizioni sulle modalità d'affidamento dei servizi previste dall'articolo 5.

Segnatamente, la disposizione stabilisce, da un lato, che l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma al dettato di cui all'art. 5 “*a decorrere dal 3 dicembre 2019*” e, dall'altro, che durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente alle modalità d'affidamento dei servizi di cui all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

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 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 (di seguito PAB) 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). La concessione alla società SASA Spa-AG, attualmente affidataria dei servizi di trasporto pubblico di linea urbani e suburbani di Bolzano, Merano e Laives, è stata prorogata fino al 31/12/2019 con delibera della giunta provinciale n. 1155 del 13.11.2018, successivamente adeguata con delibera n. 95 del 19.02.2019.

Per il complesso delle ragioni che dettaglieremo di seguito si ritiene che il ricorso all'*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 di mobilità in ambito urbano e suburbano e che SASA Spa-AG 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 SASA Spa-AG.

SASA è una società a totale partecipazione pubblica, il cui capitale sociale è così composto:

1. Provincia autonoma di Bolzano 17,79%
2. Comune di Bolzano 43,85%
3. Comune di Merano 27,39%
4. Comune di Laives 10,97%

SASA già oggi svolge la totalità della propria attività nei confronti degli Enti Pubblici soci in misura superiore all'80% del fatturato realizzato (tale vincolo figura altresì nello Statuto della società).

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

- a) SASA è una società a **totale partecipazione pubblica**;
- b) l'organo di amministrazione della società è composto da rappresentanti di tutte le amministrazioni socie;
- c) Il controllo di gestione è in capo alla PAB, Ente affidante, ai sensi dell'art. 27 del presente contratto di servizio e dello Statuto;
- d) SASA esercita le proprie attività, in misura pressoché totale e comunque certamente **superiore all'80% del fatturato, nei confronti degli Enti soci ed opera esclusivamente nel territorio provinciale.**

Con deliberazione dell'assemblea straordinaria dei soci di SASA Spa-AG del 28/11/2017 è stato altresì adeguato lo Statuto societario al fine di renderlo conforme alle prescrizioni di cui al D.Lgs. 175/2016 ed alla L.P. 12/2007.

Dal punto di vista procedurale si precisa inoltre che:

- l'obbligo di pubblicità previsto dall'articolo 7, comma 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 è stato adempiuto con la pubblicazione dell'**Avviso di preinformazione** n. 2017/S 229-478197 del 27.11.2017;
- il **contratto di servizio in-house providing** avrà una **durata di 10 anni**, nel rispetto dell'art. 4 del Regolamento citato.

### 3.2 Il sistema di mobilità altoatesino

È opportuno preliminarmente evidenziare alcune caratteristiche del **sistema di mobilità altoatesino**, che di fatto rappresenta un fiore all'occhiello nel panorama nazionale: **una governance forte e strutturata** nell'ambito di un **contesto decisamente evoluto** consente di gestire efficacemente il gross cost per tutte le modalità di trasporto pubblico e di traguardare livelli di servizio decisamente elevati - per efficacia e qualità - sia per i residenti sia per la numerosa popolazione turistica.

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 Alto Adige 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).

La forte connotazione pubblica della governance è comprovata dal fatto che tutte le attività di programmazione e gestione del TPL sono sotto il diretto controllo della PAB. Il fatto stesso che la PAB abbia deciso di pianificare e gestire il sistema tariffario senza nessuna possibilità di intervento degli operatori, adottando tariffe sociali tra le più basse in Europa connota fortemente la volontà di mantenere il presidio pubblico su tale settore. Infine, la scelta del gross cost toglie all'operatore il rischio di mercato e conferisce una forte connotazione sociale al sistema.

**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.

Peraltro, proprio perché le aree urbane 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, il perseguimento dell'interesse pubblico per le tematiche direttamente correlate, come la sostenibilità ambientale, la gestione dei flussi del traffico e della viabilità e gli aspetti sociali connessi al trasporto pubblico locale, impone non soltanto una **preventiva condivisione**, ma anche una **modalità congiunta e partecipata di gestione**, nonché una **visione strategica condivisa** con i Comuni nei cui territori tali servizi vengono erogati.

Un presupposto fondamentale è rappresentato dalla garanzia di **universalità dei servizi di trasporto**, che richiede un sistema tariffario che consenta l'accesso al mezzo pubblico ad un prezzo abbordabile, anche e soprattutto in considerazione della **valenza sociale del servizio**, eventualmente prevedendo tariffe agevolate di tipo forfettario per pensionati e studenti. Infatti, soprattutto in ambito urbano, ove oltre la metà degli utenti è costituita da pensionati e studenti, il servizio di trasporto, diventa non soltanto uno strumento in grado di garantire il diritto alla mobilità, ma anche un mezzo di inclusione sociale, di contrasto all'isolamento degli anziani nelle città e di sensibilizzazione dei giovani all'utilizzo del mezzo pubblico.

**In termini di governance**, il modello esistente pone in capo alla Provincia le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza,

con il coinvolgimento dei Comuni nelle funzioni relative ai servizi di esclusivo interesse comunale, in particolare programmatiche, con la redazione dei PUMS, e istitutive di tali servizi. Operativamente, si tratta di decisioni con importanti ricadute in termini urbanistici ed infrastrutturali, oltre che sulle reti di trasporto urbano. In questo contesto, la presenza di un operatore di TPL come SASA, in possesso delle conoscenze tecniche per svolgere un **ruolo di coordinamento e facilitazione dei rapporti tra Provincia e Comuni** appare opportuno se non indispensabile.

Alla luce delle esigenze sopra rappresentate, l'*in-house providing* dei servizi urbani costituisce sia la modalità di affidamento che garantisce il **più efficace coinvolgimento dei Comuni interessati**, sia 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 dei progetti di seguito menzionati sulla rete dei servizi urbani.

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 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 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.

### 3.3 I progetti in essere

Nel campo dei servizi di trasporto urbano e suburbano sono in atto **progetti innovativi di mobilità sostenibile**, a carattere sperimentale, che vedono **SASA come soggetto promotore ed attuatore**.

Quanto all'attività di **pianificazione e programmazione dei servizi** di trasporto pubblico, la PAB, in attuazione delle disposizioni di cui alla legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, con DGP n. 20/2018, ha approvato il **Piano Provinciale della Mobilità** (di seguito PPM) che configura – ai sensi dell'art. 7 della legge citata – *“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”*. Il predetto Piano, inoltre, contiene l'analisi della domanda di mobilità ricadente nel territorio provinciale, nonché la determinazione dei bacini territoriali ed ha espressamente distinto un bacino urbano.

Nel 2018 la Provincia ha inoltre approvato il proprio **Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile** che, in continuità e ad integrazione del preesistente Piano Clima Alto Adige, ha stabilito i principi fondamentali di una politica dei trasporti e della mobilità più lungimirante e presentato in forma sintetica gli interventi in corso di attivazione e programmati per realizzare una mobilità sostenibile. In particolare, con il Piano strategico per la mobilità sostenibile la Giunta provinciale ha sviluppato una strategia specifica per contenere l'impatto ambientale (*green mobility*), con misure volte alla riduzione, allo spostamento o al miglioramento del traffico in ambito urbano e suburbano. Nella medesima direzione vanno il PGTU di Merano e il PUMS di Bolzano, che perseguono obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale, riduzione delle emissioni inquinanti da traffico e risparmio energetico, oltre al miglioramento delle condizioni di circolazione e di stazionamento per tutte le componenti di traffico.

**Un'importante misura in tal senso è rappresentata dall'elettromobilità**, che sottende due linee di sviluppo complementari: la tecnologia a celle a combustibile e la tecnologia a batteria, con utilizzo di energia da fonti rinnovabili certificate. Le due tecnologie citate hanno caratteristiche tecniche e campi di applicazione differenti. Solo insieme, specialmente nel trasporto pubblico, sono in grado di coprire tutte le linee ed i profili di missione.

In una prima fase pilota, nel traffico urbano di Bolzano sono stati inseriti 5 autobus a celle a combustibile, finanziati con il progetto europeo "CHIC". Dal 2013 (prima immissione on servizio) ad oggi questi mezzi hanno circolato quotidianamente e hanno già totalizzato percorrenze per oltre 1,5 milioni di km, che hanno comportato minori emissioni per 1,6 tonnellate di CO<sub>2</sub>, 15,3 kg di NO<sub>x</sub> e 25,8 kg di PM<sub>10</sub>. Dal mese di gennaio 2019 sono in servizio 5 autobus SASA a batteria sono in servizio. Ad oggi SASA vanta quindi 10 mezzi a zero emissioni (a celle a combustibile e a batteria), corrispondenti al 6% circa della flotta. Tale 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 tra i soggetti promotori.

In una logica di complementarità, lo scorso dicembre 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 ed 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 stazioni di rifornimento ad 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. 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.

Oltre che ad essere all'avanguardia, dunque, nell'implementazione delle strategie per la decarbonizzazione del trasporto pubblico, SASA è attiva nella digitalizzazione del trasporto, dove da tempo è grado di fornire attraverso proprie applicazioni, p.es. informazioni al pubblico in tempo reale. In questo contesto, a Merano, SASA partecipa al progetto Interreg Italia-Svizzera "MENTOR", teso ad incentivare comportamenti di mobilità sostenibile ed 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*, che si colloca all'interno della strategia comunale sul tema. Il progetto prevede la costruzione di un sistema del tipo *Mobility as a Service* (MaaS) e farà da pilota per estendere il successivamente tale sistema a tutta la Provincia.

Con l'obiettivo di creare una città multipolare e multifunzionale, è prevista la realizzazione di una serie di **progetti di potenziamento del servizio di trasporto pubblico**, come la creazione sul territorio cittadino di Bolzano di centri intermodali di varie tipologie e dimensioni, la realizzazione di altri centri intermodali a Merano e a Bressanone e il potenziamento di diverse linee di collegamento tra il centro e le aree periferiche di Bolzano.

Considerato l'esito negativo del referendum popolare consultivo del 24.11.2019 in merito alla realizzazione di una linea tramviaria, di collegamento della stazione ferroviaria di Bolzano con quella di Ponte Adige e che tale progetto non sarà pertanto attuato, si renderà necessario al fine di decongestionare Bolzano dal traffico e soddisfare la domanda di mobilità, mettere in atto soluzioni alternative prevedendo l'implementazione di mezzi innovativi a ridotto impatto ambientale e ad alta efficienza.

Infine, SASA collabora strettamente con STA e con la Provincia al **progetto BINGO**, che mira ad introdurre **un'architettura tecnologica aperta per la futura gestione del trasporto pubblico locale (TPL)**. Tale architettura viene sviluppata al fine di implementare la nuova strategia con cui la Ripartizione Mobilità della PAB intende gestire in futuro il sistema di TPL, come definito

all'interno della Legge Provinciale sulla mobilità pubblica (LP n. 15/2015 del 13.11.2015). Grazie a questa iniziativa progettuale 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 di permettere lo **sviluppo di servizi informativi più ricchi ed accurati per gli utenti**. Particolare attenzione è rivolta anche alla definizione delle interfacce dati tra le singole componenti, così da garantire la massima interoperabilità e modularità di sistema e un rapporto trasparente tra i diversi attori coinvolti. L'architettura proposta non mira solamente a gestire i dati relativi ai **servizi di TPL** su gomma, ma vuole anche integrare tutti i dati relativi ai **servizi di TPL su ferro** nonché agli **impianti fissi**, e porsi come punto centrale di aggregazione e distribuzione di tutti i dati statici e dinamici del servizio integrato di TPL, secondo una logica **open data**, così che altri fornitori di servizi possano sviluppare servizi a valore aggiunto per l'utente finale. Nell'ambito di tale progetto, **SASA** fornisce il proprio *know-how* da **operatore di sistema**, fungendo anche da "**azienda pilota**" per la prima implementazione del sistema.

### 3.4 La performance di SASA in termini di qualità ed efficienza

Sotto il profilo della **qualità del servizio**, è utile evidenziare come SASA gestisca il servizio di trasporto 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 da SASA 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. SASA ha tutte le proprie linee di esercizio certificate dal 2017 secondo le norme UNI EN 13816, Norma che misura la qualità del servizio dal punto di vista dell'utente.

SASA ha inoltre 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 ai processi aziendali.

SASA ha inoltre dimostrato di operare in termini di **economicità e di efficienza**, al disotto del costo standard definito dalla PAB, comprovando di avere 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.

Un affidatario selezionato con gara condividerà indubbiamente i summenzionati obiettivi di economicità e di efficienza, perfettamente coerenti con l'obiettivo aziendale di massimizzazione il profitto ma, ancorché assoggettato a stringenti vincoli contrattuali, non avrà tra le proprie priorità gli obblighi di esercizio di trasporto di seguito menzionati, coerenti con il carattere "sociale" del servizio di trasporto pubblico.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse e delle linee, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel Contratto di servizio, assoggetta l'operatore ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il Gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque tenuto di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico di linea, su itinerari e fermate predeterminate e con un'offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In conformità al Regolamento (CE) 1370/2007 (cfr. art. 4, par. 5 e 6), con il presente affidamento sono attribuiti all'operatore di servizio pubblico specifici obblighi a carattere sociale.

Per quanto riguarda gli elementi regolatori relativi agli aspetti economico-gestionali, si è fatto riferimento alla Delibera ART 49/2015 e non alla 154/2019, di recente emissione in quanto, avendo la Provincia di Bolzano pubblicato l'Avviso di preinformazione in data antecedente (e

precisamente il 27/11/2017) ed essendo la procedura di affidamento in avanzata fase di definizione, la stessa ha facoltà di continuare ad applicare la previgente delibera ART 49/2015 (cfr. Misura 1 par. 5.).

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 riportate nel prospetto n. 3 della Delibera ART 49/2015 e allegato al Contratto di servizio, 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 chilometrico, in coerenza con le previsioni dell'art. 14 comma 3 della L.P. 15/2015, rapportato alle percorrenze assegnate, in funzione degli oneri sociali assunti, tenuto conto della velocità commerciale. Tale corrispettivo scaturisce dal Piano economico-finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, strutturato con evidenziazione degli aggregati indicati al Prospetto n. 4 della Delibera ART n. 49/2015, nonché dell'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 (e senza pregiudizio per il requisito della prevalenza dell'attività).

La compensazione così determinata è stata confrontata:

- con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, pari a 4,14 €/km;
- con il costo standard approvato dalla Provincia di Bolzano con Delibera 95 del 19 febbraio 2019, pari a 2,9226 €/km.

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

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

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

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

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Emergono inoltre importati specificità legate alla dimensione della città in cui l'impresa opera.

**Tabella 21 - Costi operativi unitari per dimensione della città solo servizio urbano e misto (valori mediani)**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>Oltre i 250 mila abitanti</b>			
Costo operativo per vettura km	4,45	4,49	4,79
Costo operativo per passeggero	1,20	1,19	1,22
<b>Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti</b>			
Costo operativo per vettura km	3,86	4,07	4,06
Costo operativo per passeggero	1,65	1,63	1,59
<b>Sotto i 100 mila abitanti</b>			
Costo operativo per vettura km	3,19	3,18	3,30
Costo operativo per passeggero	2,72	2,73	2,90

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Il costo del servizio affidato a SASA, peraltro con inclusione degli oneri di rinnovo del parco, è pari per il primo anno a 3,42 €/km, a fronte di un costo standard calcolato con il metodo di cui al D.M. n. 157/2018 pari a 4,14 €/km e di un costo medio di settore per servizi di trasporto pubblico locale urbano in ambiti comparabili (Studio ASSTRA citato) da 3,30 €/km fino a 4,53 €/km.

Anche il raffronto con il costo standard approvato dalla Provincia di Bolzano per l'anno 2019 con DGP 1145 DEL 13/11/2018 (con adeguamento ISTAT al 2020), calcolato al netto degli ammortamenti, dell'indennità di bilinguismo, dei costi commerciali comprensivo del 6% di percorrenze a vuoto vede due valori simili per SASA e per la PAB, rispettivamente pari a 2,67 €/km ed a 2,95 €/km, con un differenziale di 28 centesimi/km. La convenienza della scelta operata dalla PAB per l'in-house providing è quindi pienamente ed indubbiamente comprovata.

In fase di avvio dell'affidamento di cui alla presente relazione, saranno erogate percorrenze complessive pari a 8,1 milioni di bus\*km di servizio annui, come analiticamente individuate per ogni linea dal programma di esercizio allegato.

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

Allegati:

- Allegato 1 - Costruzione costo standard ex DM 157/2018
- Allegato 2 - Raffronto costo SASA e costo standard Provincia di Bolzano

**BERICHT GEMÄß ART. 34 ABSATZ 20 GD Nr. 179/2012**  
**VERGABE DER STÄDTISCHEN UND VORSTÄDTISCHEN LINIENVERKEHRSDIENSTE MIT**  
**AUTOBUSSEN AN DIE GESELLSCHAFT SASA AG/S.p.A.**

**Inhalt**

1. Prämissen.....	1
2. Normativer Referenzrahmen .....	1
2.1. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen .....	2
2.2. Gesamtstaatliche Bestimmungen .....	3
2.3. Rechtsvorschriften auf Landesebene .....	4
3. Aktuelles Szenario und Inhouse-Vergabe.....	4
3.1. Vorliegen der Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe.....	5
3.2. Südtiroler Mobilitätssystem .....	5
3.3. Aktuelle Projekte .....	7
3.4. Performance von SASA in puncto Qualität und Effizienz .....	9

**1. Prämissen**

Ziel dieses Berichts ist es, die gemäß Art. 34 Abs. 20 GD Nr. 179/12 vorgeschriebenen Informationspflichten in Bezug auf die Vergabe der städtischen und vorstädtischen öffentlichen Linienverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, gemäß den Angaben im geltenden Landesmobilitätsplan, zu erfüllen. Im Hinblick auf diese Dienste beabsichtigt das Land als für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Behörde, mittels einer Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft SASA S.p.A./AG, hinsichtlich derer das Land die analoge Kontrolle zusammen mit anderen öffentlichen Gesellschaftern ausübt. vorzugehen

Im Dokument werden die Gründe für die Bevorzugung der gewählten Vergabemethode, deren Vereinbarkeit mit den einschlägigen Rechtsvorschriften und die Eignung von SASA als mit dem Dienst beauftragter Auftragnehmer erläutert.

Angeführt werden zudem die dem Betreiber auferlegten Dienstpflichten sowie die Parameter zur Berechnung der Ausgleichsleistung auch angesichts des erstellten Wirtschafts- und Finanzplans unter Einhaltung der geltenden gesetzlichen Vorschriften sowie des Vergleichs mit den wichtigsten Referenzwerten auf gesamtstaatlicher Ebene, mit den vom Land ausgearbeiteten Standardkosten und den Parametern in Bezug auf die gemäß MD Nr. 157/2018 festgelegten Standardkosten.

**2. Normativer Referenzrahmen**

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) 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.

Die **Inhouse-Vergabe** stellt keineswegs eine Ausnahme beim Management von lokalen öffentlichen Diensten dar, **sondern eine der normalen organisatorischen Formen** für diese, 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.

Gemäß den nachfolgend aufgeführten detaillierten Angaben **entspricht die gewählte Vergabeform 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 und 15/2016. 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.

## 2.1. 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, den anderen gleichgestellte Methode (Abs. 3 und 4 und für den Eisenbahnverkehr Abs. 6) 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.

Die Inhouse-Vergabe ist auch vorgesehen, wenn es sich beim Vertrag um eine öffentliche Auftragsvergabe (Richtlinien 24 und 25 von 2014) und nicht um eine Konzession gemäß der Definition der gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien handelt, wenn dieselben zuvor genannten Voraussetzungen erfüllt sind (entsprechende Kontrolle, vorwiegende Tätigkeit gegenüber der kontrollierenden Behörde).

## **2.2. Gesamtstaatliche Bestimmungen**

Mit Art. 61 des Gesetzes Nr. 99/2009 setzte der nationale Gesetzgeber in Bezug auf die Vergabe die Bestimmungen laut Verordnung 1370/2007 in vollem Umfang um 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 Art. 61 wird ebenso auf Art. 8 Abs. 2 der Verordnung verwiesen, mit welchem der Gemeinschaftsgesetzgeber die Übergangsregelung zur stufenweisen Anpassung an die Vorschriften über die Vergabe der Dienste laut Art. 5 eingeführt hat.

Insbesondere legen die Bestimmungen einerseits fest, dass die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene oder Straße „ab 3. Dezember 2019“ im Einklang mit Art. 5 zu erfolgen hat, andererseits, dass die Mitgliedstaaten während dieses Übergangszeitraums Maßnahmen zu treffen haben, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.

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

- a) analoge Kontrolle seitens der zuschlagserteilenden Behörde (erste strukturelle Voraussetzung);
- b) über 80% der Tätigkeiten der kontrollierten juristischen Person müssen im Rahmen der Wahrnehmung der ihr von der zuschlagserteilenden Behörde, welche sie kontrolliert, vergebenen Aufgaben durchgeführt werden (funktionelle Voraussetzung);

- c) vollständige Beteiligung seitens der zuschlagserteilenden Behörde, d.h., dass kein privates Kapital direkt an der kontrollierten juristischen Person beteiligt sein darf, mit Ausnahme von Formen von Privatkapitalbeteiligungen, die gemäß den innerstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen vorgesehen sind (zweite strukturelle Voraussetzung).

### 2.3. 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.

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. 11 LG Nr. 15/2015 Folgendes vorgesehen: *„Die (...) öffentlichen Linienverkehrsdienste werden nach den von der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren vergeben“.* In Art. 20 desselben Gesetzes ist dagegen ausdrücklich die Inhouse-Vergabe vorgesehen.

Kürzlich wurde mit dem neuen Landesgesetz Nr. 3 vom 9. Juli 2019 „Vereinfachungen in der öffentlichen Auftragsvergabe“ die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Inhouse-Vergabe bestärkt, indem bestimmt wurde, dass der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich auch durch eine öffentliche Führung mittels Inhouse-Gesellschaften oder Sonderbetrieb gewährleistet wird (der Art. 4 Abs. 2 ändert den Art. 7 des Landesgesetzes Nr. 16 vom 17. Dezember 2015 durch die Einführung von Absatz 9).

### 3. Aktuelles Szenario und Inhouse-Vergabe

Bei der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung handelt es sich um eine von einer zuständigen Behörde festgelegte oder identifizierte Pflicht zur Gewährleistung der öffentlichen Personenverkehrsdienste von allgemeinem Interesse, die ein Anbieter unter Berücksichtigung seines eigenen gewerblichen Interesses nicht oder nicht im selben Maß und zu denselben Bedingungen ohne Ausgleichsleistung übernehmen würde.

Im System der europäischen Verordnung kann die zuständige Behörde bei Vorliegen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausschließlichkeitsrechte und/oder ein Recht auf eine wirtschaftliche Ausgleichsleistung gewähren.

Was die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft, kann gesagt werden, dass es deren Zweck ist, sicherzustellen, dass die öffentlichen Verkehrsdienste ununterbrochen (Kontinuität) zugunsten aller Nutzer und im gesamten betroffenen Gebiet (Universalität) zu Tarifen gewährleistet werden, die abgesehen von der wirtschaftlichen Ertragsfähigkeit der Nutzer erschwinglich sind (Gleichheit und Universalität).

Die öffentlichen Nahverkehrsdienste im Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen (im Folgenden APB) werden gegenwärtig auf der Grundlage von im Lauf der Zeit verlängerten **Konzessionen** erbracht, die im Rahmen der Übergangsregelung nach dem Gemeinschaftsrecht zulässig sind (Art. 8 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Die Konzession der SASA S.p.A./AG, an welche gegenwärtig die öffentlichen Personenverkehrsdienste für Bozen, Meran und Leifers vergeben sind, wurde mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1155 vom 13.11.2018 bis zum 31.12.2019 verlängert und anschließend mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 95 vom 19.2.2019 angepasst.

Aus den zahlreichen, im Folgenden detailliert aufgeführten Gründen sind wir der Meinung, dass die Inanspruchnahme der Inhouse-Vergabe zu den gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG)

Nr. 1370/2007 vorgesehenen Bedingungen das am besten geeignete Instrument ist, um die Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr zu befriedigen, und dass SASA S.p.A./AG die beste Wahl für die Vergabe mittels Dienstleistungsauftrag darstellt.

### 3.1. Vorliegen der Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe

Von den üblichen, vom Gesetzgeber auf gemeinschaftlicher, staatlicher und Landesebene zugelassenen Methoden fiel im den vorliegenden Bericht betreffenden Fall die Wahl auf die Direktvergabe bzw. die Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft SASA S.p.A./AG.

SASA ist eine Gesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung, deren Gesellschaftskapital wie folgt zusammengesetzt ist:

1. Autonome Provinz Bozen 17,79 %
2. Stadtgemeinde Bozen 43,85 %
3. Stadtgemeinde Meran 27,39 %
4. Stadtgemeinde Leifers 10,97 %

SASA übt bereits heute mehr als 80 % des erzielten Umsatzes im Rahmen seiner Gesamttätigkeit gegenüber den Gesellschafterbehörden aus (diese Verpflichtung ist auch in der Satzung der Gesellschaft vorgesehen).

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

- a) SASA eine Gesellschaft **mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung** ist;
- b) das Geschäftsführungsorgan der Gesellschaft aus Vertretern aller Gesellschafterbehörden besteht;
- c) die Kontrolle der Verwaltung im Sinne des Art. 27 des Dienstvertrages und der Satzung, der APB, als Auftraggeber, obliegt;
- d) 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.**

Mit Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der Gesellschafter von SASA S.p.A./AG vom 28.11.2017 wurde auch die Gesellschaftssatzung angepasst, damit diese den Vorgaben laut GvD 175/2016 und LG 12/2007 gerecht wird.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht wird zudem darauf hingewiesen, dass

- die Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 mit der Veröffentlichung der **Vorinformation** Nr. 2017/S 229-478197 vom 27.11.2017 erfüllt wurde;
- der **Dienstleistungsauftrag** im Rahmen der **Inhouse-Vergabe** gemäß Art. 4 der genannten Verordnung eine **Laufzeit von 10 Jahren** aufweist.

### 3.2. Südtiroler Mobilitätssystem

Im Vorfeld ist auf einige Eigenschaften des **Südtiroler Mobilitätssystems** zu verweisen, das de facto ein Vorzeigemodell auf gesamtstaatlicher Ebene darstellt: Eine **starke und strukturierte Governance** im Rahmen eines eindeutig **hoch entwickelten Kontexts** ermöglicht die effiziente Verwaltung des *gross cost* für alle Modalitäten des öffentlichen Verkehrs und das Anstreben von äußerst hohen Servicelevels, was Effizienz und Qualität betrifft, sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für die zahlreichen Touristen.

Im Unterschied zu anderen Regionen hat Südtirol seit jeher hohen Wert auf den öffentlichen Personenverkehr gelegt. Insbesondere gelang dem öffentlichen Personenverkehr dank des integrierten Südtirol Pass Systems ein enormer Qualitätssprung nach vorn und dessen umfassende Verbreitung in der Bevölkerung (ca. 270.000 aktive Südtirol Pass bei einer Wohnbevölkerung von 520.000 Personen) beweist, dass diese Lösung sehr geschätzt wird.

Die hohe öffentliche Prägung der Governance ersieht man daran, dass die Planung und Verwaltung des ÖNV unter direkter Kontrolle der APB stehen. Die Entscheidung der APB, das Tarifsystem ohne die Möglichkeit von Eingriffen seitens der Betreiber zu planen und zu

verwalten und Sozialtarife anzubieten, die europaweit zu den niedrigsten gehören, zeigt in hohem Maß den Willen, die öffentliche Kontrolle über diesen Sektor aufrechtzuerhalten. Aufgrund der Entscheidung der Anwendung der gross cost Vergütung wird der Anbieter schließlich des Marktrisikos enthoben und dem System wird eine deutliche soziale Prägung verliehen.

**In programmatischer Hinsicht** ist eines der Ziele, die von der APB heute als vorrangig beim Verfolgen des öffentlichen Interesses eingestuft werden, die **Reduzierung der wichtigsten Auswirkungen des Transportbereichs**, wie Emissionen, Energieverbrauch, Unfallquote und Verkehrsbelastung. Diese Ziele werden auch über Investitionen in **strategische Infrastrukturen** angestrebt, **welche die Wiederherstellung des modalen Gleichgewichts fördern**, wie die Realisierung von Verkehrsnetzen, Umschlagzentren und Intermodalzentren in Bozen, Meran, Brixen, Bruneck, Innichen und Sigmundskron.

Da die Stadtbereiche das Umfeld darstellen, in dem die meisten Bewegungen und Straßenbefahrungen stattfinden und wo die Auswirkungen des Straßenverkehrs am schwerwiegendsten sind, erfordert die Verfolgung des öffentlichen Interesses in Bezug auf die unmittelbar zusammenhängenden Aspekte, wie ökologische Nachhaltigkeit, Management des Verkehrsaufkommens und der Straßennetze, sowie in Bezug auf die sozialen Aspekte nicht nur eine **vorherige Absprache**, sondern auch eine **gemeinsame und durch Beteiligung geprägte Verwaltung** sowie eine **gemeinsame strategische Vision** mit den Gemeinden, in deren Gebiete diese Dienste angeboten werden.

Eine grundlegende Voraussetzung repräsentiert die Garantie der **Universalität der Beförderungsdienste**, die ein Tarifsystem erfordert, welches die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erschwinglichen Preisen ermöglicht, auch und vor allem in Anbetracht der **sozialen Bedeutung des Dienstes**, wobei eventuell vergünstigte Pauschaltarife für ältere Personen und Schüler und Schülerinnen und Studierende vorgesehen sind. Vor allem im Stadtbereich, wo die Hälfte der Nutzer diesen Kategorien zugehören, wird der Beförderungsdienst nicht nur zu einem Instrument, welches das Recht auf Mobilität garantiert, sondern auch zu einem Mittel für die soziale Inklusion, zur Bekämpfung der Ausgrenzung älterer Menschen in den Städten und um jüngere Menschen dazu anzuregen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

**Was die Governance betrifft**, obliegen gemäß dem bestehenden Modell die Aufgaben in puncto Planung, Management, Programmierung, Leitlinien, Koordination, Überwachung und Aufsicht dem Land, mit Einbeziehung der Gemeinden bei den Zuständigkeiten für Dienste von ausschließlicher Gemeindeinteresse, insbesondere der Planung, mit der Erstellung der Mobilitätspläne, und der Einrichtung dieser Dienste. In operationeller Hinsicht handelt es sich um Entscheidungen mit bedeutenden Auswirkungen sowohl was Stadtplanung und Infrastrukturen angeht, als auch auf die Nahverkehrsnetze. In diesem Kontext erscheint ein ÖNV-Anbieter wie SASA, der fachliche Kenntnisse besitzt, um die Beziehungen **zwischen dem Land und den Gemeinden zu koordinieren und zu unterstützen**, zweckmäßig, wenn nicht unabdingbar.

Angesichts der oben erwähnten Bedürfnisse stellt die Inhouse-Vergabe der städtischen Dienste sowohl eine Vergabemethode dar, welche die **effizienteste Beteiligung der betroffenen Gemeinden** garantiert, als auch das **flexibelste und einheitlichste Regulierungsinstrument**, das sich optimal für den Schutz des öffentlichen Interesses eignet und eine Kontrolle der Investitionen und eine systematische Anpassung an zukünftige Veränderungen mit der Fertigstellung der nachfolgenden Projekte im Netzwerk der städtischen Verkehrsdienste garantiert.

Schlussendlich ermöglichen die gewählte Vergabeform und die besonderen Beziehungen, die sich zwischen dem Auftraggeber und dem Betreiber der Dienste ergeben werden, der

Verwaltung, mittels eines geteilten und flexiblen Instruments vorzugehen und, auf der Grundlage der analogen Kontrolle, das Regelsystem im Hinblick auf die Realisierung der eingeleiteten Projekte entsprechend anzupassen und zwar ohne die zeitlichen Einschränkungen, die mit einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zwangsläufig in Kauf genommen werden müssten, aber vor allem ohne die Starrheit und die Zwänge, die eine Ausschreibung unweigerlich mit sich bringen würde. Im letzteren Fall wird für den Zuschlagsempfänger die Überwachung des wirtschaftlichen Gleichgewichts - d.h. das Erreichen einer angemessenen Gewinnspanne - zu einer notwendigen, aber nicht ausreichenden Bedingung, da er seinen Partnern eine angemessene finanzielle Leistung garantieren und den Gewinn des Unternehmens maximieren muss. Es ist evident, dass die Logik des Gewinns ungeeignet ist für überlastete und komplexe Situationen wie die von Bozen und Meran, welche im ersten Fall mit einem Nachhaltigen Mobilitätsplan (PUMS) und im zweiten Fall mit einem Allgemeinen Städtischen Verkehrsplan (PGTU), oder der Einführung des Metrobusses im Überetsch d.h. mit Maßnahmen, welche, in der heiklen Phase der Umsetzung, die uneingeschränkte und bedingungslose Zusammenarbeit des auf dem Gebiet tätigen Betreibers der Verkehrsdienste voraussetzen, behoben werden sollen.

### 3.3. Aktuelle Projekte

Im Bereich der Nahverkehrsdienste werden auf Versuchsebene **innovative Projekte für die nachhaltige Mobilität** durchgeführt, **bei denen SASA als Träger und als ausführendes Unternehmen auftritt**.

Was die **Planung und Programmierung** der öffentlichen Verkehrsdienste betrifft, hat die APB, in Durchführung der Bestimmungen laut Landesgesetz Nr. 15 vom 23. November 2015, mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 20/2018 den **Landesmobilitätsplan** (im Folgenden LMP) verabschiedet, der gemäß Art. 7 des genannten Gesetzes *das integrierte Planungs- und Programmierungssystem der Infrastrukturnetze und der Personenverkehrsdienste darstellt und Einzugsgebiete und den Finanzbedarf im Einklang mit den sozioökonomischen Strategien und im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit* definiert. Der genannte Plan enthält auch die Analyse des Mobilitätsbedarfs im Landesgebiet sowie die Definition von Einzugsgebieten und hat ausdrücklich ein städtisches Einzugsgebiet ermittelt.

Im Jahr 2018 verabschiedete die APB zudem ihren **Strategischen Plan für die nachhaltige Mobilität**, mit dem in Fortführung und Ergänzung des bereits bestehenden Klimaplanes Südtirol die grundlegenden Prinzipien für eine zukunftsweisende Verkehrs- und Mobilitätspolitik festgelegt und in zusammengefasster Form die bereits aktivierten und die geplanten Maßnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität präsentiert wurden.

Insbesondere entwickelte die Landesregierung mit dem Strategischen Plan für nachhaltige Mobilität eine spezifische Strategie zur Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt (Green Mobility), mit Maßnahmen, deren Zweck es ist, den städtischen und vorstädtischen Verkehr zu reduzieren, zu verlagern oder zu verbessern. In dieselbe Richtung gehen der allgemeine städtische Verkehrsplan von Meran und der Plan für nachhaltige, urbane Mobilität von Bozen, welche die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen und die Energieeinsparung sowie die Verbesserungen der Verkehrs- und Haltebedingungen für alle Verkehrsteilnehmer anstreben.

**Eine wichtige Maßnahme in diesem Sinn repräsentiert die Elektromobilität**, der zwei sich ergänzende Entwicklungslinien zugrunde liegen: die Technologie mit Brennstoffzellen und die Batterietechnologie unter Nutzung von Energie aus zertifizierten erneuerbaren Quellen. Diese beiden Technologien weisen unterschiedliche technische Merkmale und Anwendungsbereiche auf. Nur gemeinsam sind sie insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrsdienstes in der Lage, alle Linien und Missionsprofile abzudecken.

In einer ersten Pilotphase wurden in den Bozner Stadtverkehr 5 Busse mit Brennstoffzellen eingegliedert, die mit dem europäischen Projekt „CHIC“ finanziert wurden. Von 2013 (erste Inbetriebnahme) bis heute verkehrten diese Fahrzeuge täglich und legten bereits mehr als 1,5

Mio. km zurück, mit einer Reduzierung der Emissionen um 1,6 t CO<sub>2</sub>, 15,3 kg NO<sub>x</sub> und 25,8 kg di PM<sub>10</sub>. Seit Januar 2019 sind 5 SASA-Busse mit Batteriebetrieb in Betrieb. Gegenwärtig besitzt SASA somit 10 Fahrzeuge mit null Emissionen (mit Brennstoffzellen und Batterie), was einem Anteil von zirka 6% an der Flotte entspricht. Dieser Anteil wird in den nächsten Jahren dank der Durchführung der Projekte „JIVE“ (mit dem Kauf von weiteren 12 Fahrzeugen mit Brennstoffzellen) sowie „MEHRLIN“ für die Infrastruktur rapide wachsen. Beide Projekte wurden bereits von der EU genehmigt, und SASA gehört zu den Trägern.

In einer Logik der Ergänzung wurde im vergangenen Dezember das vom Institut für technologische Innovationen geförderte europäische Projekt „LIFE“ in Zusammenarbeit mit SASA, STA, Alperia und A22 genehmigt, dessen Ziel es ist, das Südtiroler Landesgebiet mit den Infrastrukturen auszustatten, die notwendig und zweckdienlich sind, um Fahrzeuge mit Batteriebetrieb und Brennstoffzellen aufzuladen und eine in wirtschaftlicher Hinsicht wettbewerbsfähige Wasserstoffproduktion zu starten. Das Projekt umfasst den Ausbau des Netzwerks für die Schnellaufladung von Pkw und Bussen mit Batteriebetrieb, darunter einige Ladeeinrichtungen im SASA-Depot, die Eröffnung von Wasserstofftankstellen für Pkw, Fahrzeuge für die Güterbeförderung und Shuttlebusse sowie die Einrichtung der entsprechenden Dienste im gesamten Landesgebiet. Der Schwerpunkt liegt nicht nur auf dem öffentlichen Busnahverkehr, sondern auch auf der Logistik, auf der Güterbeförderung, der privaten Mobilität – einschließlich Touristen – und der betrieblichen Mobilität. Die Erfahrung und Anwendung dieser neuen Antriebstechnologien durch SASA stellt derzeit ein Benchmark nicht nur auf nationaler sondern auch auf europäischer Ebene dar.

SASA ist zudem nicht nur Vorreiter bei der Umsetzung von Strategien zur Verringerung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes des öffentlichen Verkehrs, sondern ist auch in der Digitalisierung des Verkehrs tätig, wo sie seit langem in der Lage ist, durch eigene Anwendungen z. B. Informationen in Echtzeit für die Öffentlichkeit bereitzustellen. In diesem Zusammenhang ist SASA in Meran am Interreg-Projekt Italien-Schweiz „MENTOR“ beteiligt, dessen Ziel es ist, nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern und ein Mobilitätsangebot zu entwickeln, das in der Lage ist, zunehmend wirksamer den komplexen Verkehrsanforderungen der Reisenden gerecht zu werden, und zwar dank der Technologien der Smart Mobility, die sich in die diesbezügliche Strategie der Gemeinde einreicht. Das Projekt betrifft den Aufbau eines MaaS-Systems (Mobility as a Service) und wird als Pilotprojekt für die spätere Ausweitung des Systems auf das gesamte Landesgebiet dienen.

Mit dem Ziel, eine multipolare und multifunktionale Stadt zu schaffen, ist die Durchführung einer Reihe von **Projekten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsdienstes** vorgesehen. Dazu gehören beispielsweise die Errichtung von mehreren Intermodalzentren verschiedenen Ausmaßes auf dem Stadtgebiet von Bozen, die Errichtung weiterer Intermodalzentren in Meran und Brixen sowie die Potenzierung mehrerer Verbindungslinien zwischen dem Zentrum in Bozen und den Vorstadtgebieten.

Nachdem die beratende Volksabstimmung vom 24.11.2019 über den Bau einer Trambahnlinie zur Verbindung des Bahnhofs von Bozen mit dem Bahnhof Sigmundskron negativ ausgegangen ist und dieses Projekt deshalb aller Wahrscheinlichkeit nach nicht durchgeführt wird, müssen, um Bozen vom Verkehr zu entlasten und den Mobilitätsbedarf zu befriedigen, alternative Lösungen gefunden und die Einführung innovativer umweltfreundlicher und hoch effizienter Verkehrsmittel umgesetzt werden.

Schließlich kooperiert SASA eng mit STA und dem Land am **BINGO-Projekt**, dessen Ziel es ist, eine **offene technologische Architektur für das zukünftige Management des öffentlichen Personennahverkehrs einzuführen**. Diese Architektur wird entwickelt, um die neue Strategie zu implementieren, mit welcher die Abteilung Mobilität der APB in Zukunft das ÖNV-System zu verwalten beabsichtigt, gemäß den Angaben im Landesgesetz über die öffentliche Mobilität (LG Nr. 15/2015 vom 13.11.2015). Dank dieser Projektinitiative wird es möglich sein, einerseits die bereits bestehenden Elemente (wie das **Tarifsystem** und den **Südtirol Pass**) weiterzuentwickeln, andererseits neue modulare Elemente einzuführen, um ein **besseres**

**Gesamtmanagement des ÖNV-Systems** zu erzielen und die **Entwicklung von umfassenden und genaueren Informationsdiensten für die Nutzer** zu ermöglichen.

Besondere Aufmerksamkeit wird der Definition der Datenschnittstellen zwischen den einzelnen Elementen beigemessen, sodass die maximale Interoperabilität und Modularität des Systems sowie eine transparente Beziehung zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren gewährleistet werden. Die vorgeschlagene Architektur zielt nicht nur darauf ab, die Daten in Bezug auf die **ÖNV-Dienste** auf Straße zu verwalten, sondern beabsichtigt auch, alle Daten in Bezug auf die **ÖNV-Dienste auf Schiene** sowie auf die **festen Anlagen** zu integrieren, um als zentraler Punkt für die Aggregation und Verteilung aller statistischen und dynamischen Daten des integrierten ÖNV-Dienstes in einer **Open-Data-Logik** zu fungieren, sodass die anderen Dienstanbieter Dienstleistungen mit Mehrwert für den Endnutzer entwickeln können. Im Rahmen dieses Projekts stellt **SASA** sein Know-how als **Systemanbieter** bereit und fungiert auch als „**Pilotunternehmen**“ für die erste Implementierung des Systems.

### 3.4. Performance von SASA in puncto Qualität und Effizienz

Im Hinblick auf die **Servicequalität** ist hervorzuheben, dass SASA den Personenverkehrsdienst mit einer erheblichen und wachsenden Nutzerzufriedenheit und übereinstimmend mit den Qualitäts- und Effizienzzielen erbringt, was die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfrage beweisen, die SASA jedes Jahr bei einer repräsentativen Nutzerstichprobe mittels eines vorgegebenen Fragebogens durchführt, zu der sich eine Erhebung nach der Mystery-Client-Technik gesellt. Mit dieser Erhebung nimmt SASA die systematische Profilerstellung seiner Nutzer vor, misst deren Zufriedenheit und erstellt die **Quadrant Analysis** mit der Feststellung der vorrangigen Maßnahmenbereiche. Alle Geschäftslinien von SASA sind seit 2017 nach UNI EN 13816 zertifiziert. Mit dieser Norm wird die Servicequalität vom Standpunkt des Nutzers aus gemessen.

SASA setzt zudem ein integriertes „Qualitäts- Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem“ im Einklang mit den internationalen Normen UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2004 und BS OHSAS18001:2007 um, das auf alle Betriebsabläufe angewandt wird.

SASA hat zudem bewiesen, dass es nach **Wirtschaftlichkeit und Effizienz** unter den von der APB ermittelten Standardkosten tätig ist, indem es nachgewiesen hat, dass die völlige Kontrolle über die Kostenstruktur besteht und Verschwendungen vermieden werden, und das mit einem Dienstentgelt, welches die Höhe der konkreten und genauen Ausgleichsleistung für die vorgeschriebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen nicht überschreitet. Ein Auftragnehmer, der im Rahmen einer Ausschreibung ermittelt wird, wird zweifellos die oben genannten Ziele der Wirtschaftlichkeit und Effizienz teilen, die mit dem Unternehmensziel der Gewinnmaximierung absolut übereinstimmen, wird aber, obwohl er strengen vertraglichen Beschränkungen unterliegt, die unten genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, entsprechend dem "sozialen" Charakter der öffentlichen Verkehrsdienste, nicht zu seinen Prioritäten zählen.

Die notwendige Einhaltung des Betriebsprogramms, unabhängig von der Rentabilität der Fahrten und Linien, sowie die Anpassung an die ausdrücklich im Dienstleistungsvertrag angegebenen Qualitätsstandards, unterwirft den Anbieter gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, bei denen es sich insbesondere um die „Betriebspflichten“ handelt. Der Betreiber kann nämlich nicht anhand der jeweiligen Rentabilität entscheiden, ob er eine Fahrt durchführt oder nicht, sondern ist in jedem Fall verpflichtet, die vorgegebene Leistung zu erbringen.

Beim gegenständlichen Dienst handelt es sich zudem um einen öffentlichen Liniendienst mit einer vorgegebenen Streckenführung und vorgegebenen Haltestellen und einem undifferenzierten Angebot für das Publikum. Daraus folgt, dass der Dienstanbieter die Personenbeförderungsleistung zu den im Betriebsprogramm vorgegebenen Bedingungen nicht verweigern kann und daher den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und insbesondere den „Transportpflichten“ unterliegt.

Gemäß der Verordnung (EG) 1370/2007 (vgl. Art. 4 Abs. 5 und 6) werden dem Anbieter eines öffentlichen Dienstes mit diesem Auftrag spezifische soziale Verpflichtungen auferlegt. Hinsichtlich der Elemente im Zusammenhang mit den betriebswirtschaftlichen Aspekten wurde auf den Beschluss ART 49/2015 und nicht auf den Beschluss 154/2019 verwiesen, welcher kürzlich veröffentlicht wurde. Da die Vorabinformation vor diesem Datum (nämlich am 27.11.2017) veröffentlicht wurde und sich das Vergabeverfahren in einem fortgeschrittenen Stadium befindet, hat das Land das Recht, den vorher gültigen Beschluss ART 49/2015 weiterhin anzuwenden (siehe Maßnahme 1, Abs. 5.).

Zulasten des Betreibers geht das angebotsseitige Risiko, das sich aus der Entwicklung der Kosten für die Erbringung des Dienstes ergibt, in Übereinstimmung mit der Aufteilung der Risiken nach Risikotypologie gemäß Übersicht Nr. 3 des Beschlusses ART 49/2015, welche dem Dienstleistungsvertrag beiliegt, sowie in Verbindung mit der mit spezifischen Vertragsklauseln geregelten Befugnis des Auftraggebers, die in Auftrag gegebenen Dienste und die Betriebsprogramme zu ändern. Dem Betreiber werden zudem Prämien gewährt, die mit einem System zur Motivierung des Personals verbunden sind, das dem Vertrag beigelegt ist und auf der Erhöhung der Zufriedenheit der Fahrgäste und der Anzahl der beförderten Fahrgäste infolge der guten Qualität und Zuverlässigkeit des Dienstes basiert.

Kraft der genannten Betriebspflichten wird im Netz der im Rahmen der Inhouse-Vergabe in Auftrag gegebenen Dienste ein Ausschließlichkeitsrecht gemäß Art. 4 Abs. 1 der genannten Verordnung gewährt.

Bei der Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind die Kosten der Produktionsfaktoren berücksichtigt, die notwendig sind, um die oben genannten Verpflichtungen zu erfüllen, wobei eine vernünftige Gewinnspanne gewährt wird.

Die Referenzparameter für die Ausgleichsleistung bildet die Kilometervergütung in Übereinstimmung mit Art. 14 Abs. 3 LG 15/2015 im Verhältnis zu den zugewiesenen Fahrten je nach dem übernommenen Sozialaufwand und unter Berücksichtigung der Betriebsgeschwindigkeit. Dieses Entgelt basiert auf dem für die Vergabe erstellten Wirtschafts- und Finanzplan und umfasst alle etwaigen, während der Vertragslaufzeit vorgenommenen Änderungen mit Angabe der zusammengefassten Posten laut Übersicht Nr. 4 des Beschlusses ART Nr. 49/2015 sowie laut Anhang zur Verordnung (EG) 1370/2007.

Bei der Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans ist der Betreiber zudem verpflichtet, separate Rechnungssysteme im Hinblick auf etwaige Tätigkeiten, die nicht unter den Vertrag fallen, anzuwenden (und unbeschadet der Voraussetzung im Hinblick auf die vorwiegende Tätigkeit).

Die so ermittelte Ausgleichsleistung wurde verglichen

- mit den vom Land Südtirol mit Beschluss 95 vom 19. Februar 2019 genehmigten Standardkosten in Höhe von 2,9226 €/km;
- mit den Standardkostenparametern laut MD Nr. 157/2018 in Höhe von 4,14 €/km.

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

Die Analyse der Leistungsindikatoren von Unternehmen, die ausschließlich im außerstädtischen Verkehr oder im städtischen und außerstädtischen Verkehr tätig sind (gemischte Unternehmen), zeigt, dass es erhebliche Unterschiede in Bezug auf Art und Typologie der Dienstleistung gibt. Das heißt, dass insbesondere außerstädtische und gemischte Unternehmen

dauerhaft niedrigere Kosten pro Fahrzeugkilometer (2,69 bzw. 3,30 €/km) im Vergleich zu städtischen Unternehmen (4,53 €/km) erzielen.

#### Einheitskosten pro Dienstleistung (Medianwert)

	2015	2016	2017
<b>Außerstädtischer Betrieb</b>			
Betriebskosten pro Fahrzeug km	2.85	2.73	2.69
Betriebskosten pro Fahrgast	5.12	4.91	5.09
<b>Gemischtbetrieb (außerst. und städtisch)</b>			
Betriebskosten pro Fahrzeug km	3.20	3.19	3.30
Betriebskosten pro Fahrgast	2.38	2.32	2.07
<b>Städtischer Betrieb</b>			
Betriebskosten pro Bus km	4.51	4.22	4.53
Betriebskosten pro Fahrgast	1.46	2.71	2.88

Quelle: Studie Intesa San Paolo auf Bilanzdaten und ASSTRA

Wichtige Unterschiede ergeben sich auch im Zusammenhang mit der Größe der Stadt, in der das Unternehmen tätig ist.

#### Einheitsbetriebskosten nach Stadtgröße nur städtischer – und gemischter Betrieb (Medianwerte)

	2015	2016	2017
<b>Über 250.000 Einwohner</b>			
Betriebskosten pro Fahrzeug km	4.45	4.49	4.79
Betriebskosten pro Fahrgast	1.20	1.19	1.22
<b>Zwische 250.000 und 100.000 Einwohner</b>			
Betriebskosten pro Fahrzeug km	3.86	4.07	4.06
Betriebskosten pro Fahrgast	1.65	1.63	1.59
<b>Unter 100.000 Einwohner</b>			
Betriebskosten pro Fahrzeug km	3.19	3.18	3.30
Betriebskosten pro Fahrgast	2.72	2.73	2.90

Quelle: Studie Intesa San Paolo auf Bilanzdaten und ASSTRA

Die Kosten für die SASA übertragene Dienstleistung belaufen sich im ersten Jahr, unter Berücksichtigung, dass sie auch die Investitionskosten für die Erneuerung des Fuhrparks enthalten, auf 3,42 €/km. Vergleichsweise betragen die Standardkosten berechnet basierend auf dem Modell gemäß Min.Dek. Nr. 157/2018 4,14€/km, während der durchschnittliche Aufwand in der Branche für öffentliche Nahverkehrsleistungen in vergleichbaren Gebieten (Studio ASSTRA zitiert) in einer Höhe zwischen 3,30€/km bis zu 4,53 € / km liegt.

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

Im ersten Betriebsjahr, also der Anlaufphase des Vertrags, auf das sich dieser Bericht bezieht, beläuft sich der berechnete Gesamtaufwand auf eine Höhe von 8,1 Millionen Buskilometern pro Jahr, die laut beiliegendem Betriebsprogramm für jede Linie einzeln ermittelt wurden.

Um die Übereinstimmung zwischen der Vergütungsdynamik und der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen sicherzustellen, überprüft die Provinz auch während der gesamten

Laufzeit des Vertrags den Verlauf der erbrachten Dienstleistung mittels Überwachung der wichtigsten technischen – und verwaltungstechnischen Parameter.

Anlagen:

- Anlage 1 – Aufbau Standardkosten ex DM 157/2018
- Anlage 2 – Vergleich Standardkosten SASA und APB

Urbano	
<b>Velocità commerciale (km/h)</b>	17,1343814
D <sub>vc1</sub>	1
D <sub>vc2</sub>	0
<b>Effetto velocità commerciale</b>	<b>-10,08</b>
<b>km percorsi (in milioni)</b>	8,18434381
D <sub>km1a</sub>	0
D <sub>km1b</sub>	0
D <sub>km1c</sub>	0,00341748
D <sub>km1d</sub>	0
<b>Effetto economia di scala</b>	<b>0,03</b>
ammortamento urbano standard	0,37
<b>Effetto grado di ammortamento</b>	<b>0,54</b>
Ek <sub>m1a</sub>	0
Ek <sub>m1b</sub>	0
Ek <sub>m2a</sub>	13,6656
Ek <sub>m2b</sub>	0
<b>C<sub>skm</sub></b>	<b>€ 4,15</b>

dato aziendale (esercizio 2020)

MODELLO BASE		Urbano
<b>costante</b>	$\alpha_0$	14,07855
<b>costante</b>	$\alpha_{01}$	13,8927
<b>costante</b>	$\alpha_{02}$	13,6656
<b>VC</b>	$\beta_{VC}$	-0,5923
<b>VC oltre i 17 km/h</b>	$\beta_{VC1}$	0,50837
<b>VC oltre i 32 km/h</b>	$\beta_{VC2}$	0,06827
<b>KM fino a 1 mil.</b>	$\gamma_{KM1a}$	0
<b>KM tra 1 e 4 mil.</b>	$\gamma_{KM1b}$	-0,18583
<b>KM oltre 4 e fino a 10 mil.</b>	$\gamma_{KM2a}$	-0,16518
<b>KM oltre 10 mil.</b>	$\gamma_{KM2b}$	0
<b>ammortamento</b>	$\sigma$	1,46083

N.B. Costo unitario per km comprende il costo del capitale  
(capitale investito netto \* WACC)

Städtisch	
<b>Geschwindigkeit (km/h)</b>	17,1343814
$D_{vc1}$	1
$D_{vc2}$	0
<b>Auwirkung Geschwindigkeit velocità</b>	<b>-10,08</b>
<b>gefahrene km (in Millionen)</b>	8,18434381
$D_{km1a}$	0
$D_{km1b}$	0
$D_{km1c}$	0,00341748
$D_{km1d}$	0
<b>Auswirkung Skaleneffekt</b>	<b>0,03</b>
Abschreibung städtisch Standard	0,37
<b>Auswirkung Abschreibungsgrad</b>	<b>0,54</b>
$E_{km1a}$	0
$E_{km1b}$	0
$E_{km2a}$	13,6656
$E_{km2b}$	0
<b>Cskm</b>	<b>€ 4,15</b>

Betriebsdaten (2020)
----------------------

BASISMODELL		städtisch
<b>Konstante</b>	$\alpha_0$	14,07855
<b>Konstante</b>	$\alpha_{01}$	13,8927
<b>Konstante</b>	$\alpha_{02}$	13,6656
<b>Geschwindigkeit</b>	$\beta_{vc}$	-0,5923
<b>Geschwindigkeit über 17 km/h</b>	$\beta_{vc1}$	0,50837
<b>Geschwindigkeit über 32 km/h</b>	$\beta_{vc2}$	0,06827
<b>KM bis zu 1 Mil.</b>	$\gamma_{KM1a}$	0
<b>KM zwischen 1 und 4 Mil.</b>	$\gamma_{KM1b}$	-0,18583
<b>KM über 4 und bis zu 10 Mil.</b>	$\gamma_{KM2a}$	-0,16518
<b>KM über 10 Mil.</b>	$\gamma_{KM2b}$	0
<b>Abschreibung</b>	$\sigma$	1,46083

N.B. Die Einheitskosten pro km enthalten die Kapitalkosten  
(investiertes Nettokapital \* WACC)

	2020
<b>Programmierte Kilometer</b>	<b>8.184.344</b>
- davon untervergeben Schätzung (vom File Mov)	654.748
<b>Gesamtentgelt €</b>	<b>27.990.456</b>
<b>Einheitsentgelt €/km</b>	<b>3,42</b>
- davon Anteil Entgelt aus Aufwertung ISTAT (€/km)	0,03
% auf das Gesamtentgelt	1,0 %
- davon Anteil Entgelt Ammortisierung Autobus (ohne Beiträge) (€/km)	0,08
% auf das Gesamtentgelt	2,4 %
- davon Anteil Entgelt andere Kosten + Gewinnspanne (€/km)	3,30
% auf das Gesamtentgelt	96,6 %

ENTGELT/KM	€	3,42	
AMMORTISIERUNG Fuhrpark		3.441.965,72	aus FP
<b>NICHT IN DEN STANDARDKOSTEN INBEGRIFFENE KOSTEN</b>			
AMMORTISIERUNG MRT/KM		0,42	aus FP
ZWEISPRACHIGKEITZULAGE		0,07	2015
EDV gestütztes TICKETSYSTEM (betriebliche Kosten)		0,06	2015
IRAP		0,02	2015
Inflation		0,01	2015-2020
FINANZIELLE LASTEN		0,02	aus FP
<b>NETTOKOSTEN SASA 2020</b>	€	<b>2,83</b>	
<b>KOSTEN SASA 2020 MIT AUSWIRKUNG DER FEHLENDEN ZAHLUNG VON 6%</b>	€	<b>2,67</b>	
<b>ENDKOSTEN SASA 2020 + MWST 10%</b>	€	<b>2,93</b>	
<b>STANDARDKOSTEN APB 2019 (STÄDTISCH)</b>	€	<b>2,92</b>	
<b>STANDARDKOSTEN APB PROGNOSTIZIERT 2020 (STÄDTISCH)</b>	€	<b>2,95</b>	
<b>STANDARDKOSTEN APB 2019 (städtisch und außerstädtisch)</b>	€	<b>2,91</b>	

2019 (1155 vom 13/11/2018 angepasst 95 vom 19/02/2019)		
Beschluss 95 19/02/2019	Urbano	Extraurbano
Dienst KM	7.796.587	368.140
Leerkilometer (6%, 12% max)	467.795	44.177
Insgesamt KM	<b>8.264.382</b>	<b>412.317</b>
Standardkosten	2,9226	2,6224
Kosten zu Standardkosten	24.153.483,48	1.081.259,58
Zweisprachigkeit	567.050,37	1.708,18
EDV-gestütztes Ticketing System	452.035,25	
Anteil nach voller Rechnung	<b>1.020.793,80</b>	
Auswirkung Inflation	1.054.854,08	
Ammortisierung	10.992,15	
IRAP	154.434	
Summe nach voller Rechnung	<b>1.220.280,23</b>	
<b>GESAMT</b>	<b>26.455.023,28</b>	

	2020
<b>KM programmati</b>	<b>8.184.344</b>
- di cui stima subconcessi (da file Mov)	654.748
<b>Corrispettivo totale €</b>	<b>27.990.456</b>
<b>Corrispettivo unitario €/km</b>	<b>3,42</b>
- di cui quota corrispettivo da rivalutazione ISTAT (€/km)	0,03
% sul corrispettivo totale	1,0 %
- di cui quota corrispettivo ammortamento bus (al netto di contributi) (€/km)	0,08
% sul corrispettivo totale	2,4 %
- di cui quota corrispettivo altri costi + margine di utile (€/km)	3,30
% sul corrispettivo totale	96,6 %

CORRISPETTIVO/KM	€ 3,42
AMMORTAMENTO Materiale Rotabile	3.441.965,72

<b>COSTI NON COMPRESI IN COSTO STD</b>	
AMMORTAMENTO MRT/KM	0,42
INDENNITA' BILINGUISMO	0,07
Sistema ticketing informatizzato (COSTI COMMERCIALI)	0,06
IRAP	0,02
Inflazione	0,01
ONERI FINANZIARI	0,02
<b>COSTO NETTO SASA 2020</b>	<b>€ 2,83</b>
<b>COSTO SASA 2020 CON IMPATTO MANCATO PAGAMENTO 6% VUOTI</b>	<b>€ 2,67</b>
<b>COSTO FINALE SASA 2020 + IVA 10%</b>	<b>€ 2,93</b>
<b>COSTO STD PAB 2019 (urbano)</b>	<b>€ 2,92</b>
<b>COSTO STD PAB PROIEZIONE 2020 (urbano)</b>	<b>€ 2,95</b>
<b>COSTO STD PAB 2019 (urb+extra)</b>	<b>€ 2,91</b>

DA PEF

DA PEF

2015

2015

2015

2015-2020

DA PEF

2019 (1155 del 13/11/2018 rev. 95 del 19/02/2019)		
Delibera 95 19/02/2019	Urbano	Extraurbano
KM servizio	7.796.587	368.140
Trasferimento (6%, 12% max)	467.795	44.177
<b>TOTALE KM</b>	<b>8.264.382</b>	<b>412.317</b>
Costo Standard	2,9226	2,6224
Costi a costo standard	24.153.483,48	1.081.259,58
Bilinguismo	567.050,37	1.708,18
Sistema ticketing informatizzato	452.035,25	
Parziale Piè di lista	<b>1.020.793,80</b>	
impatto inflazione	1.054.854,08	
Ammortamenti	10.992,15	
IRAP	154.434	
<b>TOTALE Piè di lista</b>	<b>1.220.280,23</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>26.455.023,28</b>	

GEWINN- UND VERLUSTKONTO		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>ERTRÄGE</b>											
Verkaufserträge	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andere Erträge	€	527.608	477.608	459.436	461.862	464.328	465.057	446.564	448.980	451.433	453.923
Erträge Aut. Provinz Bozen	€	27.710.551	28.229.616	29.157.321	30.214.566	31.249.112	32.382.205	33.294.736	34.064.843	34.680.735	35.132.625
Astat-Anpassung der Erträge Aut. Provinz Bozen	€	279.905	313.980	324.298	336.057	347.563	360.166	370.316	378.881	385.731	390.757
Abgrenzung Landesbeiträge Fuhrpark (nur BUS)	€	2.975.624	3.535.850	3.535.850	3.535.850	3.291.754	2.956.216	2.678.706	2.678.706	2.678.706	2.678.706
<b>SUMME ERTRÄGE</b>	<b>€</b>	<b>31.493.688</b>	<b>32.557.053</b>	<b>33.476.906</b>	<b>34.548.335</b>	<b>35.352.758</b>	<b>36.163.645</b>	<b>36.790.321</b>	<b>37.571.410</b>	<b>38.196.605</b>	<b>38.656.011</b>
<b>KOSTEN IM OPERATIVEN BEREICH</b>											
<b>Verbrauch</b>											
Verbrauch Treibstoffe (Diesel)	€	2.391.709	3.192.061	3.278.200	3.146.684	3.264.578	3.236.889	3.283.268	3.363.338	3.410.560	3.458.444
Rückerstattung Akzise	€	-376.632	-533.577	-544.708	-525.796	-558.847	-572.537	-591.907	-603.927	-609.966	-616.065
Verbrauch Treibstoffe (Metan)	€	614.963	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verbrauch Treibstoffe (H2)	€	133.292	368.772	376.464	891.883	486.158	548.755	559.956	571.327	577.040	582.810
Verbrauch Treibstoffe (Elektrische Energie)	€	103.816	192.085	197.268	202.569	206.997	213.081	218.735	224.069	227.215	230.406
Verbrauch Öl- und Schmierstoffe	€	33.046	35.296	36.609	36.152	38.460	39.614	41.097	42.561	43.631	44.728
Verbrauch Reifen	€	158.799	146.286	149.338	151.463	155.472	159.763	163.673	166.996	168.666	170.353
<b>SUMME KOSTEN VERBRAUCH</b>	<b>€</b>	<b>3.058.993</b>	<b>3.400.921</b>	<b>3.493.170</b>	<b>3.902.953</b>	<b>3.592.817</b>	<b>3.625.565</b>	<b>3.674.822</b>	<b>3.764.365</b>	<b>3.817.146</b>	<b>3.870.676</b>
<b>Dienstleistungen Dritter</b>											
Versicherung, Immatrikulierung, Revisionen	€	1.034.567	1.114.383	1.132.122	1.150.144	1.175.931	1.209.065	1.227.213	1.245.622	1.264.306	1.283.270
direkte Instandhaltung	€	1.124.091	916.422	1.391.239	1.487.752	2.022.001	2.021.387	2.031.643	2.082.825	2.165.978	2.226.644
Kosten Handelstätigkeit	€	42.828	42.999	16.611	16.877	17.147	17.396	17.648	17.913	18.181	18.454
Kosten Weitervergabe Leistungen	€	1.467.354	1.228.274	1.095.234	958.695	813.357	646.924	457.375	242.523	257.196	272.756
sonstige Dienstleistungen	€	1.729.091	1.620.283	1.583.340	1.686.855	1.709.687	1.723.879	1.734.968	1.751.959	1.764.931	1.778.512
Veränderung Warenbestände	€	1.533	8.854	2.222	3.268	3.320	3.057	3.102	3.255	3.304	3.353
<b>SUMME DIENSTLEISTUNGEN DRITTER</b>	<b>€</b>	<b>5.399.464</b>	<b>4.931.216</b>	<b>5.220.767</b>	<b>5.303.591</b>	<b>5.741.443</b>	<b>5.621.707</b>	<b>5.471.948</b>	<b>5.344.096</b>	<b>5.473.896</b>	<b>5.582.991</b>
<b>Personalkosten</b>											
Personalkosten	€	17.611.028	17.087.783	17.612.962	18.138.610	18.785.143	19.354.720	19.941.400	20.528.288	20.981.346	21.444.323
sonstige Personalkosten	€	584.109	582.108	589.289	605.773	630.640	645.026	666.080	685.527	695.166	713.563
<b>SUMME PERSONALKOSTEN</b>	<b>€</b>	<b>18.195.137</b>	<b>17.669.891</b>	<b>18.202.251</b>	<b>18.744.383</b>	<b>19.415.783</b>	<b>19.999.746</b>	<b>20.607.480</b>	<b>21.213.815</b>	<b>21.676.512</b>	<b>22.157.886</b>
<b>Immobilienverwaltung</b>											
Facility Management	€	599.763	601.998	608.169	637.244	626.463	634.953	643.565	652.603	661.777	671.089
Kosten Fuhrpark	€	27.380	27.681	28.124	28.574	28.988	29.409	29.850	30.298	30.752	31.213
<b>SUMME KOSTEN IMMOBILIENVERWALTUNG</b>	<b>€</b>	<b>627.143</b>	<b>629.679</b>	<b>636.293</b>	<b>665.818</b>	<b>655.452</b>	<b>664.361</b>	<b>673.415</b>	<b>682.901</b>	<b>692.530</b>	<b>702.303</b>

GEWINN- UND VERLUSTKONTO		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Abschreibungen und Rückstellung</b>											
Abschreibungen Bus	€	3.441.966	4.857.267	4.857.267	4.857.267	4.908.690	5.073.229	5.156.225	5.231.622	5.231.622	5.231.622
andere Abschreibungen	€	250.970	251.946	253.156	254.691	256.734	258.803	260.804	262.852	264.963	266.822
Rückstellung Risikofond	€	138.553	282.296	291.573	302.146	312.491	323.822	332.947	340.648	346.807	351.326
<b>SUMME ABSCHREIBUNGEN UND RÜCKSTELLUNGEN</b>	<b>€</b>	<b>3.831.489</b>	<b>5.391.509</b>	<b>5.401.996</b>	<b>5.414.104</b>	<b>5.477.915</b>	<b>5.655.854</b>	<b>5.749.977</b>	<b>5.835.123</b>	<b>5.843.393</b>	<b>5.849.771</b>
<b>SUMME KOSTEN IM OPERATIVEN BEREICH</b>	<b>€</b>	<b>31.112.226</b>	<b>32.023.216</b>	<b>32.954.477</b>	<b>34.030.849</b>	<b>34.883.411</b>	<b>35.567.233</b>	<b>36.177.641</b>	<b>36.840.300</b>	<b>37.503.477</b>	<b>38.163.625</b>
ANDERE AUFWENDUNGEN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	€	35.020	35.160	35.547	36.115	36.693	37.225	37.765	38.332	38.907	39.490
<b>OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)</b>	<b>€</b>	<b>346.442</b>	<b>498.677</b>	<b>486.882</b>	<b>481.371</b>	<b>432.653</b>	<b>559.186</b>	<b>574.914</b>	<b>692.778</b>	<b>654.222</b>	<b>452.896</b>
FINANZAUFWENDUNGEN	€	203.342	193.541	187.453	179.506	169.614	360.177	331.938	304.005	271.633	234.541
<b>ERGEBNIS VOR STEUERN</b>	<b>€</b>	<b>143.100</b>	<b>305.136</b>	<b>299.428</b>	<b>301.865</b>	<b>263.039</b>	<b>199.009</b>	<b>242.977</b>	<b>388.773</b>	<b>382.589</b>	<b>218.354</b>
IRAP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRES (berechnet auf den Gewinn ohne Vorträge)	€	6.869	14.647	14.373	14.490	12.626	9.552	11.663	18.661	18.364	10.481
<b>SUMME STEUERN</b>	<b>€</b>	<b>6.869</b>	<b>14.647</b>	<b>14.373</b>	<b>14.490</b>	<b>12.626</b>	<b>9.552</b>	<b>11.663</b>	<b>18.661</b>	<b>18.364</b>	<b>10.481</b>
<b>ERGEBNIS NACH STEUERN</b>	<b>€</b>	<b>136.231</b>	<b>290.490</b>	<b>285.056</b>	<b>287.376</b>	<b>250.413</b>	<b>189.457</b>	<b>231.314</b>	<b>370.112</b>	<b>364.225</b>	<b>207.873</b>
ROS: Ergebnis vor Steuern/Erträge Provinz BZ		0,51 %	1,07 %	1,02 %	0,99 %	0,83 %	0,61 %	0,72 %	1,13 %	1,09 %	0,61 %

BILANZ		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
AKTIVA		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>											
<b>Sachanlagen</b>											
	Autobus	€ 47.744.096	57.368.271	57.368.271	57.368.271	59.403.955	61.561.659	61.860.534	61.860.534	61.860.534	61.860.534
	andere Sachanlagen	€ 5.229.089	5.230.975	5.234.040	5.238.610	5.245.192	5.253.812	5.264.404	5.277.014	5.291.703	5.308.230
SUMME SACHANLAGEN		€ 52.973.185	62.599.246	62.602.311	62.606.881	64.649.146	66.815.471	67.124.938	67.137.548	67.152.237	67.168.764
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>											
	Immaterielle Vermögensgegenstände	€ 9.542.909	9.542.969	9.543.059	9.543.180	9.543.332	9.543.515	9.543.727	9.543.969	9.544.243	9.544.538
SUMME IMMAT. VERMÖGENSGEGENSTÄNDE		€ 9.542.909	9.542.969	9.543.059	9.543.180	9.543.332	9.543.515	9.543.727	9.543.969	9.544.243	9.544.538
<b>SUMME ANLAGEVERMÖGEN</b>		€ <b>62.516.094</b>	<b>72.142.215</b>	<b>72.145.371</b>	<b>72.150.061</b>	<b>74.192.479</b>	<b>76.358.986</b>	<b>76.668.665</b>	<b>76.681.517</b>	<b>76.696.480</b>	<b>76.713.302</b>
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>											
<b>LIQUIDE MITTEL</b>											
	Kasse & Bank	€ 8.398.428	5.301.839	6.893.957	8.425.898	3.852.675	7.170.871	4.709.076	6.088.590	7.440.477	8.624.835
SUMME LIQUIDE MITTEL		€ 8.398.428	5.301.839	6.893.957	8.425.898	3.852.675	7.170.871	4.709.076	6.088.590	7.440.477	8.624.835
<b>VORRÄTE</b>											
	Vorräte	€ 193.177	202.031	204.253	207.521	210.842	213.899	217.000	220.255	223.559	226.912
SUMME VORRÄTE		€ 193.177	202.031	204.253	207.521	210.842	213.899	217.000	220.255	223.559	226.912
<b>FORDERUNGEN</b>											
	Forderungen aus Lieferung und Leistung	€ 5.068.646	4.407.575	3.766.154	3.902.715	4.036.344	4.182.702	4.300.570	4.400.042	4.479.595	4.537.964
	Forderungen im Rahmen der Sozialvorsorge	€ 29.857	26.857	23.857	20.857	17.857	14.857	11.857	8.857	5.857	2.857
	Steuerforderungen	€ 676.479	701.069	689.479	670.261	665.898	659.768	652.948	637.291	620.437	611.481
	MwSt.-Forderungen	€ 2.044.037	1.344.037	644.037							
	sonstige Forderungen	€ 1.126.442	1.143.167	1.160.159	1.184.601	1.216.216	1.233.243	1.250.524	1.268.065	1.285.869	1.285.869
SUMME FORDERUNGEN		€ 8.945.460	7.622.705	6.283.686	5.778.434	5.936.315	6.090.569	6.215.899	6.314.256	6.391.758	6.438.171
<b>SUMME UMLAUFVERMÖGEN</b>		€ <b>17.537.065</b>	<b>13.126.574</b>	<b>13.381.896</b>	<b>14.411.853</b>	<b>9.999.831</b>	<b>13.475.339</b>	<b>11.141.976</b>	<b>12.623.101</b>	<b>14.055.795</b>	<b>15.289.919</b>
<b>SUMME AKTIVE</b>		€ <b>80.053.159</b>	<b>85.268.789</b>	<b>85.527.267</b>	<b>86.561.915</b>	<b>84.192.310</b>	<b>89.834.325</b>	<b>87.810.641</b>	<b>89.304.618</b>	<b>90.752.275</b>	<b>92.003.221</b>

BILANZ	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
PASSIVA	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>EIGENKAPITAL</b>										
<b>Gezeichnetes Kapital</b>										
Gezeichnetes Kapital	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000
<b>SUMME GEZEICHNETES KAPITAL</b>	<b>€ 2.811.000</b>	<b>2.811.000</b>								
<b>RÜCKLAGEN</b>										
statutarische Rücklage	€ 693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308
gesetzliche Rücklage	€ 562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200
sonstige Rücklagen	€ 6.471.654	6.607.885	6.898.375	7.183.431	7.470.806	7.721.220	7.910.676	8.141.990	8.512.102	8.876.327
<b>SUMME RÜCKLAGEN</b>	<b>€ 7.727.162</b>	<b>7.863.393</b>	<b>8.153.883</b>	<b>8.438.939</b>	<b>8.726.314</b>	<b>8.976.728</b>	<b>9.166.185</b>	<b>9.397.498</b>	<b>9.767.610</b>	<b>10.131.835</b>
<b>Gewinn/Verlust</b>										
Jahresgewinn /-verlust	€ 136.231	290.490	285.056	287.376	250.413	189.457	231.314	370.112	364.225	207.873
<b>SUMME GEWINN/VERLUST</b>	<b>€ 136.231</b>	<b>290.490</b>	<b>285.056</b>	<b>287.376</b>	<b>250.413</b>	<b>189.457</b>	<b>231.314</b>	<b>370.112</b>	<b>364.225</b>	<b>207.873</b>
<b>SUMME EIGENKAPITAL</b>	<b>€ 10.674.393</b>	<b>10.964.883</b>	<b>11.249.938</b>	<b>11.537.314</b>	<b>11.787.727</b>	<b>11.977.184</b>	<b>12.208.498</b>	<b>12.578.610</b>	<b>12.942.835</b>	<b>13.150.708</b>
<b>FREMDKAPITAL</b>										
<b>Verbindlichkeiten</b>										
Verbindlichkeiten aus Lieferung & Leistung	€ 704.871	694.345	726.161	767.212	777.855	770.606	762.231	759.038	774.254	787.806
Vorauszahlungen Provinz BZ	€									
Verbindlichkeiten gegenüber Personal	€ 1.338.438	1.298.672	1.338.585	1.378.534	1.427.671	1.470.959	1.515.546	1.560.150	1.594.582	1.629.769
Verbindlichk. Steuern & Sozialvorsorge	€ 1.496.937	1.452.462	1.497.102	1.541.782	1.596.737	1.645.151	1.695.019	1.744.904	1.783.414	1.822.767
andere Verbindlichkeiten	€ 682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833
Abgrenzungen	€									
<b>SUMME VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>€ 4.223.080</b>	<b>4.128.311</b>	<b>4.244.682</b>	<b>4.370.362</b>	<b>4.485.096</b>	<b>4.569.549</b>	<b>4.655.630</b>	<b>4.746.926</b>	<b>4.835.084</b>	<b>4.923.175</b>
<b>Abschreibungsfonds</b>										
Abschreibungsfond Bus	€ 14.835.974	14.717.416	19.574.683	24.431.950	25.686.324	26.492.256	28.318.356	33.549.978	38.781.601	44.013.223
Abschreibungsfond Sachanlagen	€ 4.561.263	4.563.149	4.566.214	4.570.784	4.577.366	4.585.987	4.596.579	4.609.189	4.623.878	4.640.405
Abschreibungsfond immater. Anlagen	€ 8.737.282	8.737.342	8.737.432	8.737.553	8.737.705	8.737.888	8.738.100	8.738.342	8.738.616	8.738.911
<b>SUMME ABSCHREIBUNGSFONDS</b>	<b>€ 28.134.519</b>	<b>28.017.907</b>	<b>32.878.329</b>	<b>37.740.287</b>	<b>39.001.395</b>	<b>39.816.131</b>	<b>41.653.035</b>	<b>46.897.509</b>	<b>52.144.095</b>	<b>57.392.539</b>
<b>Rückstellungen</b>										
Rückstellung Finanzierung Bus Provinz BZ	€ 22.939.446	27.398.595	24.057.745	20.716.895	17.620.141	14.858.925	12.375.219	9.891.513	7.407.808	4.924.102
Rückstellung Finanzierung Bus ESF	€ 0	2.145.000	1.950.000	1.755.000	1.560.000	1.365.000	1.170.000	975.000	780.000	585.000
Rückst. Finanzierung Anderes Provinz BZ	€ 129.965	87.807	65.470	43.134	20.797	0	0	0	0	0
Risikorückstellung	€ 300.543	582.840	874.413	1.176.559	1.489.050	1.812.872	2.145.819	2.486.467	2.833.275	3.184.601
Abfertigung für Arbeitnehmer	€ 1.936.930	1.755.616	1.602.394	1.465.024	1.343.125	1.233.294	1.135.186	1.047.478	967.789	896.621
<b>SUMME RÜCKSTELLUNGEN</b>	<b>€ 25.306.885</b>	<b>31.969.858</b>	<b>28.550.022</b>	<b>25.156.610</b>	<b>22.033.112</b>	<b>19.270.090</b>	<b>16.826.224</b>	<b>14.400.459</b>	<b>11.988.872</b>	<b>9.590.324</b>
<b>SUMME FREMDKAPITAL</b>	<b>€ 57.664.483</b>	<b>64.116.076</b>	<b>65.673.033</b>	<b>67.267.259</b>	<b>65.519.604</b>	<b>63.655.770</b>	<b>63.134.889</b>	<b>66.044.894</b>	<b>68.968.050</b>	<b>71.906.038</b>
<b>FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN</b>										
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinst.	€ 11.714.283	10.187.832	8.604.296	7.757.342	6.884.979	14.201.371	12.467.255	10.681.115	8.841.391	6.946.475
<b>SUMME FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>€ 11.714.283</b>	<b>10.187.832</b>	<b>8.604.296</b>	<b>7.757.342</b>	<b>6.884.979</b>	<b>14.201.371</b>	<b>12.467.255</b>	<b>10.681.115</b>	<b>8.841.391</b>	<b>6.946.475</b>
<b>SUMME FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>€ 11.714.283</b>	<b>10.187.832</b>	<b>8.604.296</b>	<b>7.757.342</b>	<b>6.884.979</b>	<b>14.201.371</b>	<b>12.467.255</b>	<b>10.681.115</b>	<b>8.841.391</b>	<b>6.946.475</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>€ 80.053.160</b>	<b>85.268.790</b>	<b>85.527.267</b>	<b>86.561.916</b>	<b>84.192.311</b>	<b>89.834.326</b>	<b>87.810.641</b>	<b>89.304.619</b>	<b>90.752.276</b>	<b>92.003.222</b>

KAPITALFLUSSRECHNUNG	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
EBIT	€ 346.442	498.677	486.882	481.371	432.653	559.186	574.914	692.778	654.222	452.896
Abschreibungen und Rückstellungen (+)	€ 3.831.489	5.391.509	5.401.996	5.414.104	5.477.915	5.655.854	5.749.977	5.835.123	5.843.393	5.849.771
Neutralisierung Abgrenzung Landesbeiträge (-)	€ -3.017.783	-3.578.009	-3.558.187	-3.558.187	-3.314.091	-2.977.013	-2.678.706	-2.678.706	-2.678.706	-2.678.706
Mehrerlöse aus Anlagenverkäufen (-)	€ 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Cash-Flow vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens</b>	<b>€ 1.160.149</b>	<b>2.312.178</b>	<b>2.330.690</b>	<b>2.337.288</b>	<b>2.596.478</b>	<b>3.238.027</b>	<b>3.646.185</b>	<b>3.849.196</b>	<b>3.818.909</b>	<b>3.623.961</b>
Veränderung working capital (-)	€ -4.868.620	1.219.133	1.453.167	627.664	-46.467	-72.859	-42.351	-10.315	7.351	38.325
Zahlung Abfertigung Personal (-)	€ -187.793	-181.314	-153.222	-137.370	-121.898	-109.832	-98.108	-87.708	-79.689	-71.168
Zahlung andere Rückstellungen	€									
Zahlung Steuern (-/+)	€ -6.869	-14.647	-14.373	-14.490	-12.626	-9.552	-11.663	-18.661	-18.364	-10.481
<b>A. Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>€ -3.903.133</b>	<b>3.335.349</b>	<b>3.616.263</b>	<b>2.813.092</b>	<b>2.415.486</b>	<b>3.045.785</b>	<b>3.494.063</b>	<b>3.732.511</b>	<b>3.728.207</b>	<b>3.580.637</b>
Veränderung WC Investitionen	€									
Investitionen (-)	€ -11.259.970	-14.851.946	-253.156	-254.691	-5.946.734	-6.683.803	-3.889.804	-262.852	-264.963	-266.822
Zunahme Abfertigungsfond Personal (+)	€									
Landesbeiträge (+)	€ 0	10.140.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagenverkäufe (+)	€									
<b>B. Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>€ -11.259.970</b>	<b>-4.711.946</b>	<b>-253.156</b>	<b>-254.691</b>	<b>-5.946.734</b>	<b>-6.683.803</b>	<b>-3.889.804</b>	<b>-262.852</b>	<b>-264.963</b>	<b>-266.822</b>
Veränderung Darlehen innerhalb der Konzerngruppe	€									
neue Finanzierungen (+)	€ 11.000.000					9.000.000				
Rückzahlung Finanzierungen (-)	€ -1.471.508	-1.526.452	-1.583.536	-846.954	-872.363	-1.683.608	-1.734.116	-1.786.140	-1.839.724	-1.894.916
Zahlung Finanzierungskosten (-)	€ -203.342	-193.541	-187.453	-179.506	-169.614	-360.177	-331.938	-304.005	-271.633	-234.541
Ankauf/Verkauf Beteiligungen	€									
neue Finanzierungen für den Ankauf von Beteiligungen	€									
Rückzahlung Finanzierungen für den Ankauf von Beteiligungen	€									
Kapitalerhöhungen (+) Kapitalrückzahlung (-)	€									
kassierte Dividenden (+)	€									
ausbezahlte Dividenden (-)	€									
Rückerstattungen	€									
<b>C. Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>€ 9.325.150</b>	<b>-1.719.993</b>	<b>-1.770.989</b>	<b>-1.026.460</b>	<b>-1.041.976</b>	<b>6.956.215</b>	<b>-2.066.054</b>	<b>-2.090.145</b>	<b>-2.111.357</b>	<b>-2.129.457</b>
<b>Zunahme (Abnahme) der liquiden Mittel (A+B+C)</b>	<b>€ -5.837.953</b>	<b>-3.096.589</b>	<b>1.592.118</b>	<b>1.531.941</b>	<b>-4.573.224</b>	<b>3.318.196</b>	<b>-2.461.795</b>	<b>1.379.514</b>	<b>1.351.887</b>	<b>1.184.358</b>
Liquide Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	€ 14.236.382	8.398.428	5.301.839	6.893.957	8.425.898	3.852.675	7.170.871	4.709.076	6.088.590	7.440.477
Veränderung der liquiden Mittel	€ -5.837.953	-3.096.589	1.592.118	1.531.941	-4.573.224	3.318.196	-2.461.795	1.379.514	1.351.887	1.184.358
<b>Liquide Mittel am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>€ 8.398.428</b>	<b>5.301.839</b>	<b>6.893.957</b>	<b>8.425.898</b>	<b>3.852.675</b>	<b>7.170.871</b>	<b>4.709.076</b>	<b>6.088.590</b>	<b>7.440.477</b>	<b>8.624.835</b>

**INDEXE (mit anteiligen Landesbeiträgen und Abschreibung der Busse in 12 Jahren)**

**STANDARD KOSTENSATZ**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	media
Ertrag pro KM	3,420	3,755	3,840	3,940	4,034	4,139	4,214	4,269	4,303	4,316	4,023

**WACC**

7,31 %

RF	=	2,50 %
DRP	=	2,50 %
t	=	24,00 %
T	=	24,00 %
E	=	13.150.708,24
D	=	14.513.499,31

**TIR (interner Zinsfuß)**

11,83 %

Investitionskosten Jahr 0 -15.009.953,05

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Rendite	1.160.148,52	2.312.177,61	2.330.690,46	2.337.287,70	2.596.477,60	3.238.027,49	3.646.185,13	3.849.195,66	3.818.909,17	3.623.960,91

**VAN (Kapitalwert)**

€ 3.900.073,19

jährlicher Abzinsungsfaktor 7,31 %

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Investitionen	-11.259.970,33	-14.851.945,98	-253.155,62	-254.690,95	-5.946.733,92	-6.683.803,12	-3.889.803,99	-262.852,21	-264.963,03	-266.822,19
Beiträge	0,00	10.140.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nettobetrag	2.385.833,33	3.650.000,00	0,00	0,00	2.845.000,00	3.747.916,67	2.419.333,33	0,00	0,00	0,00
Rendite	1.160.148,52	2.312.177,61	2.330.690,46	2.337.287,70	2.596.477,60	3.238.027,49	3.646.185,13	3.849.195,66	3.818.909,17	3.623.960,91
Differenz	-7.713.988,48	1.250.231,63	2.077.534,83	2.082.596,75	-505.256,32	302.141,03	2.175.714,47	3.586.343,46	3.553.946,14	3.357.138,72

**DSCR**

1,68

BILANZ	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>FORDERUNGEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>FORDERUNGEN AUS LIEFERUNG UND LEISTUNG</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Forderung Provinz BZ	€ € 3.579.280	€ 3.646.325	€ 3.766.154	€ 3.902.715	€ 4.036.344	€ 4.182.702	€ 4.300.570	€ 4.400.042	€ 4.479.595	€ 4.537.964
Clearing Tickets	€									
Restschuld bestehendes Darlehen (Kapital)	€ € 1.489.366	€ 761.250								
	€									
<b>SUMME FORDERUNGEN AUS LIEFERUNG &amp; LEISTUNG</b>	<b>€ € 5.068.646</b>	<b>€ 4.407.575</b>	<b>€ 3.766.154</b>	<b>€ 3.902.715</b>	<b>€ 4.036.344</b>	<b>€ 4.182.702</b>	<b>€ 4.300.570</b>	<b>€ 4.400.042</b>	<b>€ 4.479.595</b>	<b>€ 4.537.964</b>
<b>STEUERFORDERUNGEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Forderung IRAP	€ € 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859
Forderung IRES Steuereinbehalte (netto lfd. Steuer)	€ € 233.462	€ 218.815	€ 204.443	€ 189.953	€ 177.327	€ 167.775	€ 156.112	€ 137.451	€ 119.086	€ 108.605
Akzise	€ € 94.158	€ 133.394	€ 136.177	€ 131.449	€ 139.712	€ 143.134	€ 147.977	€ 150.982	€ 152.491	€ 154.016
	€									
<b>SUMME STEUERFORDERUNGEN</b>	<b>€ € 676.479</b>	<b>€ 701.069</b>	<b>€ 689.479</b>	<b>€ 670.261</b>	<b>€ 665.898</b>	<b>€ 659.768</b>	<b>€ 652.948</b>	<b>€ 637.291</b>	<b>€ 620.437</b>	<b>€ 611.481</b>
<b>ANDERE FORDERUNGEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Akonti und Versicherungen	€ € 1.045.316	€ 1.062.041	€ 1.079.034	€ 1.103.475	€ 1.135.091	€ 1.152.117	€ 1.169.399	€ 1.186.940	€ 1.204.744	€ 1.204.744
Kautionen	€ € 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116
Aktive Rechnungsabgrenzungen	€ € 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009
	€									
<b>SUMME ANDERE FORDERUNGEN</b>	<b>€ € 1.126.442</b>	<b>€ 1.143.167</b>	<b>€ 1.160.159</b>	<b>€ 1.184.601</b>	<b>€ 1.216.216</b>	<b>€ 1.233.243</b>	<b>€ 1.250.524</b>	<b>€ 1.268.065</b>	<b>€ 1.285.869</b>	<b>€ 1.285.869</b>
<b>VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>ABFERTIGUNGSFOND</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Abfertigungsfond Unternehmen	€ € 1.760.820	€ 1.584.738	€ 1.426.264	€ 1.283.638	€ 1.155.274	€ 1.039.747	€ 935.772	€ 842.195	€ 757.975	€ 682.178
sonstige Abfertigungsfond	€ € 176.110	€ 170.878	€ 176.130	€ 181.386	€ 187.851	€ 193.547	€ 199.414	€ 205.283	€ 209.813	€ 214.443
	€									
<b>SUMME ABFERTIGUNGSFOND</b>	<b>€ € 1.936.930</b>	<b>€ 1.755.616</b>	<b>€ 1.602.394</b>	<b>€ 1.465.024</b>	<b>€ 1.343.125</b>	<b>€ 1.233.294</b>	<b>€ 1.135.186</b>	<b>€ 1.047.478</b>	<b>€ 967.789</b>	<b>€ 896.621</b>
<b>FINANZVERBINDLICHKEITEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Darlehen Raika	€ € 1.489.366	€ 761.250								
	€									
<b>SUMME FINANZVERBINDLICHKEITEN</b>	<b>€ € 1.489.366</b>	<b>€ 761.250</b>	<b>€ -</b>							
<b>ANDERE VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Verbindlichkeiten gegenüber STA für Ticketverkäufe	€ € 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833	€ 682.833
Steuerverbindlichkeiten (lfd. Ires)	€									
<b>SUMME ANDERE VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>€ € 682.833</b>	<b>€ 682.833</b>								

CONTO ECONOMICO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>RICAVI</b>										
Ricavi da TdV €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri ricavi €	527.608	477.608	459.436	461.862	464.328	465.057	446.564	448.980	451.433	453.923
Corrispettivo da PAB €	27.710.551	28.229.616	29.157.321	30.214.566	31.249.112	32.382.205	33.294.736	34.064.843	34.680.735	35.132.625
Adeguamento Istat Corrispettivo €	279.905	313.980	324.298	336.057	347.563	360.166	370.316	378.881	385.731	390.757
Contributo rinnovo parco mezzi (solo BUS) €	2.975.624	3.535.850	3.535.850	3.535.850	3.291.754	2.956.216	2.678.706	2.678.706	2.678.706	2.678.706
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>€ 31.493.688</b>	<b>32.557.053</b>	<b>33.476.906</b>	<b>34.548.335</b>	<b>35.352.758</b>	<b>36.163.645</b>	<b>36.790.321</b>	<b>37.571.410</b>	<b>38.196.605</b>	<b>38.656.011</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>										
<b>Consumi</b>										
Consumi Carburante (Gasolio) €	2.391.709	3.192.061	3.278.200	3.146.684	3.264.578	3.236.889	3.283.268	3.363.338	3.410.560	3.458.444
Rimborso Accise €	-376.632	-533.577	-544.708	-525.796	-558.847	-572.537	-591.907	-603.927	-609.966	-616.065
Consumi Carburante (Metano) €	614.963	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consumi Carburante (H2) €	133.292	368.772	376.464	891.883	486.158	548.755	559.956	571.327	577.040	582.810
Consumi Carburante (elettricità) €	103.816	192.085	197.268	202.569	206.997	213.081	218.735	224.069	227.215	230.406
Consumo Lubrificanti €	33.046	35.296	36.609	36.152	38.460	39.614	41.097	42.561	43.631	44.728
Consumi Pneumatici €	158.799	146.286	149.338	151.463	155.472	159.763	163.673	166.996	168.666	170.353
<b>TOTALE COSTI DEI CONSUMI</b>	<b>€ 3.058.993</b>	<b>3.400.921</b>	<b>3.493.170</b>	<b>3.902.953</b>	<b>3.592.817</b>	<b>3.625.565</b>	<b>3.674.822</b>	<b>3.764.365</b>	<b>3.817.146</b>	<b>3.870.676</b>
<b>Prestazioni di Terzi</b>										
Assic., Circ., Immatr., Rev. €	1.034.567	1.114.383	1.132.122	1.150.144	1.175.931	1.209.065	1.227.213	1.245.622	1.264.306	1.283.270
MAN diretta €	1.124.091	916.422	1.391.239	1.487.752	2.022.001	2.021.387	2.031.643	2.082.825	2.165.978	2.226.644
Costi Commerciali €	42.828	42.999	16.611	16.877	17.147	17.396	17.648	17.913	18.181	18.454
Subaffidamenti €	1.467.354	1.228.274	1.095.234	958.695	813.357	646.924	457.375	242.523	257.196	272.756
Prestazioni e Servizi €	1.729.091	1.620.283	1.583.340	1.686.855	1.709.687	1.723.879	1.734.968	1.751.959	1.764.931	1.778.512
Variazione rimanenze €	1.533	8.854	2.222	3.268	3.320	3.057	3.102	3.255	3.304	3.353
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>€ 5.399.464</b>	<b>4.931.216</b>	<b>5.220.767</b>	<b>5.303.591</b>	<b>5.741.443</b>	<b>5.621.707</b>	<b>5.471.948</b>	<b>5.344.096</b>	<b>5.473.896</b>	<b>5.582.991</b>
<b>Costi del Personale</b>										
Costo totale Organico €	17.611.028	17.087.783	17.612.962	18.138.610	18.785.143	19.354.720	19.941.400	20.528.288	20.981.346	21.444.323
Altri Costi del Personale €	584.109	582.108	589.289	605.773	630.640	645.026	666.080	685.527	695.166	713.563
<b>TOTALE COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>€ 18.195.137</b>	<b>17.669.891</b>	<b>18.202.251</b>	<b>18.744.383</b>	<b>19.415.783</b>	<b>19.999.746</b>	<b>20.607.480</b>	<b>21.213.815</b>	<b>21.676.512</b>	<b>22.157.886</b>
<b>Condizione Immobili</b>										
Facility Management €	599.763	601.998	608.169	637.244	626.463	634.953	643.565	652.603	661.777	671.089
Costo degli automezzi €	27.380	27.681	28.124	28.574	28.988	29.409	29.850	30.298	30.752	31.213
<b>TOTALE FACILITIES</b>	<b>€ 627.143</b>	<b>629.679</b>	<b>636.293</b>	<b>665.818</b>	<b>655.452</b>	<b>664.361</b>	<b>673.415</b>	<b>682.901</b>	<b>692.530</b>	<b>702.303</b>

CONTO ECONOMICO		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Ammort. e Accantonamenti</b>											
Ammortamenti Autobus	€	3.441.966	4.857.267	4.857.267	4.857.267	4.908.690	5.073.229	5.156.225	5.231.622	5.231.622	5.231.622
Ammortamenti Altro	€	250.970	251.946	253.156	254.691	256.734	258.803	260.804	262.852	264.963	266.822
Accantonamenti fondo rischi	€	138.553	282.296	291.573	302.146	312.491	323.822	332.947	340.648	346.807	351.326
<b>TOTALE AMMORT. E ACCANTON.</b>	€	<b>3.831.489</b>	<b>5.391.509</b>	<b>5.401.996</b>	<b>5.414.104</b>	<b>5.477.915</b>	<b>5.655.854</b>	<b>5.749.977</b>	<b>5.835.123</b>	<b>5.843.393</b>	<b>5.849.771</b>
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI</b>	€	<b>31.112.226</b>	<b>32.023.216</b>	<b>32.954.477</b>	<b>34.030.849</b>	<b>34.883.411</b>	<b>35.567.233</b>	<b>36.177.641</b>	<b>36.840.300</b>	<b>37.503.477</b>	<b>38.163.625</b>
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	€	35.020	35.160	35.547	36.115	36.693	37.225	37.765	38.332	38.907	39.490
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	€	<b>346.442</b>	<b>498.677</b>	<b>486.882</b>	<b>481.371</b>	<b>432.653</b>	<b>559.186</b>	<b>574.914</b>	<b>692.778</b>	<b>654.222</b>	<b>452.896</b>
ONERI FINANZIARI	€	203.342	193.541	187.453	179.506	169.614	360.177	331.938	304.005	271.633	234.541
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	€	<b>143.100</b>	<b>305.136</b>	<b>299.428</b>	<b>301.865</b>	<b>263.039</b>	<b>199.009</b>	<b>242.977</b>	<b>388.773</b>	<b>382.589</b>	<b>218.354</b>
IRAP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRES (calcolata su un utile senza riprese)	€	6.869	14.647	14.373	14.490	12.626	9.552	11.663	18.661	18.364	10.481
<b>TOTALE IMPOSTE</b>	€	<b>6.869</b>	<b>14.647</b>	<b>14.373</b>	<b>14.490</b>	<b>12.626</b>	<b>9.552</b>	<b>11.663</b>	<b>18.661</b>	<b>18.364</b>	<b>10.481</b>
<b>RISULTATO NETTO</b>	€	<b>136.231</b>	<b>290.490</b>	<b>285.056</b>	<b>287.376</b>	<b>250.413</b>	<b>189.457</b>	<b>231.314</b>	<b>370.112</b>	<b>364.225</b>	<b>207.873</b>
ROS: risultato netto ante imposte/corrispettivi PAB		0,51 %	1,07 %	1,02 %	0,99 %	0,83 %	0,61 %	0,72 %	1,13 %	1,09 %	0,61 %

STATO PATRIMONIALE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ATTIVITÀ	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI</b>										
<b>Immobilizzazioni materiali</b>										
Autobus	€ 47.744.096	57.368.271	57.368.271	57.368.271	59.403.955	61.561.659	61.860.534	61.860.534	61.860.534	61.860.534
Altri immobilizzazioni materiali	€ 5.229.089	5.230.975	5.234.040	5.238.610	5.245.192	5.253.812	5.264.404	5.277.014	5.291.703	5.308.230
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>€ 52.973.185</b>	<b>62.599.246</b>	<b>62.602.311</b>	<b>62.606.881</b>	<b>64.649.146</b>	<b>66.815.471</b>	<b>67.124.938</b>	<b>67.137.548</b>	<b>67.152.237</b>	<b>67.168.764</b>
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>										
Immobilizzazioni immateriali	€ 9.542.909	9.542.969	9.543.059	9.543.180	9.543.332	9.543.515	9.543.727	9.543.969	9.544.243	9.544.538
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>€ 9.542.909</b>	<b>9.542.969</b>	<b>9.543.059</b>	<b>9.543.180</b>	<b>9.543.332</b>	<b>9.543.515</b>	<b>9.543.727</b>	<b>9.543.969</b>	<b>9.544.243</b>	<b>9.544.538</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE NON CORRENTI</b>	<b>€ 62.516.094</b>	<b>72.142.215</b>	<b>72.145.371</b>	<b>72.150.061</b>	<b>74.192.479</b>	<b>76.358.986</b>	<b>76.668.665</b>	<b>76.681.517</b>	<b>76.696.480</b>	<b>76.713.302</b>
<b>ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI</b>										
<b>Disponibilità liquide</b>										
Cassa & Banca	€ 8.398.428	5.301.839	6.893.957	8.425.898	3.852.675	7.170.871	4.709.076	6.088.590	7.440.477	8.624.835
<b>TOTALE DISP. LIQUIDE</b>	<b>€ 8.398.428</b>	<b>5.301.839</b>	<b>6.893.957</b>	<b>8.425.898</b>	<b>3.852.675</b>	<b>7.170.871</b>	<b>4.709.076</b>	<b>6.088.590</b>	<b>7.440.477</b>	<b>8.624.835</b>
<b>Rimanenze</b>										
Rimanenze	€ 193.177	202.031	204.253	207.521	210.842	213.899	217.000	220.255	223.559	226.912
<b>TOTALE RIMANENZE</b>	<b>€ 193.177</b>	<b>202.031</b>	<b>204.253</b>	<b>207.521</b>	<b>210.842</b>	<b>213.899</b>	<b>217.000</b>	<b>220.255</b>	<b>223.559</b>	<b>226.912</b>
<b>Crediti</b>										
Crediti v/clienti	€ 5.068.646	4.407.575	3.766.154	3.902.715	4.036.344	4.182.702	4.300.570	4.400.042	4.479.595	4.537.964
Crediti Enti Previd. ed Assistenziali	€ 29.857	26.857	23.857	20.857	17.857	14.857	11.857	8.857	5.857	2.857
Crediti tributari	€ 676.479	701.069	689.479	670.261	665.898	659.768	652.948	637.291	620.437	611.481
Crediti IVA	€ 2.044.037	1.344.037	644.037							
Altri Crediti ecc.	€ 1.126.442	1.143.167	1.160.159	1.184.601	1.216.216	1.233.243	1.250.524	1.268.065	1.285.869	1.285.869
<b>TOTALE CREDITI</b>	<b>€ 8.945.460</b>	<b>7.622.705</b>	<b>6.283.686</b>	<b>5.778.434</b>	<b>5.936.315</b>	<b>6.090.569</b>	<b>6.215.899</b>	<b>6.314.256</b>	<b>6.391.758</b>	<b>6.438.171</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ OPERATIVE CORRENTI</b>	<b>€ 17.537.065</b>	<b>13.126.574</b>	<b>13.381.896</b>	<b>14.411.853</b>	<b>9.999.831</b>	<b>13.475.339</b>	<b>11.141.976</b>	<b>12.623.101</b>	<b>14.055.795</b>	<b>15.289.919</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>€ 80.053.159</b>	<b>85.268.789</b>	<b>85.527.267</b>	<b>86.561.915</b>	<b>84.192.310</b>	<b>89.834.325</b>	<b>87.810.641</b>	<b>89.304.618</b>	<b>90.752.275</b>	<b>92.003.221</b>

STATO PATRIMONIALE		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>PASSIVITÀ</b>		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>PATRIMONIO NETTO</b>											
<b>Capitale Sociale</b>											
Capitale Sociale	€	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000	2.811.000
<b>TOTALE CAPITALE SOCIALE</b>	<b>€</b>	<b>2.811.000</b>									
<b>Riserve</b>											
Riserva statutaria	€	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308	693.308
Riserva legale	€	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200	562.200
Altre riserve	€	6.471.654	6.607.885	6.898.375	7.183.431	7.470.806	7.721.220	7.910.676	8.141.990	8.512.102	8.876.327
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>€</b>	<b>7.727.162</b>	<b>7.863.393</b>	<b>8.153.883</b>	<b>8.438.939</b>	<b>8.726.314</b>	<b>8.976.728</b>	<b>9.166.185</b>	<b>9.397.498</b>	<b>9.767.610</b>	<b>10.131.835</b>
<b>Utili / Perdite</b>											
Utile / Perdita dell'esercizio	€	136.231	290.490	285.056	287.376	250.413	189.457	231.314	370.112	364.225	207.873
<b>TOTALE UTILI / PERDITE</b>	<b>€</b>	<b>136.231</b>	<b>290.490</b>	<b>285.056</b>	<b>287.376</b>	<b>250.413</b>	<b>189.457</b>	<b>231.314</b>	<b>370.112</b>	<b>364.225</b>	<b>207.873</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>€</b>	<b>10.674.393</b>	<b>10.964.883</b>	<b>11.249.938</b>	<b>11.537.314</b>	<b>11.787.727</b>	<b>11.977.184</b>	<b>12.208.498</b>	<b>12.578.610</b>	<b>12.942.835</b>	<b>13.150.708</b>
<b>PASSIVITÀ OPERATIVE</b>											
<b>Debiti</b>											
Debiti verso Fornitori	€	704.871	694.345	726.161	767.212	777.855	770.606	762.231	759.038	774.254	787.806
Anticipi da PAB	€										
Debiti vs. Personale	€	1.338.438	1.298.672	1.338.585	1.378.534	1.427.671	1.470.959	1.515.546	1.560.150	1.594.582	1.629.769
Debiti Tributari e Previdenziali	€	1.496.937	1.452.462	1.497.102	1.541.782	1.596.737	1.645.151	1.695.019	1.744.904	1.783.414	1.822.767
Altri debiti	€	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833
Ratei e Risconti Passivi	€										
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>€</b>	<b>4.223.080</b>	<b>4.128.311</b>	<b>4.244.682</b>	<b>4.370.362</b>	<b>4.485.096</b>	<b>4.569.549</b>	<b>4.655.630</b>	<b>4.746.926</b>	<b>4.835.084</b>	<b>4.923.175</b>
<b>Fondi di Ammortamento</b>											
Fondo Ammort. Autobus	€	14.835.974	14.717.416	19.574.683	24.431.950	25.686.324	26.492.256	28.318.356	33.549.978	38.781.601	44.013.223
Fondo Ammort. altri immob. materiali	€	4.561.263	4.563.149	4.566.214	4.570.784	4.577.366	4.585.987	4.596.579	4.609.189	4.623.878	4.640.405
Fondo Ammort. immob. immateriali	€	8.737.282	8.737.342	8.737.432	8.737.553	8.737.705	8.737.888	8.738.100	8.738.342	8.738.616	8.738.911
<b>TOTALE FONDI DI AMMORTAMENTO</b>	<b>€</b>	<b>28.134.519</b>	<b>28.017.907</b>	<b>32.878.329</b>	<b>37.740.287</b>	<b>39.001.395</b>	<b>39.816.131</b>	<b>41.653.035</b>	<b>46.897.509</b>	<b>52.144.095</b>	<b>57.392.539</b>
<b>Fondi di Rischi e Oneri</b>											
Fondo finanziamento Autobus PAB	€	22.939.446	27.398.595	24.057.745	20.716.895	17.620.141	14.858.925	12.375.219	9.891.513	7.407.808	4.924.102
Fondo finanziamento Autobus ESF	€	0	2.145.000	1.950.000	1.755.000	1.560.000	1.365.000	1.170.000	975.000	780.000	585.000
Fondo finanziamento altro PAB	€	129.965	87.807	65.470	43.134	20.797	0	0	0	0	0
Fondo Rischi	€	300.543	582.840	874.413	1.176.559	1.489.050	1.812.872	2.145.819	2.486.467	2.833.275	3.184.601
TFR	€	1.936.930	1.755.616	1.602.394	1.465.024	1.343.125	1.233.294	1.135.186	1.047.478	967.789	896.621
<b>TOTALE FONDI DI RISCHI E ONERI</b>	<b>€</b>	<b>25.306.885</b>	<b>31.969.858</b>	<b>28.550.022</b>	<b>25.156.610</b>	<b>22.033.112</b>	<b>19.270.090</b>	<b>16.826.224</b>	<b>14.400.459</b>	<b>11.988.872</b>	<b>9.590.324</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ OPERATIVE</b>	<b>€</b>	<b>57.664.483</b>	<b>64.116.076</b>	<b>65.673.033</b>	<b>67.267.259</b>	<b>65.519.604</b>	<b>63.655.770</b>	<b>63.134.889</b>	<b>66.044.894</b>	<b>68.968.050</b>	<b>71.906.038</b>
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>											
<b>Debiti finanziari</b>											
Debiti finanziari	€	11.714.283	10.187.832	8.604.296	7.757.342	6.884.979	14.201.371	12.467.255	10.681.115	8.841.391	6.946.475
<b>TOTALE DEBITI FINANZIARI</b>	<b>€</b>	<b>11.714.283</b>	<b>10.187.832</b>	<b>8.604.296</b>	<b>7.757.342</b>	<b>6.884.979</b>	<b>14.201.371</b>	<b>12.467.255</b>	<b>10.681.115</b>	<b>8.841.391</b>	<b>6.946.475</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>€</b>	<b>11.714.283</b>	<b>10.187.832</b>	<b>8.604.296</b>	<b>7.757.342</b>	<b>6.884.979</b>	<b>14.201.371</b>	<b>12.467.255</b>	<b>10.681.115</b>	<b>8.841.391</b>	<b>6.946.475</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>€</b>	<b>80.053.160</b>	<b>85.268.790</b>	<b>85.527.267</b>	<b>86.561.916</b>	<b>84.192.311</b>	<b>89.834.326</b>	<b>87.810.641</b>	<b>89.304.619</b>	<b>90.752.276</b>	<b>92.003.222</b>

RENDICONTO FINANZIARIO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
EBIT	€ 346.442	498.677	486.882	481.371	432.653	559.186	574.914	692.778	654.222	452.896
Amm e accantonamenti (+)	€ 3.831.489	5.391.509	5.401.996	5.414.104	5.477.915	5.655.854	5.749.977	5.835.123	5.843.393	5.849.771
Eliminazione quote contributi investimento (risconti passivi) (-)	€ -3.017.783	-3.578.009	-3.558.187	-3.558.187	-3.314.091	-2.977.013	-2.678.706	-2.678.706	-2.678.706	-2.678.706
Plusvalenze da alienazione cespiti (-)	€ 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Capacità di autofinanziamento (cash flow gestione caratteristica)</b>	<b>€ 1.160.149</b>	<b>2.312.178</b>	<b>2.330.690</b>	<b>2.337.288</b>	<b>2.596.478</b>	<b>3.238.027</b>	<b>3.646.185</b>	<b>3.849.196</b>	<b>3.818.909</b>	<b>3.623.961</b>
Variazioni working capital (-)	€ -4.868.620	1.219.133	1.453.167	627.664	-46.467	-72.859	-42.351	-10.315	7.351	38.325
Pagamento TFR (-)	€ -187.793	-181.314	-153.222	-137.370	-121.898	-109.832	-98.108	-87.708	-79.689	-71.168
pagamento altri fondi	€									
Pagamenti imposte (-/+)	€ -6.869	-14.647	-14.373	-14.490	-12.626	-9.552	-11.663	-18.661	-18.364	-10.481
<b>A. Flusso finanziario dell'attività operativa</b>	<b>€ -3.903.133</b>	<b>3.335.349</b>	<b>3.616.263</b>	<b>2.813.092</b>	<b>2.415.486</b>	<b>3.045.785</b>	<b>3.494.063</b>	<b>3.732.511</b>	<b>3.728.207</b>	<b>3.580.637</b>
Variazione WC sugli investimenti	€									
Investimenti (-)	€ -11.259.970	-14.851.946	-253.156	-254.691	-5.946.734	-6.683.803	-3.889.804	-262.852	-264.963	-266.822
Valorizzazione TFR (+)	€									
Contributi conto capitale (+)	€ 0	10.140.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Vendite attivo immobilizzato (+)	€									
<b>B. Flusso finanziario dell'attività di investimento</b>	<b>€ -11.259.970</b>	<b>-4.711.946</b>	<b>-253.156</b>	<b>-254.691</b>	<b>-5.946.734</b>	<b>-6.683.803</b>	<b>-3.889.804</b>	<b>-262.852</b>	<b>-264.963</b>	<b>-266.822</b>
Variazione prestiti infragruppo	€									
Nuovi finanziamenti (+)	€ 11.000.000					9.000.000				
Rimborso finanziamenti (-)	€ -1.471.508	-1.526.452	-1.583.536	-846.954	-872.363	-1.683.608	-1.734.116	-1.786.140	-1.839.724	-1.894.916
Pagamento oneri finanziari (-)	€ -203.342	-193.541	-187.453	-179.506	-169.614	-360.177	-331.938	-304.005	-271.633	-234.541
Acquisti/vendite partecipazioni	€									
Nuovi finanziamenti per acquisizione partecipazioni	€									
Rimborso finanziamenti acquisizione partecipazioni	€									
Aumenti di capitale (+) Rimborsi (-)	€									
Dividendi incassati (+)	€									
Dividendi versati (-)	€									
Restituzione	€									
<b>C. Flusso finanziario dell'attività di finanziamento</b>	<b>€ 9.325.150</b>	<b>-1.719.993</b>	<b>-1.770.989</b>	<b>-1.026.460</b>	<b>-1.041.976</b>	<b>6.956.215</b>	<b>-2.066.054</b>	<b>-2.090.145</b>	<b>-2.111.357</b>	<b>-2.129.457</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)</b>	<b>€ -5.837.953</b>	<b>-3.096.589</b>	<b>1.592.118</b>	<b>1.531.941</b>	<b>-4.573.224</b>	<b>3.318.196</b>	<b>-2.461.795</b>	<b>1.379.514</b>	<b>1.351.887</b>	<b>1.184.358</b>
Disponibilità netta di apertura	€ 14.236.382	8.398.428	5.301.839	6.893.957	8.425.898	3.852.675	7.170.871	4.709.076	6.088.590	7.440.477
Variazione della disponibilità netta	€ -5.837.953	-3.096.589	1.592.118	1.531.941	-4.573.224	3.318.196	-2.461.795	1.379.514	1.351.887	1.184.358
<b>Disponibilità netta di chiusura (Posizione finanziaria netta)</b>	<b>€ 8.398.428</b>	<b>5.301.839</b>	<b>6.893.957</b>	<b>8.425.898</b>	<b>3.852.675</b>	<b>7.170.871</b>	<b>4.709.076</b>	<b>6.088.590</b>	<b>7.440.477</b>	<b>8.624.835</b>

**INDICI (con contributo provinciale parziale e ammortamento bus a 12 anni)**

**COSTO STANDARD**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	media
corrispettivo	3,420	3,755	3,840	3,940	4,034	4,139	4,214	4,269	4,303	4,316	4,023

**WACC**

7,31 %

RF	=	2,50 %
DRP	=	2,50 %
t	=	24,00 %
T	=	24,00 %
E	=	13.150.708,24
D	=	14.513.499,31

**TIR (tasso interno di rendimento)**

11,83 %

costo investimenti anno 0 -15.009.953,05

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
rendimento	1.160.148,52	2.312.177,61	2.330.690,46	2.337.287,70	2.596.477,60	3.238.027,49	3.646.185,13	3.849.195,66	3.818.909,17	3.623.960,91

**VAN (valore attuale netto)**

€ 3.900.073,19

tasso di sconto annuo 7,31 %

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Investimenti	-11.259.970,33	-14.851.945,98	-253.155,62	-254.690,95	-5.946.733,92	-6.683.803,12	-3.889.803,99	-262.852,21	-264.963,03	-266.822,19
contributi	0,00	10.140.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
valore fine periodo	2.385.833,33	3.650.000,00	0,00	0,00	2.845.000,00	3.747.916,67	2.419.333,33	0,00	0,00	0,00
rendimento	1.160.148,52	2.312.177,61	2.330.690,46	2.337.287,70	2.596.477,60	3.238.027,49	3.646.185,13	3.849.195,66	3.818.909,17	3.623.960,91
differenza	-7.713.988,48	1.250.231,63	2.077.534,83	2.082.596,75	-505.256,32	302.141,03	2.175.714,47	3.586.343,46	3.553.946,14	3.357.138,72

**DSCR**

1,68

STATO PATRIMONIALE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>CREDITI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>CREDITO VS. CLIENTI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Credito x corrispettivi	€ 3.579.280	€ 3.646.325	€ 3.766.154	€ 3.902.715	€ 4.036.344	€ 4.182.702	€ 4.300.570	€ 4.400.042	€ 4.479.595	€ 4.537.964
Clearing biglietti	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Credito x contribuzione mutuo (Rimanente capitale)	€ 1.489.366	€ 761.250	€	€	€	€	€	€	€	€
.	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale crediti vs. clienti</b>	<b>€ 5.068.646</b>	<b>€ 4.407.575</b>	<b>€ 3.766.154</b>	<b>€ 3.902.715</b>	<b>€ 4.036.344</b>	<b>€ 4.182.702</b>	<b>€ 4.300.570</b>	<b>€ 4.400.042</b>	<b>€ 4.479.595</b>	<b>€ 4.537.964</b>
<b>CREDITO TRIBUTARI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Credito IRAP	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859	€ 348.859
Credito IRES per ritenute subite (al netto dell'IRES corrente)	€ 233.462	€ 218.815	€ 204.443	€ 189.953	€ 177.327	€ 167.775	€ 156.112	€ 137.451	€ 119.086	€ 108.605
Accise	€ 94.158	€ 133.394	€ 136.177	€ 131.449	€ 139.712	€ 143.134	€ 147.977	€ 150.982	€ 152.491	€ 154.016
.	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>€ 676.479</b>	<b>€ 701.069</b>	<b>€ 689.479</b>	<b>€ 670.261</b>	<b>€ 665.898</b>	<b>€ 659.768</b>	<b>€ 652.948</b>	<b>€ 637.291</b>	<b>€ 620.437</b>	<b>€ 611.481</b>
<b>ALTRI CREDITI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Acconti ad Assicurazione	€ 1.045.316	€ 1.062.041	€ 1.079.034	€ 1.103.475	€ 1.135.091	€ 1.152.117	€ 1.169.399	€ 1.186.940	€ 1.204.744	€ 1.204.744
Depositi cauzionali	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116	€ 49.116
Risconti attivi	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009	€ 32.009
.	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale Altri crediti</b>	<b>€ 1.126.442</b>	<b>€ 1.143.167</b>	<b>€ 1.160.159</b>	<b>€ 1.184.601</b>	<b>€ 1.216.216</b>	<b>€ 1.233.243</b>	<b>€ 1.250.524</b>	<b>€ 1.268.065</b>	<b>€ 1.285.869</b>	<b>€ 1.285.869</b>
<b>DEBITI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>TFR</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TFR azienda	€ 1.760.820	€ 1.584.738	€ 1.426.264	€ 1.283.638	€ 1.155.274	€ 1.039.747	€ 935.772	€ 842.195	€ 757.975	€ 682.178
TFR gestiti	€ 176.110	€ 170.878	€ 176.130	€ 181.386	€ 187.851	€ 193.547	€ 199.414	€ 205.283	€ 209.813	€ 214.443
.	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale TFR</b>	<b>€ 1.936.930</b>	<b>€ 1.755.616</b>	<b>€ 1.602.394</b>	<b>€ 1.465.024</b>	<b>€ 1.343.125</b>	<b>€ 1.233.294</b>	<b>€ 1.135.186</b>	<b>€ 1.047.478</b>	<b>€ 967.789</b>	<b>€ 896.621</b>
<b>DEBITI FINANZIARI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Raika per mutuo	€ 1.489.366	€ 761.250	€	€	€	€	€	€	€	€
.	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale debiti finanziari</b>	<b>€ 1.489.366</b>	<b>€ 761.250</b>	<b>€ -</b>							
<b>ALTRI DEBITI</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Debiti vs. STA x TdV	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833	682.833
Debiti tributari (Ired Corrente)	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Totale Altri debiti</b>	<b>€ 682.833</b>									



# Bericht Wirtschafts- und Finanzplan 2020 bis 2029

Bericht vom Verwaltungsrat in der Sitzung Nr. 189 vom 6. November 2019

**INHALT**

Inhalt .....	2
1 Einführung.....	3
1.1 Aufteilung der Risiken.....	4
2 Basishypothesen .....	6
2.1 Dauer .....	6
2.2 Investitionen.....	6
2.2.1 Fuhrpark.....	6
2.2.2 Investitionen betreffend Fuhrpark und Ausstattungen.....	9
2.3 Finanzierung .....	10
2.4 Betrieb.....	11
2.4.1 Landesmobilitätsplan (LMP) .....	11
2.4.2 Abweichungen von der Realität 2019.....	14
2.4.3 Bekannte Entwicklungen .....	14
2.5 Inflation .....	15
2.6 Erlöse.....	15
2.6.1 Vergütung seitens der APB .....	15
2.6.2 Aufgeteilte Zuschüsse .....	16
2.6.3 Sonstige Erträge .....	16
2.7 Betriebsaufwand .....	16
2.7.1 Veränderungen des Personalaufwands und der Kraftstoffkosten .....	17
2.8 Wirtschaftlich-finanzielles Gleichgewicht.....	18
2.9 Sonstige Informationen.....	19
3 Bilanz, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Kapitalflussrechnung .....	19
4 Kennzahlen .....	19

## 1 EINFÜHRUNG

Der Wirtschafts- und Finanzplan ist ein Dokument, das auf Microsoft-Office-Excel-Plattform erstellt wurde und zahlenmäßig die Vergabe des öffentlichen Personenverkehrsdienstes im optimalen Einzugsgebiet (nachfolgend OEG genannt) für Stadt- und Vorstadtdienste Bozen – Meran – Leifers durch das Unternehmen SASA S.p.A./AG für den Vergabezeitraum von 10 Jahren, d. h. für den Zeitraum 2020 bis 2029, zusammenfasst. In diesem Dokument wird eine vernünftige und genaue Prognose der Daten erstellt, die unter Berücksichtigung des spezifischen Kontexts und des Bezugssektors entsprechend abgewogen wurden.

Der WFP basiert auf Basisdaten, die auf genau angegebenen Hypothesen beruhen, im Einklang mit den Inhalten der nachfolgend vorgelegten Dokumentation. Bei der Erstellung wurden allgemein anerkannte Vorgehensweisen und Methoden in Übereinstimmung mit den rechnerischen, steuerrechtlichen und die finanzielle Modellierung betreffenden generell angenommenen Regeln, die aus den Best Practices des Referenzsektors ersichtlich werden und darüber hinaus in völligem Einklang mit dem Beschluss ART 49/2015 sind, herangezogen. Aufgeführt sind zudem die in der Aufstellung Nr. 4 dieses Beschlusses enthaltenen Punkte in Bezug auf Inhouse-Vergaben.

Die Annahmen wurden unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Lage des Sektors und des Unternehmens angestellt. Der Sektor befindet sich in einem Szenario erheblicher Änderungen, was gegenwärtig zu einer relativen Unsicherheit führt, die im WFP basierend auf den beschriebenen Hypothesen berücksichtigt wird.

Dies vorausgeschickt werden im Rahmen der grundlegenden Hypothesen die Annahmen beschrieben, von denen zur Erstellung des Plans ausgegangen wurde. Um alle zukünftigen Veränderungen zu berücksichtigen, wurde ein Mechanismus zur Überarbeitung des WFP vorgesehen, sollten erhebliche Ereignisse eintreten, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans nicht prognostizierbar oder bemessbar sind, und immer dann, wenn die erzielte Umsatzrendite (ROS) (Verhältnis zwischen erwirtschafteten Nettoerträgen und Erlösen aus Vergütungen) über den Schwankungswert steigt, der vorgesehen ist, um das wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht des Plans zu garantieren. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit, weitere Informationen in Bezug auf das Einzugsgebiet, die Situation nach dem Projekt für die Sanierung der Gegend rund um den Bahnhof (Post-Benko-Situation), die Einführung der Straßenbahn usw. aufzunehmen. Im vorgelegten WFP wurden diese etwaigen Szenarien nicht berücksichtigt.

Angesichts dieser Prämissen wird darauf hingewiesen, dass der WFP auf einem Standardjahr, das als Ausgangspunkt für die Zukunft herangezogen wird, basiert.

Was den Plan zur Erneuerung des Fuhrparks betrifft, ist die Entwicklung hin zu einer Flotte mit null Emissionen vorgesehen. An dieser Stelle wurden jedoch die Auswirkungen auf die Fahrzeuge und das Depot nicht berücksichtigt, da zum Zeitpunkt der Erstellung des WFP noch keine endgültigen Entscheidungen seitens des Auftraggebers getroffen wurden. Gemäß der nachfolgend aufgeführten Übersicht zur Aufteilung der Risiken gehen die in Verbindung mit dem Upgrade der Flotte stehenden Kosten zudem zulasten des Auftraggebers.

Hauptziel bei der Erstellung des WFP war es, Machbarkeit und Nachhaltigkeit zu erzielen, die grundlegende Voraussetzungen sind, um das zur Erbringung des Dienstes notwendige wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht zu garantieren. Zusammenfassend wird ersichtlich, dass SASA mit dem vorgelegten WFP in der Lage ist, die dauerhafte Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts des Unternehmens zu garantieren.

In Anbetracht der direkten Vergabe des städtischen Einzugsgebiets an das Inhouse-Unternehmen ist SASA in der Lage zu beweisen, dass es ein durchschnittlich effizientes Unternehmen im Vergleich mit dem Durchschnitt der Unternehmen in dieser Branche ist und darüber hinaus Übereinstimmung mit den Standardkosten gemäß dem Ministerialdekret 157 vom 28.3.2018 und den vom Land festgelegten Standardkosten besteht, was die Inanspruchnahme der Direktvergabe in vollem Umfang rechtfertigt.

## 1.1 Aufteilung der Risiken

Die Vergabe des Dienstes ist durch eine Aufteilung der Risiken auf den Auftragnehmer – SASA S.p.A./AG – und den Auftraggeber – die Autonome Provinz Bozen (APB) – geprägt.

Nachfolgend ist die Tabelle im Einklang mit der Übersicht Nr. 3 des Beschlusses ART 49/2015 aufgeführt, die eine Zusammenfassung der Aufteilung der Risiken enthält, die bei der Aufstellung der Basishypothesen des WFP berücksichtigt wurden.

RISIKO	VERANTWORTLICH	
	AUFTRAGNEHMER	AUFTRAGGEBER
Negative Entwicklung des Betriebsaufwands	X	
Veränderungen des Personalaufwands gemäß NAKV	X	
Veränderungen des Personalaufwands gemäß dem betrieblichen Ergänzungsvertrag	X	
Veränderungen der Kosten für gewerblichen Kraftstoff	X	
Veränderungen der Energiekosten	X	
Reduzierung der Vergütungen aufgrund der Reduzierung der Leistung Bus*km über den Limits des Dienstleistungsvertrages		X
Negative Entwicklung von Umsatzerlösen, die keine Vergütungen sind	X	
Verzug bei der Zahlung von Vergütungen		X
Erhöhung der sonstigen Aufwendungen im Finanzbereich	X	
Steuerstreitsache		X
Gesetzliche Änderungen		X
Übergang des Fuhrparks auf eine Technologie mit null Emissionen und entsprechende Investitionen		X
Veränderung der Linien/Kilometerleistungen in Verbindung mit dem Straßenbahnprojekt (progressive Anpassung des Busnetzes zur Ergänzung der Straßenbahn)		X
Reduzierung der Betriebsgeschwindigkeit	X	
Teilnahme an Versuchsprojekten betreffend technologische Innovationen auf Anfrage und mit Genehmigung des Auftraggebers		X

Der Wirtschafts- und Finanzplan ist das Mittel, das die Herausstellung der Möglichkeiten für ein wirtschaftliches und finanzielles Gleichgewicht erlaubt, das SASA AG während der gesamten Laufzeit des Dienstleistungsvertrags garantieren kann.

Bei der Erstellung des WFP wurden alle Risiken, für die SASA verantwortlich ist, in der Wirtschafts- und Finanzplanung über einen Zeitraum von zehn Jahren auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans in Besitz befindlichen Informationen unter Verfolgung der historischen Entwicklung der Erhöhungen der Kosten für gewerblichen Kraftstoff und Strom und unter Aufstellung von Hypothesen über die Fristen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Erneuerung des NAKV berücksichtigt.

Zu den Risiken zulasten des Auftraggebers gehört u. a. das Risiko des Unterliegens in der Streitsache vor dem Kassationsgerichtshof wegen der mit der Agentur für Einnahmen bestehenden Steuerstreitigkeit, das auf der Voraussetzung der Relevanz der Zuschüsse/Vergütungen basiert.

Als Vorsichtsmaßnahme wurde im WFP eine IRES-Steuer für den Zeitraum 2020–2029 unter Berücksichtigung der vollständigen Relevanz der Vergütung, aber auch der bis 2019 bezogenen Zuschüsse für den Kauf von Bussen vorgesehen, die in den Geschäftsjahren 2020–2029 zur Deckung der entsprechenden Abschreibungen ausgewiesen werden.

Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene IRES-Steuer beläuft sich auf 20 % der berechneten Gesamtsteuer. Die restlichen 80 % sind durch frühere Steuerverluste gedeckt, die sich auf über 160 Mio. € belaufen.

Im Wirtschafts- und Finanzplan wurde zudem eine jährliche Risikorücklage von 1 % der erwarteten Vergütungen zur Deckung von potenziellen Verbindlichkeiten vorgesehen. Die Rücklage für das erste Jahr wird um 50 % reduziert.

Im Allgemeinen wurden alle betrieblichen Aufwendungen und Investitionen geschätzt und vorgesehen, die notwendig sind, um das Betriebsprogramm mit den mit dem Auftraggeber vereinbarten Qualitätsstandards durchzuführen.

## 2 BASISHYPOTHESEN

Nachfolgend sind die Hypothesen aufgeführt, die die Grundlage für die Erstellung dieses Wirtschafts- und Finanzplans bilden.

### 2.1 Dauer

Der WFP wurde für die Jahre 2020 bis 2029 erstellt. Die SASA S.p.A./AG zum 31.12.2019 zur Verfügung stehenden Mittel (Anlagevermögen sowie laufende betriebliche Aktive/Passiva) sind in den WFP eingeflossen (betriebliche Busse, MwSt.-Forderung, MwSt.-Verfügbarkeit, vorzutragende Verluste usw.). Zur Berechnung der Kennzahlen wurde der Endwert der Fahrzeuge zum 31.12.2029 der von SASA S.p.A./AG finanzierten Busse berücksichtigt.

### 2.2 Investitionen

#### 2.2.1 Fuhrpark

##### 2.2.1.1 Erneuerung des Fuhrparks

Mit der Ausschreibung 2018 wurde der Prozess zur Erneuerung des Fuhrparks eingeleitet, der zum 30. November 2018 ein durchschnittliches Alter von fast 12 Jahren aufwies. 2019 bestand die Notwendigkeit, die Erneuerung der Flotte weiterzuführen und die Fahrzeuge, die älter als 12 Jahre waren, zu ersetzen und die notwendigen Fahrzeuge für den Ausbau der Dienstleistung anzuschaffen.

Der Plan zur Erneuerung des Fuhrparks ist zudem durch die Entwicklung hin zu einer Flotte mit null Emissionen geprägt, wobei mehr Elektrobusse und mit Wasserstoff betriebene Busse eingeführt werden sollen.

Zusammenfassend ist die Anschaffung von Bussen in 3 Losen vorgesehen (im WFP für das Jahr 2020 und 2021 vorgesehen, da die Lieferung und Amortisierung in den Jahren der geplanten Zulassung vorgesehen ist, während die Ausschreibungen 2019 veröffentlicht werden müssen). Spätere Investitionen sind für den Dreijahreszeitraum 2024–2026 vorgesehen (insgesamt 50 weitere Fahrzeuge).

Nachfolgend sind die detaillierten Angaben zum ersten Investitionsblock, aufgeteilt in 3 Lose, angegeben, der für den Zeitraum 2020/2021 vorgesehen ist.

Investitionen 2020/2021				
Zusammenfassung: Ersatz von 53 Bussen, die mehr als 12 Jahre alt sind; 8 zusätzliche Busse (1 x 10 m für 214 ME, 7 x 12 m mit Wasserstoffantrieb)				
Im Gegensatz zu den vorherigen Erneuerungsplänen ist der <b>sofortige</b> Ersatz aller Busse, <b>die älter als 12 Jahre sind</b> , mit einer Investition im Jahr 2019 vorgesehen (die Lieferung der Busse ist für 2020 geplant).				
<b>Ausschreibung 2 (2019) – Zulassung 2020 (Finanzierung durch Entgelt)</b>				
10 m	€	274.000	Diesel, Kl. 2	2
18 m	€	385.000	Diesel, Kl. 2	4
10 m	€	274.000	Hybrid, Kl. 1	6
12 m	€	284.000	Hybrid, Kl. 1	8
18 m	€	385.000	Hybrid, Kl. 1	13
				<b>33 Busse</b>
<b>Ges.</b>				<b>11.009.000 €</b>
<b>Ausschreibung Wasserstoffantrieb – Zulassung 2021 (Finanzierung durch Zuschuss)</b>				
12 m	€	850.000	Wasserst., Kl. 1	12
				<b>12 Busse</b>
<b>Ges.</b>				<b>10.200.000 €</b>
<b>Ausschreibung Elektroantrieb – Zulassung 2021 (Finanzierung durch Entgelt)</b>				
9 m	€	550.000	Elektr., Kl. 1	8
				<b>8 Busse</b>
<b>Ges.</b>				<b>4.400.000 €</b>
<p>Die Ausschreibung hat 2019 für 27 Hybridbusse (Klasse 1) und 6 Dieselbusse (Klasse 2) zu erfolgen. <b>32 Busse ersetzen veraltete Fahrzeuge, 1 Bus ist für die Potenzierung der Linie 214 ME mit einer Schulfahrt vorgesehen.</b></p> <p>Was die Busse mit Wasserstoffantrieb betrifft, ist Folgendes vorgesehen: <b>5 für den Ersatz</b> von 5 aktuellen wasserstoffbetriebenen Bussen; <b>7 zur Erweiterung des Fuhrparks</b>, um etwaige neue Bedürfnisse zu decken.</p> <p>Geplant ist der Kauf von 8 Elektrobusen, die <b>veraltete Busse ersetzen</b>. Diese werden für die Elektrifizierung auch der Linien in Meran genutzt.</p>				

Im Rahmen des ersten Investitionsloses relevanten Ausmaßes ist die Veröffentlichung einer Ausschreibung für insgesamt 33 Busse, davon 27 Dieseldieselbusse Euro VI Hybrid (Klasse 1) und 6 reine Dieseldieselbusse (Klasse 2) für den außerstädtischen Dienst vorgesehen. Die Auftragserteilung hat bis Ende 2019 zu erfolgen, da die Lieferzeiten für die Fahrzeuge im Durchschnitt 8 bis 12 Monate betragen.

Im Rahmen eines weiteren Loses ist die Anschaffung von 8 kleinen Elektrobussen (9 m) für die Elektrifizierung einiger Buslinien in Meran vorgesehen. Auch bei dieser Ausschreibung hat die Auftragserteilung bereits 2019 zu erfolgen, mit der Lieferung der Fahrzeuge bis Ende 2020.

Schließlich wurde die Ausschreibung für den Kauf von 12 wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen (Jive-Projekt) mit geplanter Lieferung Ende 2020 abgeschlossen. Dabei handelt es sich um die einzigen Busse, die noch mit direktem Zuschuss finanziert werden.

Hinsichtlich aller anderen Investitionen nimmt Sasa die Eigenfinanzierung in Anspruch, und die Deckung der Investitionen erfolgt in Form einer Erhöhung des jährlichen Einheitsentgelts.

Zusammenfassend werden im Zeitraum 2020/2021 45 der 53 neuen Fahrzeuge veraltete Fahrzeuge oder solche, die älter als 12 Jahre sind, ersetzen.

Bei den 8 den aktuellen Fuhrpark des Unternehmens ergänzenden Fahrzeugen handelt es sich um 7 wasserstoffbetriebene Busse, die vorrätig für etwaige Projekte auf Landesebene eingeplant sind, sowie um einen zusätzlichen 10-m-Hybridbus für die Linie 214 ME, auf der eine zusätzliche Schulfahrt hinzugefügt wurde.

Der Plan zur Erneuerung der Fahrzeugflotte wurde auf der Grundlage von Hypothesen erstellt, die sich de facto auch auf Faktoren beziehen, die nicht von SASA S.p.A./AG beeinflussbar sind.

Im Plan wurden die Änderungen an den Linien berücksichtigt, von denen angesichts der Durchführung des Landesmobilitätsplans ausgegangen werden kann. Vorgesehen ist die Stilllegung von 11 veralteten Bussen, die nicht mehr notwendig sind, da SASA den Verkehr auf den entsprechenden Linien nicht mehr betreibt, während der Einsatz von 4 neuen Bussen für neue Linien vorgesehen wurde.

Was den Ausbau der geplanten Linien betrifft, wurden die von SASA S.p.A./AG zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans in Aussicht gestellten und bekannten Projekte berücksichtigt. Bei der Planung konnten dagegen andere in Realisierung befindliche Projekte nicht berücksichtigt werden, hinsichtlich derer die abschließenden Hypothesen noch nicht festgelegt wurden. Mit der Durchführung des „Benko-Projekts“ besteht beispielsweise die Möglichkeit, einige Haltestellen in der Stadt Bozen für 18 m lange Bussen einzurichten, was gegenwärtig nicht möglich ist. Entsprechend konnte eine massive Umstellung (14 Fahrzeuge) von 12-m-Bussen auf 18-m-Busse nicht vorgenommen werden, da der Zeitpunkt der Fertigstellung der Arbeiten noch nicht endgültig festgelegt ist.

Der Investitionsplan sieht in der WFP-Zielperiode die folgenden Anschaffungen vor. Der Wert der im Rahmen von noch nicht veröffentlichten Ausschreibungen anzuschaffenden Güter wurde auf der Grundlage der aktuellen Technik und der Marktpreise geschätzt.

Zulassungsjahr	Anzahl der Busse	Gesamtbetrag €
2020	33	11.000.000
2021	20*	14.600.000
2024	17	5.690.000
2025	18	6.425.000
2026	15	3.629.000

\*Diese Anzahl umfasst 12 Busse mit Wasserstoffantrieb, die mit einem direkten Zuschuss im Wert von 10,2 Mio. € (JIVE-Projekt) finanziert werden.

Der Fuhrpark weist das folgende Durchschnittsalter auf, das gemäß der nachfolgenden Beschreibung berechnet wurde:

Fuhrparkalter (zum 31.12.)									
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
5,8	3,9	3,8	5,0	6,0	5,8	5,6	5,5	6,5	7,5

Das Durchschnittsalter wurde unter Bezugnahme auf den 31. Dezember eines jeden Jahres berechnet. Herangezogen wurde zudem eine Kalkulationsmethode, bei der das Worst-Case-Szenario in puncto Alter berücksichtigt wurde, indem nicht das genaue Zulassungsdatum herangezogen wurde, sondern davon ausgegangen wurde, dass ein im Lauf des Jahrs zugelassener Bus zum 31.12. in jedem Fall ein Alter von 1 Jahr aufweist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Prozesse für das Upgrade der Flotte mit dem langfristigen Ziel null Emissionen bei den Möglichkeiten für die Erneuerung des Fuhrparks nicht berücksichtigt wurden. Dies steht im Einklang mit der Aufteilung der Risiken, in deren Rahmen das Risiko in Bezug auf das umwelttechnische Upgrade des Fuhrparks durch externe Faktoren zulasten des Auftraggebers geht.

Berücksichtigt wurden jedoch die Auswirkungen der bereits zum Zeitpunkt der WFP-Erstellung getroffenen Entscheidungen wie beispielsweise diejenige in Bezug auf die Anschaffung von Bussen mit Elektro- und Wasserstoffantrieb.

#### 2.2.1.2 Abschreibungen der Busse

Die Abschreibung der Fahrzeuge im WFP wurde unter Befolgung der Landesleitlinien in Übereinstimmung mit den vom Land gelieferten Angaben in Bezug auf das Höchstalter der Fahrzeuge berechnet, woraus sich eine Abschreibung innerhalb von 12 Jahren in gleichbleibenden Raten ergibt.

In Anbetracht dessen wird darauf hingewiesen, dass die Abschreibung im WFP im Hinblick auf die Vergleichbarkeit des Angebots nicht der tatsächlich von SASA S.p.A./AG getätigten Abschreibung, die im Jahresabschluss ausgewiesen ist, entspricht. In den WFP wurde daher ein Abschreibungsaufwand aufgenommen, der Fahrzeugen entspricht, die im Jahresabschluss bereits in vollem Umfang abgeschrieben sind.

Die herangezogene Methode entspricht nicht dem Kalkulationssystem für die Standardkosten laut dem Ministerialdekret Nr. 157 vom 28.3.2018, die als Referenzindex verwendet wurden, gemäß dem in Anlage 1 (Kriterien zur Berechnung der Abschreibungen), Seite 5 die technische Nutzungsdauer eines Busses 15 Jahre beträgt. Daraus folgt, dass die Kilometerkosten unter Berücksichtigung der Abschreibungen der Fahrzeuge und ohne die Beiträge zu berücksichtigen, im WFP aus Gründen der Kalkulationsmethode höher als die Standardkosten des Dekrets sind.

Anders als bei der Berechnung im vorgelegten WFP werden zudem im Ministerialdekret 157 vom 28.3.2018 bereits im Jahresabschluss (siehe Anh. 1, S. 2) komplett abgeschriebene Fahrzeuge nicht berücksichtigt. Auch dieser Aspekt trägt zur Erhöhung der Kilometerkosten im WFP gegenüber den Standardkosten des Dekrets aus Gründen der Kalkulationsmethode bei.

#### 2.2.1.3 Zuschüsse für Busse

Im WFP ist für den Zeitraum 2020–2029 der direkte, von der APB für den Kauf von Bussen vor dem Inkrafttreten des Dienstleistungsvertrags bezogene Zuschuss ausgewiesen.

Der im WFP ausgewiesene Zuschuss betrifft alle im Rahmen der Ausschreibung 2018 angeschafften Fahrzeuge und die Option für den Kauf von 22 Fahrzeugen, die 2019 ausgeübt wurde, hinsichtlich derer bereits der Vorgang zur Gewährung des Zuschusses läuft.

Weitere 33 im Jahr 2019 anzuschaffende Busse, die 2020 in Verkehr gebracht werden, werden direkt von SASA S.p.A./AG finanziert.

Zwecks der Vergleichbarkeit des Angebots wird der Ergänzungszuschuss gesondert angegeben, der die Auswirkungen auf die Abschreibungskosten teilweise aufhebt.

2021 ist die Anschaffung weiterer 12 wasserstoffbetriebener Busse vorgesehen, die teils von der Autonomen Provinz Bozen mit 650.000 Euro pro Bus sowie mit einem Zuschuss seitens europäischer Mittel in Höhe von 195.000 Euro pro Bus finanziert werden.

Für die weiteren anzuschaffenden Busse wird von einem direkten Kauf durch SASA S.p.A./AG ohne direkten Zuschuss des Lands ausgegangen.

### **2.2.2 Investitionen betreffend Fuhrpark und Ausstattungen**

Im Teil allgemeine Investitionen geht es um alle Investitionen, die notwendig sind, um den Dienst zu erbringen, und die sich nicht auf Fahrzeuge bzw. Busse beziehen.

Es handelt sich dabei um Investitionen in Sachanlagen (Hardware, Anlagen und Ausrüstungen usw.) und um immaterielle Vermögensgegenstände (Software).

Im WFP wird von einer physiologischen jährlichen Durchschnittserhöhung dieser Güter in Höhe von zirka 1 % gegenüber dem Bestand an Ausstattungen zum 31.12.2019 ausgegangen (in Übereinstimmung mit der geschätzten Erhöhung der Kilometerleistung).

Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Referenzzeitraum betreffen einen durchschnittlichen Abschreibungsaufwand von 258.000,00 € pro Jahr.

Es wird darauf hingewiesen, dass im WFP die Anpassungen an die Infrastrukturen und für die Depots nicht berücksichtigt wurden, deren Höhe in Verbindung mit der Umstellung auf null Emissionen noch nicht bekannt ist.

## 2.3 Finanzierung

Die Investitionen in die Fahrzeuge werden mit Eigenmitteln, Bankdarlehen und der Inanspruchnahme von Zuschüssen auf Landes- und europäischer Ebene finanziert.

Was die Zuschüsse auf Landes- und europäischer Ebene betrifft, wird auf die in den vorherigen Abschnitten angegebene Hinweise verwiesen.

Geringfügige Investitionen werden durch den Cashflow finanziert.

Busse, die 2020 und ohne Zuschuss auf Landes-/europäischer Ebene angeschafft werden, werden teils durch in den Vorjahren aufgelaufene Eigenmittel (in Höhe von 3,3 Mio. €) und teils durch die Aufnahme eines Bankdarlehens in Höhe von insgesamt 11 Mio. € finanziert. Der bei der Schätzung des Finanzaufwands angewandte Zinssatz beläuft sich auf 1,8 % für das erste Jahr bis zu einem Höchstsatz von 2,9 % für das letzte Jahr.

Kapital	11.000.000
Zahl der Raten pro Jahr	1
Dauer in Jahren	12
Beginn der Ratenzahlung	31.12.2019

Rate Nr.	Zeitraum	Zinsanteil	Kapitalanteil	Gesamtrate	Restbetrag	Schätzung der Zinssätze
1	31.12.2020	198.000	818.931	1.016.931	10.181.069	1,8 %
2	31.12.2021	188.199	831.908	1.020.107	9.349.161	1,9 %
3	31.12.2022	182.111	844.362	1.026.473	8.504.799	2,0 %
4	31.12.2023	174.164	858.698	1.032.861	7.646.101	2,1 %
5	31.12.2024	164.271	874.999	1.039.271	6.771.102	2,2 %
6	31.12.2025	152.335	893.366	1.045.701	5.877.737	2,3 %
7	31.12.2026	138.242	913.910	1.052.152	4.963.827	2,4 %
8	31.12.2027	121.865	936.759	1.058.624	4.027.068	2,5 %
9	31.12.2028	103.059	962.057	1.065.117	3.065.011	2,6 %
10	31.12.2029	81.663	989.968	1.071.630	2.075.043	2,7 %
11	31.12.2030	57.494	1.020.671	1.078.165	1.054.372	2,8 %
12	31.12.2031	30.349	1.054.372	1.084.720	0	2,9 %

<b>SUMME</b>	<b>1.591.752</b>	<b>11.000.000</b>	<b>12.591.752</b>
--------------	------------------	-------------------	-------------------

Was die Busse betrifft, die in den Jahren 2024 bis 2026 ohne Zuschuss auf Landes-/europäischer Ebene angeschafft werden, ist der Abschluss eines Vertrags für ein weiteres Bankdarlehen in Höhe von insgesamt 9.000.000 Euro im Jahr 2025 erforderlich. Auch in diesem Fall wird von einem Zinssatz für das erste Jahr in Höhe von 2,3 % mit jährlichen Erhöhungen gemäß den in der unten aufgeführten Tabelle angegebenen Schätzungen ausgegangen.

Kapital	9.000.000
Zahl der Raten pro Jahr	1
Dauer in Jahren	10
Beginn der Ratenzahlung	1.1.2025

Rate Nr.	Zeitraum	Zinsanteil	Kapitalanteil	Gesamtrate	Restbetrag	Schätzung der Zinssätze
1	31.12.2025	202.500	805.545	1.008.045	8.194.455	2,3 %
2	31.12.2026	188.353	822.333	1.010.686	7.372.122	2,3 %
3	31.12.2027	176.798	839.180	1.015.978	6.532.941	2,4 %
4	31.12.2028	163.232	858.054	1.021.285	5.674.888	2,5 %
5	31.12.2029	147.536	879.069	1.026.606	4.795.818	2,6 %
6	31.12.2030	129.581	902.360	1.031.941	3.893.458	2,7 %
7	31.12.2031	109.215	928.075	1.037.290	2.965.383	2,8 %
8	31.12.2032	86.272	956.381	1.042.653	2.009.002	2,9 %
9	31.12.2033	60.566	987.465	1.048.031	1.021.537	3,0 %
10	31.12.2034	31.886	1.021.536	1.053.422	0	3,1 %
<b>SUMME</b>		<b>1.295.938</b>	<b>9.000.000</b>	<b>10.295.938</b>		

## 2.4 Betrieb

Die Grundlage für die Berechnung der Betriebskilometerleistung im WFP besteht ausschließlich aus den Linienfahrten (Endhaltestelle bis Endhaltestelle) in Übereinstimmung damit, dass davon ausgegangen wird, nur die Produktionskilometerleistung in Rechnung zu stellen. Die Vergütung muss natürlich auch die Kosten der Transferkilometer (Depot – Endhaltestelle und umgekehrt) decken, die jedoch nicht in Rechnung gestellt werden.

### 2.4.1 Landesmobilitätsplan (LMP)

Der Landesmobilitätsplan ist das Planungsinstrument für den öffentlichen Verkehrsdienst. Er definiert die optimalen Einzugsgebiete, in die das Gebiet aufgeteilt ist, und liefert Leitlinien für die Planung der Dienste.

Dieser WFP wurde auf der Grundlage der angesichts der neuen, für das Jahr 2020 vereinbarten und in der Genehmigungsphase durch die APB befindlichen Fahrpläne geplanten Kilometerleistungen erstellt.

Die Kilometerleistungen werden den Vorgaben des LMP nicht am 1.1.2020 angepasst. Die Anpassung des Plans an die laut dem Landesmobilitätsplan vorgesehenen Kilometerleistungen erfolgt ab 2021 und sieht eine lineare Erhöhung von 1 % auf Jahresbasis (von 2022 bis 2029) vor.

Im Gesamtbericht ist die Beschreibung des OEG für Stadt- und Vorstadtdienste Bozen – Meran - Leifers unter Angabe der Linien und der entsprechenden geplanten Betriebskilometerleistungen enthalten.

Nachfolgend sind die Kilometerleistungen aus der im Gesamtbericht des Landesmobilitätsplans auf Seite 350 enthaltenen Liste und danach die effektiven für das Jahr 2020 geplanten Kilometerleistungen angegeben, die zur Erstellung des WFP herangezogen wurden und sich in der Genehmigungsphase durch die Autonome Provinz Bozen befinden.

**Tabelle 82: OEG Stadt- und Vorstadtdienste Bozen - Meran – Leifers (Quelle: Ausarbeitung LMP).**

Fahrplantafel	Beschreibung	Geplante Leistung/Jahr [Bus*km/Jahr]
110	BOZEN - LEIFERS - BRANZOLL	577'319
111	BOZEN - LEIFERS - INDUSTRIEZONE LEIFERS	398'774
116	RUNDLINIE LEIFERS	60'604
117	BOZEN - KARDAUN - KARNEID	102'040
153	STEINMANNWALD - LEIFERS - BRANZOLL - PFATTEN	68'189
183	MERAN - TERLAN - BOZEN	87'689
201	MERAN BAHNHOF - SINICH - LANA - BURGSTALL	786'723
210	MERAN: BAHNHOF - VERGILSTRASSE	469'929
211	MERAN - LANA - BURGSTALL BAHNHOF	548'845
212	FORST - ALGUND - MERAN - BAHNHOF MARLING	259'456
213	MERAN - ALGUND - PARTSCHINS	280'841
214	VERDINS - SCHENNA - MERAN	77'550
215	LANA - VÖLLAN	115'202
216	CITYBUS LANA	147'080
235	VELLAU - ALGUND - MERAN	83'078
236	MERAN - THURNSTEIN	44'888
237	CITYBUS ALGUND	93'027
B_01	BOZEN: ZOLLSTANGE - FAGENSTRASSE	133'384
B_03	BOZEN: BAHNHOF - KAISERAU	302'289
B_05	BOZEN: BAHNHOF - FIRMIAN	269'104
B_06	BOZEN: PERATHONERSTRASSE - BRAILLESTRASSE	142'265
B_07A	BOZEN: HASLACH-PERATHONERSTR.-ROMSTR.-HASLACH	93'786
B_07B	BOZEN: HASLACH - ROMSTR. - PERATHONERSTR. - HASLACH	84'982
B_08	BOZEN: KARDAUN - KRANKENHAUS	354'777
B_09	BOZEN: PERATHONERSTRASSE - BAHNHOF SIGMUNDSKRON	107'636
B_10A	BOZEN: KRANKENHAUS - FRIEDHOF - BAHNHOF - KRANKENHAUS	367'352
B_10B	BOZEN: KRANKENHAUS - BAHNHOF - FRIEDHOF - KRANKENHAUS	393'537
B_11	BOZEN: PERATHONERSTR. - BOZNER BODEN - PERATHONERSTR	75'729
B_12	BOZEN: PERATHONERSTR.-SEILB.JENESIEN-PERATHONERSTR	43'260
B_14	BOZEN: SEILBAHN JENESIEN - KÖSTENWEG	26'413
B_15	BOZEN: ZOLLSTANGE - RUNKELSTEINER STR. - ZOLLSTANGE	56'147
B_18	BOZEN: BAHNHOF - NOI - SALEWA	192'234
M_01	MERAN: M.HIMMELFAHRT - TRAUTTMANSDORFF/MERAN 2000	274'746
M_03	MERAN: BAHNHOF - VERGILSTRASSE	165'385
M_04	MERAN: BAHNHOF - TRAUTTMANSDORFF	187'352
M_06	MERAN: BAHNHOF - WOLKENSTEINSTRASSE - BAHNHOF	67'524
M_13	MERAN: ABENDLINIE	62'080

Insgesamt umfasst das OEG eine Kilometerleistung von 7.601.216 km, von denen 4.724.233 km auf den Raum Bozen und 2.876.983 km auf den Raum Meran entfallen.

		Kilometerleistung WFP Jahr 2020	
Planungsrahmen	Einzugsgebiet	Geplante Leistung/Jahr [Bus*km/Jahr]	
Linie 1	BZ	222.444	
Linie 3	BZ	315.663	
Linie 5	BZ	260.186	
Linie 6	BZ	154.078	
Linie 7A	BZ	111.410	
Linie 7B	BZ	108.693	
Linie 8	BZ	360.103	
Linie 9	BZ	142.725	
Linie 10A	BZ	378.458	
Linie 10B	BZ	402.472	
Linie 12	BZ	92.066	
Linie 14	BZ	26.889	
Linie 15	BZ	44.508	
Linie 18	BZ	103.760	
Linie 110	BZ	545.911	
Linie 111	BZ	353.398	
Linie 112	BZ	68.681	
Linie 116	BZ	51.813	
Linie 117	BZ	97.141	
Linie 153	BZ	68.633	
Linie 183	BZ	72.785	
Linie 201	BZ	794.007	
Linie 202	ME	99.465	
Linie 1 ME	ME	278.223	
Linie 3 ME	ME	165.996	
Linie 4 ME	ME	211.063	
Linie 6 ME	ME	123.345	
Linie 13 ME	ME	43.722	
Linie 210 ME	ME	443.009	
Linie 211 ME	ME	546.617	
Linie 212 ME	ME	253.852	
Linie 213 ME	ME	242.956	
Linie 214 ME	ME	87.553	
Linie 215 ME	ME	111.259	
Linie 216 ME	ME	161.496	
Linie 221 ME	ME	203.811	
Linie 222 ME	ME	44.010	
Linie 223 ME	ME	36.555	
Linie 224 ME	ME	43.749	
Linie 225 ME	ME	311.838	
<b>SUMME</b>		<b>8.184.344</b>	

Das Betriebsprogramm wird von Sasa auch unter Inanspruchnahme von betriebsfremden Ressourcen durchgeführt, d. h., es wird von einem Prozentanteil an Kilometerleistung ausgegangen, der betriebsextern weitergegeben wird.

Dieses Bedürfnis basiert auch auf der Definition der Kilometerleistungen des Fahrplans, die, wie bereits erwähnt, im Jahr 2020 nicht mit den Hypothesen des Landesmobilitätsplans übereinstimmen. Der erforderliche Mehraufwand an Kilometerleistung (mehr als 500.000 km) wird dank der Inanspruchnahme betriebsfremder Fahrzeuge garantiert.

Im WFP ist im zehnjährigen Referenzzeitraum eine stufenweise abnehmende Inanspruchnahme von Weitervergaben vorgesehen.

#### **2.4.2 Abweichungen von der Realität 2019**

Wie bereits im Bericht für den WFP vorweggenommen, muss auf die Differenzen zwischen dem LMP und der Situation 2020 hingewiesen werden, da die Anpassung der Kilometerleistungen an die Prognosen laut LMP voraussichtlich nicht am 1.1.2020, sondern im Jahr 2021 erfolgt. Mit anderen Worten haben sich die Grundannahmen, von denen für die Berechnung der Kilometerleistungen im Landesmobilitätsplan ausgegangen wurde, bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des WFP geändert.

De facto spiegelt die Situation in Bezug auf die Kilometerleistungen im Jahr 2020 im Detail den Landesmobilitätsplan nicht wider.

Angesichts der tatsächlichen erbrachten Kilometerleistungen im Zeitraum Januar bis September 2019 und der Planungsdaten für das letzte Quartal werden sich die Kilometerleistungen für das Jahr 2019 auf 8.157.575 km belaufen.

Die nachfolgenden zwei Faktoren führen zur Differenz von 556.359 km gegenüber dem LMP:

1. Veränderungen im OEG (Änderung von Linien)  
Vor der endgültigen Zuteilung aller Einzugsgebiete, die erst mit der Vergabe aller Dienste erfolgt, entsprechen die von SASA S.p.A./AG betriebenen Linien nicht denen, die im LMP angegeben sind. Es gibt Linien, die im LMP im städtischen und vorstädtischen OEG nicht vorgesehen sind. Insbesondere handelt es sich um die folgenden Linien: 112 BZ, 202 BZ, 221 ME, 222 ME, 223 ME, 224 ME, 225 ME. Diese Linien besitzen insgesamt eine Kilometerleistung von zirka 512.611 km. Zudem sieht das OEG auch Linien vor, die gegenwärtig nicht von SASA S.p.A./AG betrieben werden: 235 ME, 236 ME, 237 ME. Gemäß dem LMP weisen diese Linien eine Kilometerleistung von insgesamt 220.993 km auf. Das bedeutet, dass sich insgesamt gegenüber der Zuteilung der Linien gemäß den Angaben im LMP und unter Einhaltung der Aufteilung im OEG eine Differenz gegenüber der gegenwärtigen Situation von zirka 291.618 km weniger ergibt.
2. Fahrplanänderungen (Potenzierungen)  
Werden die Auswirkungen durch die Änderungen im OEG nicht berücksichtigt, verbleibt eine Differenz von zirka 264.741 km mehr im Jahr 2019 gegenüber dem LMP. Diese Differenz ist auf Potenzierungen und Veränderungen betreffend die Linien zurückzuführen, die auf genauen Anforderungen des Lands basieren und bei den Fahrplanänderungen durchgeführt werden.

#### **2.4.3 Bekannte Entwicklungen**

Der öffentliche städtische Verkehrsdienst in Südtirol ist gegenwärtig von einem historischen Augenblick der Veränderung betroffen. In den kommenden Jahren sind im Einzugsgebiet Bozen die Sanierung der Zone rund um den Bahnhof („Benko-Projekt“) vorgesehen sowie im WFP-gegenständlichen Zeitraum auch der Bau der Straßenbahnlinie.

Dabei handelt es sich um bekannte Entwicklungen, deren Folgen jedoch noch ungewiss sind. Die Änderung der Linien und auch die Entwicklung der Betriebskilometerleistungen wurden noch nicht festgelegt.

Diese Aspekte können im WFP nicht berücksichtigt werden, da keine Möglichkeit besteht, deren Effekte zu quantifizieren.

Es wird somit erneut darauf hingewiesen, dass der WFP auf einem Standardjahr basiert, das die zum Zeitpunkt seiner Erstellung voraussehbare Situation wiedergibt.

In historischer Hinsicht wird der Dienst im Durchschnitt um zirka 1 % potenziert. Diese Entwicklung wurde im WFP übernommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass zwischen der Stadtgemeinde Bozen, der APB, STA und SASA eine Programmvereinbarung zur Realisierung der Straßenbahnlinie 1 in Bozen unterzeichnet wurde. Die Auswirkungen dieses Projekts sind derartig hoch, dass der Dienstleistungsvertrag völlig überarbeitet werden muss.

## 2.5 Inflation

In diesem WFP wurde der jährliche Inflationsausgleich der Vergütung auf der Grundlage einer Inflationsrate berücksichtigt.

Von der Inflationsrate 2020–2022 wurde auf der Grundlage der vom ISTAT am 30.5.2019 veröffentlichten Mitteilung ausgegangen. Für die Jahre 2023 bis 2029 wird die mittlere Inflationsrate der zwei Vorjahre herangezogen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die herangezogenen jährlichen Schätzwerte zur Neubewertung des Einheitsentgelts aufgeführt:

Geschätzte Inflationsrate zur Neubewertung der Vergütung									
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1,00%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%

## 2.6 Erlöse

Die Erlöse können in die seitens der Autonomen Provinz Bozen (APB) bezogenen Vergütungen, die aufgeteilten Zuschüsse und sonstige Erlöse aufgeteilt werden.

### 2.6.1 Vergütung seitens der APB

Die Grundlage für die Berechnung der Betriebskilometerleistungen im WFP besteht ausschließlich aus den fahrplanmäßigen Kilometerleistungen der Linie (Endhaltestelle bis Endhaltestelle). Die Rechnungslegung erfolgt monatlich in Höhe von 95 % des Planbetrags mit einer letzten Saldorechnung.

Jedes Jahr wurde die Anpassung der Vergütung mittels deren Neubewertung in Höhe des Jahresdurchschnitts des Verbraucherindex für Haushalte von Arbeitern und Angestellten vorgesehen. Die Aufwertung der Vergütung und die Quantifizierung der tatsächlichen erbrachten Kilometerleistungen werden jährlich mit der letzten Saldorechnung geregelt, die im April des auf das Bezugsjahr folgenden Jahrs zu erstellen ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Einnahmen aus dem Verkauf von Tickets an Bord und mittels der Verkaufsstellen für SASA (in buchhalterischer Hinsicht) keine Erlöse mehr darstellen. SASA erfüllt nur einen „Kassadienst“ und wird diese Beträge mit der von der APB vorgegebenen Vorgangsweise an diese abführen.

#### Betriebsgeschwindigkeit

Bei der Ermittlung der Vergütung wurde zusätzlich zur geplanten/tatsächlichen Kilometerleistung auch die Betriebsgeschwindigkeit von 17,06 km/h (Durchschnittswert über 10 Jahre) berücksichtigt, die gemäß den Angaben laut Art. 2 Buchst. d) MD 157 berechnet wurde, d. h. als Verhältnis zwischen der Linienkilometerleistung (ausschließlich der Leerfahrten vom Depot zur Endhaltestelle) an der genauen Summe der Fahrzeiten (einschließlich der Haltezeiten an der Endhalte- und/oder Haltestelle).

Die Schätzung der Zielbetriebsgeschwindigkeit ist als unter normalen Verkehrsbedingungen erreichbar einzustufen. Etwaige (und erhebliche) Maßnahmen an den städtischen und vorstädtischen Verkehrswegen (Baustellen für große Bauarbeiten) könnten das Erreichen des Ziels, das Sasa sich gesteckt hat, beeinträchtigen.

In der periodischen Analyse der Ergebnisse werden die etwaigen Auswirkungen derartiger Ereignisse auf die tatsächlich erzielte Betriebsgeschwindigkeit angegeben.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Einheitsentgelt, das für jede erbrachte Linienkilometerleistung zu zahlen ist, **allumfassend** ist und auch die angenommenen Neubewertungen und den Anteil der bis 2019 bezogenen und zur Deckung der Abschreibungen vorgetragenen Zuschüsse beinhaltet. Bei der Ermittlung der Vergütung wurden außerdem all jene Kostenposten (Zweisprachigkeit, Kosten für das integrierte Informationssystem)

berücksichtigt, die bis heute Sasa nach Kostenaufstellung von der APB rückvergütet wurden (also nicht unter die Berechnung der Standardkosten fielen).

In der unten aufgeführten Tabelle sind der Wert des im Wirtschafts- und Finanzplan vorgesehenen Einheitsentgeldes (€/km) und der Wert (und Anteil in %) pro Bestandteil angegeben.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich der Anteil der Abschreibungen der Busse bei der Ermittlung des Einheitsentgeldes im Zehnjahreszeitraum mit der Stilllegung der mit direktem Zuschuss finanzierten Fahrzeuge und deren Ersatz durch im Rahmen einer Eigenfinanzierung (und somit durch die Vergütung finanzierten) angeschafften Fahrzeuge stufenweise erhöht.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Einheitsentgelt €/km</b>	<b>3,42</b>	<b>3,76</b>	<b>3,84</b>	<b>3,94</b>	<b>4,03</b>	<b>4,14</b>	<b>4,21</b>	<b>4,27</b>	<b>4,30</b>	<b>4,32</b>
- davon Vergütungsanteil laut ISTAT-Neubewertung (€/km)	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
% der Gesamtvergütung	1,0 %	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%
- davon Vergütungsanteil Abschreibung der Busse (nach Abzug von Zuschüssen) (€/km)	0,08	0,20	0,20	0,19	0,23	0,31	0,35	0,35	0,34	0,33
% der Gesamtvergütung	2,4%	5,3%	5,1%	4,9%	5,6%	7,4%	8,2%	8,2%	8,0%	7,8%
- davon Vergütungsanteil für sonstigen Aufwand + Gewinnspanne (€/km)	3,30	3,52	3,60	3,70	3,76	3,79	3,82	3,87	3,91	3,93
% der Gesamtvergütung	96,6%	93,6%	93,8%	94,0%	93,3%	91,5%	90,7%	90,7%	90,9%	91,1%

### 2.6.2 Aufgeteilte Zuschüsse

Bei den aufgeteilten Zuschüssen wurden sowohl die Zuschüsse aus Finanzierungen zur Deckung der Anschaffung von Bussen, die bereits vor 2020 bezogen wurden, als auch die für 2021 geplanten Zuschüsse berücksichtigt. Der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Finanzierungswert stimmt mit dem Abschreibungsanteil der zuschussgegenständlichen Busse überein.

Ein Teil dieser Zuschüsse wurde von der APB gewährt, ein Mindestanteil von der Europäischen Union.

Es wird darauf hingewiesen, dass das letzte Los geförderter Anschaffungen im Jahr 2021 erfolgt und sich auf die Anschaffung von 12 wasserstoffbetriebenen Bussen (im Rahmen des Jive-Projekts) in Höhe eines Werts von 10,2 Mio. € beziehen wird, der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in 12 Jahren (Abschreibungsdauer) in konstanten Raten von 850.000,00 € (entsprechend dem Abschreibungswert) ausgewiesen wird. Alle anderen Busanschaffungen erfolgen im Rahmen einer Eigenfinanzierung.

### 2.6.3 Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge betreffen Verwaltungsanktionen, sonstige Zuschüsse zur Kostendeckung (Ausbildung usw.), Versicherungsrückvergütungen und Erlöse aus Photovoltaik und Werbung. Diese wurden auf der Grundlage der Daten der vergangenen Geschäftsjahre mit einer normalen Erhöhung im Verhältnis zur Erhöhung der Kilometerleistung im Zehnjahreszeitraum ermittelt.

## 2.7 Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand wurde auf der Grundlage der vorhergehenden Geschäftsjahre unter Berücksichtigung der Erneuerung des Fuhrparks und der bereits beschlossenen Änderungen der Linien ermittelt.

Der Aufwand wurde wie folgt aufgeteilt:

- **Verbrauch:** Kraftstoff (Diesel, H2, Strom), Schmierstoffe, Reifen auf der Grundlage der hypothetischen Erneuerung des Fuhrparks, inflationsbedingte Erhöhung, wobei von einer Reduzierung der Wasserstoffkosten von zirka 40 % ab dem Jahr 2023 ausgegangen wurde, die auf die erwartete technologische Entwicklung zurückzuführen ist. Die notwendigen Mengen wurden auf Basis des aktuellen

Verbrauchs nach Fahrzeugart (Länge, Antrieb), der hypothetischen Fuhrparkerneuerungen und der geplanten Betriebskilometerleistungen (ergänzt durch die Transferkilometerleistungen) geschätzt.

- Leistungen Dritter: Aufwand für Fuhrpark, Instandhaltung, Geschäftsaufwand, Leistungen und Dienste (die auch den Verwaltungsaufwand umfassen), Strafen laut Anlage, Qualität.
- Kosten für Weitervergaben: Unter diesem Posten wurden die Kosten für die Weitervergabe eines Anteils der Betriebskilometerleistungen geschätzt. Wie bereits erwähnt, ist die Inanspruchnahme von Unternehmen außerhalb der SASA-Struktur für einen Prozentanteil der erbrachten Kilometerleistung während der Vertragsdauer vorgesehen. Für diesen an Dritte vergebenen Kilometerleistungsanteil ist eine systematische Reduzierung vorgesehen.
- Personalaufwand: Unter diesem Posten wurden die Unternehmenskosten in Verbindung mit der Entlohnung von Mitarbeitern (mit befristeten und/oder unbefristeten Arbeitsverträgen) einschließlich Leistungs- und Ergebnisprämien sowie alle anderen mit dem Personal in Verbindung stehenden Kosten, d. h. Dienstkleidung, Restauranttickets, ärztliche Untersuchungen vor der Einstellung und deren regelmäßige Wiederholung, Ausbildung berücksichtigt.
- Betreibung von Immobilien: Aufwand für Miete/Pacht und alle Nebenkosten in Verbindung mit den Büros in Bozen, den Depots, den Fahrkartenverkaufsstellen und den Fahrerräumen.
- Sonstige betriebliche Aufwendungen: Unter diesem Posten wurden u. a. der Aufwand für Steuern (Register-, Werbesteuer, Schilder) ausgewiesen.
- Finanzaufwand: Dieser betrifft ein bestehendes Darlehen, das im Jahr 2021 abläuft, sowie die Zinsen der neuen aufzunehmenden Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in den Fuhrpark (vgl. Punkt 2.3 Finanzierung).
- Risikorückstellungen: Für jedes Geschäftsjahr wurde eine Risikorückstellung in Höhe von 1 % der Gesamtvergütung durch die APB vorgesehen (für das erste Jahr wird der Wert um 50 % reduziert).

Die zehnjährige Prognose hinsichtlich dieser Kosten ist mit der Veränderung der Produktionsfaktoren verbunden, die notwendig sind, um die Durchführung des Betriebsprogramms für das Geschäftsjahr zu garantieren (was Linienkilometerleistungen, Qualitätsstandard und Fuhrparkerneuerung betrifft).

#### Sicherheitskosten:

Es wird darauf hingewiesen, dass unter den oben aufgeführten Kostenposten und insbesondere unter den Posten:

- Personalausbildung,
- Gesundheitsüberwachung,
- Dienstkleidung und persönliche Schutzausrüstung (PSA),
- Instandhaltung (Anlagen, Immobilien, Ausrüstungen und Fahrzeuge),
- rechtliche, technische und die Geschäftsführung betreffende Beratungen

alle Kosten für die Sicherheit der Arbeitnehmer gemäß Abs. 6 Art. 26 GvD 81/08 i. d. g. F. inbegriffen sind.

#### **2.7.1 Veränderungen des Personalaufwands und der Kraftstoffkosten**

Es wird darauf hingewiesen, dass der Personalaufwand bei der Erstellung des WFP unter Berücksichtigung von Entlohnungserhöhungen prognostiziert wurde, die sowohl auf die Erneuerung des NAKV (geschätzt) als auch Erhöhungen durch Heraufstufungen zurückzuführen sind. Es wird ebenso darauf hingewiesen, dass die Fristen und finanziellen Auswirkungen im Hinblick auf die Erneuerung des NAKV zum Zeitpunkt der Erstellung des WFP nicht bekannt waren.

Im WFP wurden zudem zulasten von SASA S.p.A./AG alle Kostenerhöhungen für Kraftstoff und Energie im gewerblichen Bereich im Einklang mit dem vom Ministerium für Wirtschaftsentwicklung ausgearbeiteten historischen Verlauf der Erhöhung der Kraftstoffpreise vorgesehen.

Was die Prognose der Kosten von gewerblichem Wasserstoff betrifft, wurde im WFP angesichts des Fehlens eines Referenzmarkts ein Kostenaufwand im Einklang mit den Erhöhungen 2019 für die Geschäftsjahre 2020–2023 und ab 2024 geschätzt, wobei von einer Reduzierung von zirka 40 % des für 2023 geschätzten Preises ausgegangen wurde. Von dieser Reduzierung wird infolge der europäischen Projekte in Verbindung mit der Industrialisierung und der Erhöhung der Wasserstoffproduktion im Hydrogen Valley ausgegangen.

Sollten im Allgemeinen Ereignisse eintreten, die nicht abschätzbar sind und aufgrund derer die oben genannten Erhöhungen die im WFP definierten Hypothesen übertreffen, empfiehlt SASA S.p.A./AG die etwaige punktuelle Bewertung hinsichtlich der gemeinsamen Übernahme der diese Hypothesen übertreffenden Risiken mit dem Auftraggeber, sollten die realen Daten die Aufrechterhaltung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts, das zur Durchführung des Betriebsprogramms notwendig ist, bedrohen.

## 2.8 Wirtschaftlich-finanzielles Gleichgewicht

Um das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht während der gesamten Dauer des Dienstleistungsvertrags zu garantieren, zu überwachen und aufrechtzuerhalten, wurde eine Wirtschaftskennzahl identifiziert, anhand derer das Vorliegen der oben genannten Bedingungen geprüft werden kann. Dabei handelt es sich um die Umsatzrendite (ROS) in %, die auf dem Verhältnis zwischen den im analysegegenständlichen Zeitraum (vor Steuern) erwirtschafteten Erträgen und den erwirtschafteten Erlösen aus Vergütungen basiert.

**ROS % = Nettoerträge (vor Steuern): Erlöse aus Vergütungen**

**Nettoerträge:** Unterschied zwischen den erwirtschafteten Erlösen und den aufgewandten Kosten (außer Steuern)

**Erlöse aus Vergütungen:** die erwirtschafteten Erlöse durch die Multiplikation der erbrachten Kilometerleistung mit dem vereinbarten Einheitsentgelt (bereits neu bewertet)

Die Kennzahl ROS% laut dem WFP für die Vertragsdauer ist in Tabelle 1.1 angegeben (mittlere Kennzahl ROS% über 10 Jahre: 0,86 %).

Tabelle 1.1 – ROS % WFP

WFP	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Mitt. ROS 10 Jahre
Vergütung seitens der APB (€)	27.990.456	28.543.595	29.481.619	30.550.623	31.596.676	32.742.371	33.665.051	34.443.724	35.066.467	35523.383	
Nettoergebnis vor Steuern (€)	143.100	305.136	299.428	301.865	263.039	199.009	242.977	388.773	382.589	218.354	
ROS% (Nettoerg. vor Steuern/Vergüt. APB)	0,51 %	1,07 %	1,02 %	0,99 %	0,83 %	0,61 %	0,72 %	1,13 %	1,09 %	0,61 %	0,86 %

Um dem Auftragnehmer zu ermöglichen, das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht aufrechtzuerhalten, kann die Kennzahl ROS% im Bereich von maximal 80 % (nach oben oder unten) schwanken. Höhere oder niedrigere Schwankungen bedrohen die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts und gefährden das Unternehmen durch eine zu niedrige oder zu hohe Vergütung für die erbrachten Dienstleistungen.

In Tabelle 1.2 sind für die Kennzahl ROS% auf Jahresbasis der Höchst- und der Mindestwert aufgeführt, zwischen denen diese Gefahr nicht besteht. Innerhalb dieser Schwellenwerte ist das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht garantiert.

Tabelle 1.2 – Toleranz ROS %

80 %	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Schwank. (%) +/- (unter o. über 80 % der Soll-Umsatzrendite)	0,41 %	0,86 %	0,81 %	0,79 %	0,67 %	0,49 %	0,58 %	0,90 %	0,87 %	0,49
ROS max.	0,92 %	1,92 %	1,83 %	1,78 %	1,50 %	1,09 %	1,30 %	2,03 %	1,96 %	1,11 %
ROS min.	0,10 %	0,21 %	0,20 %	0,20 %	0,17 %	0,12 %	0,14 %	0,23 %	0,22 %	0,12 %

## 2.9 Sonstige Informationen

SASA unterliegt dem Split-Payment, daher ist es nicht notwendig, in diesem WFP die Entwicklung der MwSt. anzugeben, da sich diese immer auf 0 beläuft.

Die IRES-Steuer wurde am handelsrechtlichen Gewinn berechnet und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe eines Anteils von 20 % ausgewiesen. Was die restlichen 80 % angeht, wurde davon ausgegangen, dass diese von den vorhergehenden Steuerverlusten gedeckt sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Investitionen oder Betriebskosten in Verbindung mit dem Übergang zur Technologie null Emissionen (Upgrade der Fahrzeuge, Anpassung der Depots) und die etwaigen Folgen im Hinblick auf das Betriebsprogramm (was die erbrachten Linienkilometerleistungen und die Qualitätsstandards betrifft) NICHT im WFP vorgesehen sind, da diese zulasten des Auftraggebers gehen.

## 3 Bilanz, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Kapitalflussrechnung

Die Bilanz, die Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie die Kapitalflussrechnung stellen einen wesentlichen Bestandteil des WFP dar und wurden unter den in den vorherigen Punkten aufgeführten Voraussetzungen und für den Zeitraum 2020 bis 2029 erstellt. Die Entwicklung der Darlehen, Abschreibungen, Investitionen, Erlöse und Kosten wurde wie beschrieben berücksichtigt.

## 4 Kennzahlen

WACC	7,31%
IRR	11,83%
NPV	3.900.073,19 €
DSCR	1.68

Die Kennzahlen wurden unter Verwendung der im MD 157 vom 28.3.2018 aufgeführten Parameter und bezogen auf die Buslinienverkehrsdienste berechnet.

## MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2190001604

Pos	Capitolo Kapitel		Nr. fornitore Nr. Lieferant	Cognome nome/Denominazione Vorname Name/Bezeichnung			Prenotazione impegno Mittelverbindung	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							31.405.291,45
	38	2020	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2020	31.12.2020			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	
002	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA							32.025.913,83
	38	2021	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2021	31.12.2021			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	
003	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA							33.078.376,61
	38	2022	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2022	31.12.2022			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	
004	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA							34.277.798,56
	38	2023	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2023	31.12.2023			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	
005			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA							35.451.470,37
	38	2024	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2024	31.12.2024			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	
006			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA							36.736.940,78
	38	2025	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO		01.01.2025	31.12.2025			
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbandi suburbani SASA				38.02/INHUOSE VERGABE SASA						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail		Data - Datum	Importo - Betrag	

# MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2190001604

<b>007</b>		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						37.772.187,61
	38	2026	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO	01.01.2026	31.12.2026		
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbani suburbani SASA			38.02/INHUOSE VERGABE SASA					
	<b>P</b>	<b>Tipologia - Typologie</b>		<b>Tipo - Typ</b>		<b>Documento - Dokument</b>		<b>Dettaglio - Detail</b>	
<b>008</b>		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						38.645.858,37
	38	2027	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO	01.01.2027	31.12.2027		
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbani suburbani SASA			38.02/INHUOSE VERGABE SASA					
	<b>P</b>	<b>Tipologia - Typologie</b>		<b>Tipo - Typ</b>		<b>Documento - Dokument</b>		<b>Dettaglio - Detail</b>	
<b>009</b>		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						39.344.575,44
	38	2028	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO	01.01.2028	31.12.2028		
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbani suburbani SASA			38.02/INHUOSE VERGABE SASA					
	<b>P</b>	<b>Tipologia - Typologie</b>		<b>Tipo - Typ</b>		<b>Documento - Dokument</b>		<b>Dettaglio - Detail</b>	
<b>010</b>		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						39.857.235,28
	38	2029	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO	01.01.2029	31.12.2029		
	38.02/affidam. Inhouse serv.urbani suburbani SASA			38.02/INHUOSE VERGABE SASA					
	<b>P</b>	<b>Tipologia - Typologie</b>		<b>Tipo - Typ</b>		<b>Documento - Dokument</b>		<b>Dettaglio - Detail</b>	
<b>Totale attuale - Gesamtbetrag:</b>								<b>358.595.648,30</b>	



# Relazione Piano Economico Finanziario

## 2020 – 2029

Relazione approvata dal CDA nella seduta 189 del 6 novembre 2019

**SOMMARIO**

Sommario .....	2
1 Introduzione .....	3
1.1 Ripartizione dei Rischi .....	4
2 Ipotesi di Base .....	5
2.1 Durata .....	5
2.2 Investimenti .....	5
2.2.1 Parco Mezzi .....	5
2.2.2 Investimenti sul Parco Mezzi e Dotazioni .....	7
2.3 Finanziamento .....	8
2.4 Il Servizio .....	9
2.4.1 Piano provinciale della mobilità (PPM) .....	9
2.4.2 Scostamenti realtà 2019 .....	12
2.4.3 Sviluppi conosciuti .....	12
2.5 Inflazione .....	12
2.6 Ricavi .....	13
2.6.1 Corrispettivo PAB .....	13
2.6.2 Contributi ripartiti .....	14
2.6.3 Altri ricavi .....	14
2.7 Costi di gestione .....	14
2.7.1 Variazioni costi del personale e costi carburante .....	15
2.8 Equilibrio economico/finanziario .....	15
2.9 Altre informazioni .....	16
3 Stato patrimoniale, conto economico e rendiconto previsionale .....	16
4 Indici .....	17

## 1 INTRODUZIONE

Il Piano Economico Finanziario è il documento, sviluppato su piattaforma Microsoft Office Excel, che sintetizza numericamente l'affidamento del servizio di trasporto pubblico del bacino territoriale ottimale (di seguito BTO) dei servizi urbani e suburbani di Bolzano – Merano – Laives dall'azienda SASA SpA-AG per il periodo di affidamento di 10 anni, specificamente per l'arco temporale 2020 – 2029. Il documento effettua una proiezione ragionevole ed accurata dei dati, opportunamente calibrati in coerenza con il contesto specifico ed il settore di riferimento.

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 perfettamente in linea con le previsioni della Delibera ART 49/2015, e riporta le voci contenute prospetto n. 4 della medesima Delibera, dedicato agli affidamenti in house

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, nelle ipotesi di base si descrivono le assunzioni considerate per la redazione del Piano. Per incorporare tutti i cambiamenti futuri è stato previsto un meccanismo di revisione del PEF qualora intervengano eventi significativi non ipotizzabili o quantificabili alla data di redazione del piano e ogni qual volta il ROS realizzato (rapporto tra reddito netto prodotto e ricavi da corrispettivo) sia oltre la soglia di oscillazione prevista atta a garantire l'equilibrio economico finanziario del piano stesso. In questo modo sarà possibile inglobare ulteriori informazioni riguardanti il cambiamento del bacino, la situazione dopo il progetto di riqualificazione della zona intorno alla stazione ferroviaria (situazione post-Benko), l'introduzione del tram etc. Nel PEF presentato questi eventuali scenari non sono stati considerati.

Ciò premesso, si sottolinea che il PEF è basato su un anno standard, che viene considerato come punto di partenza per il futuro.

Per quanto riguarda il Piano di rinnovo del parco mezzi, è prevista l'evoluzione verso una flotta a zero emissioni. In questa sede però non è stato considerato l'impatto sui mezzi e sul deposito in quanto al momento della redazione del PEF non sono ancora state prese decisioni definitive in merito da parte dell'ente affidante. Inoltre, come da prospetto di riparto dei rischi di seguito riportato, i costi collegati all'upgrading della flotta sono a carico dell'ente affidante.

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. Riassumendo, si evince che con il PEF presentato SASA è in grado di garantire il mantenimento nel tempo dell'equilibrio economico e finanziario dell'azienda.

In considerazione dell'affidamento diretto del bacino urbano all'azienda in-house, SASA riesce a dimostrare che è un'azienda mediamente efficace rispetto alla media delle aziende del settore, oltre che in linea con il costo standard ex Decreto Ministeriale 157 del 28/03/2018 e con il costo standard definito dalla Provincia, il che giustifica pienamente il ricorso all'affidamento diretto.

## 1.1 Ripartizione dei Rischi

L'affidamento del servizio è caratterizzato da una ripartizione dei rischi tra impresa affidataria – la SASA SpA-AG – ed ente affidante – la Provincia Autonoma di Bolzano (PAB).

Di seguito si riporta la tabella, coerente con il prospetto n.3 della Delibera ART 49/2015, che riassume la ripartizione dei rischi, di cui si è tenuto conto nella formulazione delle ipotesi di base del PEF.

TIPOLOGIA DI RISCHIO	SOGGETTO RESPONSABILE	
	IMPRESA AFFIDATARIA	ENTE AFFIDANTE
Dinamica negativa dei costi operativi	X	
Variazioni costo personale ex CCNL	X	
Variazioni costo personale ex contratto integrativo aziendale	X	
Variazioni costi del carburante per trazione	X	
Variazioni costi energia	X	
Riduzione dei corrispettivi per riduzione bus*km oltre limite CDS		X
Dinamica negativa di elementi di ricavo diversi dai corrispettivi	X	
Ritardato pagamento dei corrispettivi		X
Incremento degli altri oneri finanziari	X	
Contenzioso fiscale		X
Modifiche legislative		X
Transizione del parco mezzi a tecnologia zero emissioni e relativi investimenti		X
Variazione linee /km legati al progetto tram (progressivo adattamento della rete bus per integrare il tram)		X
Riduzione velocità commerciale	X	
Partecipazioni a progetti sperimentali di innovazione tecnologica su richiesta e autorizzazione dell'ente affidante		X

Il piano economico finanziario è lo strumento che permette di evidenziare le ipotesi di equilibrio economico e finanziario che Sasa AG è in grado di garantire per la durata del contratto di servizio.

Nella redazione del PEF, tutti i rischi per i quali Sasa è soggetto responsabile sono stati previsti nella pianificazione economico-finanziaria su un arco temporale decennale sulla base delle informazioni in possesso al momento della formulazione del piano, seguendo l'andamento storico sugli incrementi del costo del carburante per trazione, energia elettrica, formulando delle ipotesi sulle tempistiche e gli impatti economici del rinnovo del CCNL.

Nei rischi in carico all'ente affidante, ricordiamo il rischio di soccombenza nel giudizio in Cassazione per il contenzioso fiscale in essere con l'Agenzia delle Entrate e che si basa sul presupposto della assoggettabilità dei contributi/corrispettivi.

Nel PEF, prudenzialmente, è stata prevista un'IRES per il periodo 2020-2029 ipotizzando la totale assoggettabilità del corrispettivo ma anche dei contributi ricevuti fino al 2019 per acquisto di autobus e riportati negli esercizi 2020-2029 a copertura dei relativi ammortamenti.

L'IRES imputata a conto economico è pari al 20% dell'imposta totale calcolata; il restante 80% è coperto dalle perdite fiscali pregresse che ammontano a oltre 160 Mil€

Nel piano economico finanziario è stato inoltre previsto un accantonamento annuo per rischi pari al 1% dei corrispettivi attesi a copertura di passività potenziali. L'accantonamento per il primo anno è ridotto del 50%.

In generale sono stati stimati e previsti tutti i costi operativi e gli investimenti necessari a svolgere il programma di esercizio con gli standard di qualità concordati con l'ente affidante.

## 2 IPOTESI DI BASE

Di seguito si descrivono le ipotesi che presentano la base per la costruzione del presente Piano Economico Finanziario.

### 2.1 Durata

Il PEF è stato redatto per gli anni 2020-2029. I mezzi (immobilizzazioni e attività/passività operative correnti) a disposizione di SASA SpA-AG al 31.12.2019 sono confluiti nel PEF (autobus operativi, credito IVA, disponibilità IVA, perdite da riportare ecc.), per il calcolo degli indici si è tenuto conto del valore finale degli automezzi al 31.12.2029 per gli autobus finanziati da SASA SpA-AG.

### 2.2 Investimenti

#### 2.2.1 Parco Mezzi

##### 2.2.1.1 Rinnovamento Parco Mezzi

Con la gara del 2018 è stato avviato il processo di rinnovo del parco mezzi, che al 30 novembre 2018 presentava un'anzianità media di quasi 12 anni. Nel 2019 è stato necessario proseguire con il rinnovo della flotta, sostituendo i mezzi di età superiore a 12 anni e acquistando i mezzi necessari per il potenziamento del servizio.

Il Piano di rinnovo del parco mezzi è inoltre caratterizzato dall'evoluzione verso una flotta a zero emissioni, prevedendo l'introduzione di più autobus elettrici e ad idrogeno.

Riepilogando, si prevede l'acquisto di autobus in 3 lotti (previsti nel PEF nell'anno 2020 e 2021, in quanto la consegna e l'ammortamento è prevista negli anni di prevista immatricolazione mentre le gare si devono bandire nel 2019). Successivi investimenti sono previsti nel triennio 2024-2026 (per un totale di ulteriori 50 mezzi).

Di seguito si espongono i dettagli del primo blocco di investimenti, suddiviso in 3 lotti, previsto per il periodo 2020-2021.

Investimenti 2020-2021		
Riassunto: sostituzione di 53 autobus oltre 12 anni; 8 autobus aggiuntivi (1x10m per 214 ME; 7x 12m Idrogeno) In contrasto con piani di rinnovo precedenti si prevede di sostituire <b>immediatamente</b> tutti gli autobus con età <b>superiore a 12 anni</b> con l'investimento nel 2019 (arrivo autobus previsto nel 2020).		
<b>Gara 2 (2019) - immatricolazione 2020 (finanziamento da corrispettivo)</b>		
10 m	€ 274.000	Diesel Cl. 2
18 m	€ 385.000	Diesel Cl. 2
10 m	€ 274.000	Ibrido Cl. 1
12 m	€ 284.000	Ibrido Cl. 1
18 m	€ 385.000	Ibrido Cl. 1
		<b>33 bus</b>
<b>Totale</b>		<b>11.009.000 €</b>
<b>Gara idrogeno - immatricolazione 2021 (finanziamento da contributo)</b>		
12 m	€ 850.000	Idroge Cl. 1
		<b>12 bus</b>
<b>Totale</b>		<b>10.200.000 €</b>
<b>Gara elettrico - immatricolazione 2021 (finanziamento da corrispettivo)</b>		
9 m	€ 550.000	Elektr Cl. 1
		<b>8 bus</b>
<b>Totale</b>		<b>4.400.000 €</b>

Come primo lotto di investimento di entità rilevante è prevista l'indizione di una gara per complessivi 33 autobus, di cui 27 bus Diesel Euro VI Ibridi (Classe 1) e 6 autobus puramente Diesel (Classe 2), per il servizio extraurbano. Questa gara è da finalizzare entro il 2019, considerato che i tempi di consegna dei mezzi si aggirano mediamente intorno agli 8-12 mesi.

Come ulteriore lotto si prevede di acquistare 8 autobus piccoli elettrici (9 m), per l'elettificazione di alcune linee a Merano. Anche questa gara deve finalizarsi già nel 2019, con previsione di consegna dei mezzi alla fine 2020.

Infine, si è conclusa la gara per l'acquisto di 12 mezzi ad idrogeno (progetto Jive) con consegna prevista a fine 2020. Questi sono gli unici autobus ancora finanziati con contributo diretto.

Per tutti gli altri investimenti, Sasa ricorrerà all'autofinanziamento e la copertura degli stessi avverrà sotto forma di incremento del corrispettivo unitario annuo.

Riassumendo nel 2020-2021 dei 53 nuovi mezzi 45 sostituiranno mezzi obsoleti o con età superiore ai 12 anni. Gli 8 autobus integrativi rispetto all'attuale flotta aziendale sono costituiti da 7 autobus a idrogeno, che si pianificano come scorte per eventuali progetti provinciali, e un autobus ibrido di 10 metri per la linea 214 ME in più, alla quale è stata aggiunta una corsa scolastica.

Il Piano di rinnovo della flotta è stato formulato sulla base di ipotesi che di fatto si riferiscono anche a fattori non influenzabili da SASA SpA-AG.

Nel Piano si è tenuto conto delle modifiche alle linee ipotizzate con l'attuazione del Piano della mobilità provinciale. È prevista la dismissione di 11 autobus obsoleti, che non saranno più necessari in quanto SASA non effettuerà più le relative linee, mentre è stato previsto l'inserimento di 4 autobus nuovi, per effettuare nuove linee.

Per quanto riguarda i potenziamenti delle linee programmate, sono stati inclusi i progetti ipotizzati e conosciuti da SASA SpA-AG al momento della redazione del piano. Non è invece stato possibile tenere conto, nella pianificazione, di altri progetti in relazione ai quali non sono ancora state definite le ipotesi finali. A titolo esemplificativo, con la realizzazione del progetto "Benko" sarà possibile effettuare alcune fermate nella città di Bolzano con autobus di lunghezza 18 metri, ipotesi attualmente non percorribile. Parimenti, non è stato possibile includere un cambiamento massiccio (14 mezzi) da autobus a 12 metri a autobus a 18 metri, perché non è definitiva la data di chiusura dei lavori.

Il Piano di investimento prevede i seguenti acquisti nel periodo trapiuguardato dal PEF. Il valore dei beni da acquistare con gare non ancora indette è stato stimato sulla base dell'attuale tecnologia e prezzi di mercato.

Anno di immatricolazione	Numero autobus	Importo complessivo €
2020	33	11.000.000
2021	20*	14.600.000
2024	17	5.690.000
2025	18	6.425.000
2026	15	3.629.000

\*Include 12 autobus ad idrogeno finanziati con contributo diretto per un valore di 10.2 Mil € (progetto JIVE)

L'anzianità media del parco mezzi si presenterà nel seguente modo, calcolato come descritto di seguito:

età parco mezzi (al 31/12)									
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
5,8	3,9	3,8	5,0	6,0	5,8	5,6	5,5	6,5	7,5

L'anzianità media è stata calcolata in riferimento al 31 dicembre di ogni anno. Inoltre, è stato utilizzato un metodo di calcolo che riporta il worst case in termini di anzianità, non considerando la data esatta di immatricolazione ma ipotizzando che un autobus immatricolato nel corso dell'anno in data 31/12 abbia comunque 1 anno di anzianità.

Si ricorda che nelle ipotesi di rinnovo del parco mezzi non sono inclusi i processi di upgrading della flotta verso l'obiettivo zero emissioni a lungo termine

Tutto ciò è in linea con la ripartizione dei rischi, che prevede il rischio di necessità di upgrading ambientale del parco mezzi da input esterno a carico dell'ente affidante.

Si è, al contrario, tenuto conto delle implicazioni delle decisioni già consolidate alla data della redazione del PEF, come quelle riguardanti l'acquisto di autobus elettrici e ad idrogeno.

#### **2.2.1.2 Ammortamenti Autobus**

L'ammortamento dei veicoli nel PEF è stato calcolato seguendo le indicazioni della Provincia, in coerenza con le indicazioni dalla stessa fornite sull'anzianità massima dei veicoli, dalla quale discende un ammortamento in 12 anni a rata costante

Considerato quanto sopra, si sottolinea che ai fini della confrontabilità dell'offerta, l'ammortamento nel PEF non corrisponde all'ammortamento realmente sostenuto da SASA SpA-AG e coerentemente rappresentato in bilancio. Nel PEF sono pertanto inclusi costi di ammortamento corrispondenti a mezzi che da bilancio risultano già completamente ammortizzati.

Il metodo adottato non è in linea con il sistema di calcolo per il costo standard del Decreto Ministeriale 157 del 28/03/2018 usato per il Benchmark, che nell'allegato 1 (Criteri per il calcolo degli ammortamenti) pag. 5 pone la vita tecnica utile di un autobus pari a 15 anni. Da ciò discende che il costo chilometrico, includendo gli ammortamenti dei mezzi e non considerando i contributi, nel PEF risulta superiore rispetto al costo standard del Decreto per motivi di metodo di calcolo.

Inoltre, il Decreto Ministeriale 157 del 28/03/2018 non considera mezzi già completamente ammortizzati in bilancio (vedasi All. 1, pg. 2), diversamente dal calcolo nel PEF presentato. Anche questo aspetto contribuisce ad incrementare il costo chilometrico del PEF rispetto al costo standard del Decreto per motivi di metodo di calcolo.

#### **2.2.1.3 Contributi Autobus**

Nel PEF riporta nel periodo 2020-2029 il contributo diretto ricevuto dalla PAB per l'acquisto degli autobus antecedente all'entrata in vigore del contratto di servizio.

Il contributo riportato nel PEB riguarda tutti i mezzi acquistati con la gara del 2018 e l'opzione di acquisto di 22 mezzi esercitata nel 2019, per i quali è già in corso l'iter per la concessione del contributo.

Ulteriori 33 autobus da acquistare nel 2019 con immissione 2020 vengono finanziati direttamente da SASA SpA-AG.

Ai fini della confrontabilità dell'offerta viene evidenziato a parte il contributo integrativo, che annulla in parte l'effetto sui costi degli ammortamenti.

Nel 2021 è previsto l'acquisto di altri 12 autobus ad idrogeno, che vengono finanziati in parte dalla Provincia Autonoma di Bolzano 650.000 Euro/autobus e con un contributo da fondi europei di 195.000 Euro/autobus. Per gli ulteriori autobus da acquistare si ipotizza l'acquisto diretto da SASA SpA-AG, senza contributo provinciale diretto.

### **2.2.2 Investimenti sul Parco Mezzi e Dotazioni**

La sezione investimenti generali tratta tutti gli investimenti necessari per lo svolgimento del servizio che non riguardano il materiale rotabile, ovvero gli autobus.

Si tratta di investimenti in beni materiali (hardware, impianti e attrezzature, etc) e immateriali (software).

Nel PEF si è ipotizzato un incremento fisiologico medio annuo di tali beni pari a circa l'1% rispetto alle dotazioni in essere al 31/12/2019 (in linea con l'incremento chilometrico stimato).

L'impatto economico sul periodo di riferimento è di un costo per ammortamenti medio di 258.000,00 €/anno.

Ricordiamo che nel PEF non sono stati inseriti gli adeguamenti alle infrastrutture per i depositi, il cui ammontare in collegamento alla conversione a zero emissioni, non è ancora noto.

## 2.3 Finanziamento

Gli investimenti nel materiale rotabile vengono finanziati da mezzi propri, l'accensione di mutui bancari e l'utilizzo di contributi provinciali ed europei.

Per i contributi provinciali ed europei si rimanda alle note riportate nei paragrafi precedenti.

Gli investimenti di piccola entità vengono finanziati dal Cash-Flow.

Gli autobus che vengono acquistati nel 2020 e senza contributo provinciale/europeo vengono finanziati in parte da mezzi propri, accumulati negli anni precedenti (per 3.3 Mil€) e in parte tramite la stipulazione di un mutuo bancario per un totale di 11. Mil€. Il tasso di interesse applicato nella stima dei costi finanziari è pari all'1.8% per il primo anno fino ad un tasso massimo del 2.9% per l'ultimo anno.

Capitale	11.000.000
Numero Rate per anno	1
Durata anni	12
Data inizio	31/12/2019

Rata N°	Periodo	Quota interessi	Quota capitale	TOTALE Rata	Residuo	Stima tassi interesse
1	31/12/2020	198.000	818.931	1.016.931	10.181.069	1,8 %
2	31/12/2021	188.199	831.908	1.020.107	9.349.161	1,9 %
3	31/12/2022	182.111	844.362	1.026.473	8.504.799	2,0 %
4	31/12/2023	174.164	858.698	1.032.861	7.646.101	2,1 %
5	31/12/2024	164.271	874.999	1.039.271	6.771.102	2,2 %
6	31/12/2025	152.335	893.366	1.045.701	5.877.737	2,3 %
7	31/12/2026	138.242	913.910	1.052.152	4.963.827	2,4 %
8	31/12/2027	121.865	936.759	1.058.624	4.027.068	2,5 %
9	31/12/2028	103.059	962.057	1.065.117	3.065.011	2,6 %
10	31/12/2029	81.663	989.968	1.071.630	2.075.043	2,7 %
11	31/12/2030	57.494	1.020.671	1.078.165	1.054.372	2,8 %
12	31/12/2031	30.349	1.054.372	1.084.720	0	2,9 %

<b>TOTALE</b>	<b>1.591.752</b>	<b>11.000.000</b>	<b>12.591.752</b>
---------------	------------------	-------------------	-------------------

Per gli autobus che vengono acquistati negli anni 2024-2026 senza contributo provinciale/europeo si rende necessario la stipulazione di un ulteriore mutuo bancario per un totale di 9.000.000 Euro nell'anno 2025. Anche qui si ipotizza un tasso di interesse per il primo anno pari al 2.3% con incrementi annuali stimati come da tabella sotto riportata

Capitale	9.000.000
Numero Rate per anno	1
Durata anni	10
Data inizio	01/01/2025

Rata N°	Periodo	Quota interessi	Quota capitale	TOTALE Rata	Residuo	Stima tassi interesse
1	31/12/2025	202.500	805.545	1.008.045	8.194.455	2,3 %
2	31/12/2026	188.353	822.333	1.010.686	7.372.122	2,3 %
3	31/12/2027	176.798	839.180	1.015.978	6.532.941	2,4 %
4	31/12/2028	163.232	858.054	1.021.285	5.674.888	2,5 %
5	31/12/2029	147.536	879.069	1.026.606	4.795.818	2,6 %
6	31/12/2030	129.581	902.360	1.031.941	3.893.458	2,7 %
7	31/12/2031	109.215	928.075	1.037.290	2.965.383	2,8 %
8	31/12/2032	86.272	956.381	1.042.653	2.009.002	2,9 %
9	31/12/2033	60.566	987.465	1.048.031	1.021.537	3,0 %
10	31/12/2034	31.886	1.021.536	1.053.422	0	3,1 %

<b>TOTALE</b>	<b>1.295.938</b>	<b>9.000.000</b>	<b>10.295.938</b>
---------------	------------------	------------------	-------------------

## 2.4 Il Servizio

La base di calcolo dei chilometri di servizio nel PEF è costituita esclusivamente dalle percorrenze in linea (capolinea – capolinea), coerentemente con l'ipotesi di fatturazione dei soli chilometri produttivi. Il corrispettivo naturalmente deve anche coprire i costi dei chilometri di trasferimento (deposito – capolinea e viceversa), che tuttavia non sono fatturati.

### 2.4.1 Piano provinciale della mobilità (PPM)

Il Piano provinciale della mobilità è lo strumento di pianificazione per il trasporto pubblico. Definisce i bacini ottimali che suddividono il territorio e fornisce le linee guida per la pianificazione dei servizi.

Il presente PEF è stato elaborato sulla base dei chilometri pianificati con i nuovi orari per il 2020 concordati ed in fase di approvazione PAB.

L'adeguamento dei chilometri alle previsioni PPM non avverrà con il 01/01/2020. Il PEF si riallinea ai chilometri previsti dal piano provinciale della mobilità a partire dal 2021 e prevede in incremento lineare pari all'1% su base annua (dal 2022 al 2029).

Nella relazione generale si trova la descrizione del BTO dei servizi urbani e suburbani di Bolzano – Merano – Laives, che specifica anche le linee ed i relativi chilometri di servizio di progetto.

Di seguito vengono riportati i KM da l'elenco contenuto nella relazione generale del Piano provinciale della mobilità, pag. 350 e, a seguire, i KM effettivi pianificati per il 2020 utilizzati per l'elaborazione del PEF e in fase di approvazione dalla Provincia Autonoma di Bolzano.

**Tabella 82: Elenco delle linee appartenenti al BTO dei servizi urbani e suburbani di Bolzano - Merano - Laives (Fonte: elaborazione PPM)**

Quadro di progetto	Descrizione	Produzione/anno di progetto [bus*km/anno]
110	BOLZANO - LAIVES - BRONZOLO	577'319
111	BOLZANO - LAIVES - ZONA INDUSTRIALE LAIVES	398'774
116	CIRCOLARE LAIVES	60'604
117	PINETA - LAIVES - BRONZOLO - VADENA	102'040
153	BOLZANO: LINEA SERALE	68'189
183	BOLZANO - CARDANO - CORNEDO	87'689
201	BUS MERANO - BOLZANO	786'723
210	MERANO STAZIONE - SINIGO - LANA / POSTAL	469'929
211	MERANO - LANA - POSTAL STAZIONE	548'845
212	FORESTA - LAGUNDO - MERANO - MARLENGO STAZIONE	259'456
213	MERANO - LAGUNDO - PARCINES	280'841
214	LANA - FOIANA	77'550
215	CITYBUS LANA	115'202
216	LANA - TESIMO - PRISSIANO - NALLES - VILPIANO	147'080
235	VELLOI - LAGUNDO - MERANO	83'078
236	MERANO - CASTEL TORRE	44'888
237	CITYBUS LAGUNDO	93'027
B_01	BOLZANO: PIAZZA DOGANA - VIA FAGO - PIAZZA GRIES	133'384
B_03	BOLZANO: STAZIONE - CASANOVA	302'289
B_05	BOLZANO: STAZIONE - FIRMIAN	269'104
B_06	BOLZANO: VIA PERATHONER - VIA BRAILLE	142'265
B_07A	BOLZANO: ASLAGO-V.PERATHONER-V.ROMA-ASLAGO	93'786
B_07B	BOLZANO: ASLAGO - VIA ROMA - VIA PERATHONER - ASLAGO	84'982
B_08	BOLZANO: CARDANO - OSPEDALE	354'777
B_09	BOLZANO: VIA PERATHONER - STAZIONE PONTE ADIGE	107'636
B_10A	OSPEDALE - CIMITERO - STAZIONE - OSPEDALE	367'352
B_10B	OSPEDALE - STAZIONE - CIMITERO - OSPEDALE	393'537
B_11	BOLZANO: VIA PERATHONER - PIANI - V.PERATHONER	75'729
B_12	BOLZANO: VIA PERATHONER-FUN.S.GENESIO-CASTEL RONCOLO	43'260
B_14	BOLZANO: FUNIVIA S.GENESIO - PASSEGGIATA D.CASTANI	26'413
B_15	BOLZANO: PIAZZA DOGANA - VIA CASTEL RONCOLO - PIAZZA DOGANA	56'147
B_18	BOLZANO : STAZIONE - NOI - SALEWA	192'234
M_01	MERANO: S.M.ASSUNTA - TRAUTTMANSDORFF/MERANO2000	274'746
M_03	MERANO: STAZIONE - VIA VIRGILIO	165'385
M_04	MERANO: STAZIONE - TRAUTTMANSDORFF	187'352
M_06	MERANO: STAZIONE - VIA WOLKENSTEIN - STAZIONE	67'524
M_13	MERANO: LINEA SERALE	62'080

Complessivamente il BTO comprende 7.601.216 km di servizio, di cui 4.724.233 km relativi alla zona di Bolzano, 2.876.983 km relativi alla zona di Merano.

		KM PEF anno 2020	
Quadro di progetto	bacino	Produzione/anno di progetto [bus*km/anno]	
Linea 1	BZ	222.444	
Linea 3	BZ	315.663	
Linea 5	BZ	260.186	
Linea 6	BZ	154.078	
Linea 7A	BZ	111.410	
Linea 7B	BZ	108.693	
Linea 8	BZ	360.103	
Linea 9	BZ	142.725	
Linea 10A	BZ	378.458	
Linea 10B	BZ	402.472	
Linea 12	BZ	92.066	
Linea 14	BZ	26.889	
Linea 15	BZ	44.508	
Linea 18	BZ	103.760	
Linea 110	BZ	545.911	
Linea 111	BZ	353.398	
Linea 112	BZ	68.681	
Linea 116	BZ	51.813	
Linea 117	BZ	97.141	
Linea 153	BZ	68.633	
Linea 183	BZ	72.785	
Linea 201	BZ	794.007	
Linea 202	ME	99.465	
Linea 1 ME	ME	278.223	
Linea 3 ME	ME	165.996	
Linea 4 ME	ME	211.063	
Linea 6 ME	ME	123.345	
Linea 13 ME	ME	43.722	
Linea 210 ME	ME	443.009	
Linea 211 ME	ME	546.617	
Linea 212 ME	ME	253.852	
Linea 213 ME	ME	242.956	
Linea 214 ME	ME	87.553	
Linea 215 ME	ME	111.259	
Linea 216 ME	ME	161.496	
Linea 221 ME	ME	203.811	
Linea 222 ME	ME	44.010	
Linea 223 ME	ME	36.555	
Linea 224 ME	ME	43.749	
Linea 225 ME	ME	311.838	
<b>TOTALE</b>		<b>8.184.344</b>	

Il programma di servizio sarà erogato da Sasa facendo ricorso anche a risorse esterne all'azienda, ovvero ipotizzando una % di Km da sub-affidare all'esterno.

La necessità nasce anche dalla definizione dei KM del programma di esercizio che, come già anticipano, nel 2020 non coincidono con le ipotesi del Piano Provinciale di Mobilità. Il surplus kilometrico richiesto (per oltre 500 mila km) sarà garantito grazie al ricorso di mezzi esterni all'organizzazione.

Nel PEF è previsto un graduale minor ricorso ai sub-affidamenti nel decennio di riferimento.

#### 2.4.2 Scostamenti realtà 2019

Come anticipato nella relazione per il PEF bisogna evidenziare le differenze tra PPM e situazione nel 2020, perché l'adeguamento dei chilometri alle previsioni PPM presumibilmente non avverrà con il 01/01/2020, ma con il 2021. In altre parole, le ipotesi di base per il calcolo dei chilometri nel PPM sono già cambiate alla data della redazione del PEF.

Di fatto la situazione riguardante i chilometri nel 2020 non rispecchia in dettaglio il Piano provinciale della mobilità.

Dai dati effettivi di KM erogati nel periodo Gen-Set 2019 e dai dati di pianificazione per l'ultimo trimestre, i Km di servizio per l'anno 2019 saranno pari a 8.157.575.

I seguenti due fattori causano la differenza di 556.359 km rispetto al PPM:

1. cambiamenti nel BTO (cambiamento linee)

Prima dall'assegnazione definitiva di tutti bacini, che avverrà solo con gli affidamenti di tutti i servizi, le linee effettuate da SASA SpA-AG non corrispondono a quelle indicate nel PPM.

Vi sono linee che dal PPM non sono previste nel BTO urbano e suburbano. Nello specifico ci si riferisce alle seguenti linee: 112 BZ, 202 BZ, 221 ME, 222 ME, 223 ME, 224 ME, 225 ME. Queste linee complessivamente percorrono circa 512.611 km.

Inoltre, il BTO prevede anche linee che attualmente non sono effettuate da SASA SpA-AG: 235 ME, 236 ME, 237 ME. Queste linee secondo il PPM percorrono complessivamente 220.993 km, il che significa che complessivamente rispetto all'assegnazione delle linee secondo le indicazioni del PPM, rispettando la suddivisione nel BTO, risulta una differenza rispetto alla situazione attuale di circa 291.618 km in meno.

2. cambiamenti all'orario (potenziamenti)

Eliminando l'effetto del cambiamento nel BTO rimane una differenza di circa 264.741 km in più nel 2019 rispetto al PPM. Questa differenza risulta da potenziamenti e variazioni alle linee, che derivano da richieste puntuali dalla Provincia e che si effettuano in occasione dei cambiamenti di orario.

#### 2.4.3 Sviluppi conosciuti

Il trasporto pubblico urbano in Alto Adige si trova attualmente in un momento storico di cambiamento. Nel bacino di Bolzano nei prossimi anni è prevista la riqualificazione della zona intorno alla stazione ferroviaria (progetto "Benko") e, sempre nell'arco temporale sotteso dal PEF, la costruzione della linea tramviaria.

Si tratta di sviluppi conosciuti, le cui conseguenze tuttavia non sono ancora certe. Non è ancora stato definito il cambiamento delle linee, e neanche lo sviluppo dei chilometri di servizio.

questi aspetti non sono inglobabili nel PEF, proprio perché non si riesce a quantificare il loro effetto.

Si ribadisce quindi che il PEF si basa su un anno standard, che rispecchia la situazione prevedibile al momento della redazione.

Storicamente il servizio viene potenziato mediamente del ca 1%. Tale sviluppo è stato recepito nel PEF.

Occorre precisare che tra Comune di Bolzano, PAB, STA e SASA è stato firmato l'accordo di programma per la realizzazione della linea 1 tram di Bolzano. L'impatto di tale progetto è talmente dirompente, che renderà necessaria una totale revisione del Contratto di servizio.

## 2.5 Inflazione

Il presente PEF tiene conto della rivalutazione annuale del corrispettivo sulla base del un tasso di inflazione.

Il tasso di inflazione 2020 – 2022 è stato ipotizzato seguendo la comunicazione da ISTAT pubblicata il 30/05/2019. Per gli anni 2023 – 2029 si ipotizza l'inflazione media dei due anni precedenti.

La seguente tabella riporta i valori annuali stimati utilizzati per la rivalutazione del corrispettivo unitario:

Tasso di Inflazione stimato per rivalutazione corrispettivo									
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1,00%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%

## 2.6 Ricavi

I ricavi possono essere suddivisi tra i corrispettivi da parte della Provincia Autonoma di Bolzano (PAB), i contributi ripartiti e gli altri ricavi.

### 2.6.1 Corrispettivo PAB

La base di calcolo dei chilometri di servizio nel PEF è costituita esclusivamente dai chilometri in linea (capolinea – capolinea) come da quadro orario. La fatturazione avviene su base mensile nella misura del 95% del pianificato, con un'ultima fattura a saldo.

Ogni anno è stato previsto l'adeguamento del corrispettivo rivalutandolo in misura della media annua dell'indice FOI dei prezzi. La rivalutazione del corrispettivo e la quantificazione dei KM effettivi erogati saranno regolati annualmente con l'ultima fattura a saldo da emettere ad aprile dell'anno successivo a quello di riferimento.

Ricordiamo che tutti gli introiti da vendite di biglietti a bordo e tramite i punti di vendita per SASA non costituiscono più un ricavo (nel senso contabile). SASA fungerà solo da "cassiere" versando tali incassi alla PAB con le modalità da questa previste.

#### Velocità commerciale

Nella determinazione del corrispettivo è stato tenuto conto, oltre che dei km pianificati/percorsi, anche della velocità commerciale, determinata in 17,06km/h (valore medio su 10 anni) e calcolata come riportato nell'art 2, lettera d) del DM 157, ovvero come rapporto tra i chilometri di linea (esclusi i chilometri a vuoto da deposito a capolinea) sulla somma puntuale dei tempi di percorrenza (inclusando anche i tempi di sosta al capolinea e/o fermata).

La stima della velocità commerciale obiettivo è da considerarsi raggiungibile in condizioni di normale viabilità. Eventuali (e significativi) interventi sulla viabilità urbana e sub-urbana (cantieri per grandi opere) potrebbero compromettere il raggiungimento dell'obiettivo che Sasa si è prefissata.

Nell'analisi periodica dei risultati sarà evidenziato l'eventuale impatto di tali eventi sulla velocità commerciale che si sarà realmente conseguita.

Si fa presente che il corrispettivo unitario, spettante per ogni KM di linea erogato, è **omnicomprensivo**, includendo anche le ipotesi di rivalutazione e la quota di contributi ricevuti fino al 2019 riportati a copertura degli ammortamenti. Nella determinazione del corrispettivo, inoltre, si è tenuto conto di tutte quelle voci di costo (Bilinguismo, costi SII) che sino ad oggi venivano rimborsate a Sasa come piè di lista dalla PAB (ovvero non rientravano nel calcolo del costo standard).

Nella tabella sottostante si riporta il valore del corrispettivo unitario previsto nel piano economico finanziario (€/km) ed il valore (e peso %) per componente.

Si evidenzia che nella determinazione del corrispettivo unitario il peso degli ammortamenti degli autobus si incrementa nel decennio man mano che i mezzi finanziati con contributo diretto vengono dismessi e sostituiti con mezzi acquistati in regime di autofinanziamento (quindi finanziati dal corrispettivo).

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Corrispettivo unitario €/km</b>	<b>3,42</b>	<b>3,76</b>	<b>3,84</b>	<b>3,94</b>	<b>4,03</b>	<b>4,14</b>	<b>4,21</b>	<b>4,27</b>	<b>4,30</b>	<b>4,32</b>
- di cui quota corrispettivo da rivalutazione ISTAT (€/km)	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
% sul corrispettivo totale	1,0 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %
- di cui quota corrispettivo ammortamento bus (al netto di contributi) (€/km)	0,08	0,20	0,20	0,19	0,23	0,31	0,35	0,35	0,34	0,33
% sul corrispettivo totale	2,4 %	5,3 %	5,1 %	4,9 %	5,6 %	7,4 %	8,2 %	8,2 %	8,0 %	7,8 %
- di cui quota corrispettivo altri costi + margine di utile (€/km)	3,30	3,52	3,60	3,70	3,76	3,79	3,82	3,87	3,91	3,93
% sul corrispettivo totale	96,6 %	93,6 %	93,8 %	94,0 %	93,3 %	91,5 %	90,7 %	90,7 %	90,9 %	91,1 %

### 2.6.2 Contributi ripartiti

Nei contributi ripartiti sono stati considerati i contributi derivanti sia dai finanziamenti a copertura dell'acquisto di autobus già ricevuti ante 2020 che quelli pianificati per il 2021. Il valore del finanziamento riportato nel Conto Economico coincide con la quota di ammortamento degli autobus contribuiti.

Parte di questi contributi sono stati erogati dalla PAB, altri, per una quota minima, saranno erogati dall'Unione Europea.

Si precisa che l'ultimo slot di acquisti contribuiti avverrà nel 2021 e sarà relativo all'acquisto di 12 autobus ad idrogeno (in seno al progetto Jive) per un valore di 10.2 Mil € recepito sul Conto Economico in 12 anni (durata dell'ammortamento) in quote costanti di 850.000,00 € (pari al valore dell'ammortamento). Tutti gli altri acquisti di autobus saranno sostenuti in autofinanziamento.

### 2.6.3 Altri ricavi

Gli altri ricavi riguardano sanzioni amministrative, contributi vari a copertura costi (formazione, ecc.), rimborsi assicurativi e ricavi da fotovoltaico e da pubblicità. Sono stati determinati in base ai dati degli esercizi passati con un incremento fisiologico rapportato alla crescita di KM sul decennio.

## 2.7 Costi di gestione

I costi di gestione sono stati costruiti in base ai dati degli esercizi precedenti e tenendo conto del rinnovo del parco autobus e dei cambiamenti delle linee già decisi.

I costi sono stati suddivisi in:

- **Consumi:** carburante (gasolio, H2, elettricità), lubrificanti, pneumatici calibrati sulla ipotesi di rinnovo parco mezzi, aumento inflattivo e ipotizzando una riduzione del costo dell'idrogeno dal 2023 di circa il 40% imputabile all'evoluzione tecnologica attesa. Le quantità necessarie sono state stimate sulla base degli attuali consumi per tipologia di mezzo (lunghezza, trazione), le ipotesi sul rinnovo parco mezzi e I KM di servizio pianificati (integrati dei Km di trasferimento)
- **Prestazione di terzi:** costi parco mezzi, manutenzione, costi commerciali, prestazioni e servizi (che comprendono anche i costi di amministrazione), penali come da allegato qualità.
- **Costi per sub-affidamenti:** in questa voce sono stati stimati i costi per la esternalizzazione di una quota di KM di servizio. Come anticipato è previsto il ricorso ad aziende esterne alla struttura SASA per erogare una % di km di servizio durante il periodo contrattuale. Tale % di km affidata a terzi è prevista in sistematica riduzione.
- **Costi del personale:** in questa voce sono stati considerati i costi azienda legati; alle retribuzioni relativi al personale dipendente (a tempo determinato e/o indeterminato), inclusi premi meritocratici e di risultato; a tutti i costi collegabili al personale, ovvero vestiario, ticket restaurant, visite mediche pre-assuntive e di revisione, formazione.

- Conduzione immobili: costi per affitti e per tutte le spese accessorie inerenti agli uffici di Bolzano, ai depositi, alle biglietterie, ai locali autisti.
- Oneri diversi di gestione: tra gli altri, in questa voce sono stati riportati i costi relativi imposte: di registro, sulla pubblicità, sulle insegne.
- Oneri finanziari: riguardano un mutuo esistente che scade nell'anno 2021 e gli interessi dei nuovi mutui da stipulare per finanziare gli investimenti del parco rotabile (cfr 2.3 Finanziamento)
- Accantonamento rischi: per ogni esercizio è stato previsto un accantonamento per rischi pari all'1% del corrispettivo totale PAB (per il primo anno il valore è ridotto del 50%).

La proiezione decennale di tali costi è collegata alla variazione dei fattori produttivi necessari a garantire l'esecuzione del programma di esercizio (in termini di n° KM di linea, standard di qualità e rinnovo del materiale rotabile).

#### Costi per la sicurezza:

Si precisa che nelle voci di costo sopra riportate e nello specifico nelle seguenti:

- Formazione del personale
- Sorveglianza sanitaria
- Vestiario e Dispositivi di Protezione Individuale (DPI)
- Manutenzioni (impianti, immobili, attrezzature e mezzi)
- Consulenze legali, tecniche e gestionali

sono ricompresi tutti i costi per la sicurezza dei lavoratori ai sensi del comma 6 dell'articolo 26 del D.Lgs. 81/08 e ss.mm.

#### **2.7.1 Variazioni costi del personale e costi carburante**

Ribadiamo che nella elaborazione del PEF il costo del personale dipendente è stato proiettato tenendo in considerazione aumenti retribuitivi imputabili sia al rinnovo del CCNL (stimato) che aumenti meritocratici. Va altresì sottolineato che al momento della redazione del PEF non vi è visibilità sulle tempistiche e sugli impatti economici relativi al rinnovo del CCNL.

Nel PEF sono stati inoltre previsti in carico a SASA SpA-AG tutti gli aumenti dei costi per carburante ed energia per trazione in linea con l'andamento storico elaborato dal MISE dell'incremento dei prezzi dei carburanti. Per la proiezione del costo dell'idrogeno da trazione, non essendoci un mercato di riferimento, nel PEF si è stimato un costo in linea con gli incrementi del 2019 per gli esercizi 2020-2023 e dal 2024 ipotizzando un decremento di circa il 40% sul prezzo stimato 2023. Tale decremento si ipotizza conseguenze ai progetti europei legati all'industrializzazione ed aumento della produzione di idrogeno nella Hydrogen Valley.

In generale, qualora intervenissero eventi non stimabili e tali da portare i sopraportati incrementi oltre le ipotesi definite nel PEF, la SASA SPA-AG suggerisce l'eventuale valutazione puntuale sulla condivisione dei rischi eccedenti le ipotesi con l'ente affidante qualora i dati reali minassero il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario necessario allo svolgimento del programma di esercizio.

## **2.8 Equilibrio economico/finanziario**

Al fine di garantire, monitorare e preservare l'equilibrio economico finanziario per tutta la durata del contratto di servizio, è stato identificato un indicatore economico che permetta di verificare la sussistenza delle sopraindicate condizioni. Tale indicatore è il R.O.S % (Return On Sales) che è dato dal rapporto tra il reddito netto prodotto nel periodo di analisi (prima delle imposte) ed i ricavi da corrispettivo realizzati.

**ROS % = Reddito netto (prima delle imposte) / Ricavi da Corrispettivo**

**Reddito Netto:** differenza tra tutti i ricavi realizzati e tutti costi sostenuti (tranne le imposte)

**Ricavi da Corrispettivo:** sono i ricavi realizzati moltiplicando i KM di servizio erogati per il corrispettivo unitario pattuito (già rivalutato)

Il ROS % da PEF per la durata del contratto è quello riportato nella tabella 1.1 (ROS% medio su 10 anni 0,86%)

Tabella 1.1 - ROS % PEF

PEF	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	ROS medio 10 anni
Corrispettivo PAB (€)	27.990.456	28.543.595	29.481.619	30.550.623	31.596.676	32.742.371	33.665.051	34.443.724	35.066.467	35.523.383	
Risultato netto prima delle imposte (€)	143.100	305.136	299.428	301.865	263.039	199.009	242.977	388.773	382.589	218.354	
ROS% (ris. Netto prima delle imposte/corr. PAB)	0,51 %	1,07 %	1,02 %	0,99 %	0,83 %	0,61 %	0,72 %	1,13 %	1,09 %	0,61 %	0,86 %

Il limite entro cui il ROS% può oscillare (in più o in meno) permettendo all'ente affidataria di mantenere l'equilibrio economico/finanziario è pari all'80%. Oscillazioni superiori o inferiori a questo limite minano il mantenimento dell'equilibrio esponendo l'azienda ad una sotto o sovra compensazione dei servizi erogati.

Nella tabella 1.2 viene riportato, su base annuale, il ROS% massimo e minimo entro cui non si corre questo rischio. Rimanendo entro queste soglie l'equilibrio economico/finanziario resta garantito.

Tabella 1.2 - Franchigia ROS%

80%	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Banda di oscillazione (pt %) +/- (sotto o oltre 80% ROS atteso)	0,41 %	0,86 %	0,81 %	0,79 %	0,67 %	0,49 %	0,58 %	0,90 %	0,87 %	0,49 %
ROS massimo	0,92%	1,92%	1,83%	1,78%	1,50%	1,09%	1,30%	2,03%	1,96%	1,11%
ROS minimo	0,10%	0,21%	0,20%	0,20%	0,17%	0,12%	0,14%	0,23%	0,22%	0,12%

## 2.9 Altre informazioni

SASA è soggetta a Split-Payment, pertanto nel presente PEF non è necessario prevedere l'andamento dell'IVA, visto che è sempre pari a 0.

L'IRES è stata calcolata sull'utile civilistico e riportata sul conto economico per la quota del 20%, il restante 80% si suppone sia coperto dalle perdite fiscali pregresse.

Si ribadisce che tutti gli investimenti o costi operativi legati alla transizione a tecnologia zero (upgrade veicoli, adattamento depositi) e le eventuali conseguenze sul programma di esercizio (in termini di km di linea da erogare e standard qualitativi) NON sono previsti nel PEF, in quanto a carico dell'ente affidante.

## 3 Stato patrimoniale, conto economico e rendiconto previsionale

Lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario previsionale costituiscono parte integrante del PEF, sono stati redatti secondo i presupposti elencati nei punti precedenti e comprendono il periodo dal 2020 al 2029. Lo sviluppo dei mutui, degli ammortamenti, degli investimenti, dei ricavi e dei costi sono stati considerati come descritto.

#### 4 Indici

WACC	7,31%
TIR	11,83%
VAN	3.900.073,19 €
DSCR	1.68

Gli indici sono stati calcolati utilizzando i parametri riportati nel DM 157 del 28/03/2018 e riferiti ai servizi in modalità di trasporto autolinea.



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 13/12/2019 11:19:27 Il Direttore d'ufficio  
BRENNER KARIN

Geschf. Abteilungsdirektor 13/12/2019 11:24:42 Direttore ripartizione regg.  
VALENTINI GIOVANNA

Laufendes Haushaltsjahr

Esercizio corrente

Dieser Beschluss sieht keine  
Feststellung von Einnahmen vor/ La  
presente delibera non dà luogo ad  
accertamento di entrate

zweckgebunden	€ 31.405.291,45	impegnato
als Einnahmen ermittelt		accertato in entrata
auf Kapitel	U10021.0060-U0001103 Bil. 2020 e succ.	sul capitolo
Vorgang	2190001604	operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 13/12/2019 12:13:29 Il direttore dell'Ufficio spese  
NATALE STEFANO

Der Direktor des Amtes für Einnahmen 13/12/2019 12:02:05 Il direttore dell'Ufficio entrate  
CASTLUNGER LUDWIG

Diese Abschrift  
entspricht dem Original

Per copia  
conforme all'originale

Datum / Unterschrift

data / firma

Abschrift ausgestellt für

Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann  
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

17/12/2019

Der Generalsekretär  
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

17/12/2019

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 132 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 132 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

*nome e cognome: Eros Magnago*

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

Ausstellungsdatum

17/12/2019

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

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

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma