

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

Nr. 242
Sitzung vom 16/04/2024 Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Arno Kompatscher
Rosmarie Pamer
Marco Galateo
Daniel Alfreider
Magdalena Amhof
Christian Bianchi
Peter Brunner
Ulli Mair
Hubert Messner
Luis Walcher

Generalsekretär

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Hauptnetz des öffentlichen Verkehrs -
Transportverbindung von Meran, Schenna
und Tirol: Feststellungen betreffend die
Projektinitiativen

Oggetto:

Rete portante dei servizi di trasporto
pubblico – collegamento di Merano, Scena
e Tirol: Determinazioni in merito alle
iniziative progettuali

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38.1

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Artikel 183 Absatz 15 des GvD Nr. 50/2016 sieht vor, dass die Wirtschaftsteilnehmer der öffentlichen Verwaltung Vorschläge zur Projektfinanzierung öffentlicher Maßnahmen vorlegen, die bereits in den öffentlichen Planungsinstrumenten enthalten sind oder noch aufgenommen werden müssen.

Im Raum Meran, Schenna und Tirol herrscht ein besonders hohes Verkehrsaufkommen, das in der touristischen Hochsaison nicht selten zu erheblichen Problemen für den Verkehr und die Mobilität von Einwohnern und Gästen führt. Die Verwaltung erwägt daher die Optimierung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen den betroffenen Gemeinden mit dem Ziel, die bestehenden Buslinien zu entlasten, die Fahrzeiten zu verkürzen und die Transportkapazität durch neue, nachhaltige öffentliche Verkehrsangebote zu erhöhen.

Die Notwendigkeit einer Potenzierung der Transportkapazitäten zwischen diesen Orten wurde seit 2009 in mehreren Studien belegt und wird auch im aktuellen Landesmobilitätsplan erwähnt, der mit Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 9.01.2018 genehmigt wurde.

In diesem Zusammenhang wurden zwei verschiedene Projektfinanzierungsvorschläge für eine öffentlich-private Partnerschaft eingereicht: der erste von der zu gründenden Bietergemeinschaft Leitner AG mit PAC AG, eingereicht am 14.12.2017 und ergänzt am 20.12.2019 und ein zweiter Vorschlag von der zu gründenden Bietergemeinschaft Doppelmayr Italia GmbH mit Stahlbau Pichler GmbH (jetzt Pichler Projects GmbH), Edilmac dei F.lli Maccabelli S.r.l. und Seiser Alm Bahn AG, eingereicht am 22.06.2018.

Der Art. 183 Absatz 15 des GvD Nr. 50/2016 sieht vor, dass die Verwaltung innerhalb einer Ausschlussfrist von drei Monaten die Durchführbarkeit solcher Vorschläge prüft.

Angeichts der erheblichen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Komplexität ist festzustellen, dass es objektiv notwendig war, mehrmals Ergänzungen zu den eingereichten Unterlagen anzufordern und einen gründlichen und systematischen Bewertungsprozess der Vorschläge auf der Grundlage der Anwendungsrichtlinie zur Vorlage und Bewertung eines Vorschlags für

L'articolo 183 comma 15 del D.lgs. n. 50/2016 prevede che gli operatori economici possono presentare alla pubblica amministrazione proposte di finanzia di progetto relative ad interventi pubblici già inseriti negli strumenti di programmazione pubblica oppure ancora da inserire.

Nella zona di Merano, Scena e Tirolo si registra un tasso particolarmente elevato di traffico che nei periodi di alta stagione turistica non di rado crea seri problemi alla circolazione e alla mobilità dei residenti e degli ospiti e pertanto è all'attenzione dell'Amministrazione la valutazione per l'ottimizzazione del collegamento dei comuni interessati tramite mezzi pubblici, con l'obiettivo di sgravare le linee esistenti degli autobus, di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità di trasporto attraverso nuove offerte di trasporto pubblico sostenibili.

La necessità di aumentare la capacità di trasporto tra queste località è stata documentata in diversi studi a partire dal 2009 ed è stata citata anche nell'attuale piano di mobilità provinciale approvato con delibera della Giunta provinciale n. 20 del 9.01.2018.

In tale contesto sono state presentate due diverse proposte di finanziamento di progetti per un partenariato pubblico-privato: la prima dal RTI costituendo Leitner AG con PAC AG, presentata il 14.12.2017 e aggiornata in data 20.12.2019, la seconda proposta dal RTI costituendo Doppelmayr Italia GmbH con Stahlbau Pichler GmbH (ora Pichler Projects GmbH), Edilmac dei F.lli Maccabelli S.r.l. e Seiser Alm Bahn AG, presentata il 22.06.2018.

L'art. 183 comma 15 del D.lgs. n. 50/2016 prevede che l'amministrazione valuta, entro un termine perentorio di tre mesi, la fattibilità di tale proposte.

Vista la notevole complessità tecnica, economica e giuridica è stata constatata l'oggettiva necessità di chiedere più volte integrazioni alla documentazione depositata e di avviare un processo di valutazione approfondito e sistematico delle proposte in base alla Linea Guida sulle modalità di presentazione e di valutazione di una proposta di partenariato pubblico-privato ai

eine öffentlich-private Partnerschaft gemäß Art. 183 Absatz 15 des GvD Nr. 50/2016 in geltender Fassung gemäß Beschluss der Landesregierung Nr. 813 vom 28.08.2018 durchzuführen.

Gemäß Art. 7 des oben genannten Beschlusses sind die Verwaltungen verpflichtet, das Durchführbarkeitsbewertungsverfahren, ob positiv oder negativ, mit einer ausdrücklichen und begründeten Verwaltungsmaßnahme gemäß dem Gesetz Nr. 241/1990 abzuschließen und gemäß Art. 7-bis, Absatz 3 des GvD Nr. 33/2013 zu veröffentlichen.

Beide Vorschläge sehen die Realisierung eines innovativen Massentransportsystems in Form einer Standseilbahn von Meran nach Schenna mit Zwischenhaltestellen im Talboden im Bereich der Handwerkerzone Tirol und bei der benannten Ortschaft „Ofenbauer“ vor. Im ersten Abschnitt werden der Küchelbergtunnel und die geplante Umfahrungsstraße unterirdisch in einem Tunnel gequert. In der Folge wird der Talboden auf einer aufgeständerten Brückenkonstruktion überquert und anschließend führt die Trasse teils ober- teils unterirdisch ins Zentrum von Schenna.

Der zweite Vorschlag sieht auch eine Anbindung von/nach Tirol mittels einer zweiten Standseilbahn vor, mit zusätzlichem Elektro-Busshuttledienst zwischen der Talstation der beiden Standseilbahnen und dem Bahnhof Meran, sowie mit zusätzlichen Elektro-Busdiensten zu den beiden Endstationen in Schenna und Tirol. Weiters wird ein Zusatzdienst vorgesehen, der auf Antrag der Verwaltung aktiviert wird und die Integration der Busflotte erfordert, mit der das Netz auf bisher nicht bediente Strecken ausgeweitet werden soll, und zwar über die Ifinger Straße, nördlich von Schenna, und eine Sommerlinie zwischen Busbahnhof Tirol, Schloss Tirol und Schloss Thurnstein.

In Anbetracht der Tatsache, dass die wirtschaftlich-finanzielle Bewertung dieser Project-Financing Vorschläge besondere fachliche Erfahrung auf diesem Fachgebiet sowie Kenntnisse in den Bereichen Wirtschaft, Finanzen und Recht voraussetzt, und dass die entsprechenden Ressourcen weder innerhalb der zuständigen Abteilung Mobilität noch in anderen Abteilungen zur Verfügung standen, wurde mit Dekret Nr.

sensu dell'art. 183 comma 15 del D.lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii. ai sensi della delibera della Giunta provinciale n. 813 del 28.08.2018.

Ai sensi dell'art. 7 della succitata delibera, le Amministrazioni sono tenute a concludere il procedimento di valutazione di fattibilità, sia essa positiva che negativa, con l'adozione di un provvedimento amministrativo espresso e motivato ai sensi della legge n. 241/1990, da pubblicare, ai sensi dell'art. 7-bis comma 3, del D.lgs. n. 33/2013.

Entrambe le proposte prevedono la realizzazione di un sistema di trasporto di massa innovativo tramite una funicolare da Merano a Scena con fermate intermedie nel fondovalle nella zona artigianale di Tirol e presso la località denominata "Ofenbauer". Nel primo tratto, la galleria "Monte S. Benedetto" e la prevista circonvallazione saranno attraversate nel sottosuolo in una galleria. Successivamente, il fondovalle sarà attraversato tramite ponte sopraelevato, dopodiché il tracciato condurrà in parte sopra e in parte sottoterra fino al centro di Scena.

La seconda proposta prevede anche un collegamento con Tirol tramite una seconda funicolare, con un servizio aggiuntivo di bus navetta elettrici tra la stazione a valle delle due funicolari e la stazione ferroviaria di Merano, e con ulteriori servizi aggiuntivi di bus elettrici verso le due stazioni terminali di Scena e Tirol. Inoltre, prevede un servizio aggiuntivo, da attivare su richiesta dell'amministrazione e che richiede l'integrazione della flotta di autobus, con il quale la rete viene estesa a tratte non servite in precedenza, ovvero attraverso via Ifinger, a nord di Scena, e una linea estiva tra la stazione autobus di Tirol, Castel Tirol e Castel Thurnstein.

Considerato che la valutazione economico-finanziaria della documentazione richiede elevata esperienza professionale specialistica in materia, nonché conoscenze nei settori dell'economia, delle finanze e del diritto, e che non risultavano disponibili le relative risorse appropriate, né all'interno della competente Ripartizione Mobilità né presso altre ripartizioni, con decreto 6083/2018 risp. con decreto 20982/2018

6083/2018 bzw. mit Dekret Nr. 20982/2018 des Direktors der Abteilung Mobilität an Prof. Enrico Nigris der Auftrag für die Wirtschafts- und Finanzberatung im Zusammenhang mit dem Bewertungsverfahren der beiden eingereichten Projektfinanzierungsvorschläge vergeben.

Gemäß Art. 6 der vorgenannten Anwendungsrichtlinie, da die betroffenen öffentlichen Interessen unterschiedlich sind und mehrere Verwaltungen betreffen, wurde die laut Art. 18 des Landesgesetzes Nr. 17/1993 vorgesehene Dienststellenkonferenz einberufen, die für die Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Projekte zuständig ist. Eingeladen waren die betroffenen Abteilungen des Landes, die Agentur für Zivilschutz, die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt und die drei betroffenen Gemeinden Meran, Schenna und Tirol.

Die Dienststellenkonferenz hat mehrmals zusätzliche Unterlagen eingefordert und abschließend die bedingte Machbarkeit beider Projekte im Sinne des Art. 183 Absatz 15 des GvD Nr. 50/2016 erklärt, wie aus den beiden endgültigen Entscheidungen des Präsidenten der Dienststellenkonferenz vom 17.09.2020 gemäß Art. 14 des Gesetzes Nr. 241/1990 hervorgeht.

Die Dienststellenkonferenz stellte die technisch-wirtschaftliche Machbarkeit der Vorschläge fest, allerdings unter der Bedingung, dass mehrere kritische Punkte geklärt werden, die nachstehend zusammenfassend und nicht erschöpfend behandelt werden, was wiederum wesentliche Änderungen an beiden Projekten erfordern würde, um das Verfahren fortzusetzen.

Konkret wurde in Bezug auf den ersten Vorschlag von Leitner AG und PAC AG Folgendes festgestellt:

Hinsichtlich des vom Proponent geschätzten bedienten Nachfragevolumens werden nach Auffassung der Dienststellenkonferenz verschiedene Daten und Akkumulationsraten unter- oder überschätzt. Insbesondere wird die Zahl der Nutzer, die ihr Auto verlassen, um die Standseilbahn zu benutzen, überschätzt.

Der von Leitner AG angenommene Tarif für

del direttore della Ripartizione Mobilità al prof. Enrico Nigris è stato affidato l'incarico di consulenza economico-finanziaria in relazione al procedimento di valutazione delle due proposte di finanza di progetto presentate.

Ai sensi dell'art. 6 della Linea Guida sopra citata, visto che gli interessi pubblici coinvolti sono diversi e appartenenti a più Amministrazioni pubbliche, è stata convocata in più sedute la Conferenza dei servizi di cui all'art. 18 della legge provinciale n. 17/1993, competente per la valutazione della fattibilità tecnica ed economica dei progetti proposti. Sono state invitate le Ripartizioni della Provincia interessate, l'Agenzia per la protezione civile, il Comprensorio comunale del Burggraviato e i tre comuni interessati di Merano, Scena e Tirol.

La Conferenza dei servizi ha richiesto più volte documenti aggiuntivi e ha infine dichiarato, ai sensi dell'art. 183, comma 15 del D.lgs. n. 50/2016, la fattibilità condizionata di entrambi i progetti, come si evince dalle due determinazioni conclusive del Presidente della Conferenza dei servizi del 17.09.2020 ai sensi dell'art. 14 della legge nr. 241/1990.

La conferenza dei servizi accertava la fattibilità tecnico-economica delle proposte, condizionata però al superamento di varie criticità di seguito riportate a titolo riassuntivo e non esaustivo, che a loro volta implicherebbero la necessità di apportare modifiche sostanziali a entrambi i progetti per poter proseguire con la procedura.

Nello specifico relativamente alla prima proposta della Leitner S.p.A. e PAC S.p.A. si prendeva atto di quanto segue:

Per quanto riguarda il volume della domanda servita stimata dal Proponente, ad avviso della Conferenza dei servizi, diversi dati e percentuali di captazione sono sotto- o sovrastimati. In particolare, il numero di utenti che lasciano l'automobile per utilizzare la funicolare è sovrastimato.

La tariffa ipotizzata da Leitner S.p.A. per i

Fahrscheine ist ca. 70 % höher als die vom Land zum Zeitpunkt der Einreichung des Vorschlags erhobenen Durchschnittssätze der Tarife.

Der Proponent beantragt einen öffentlichen Beitrag in der Investitionsphase, eine jährliche Verfügbarkeitsgebühr während der Betriebsphase für dreißig Jahre und die Anwendung des derzeit für die konventionierten Seilbahnanlagen verwendeten Tarifaussgleichssystems (integriertes Tarifsysteem "Südtirol Pass"). Es wird dabei festgestellt, dass die Einbeziehung dieses Tarifaussgleichs in das integrierte Tarifsysteem eine weitere Ausgabe zu Lasten des Landeshaushaltes bestimmt, die mit zunehmender Zahl der Fahrgäste wächst, mit relativer Inanspruchnahme der derzeit für die Mobilitätspolitik bereitgestellten Finanzmittel.

Die vorgeschlagene Intervention impliziert weiters eine Reorganisation des Verkehrssystems in den betreffenden Orten und erfordert politisch-strategische Entscheidungen verschiedener Akteure des Sektors, die jedoch nicht vom Antragsteller beeinflusst werden.

Zum zweiten Vorschlag der Doppelmayer Italia GmbH in Bietergemeinschaft mit Stahlbau Pichler GmbH, Edilmac dei F.lli Maccabelli GmbH und Seiser Alm Bahn wird Folgendes festgehalten:

Was das Nachfragevolumen betrifft, so stammen die erstellten Schätzungen aus einer Marktstudie, die zwischen dem 28. April und dem 30. April 2018 durchgeführt wurde, also in der Nebensaison, wobei die Touristen tendenziell sparsamer sind.

Nach Meinung der Dienststellenkonferenz werden die jährlichen Einsparungen in Kilometern, die das Land bei Durchführung der Intervention verzeichnen würde, um etwa 68% überschätzt.

Die Intervention betrifft auch die Grundstücke, auf denen heute der Panorama-Sessellift Meran- Dorf Tirol steht. Derzeit besteht eine Seilbahnkonzession für die Tiroler Seilbahn Nr. 24206/2016 vom 22.12.2016 mit einer Laufzeit bis 07.12.2032 und daher ist die Realisierung der Arbeiten von der Verfügbarkeit derselben abhängig, vorbehaltlich des vorzeitigen Verfalls/der Beendigung des derzeit mit dem Sessellift-

titoli di viaggio è di ca. 70% più elevata rispetto alle tariffe medie riscosse dalla Provincia al momento di presentazione della proposta.

Il proponente chiede un contributo pubblico in fase di investimento, un canone annuo di disponibilità in fase di gestione per trenta anni e l'applicazione del sistema di compensazione tariffaria attualmente utilizzato per gli impianti funiviari convenzionati (sistema tariffario integrato "Südtirol Pass"). Si constata che l'inserimento di detta compensazione nel sistema tariffario integrato determina un ulteriore esborso a carico del bilancio provinciale che cresce all'aumentare del numero dei passeggeri, con relativo assorbimento delle risorse finanziarie destinate attualmente alla politica della mobilità.

L'intervento proposto implica infine una riorganizzazione del sistema di trasporto nelle località interessate e richiede decisioni di natura politico-strategica di diversi attori operanti nel settore, che non sono però influenzabili dal proponente.

Per quanto attiene la seconda proposta della Doppelmayer Italia S.r.l. in RTI con Stahlbau Pichler S.r.l., Edilmac dei F.lli Maccabelli S.r.l. e Seiser Alm Bahn si prende atto di quanto segue:

Per quanto riguarda il volume della domanda, le stime prodotte originano da un'indagine di mercato svolta tra il 28 aprile e il 30 aprile 2018, quindi in bassa stagione, con turisti tendenzialmente più risparmiatori.

Ad avviso della Conferenza dei servizi, il risparmio annuale in chilometri percorsi che la Provincia registrerebbe in caso di realizzazione dell'intervento è sovrastimato del 68% circa.

L'intervento interessa anche i terreni su cui oggi insiste la Seggiovia Panorama Merano Tirolo. Attualmente è in essere una concessione funiviaria per la Funivia Tirolo n. 24206/2016 del 22.12.2016 con scadenza 07.12.2032 e pertanto la realizzazione dei lavori è condizionata dalla disponibilità degli stessi previa la decadenza/risoluzione anticipata del contratto attualmente in essere con il

Konzessionär bestehenden Vertrags. Der Antragsteller gibt keine Antwort auf die Frage, was mit der bestehenden Konzession geschehen soll.

Der Proponent verlangt einen öffentlichen Beitrag in der Investitionsphase, eine jährliche Verfügbarkeitsgebühr in der Betriebsphase für dreißig Jahre und eine Gebühr von 1,50 Euro (einschließlich Mehrwertsteuer) für jede Übernachtung, die in den Beherbergungsbetrieben der vom Projekt bedienten Gemeinden registriert wird, wobei die finanziellen Mittel, die derzeit für andere Bedürfnisse des Sektors bestimmt sind, relativ absorbiert werden. Wenn die von den Touristikunternehmen angenommene zu zahlende Finanzierung, nicht oder nur teilweise erfolgt, sieht der Proponent das Recht vor, die gleiche wirtschaftliche und finanzielle Wirkung zu erzielen, indem er etwaige Mindereinnahmen ganz oder teilweise auf die Tarifstruktur umlegt.

Das vom Proponent angenommene Szenario, in welchem die eventuellen geringeren Einnahmen, die aus der Nichtzahlung von Seiten der privaten Touristikunternehmen, für die ihnen in Rechnung gestellten Gebühren entstehen, auf die Tarifstruktur umzulegen, würde zu einem echten "Katastrophenfall" führen, einer Möglichkeit, die die bereits von ihm festgestellte kritische Frage bestätigt.

Schließlich erfordert die Intervention eine Reorganisation des ÖPNV-Systems in den interessierten Ortschaften, mit Auswirkungen auch auf bestehende Konzessionsverträge, und erfordert neue strategische politische Entscheidungen.

Am 15.12.2020 beschloss die Landesregierung auf der Grundlage eines vom Landesrat für Mobilität eingebrachten Vermerkes eine Kommission von technischen Experten zu ernennen, welche aufgrund des technisch-wirtschaftlich sehr komplexen Projekts einen vergleichenden Bewertungsvorschlag für die beiden Projektfinanzierungsvorschläge vorzunehmen, die die Punkte Mobilitätsangebot, Infrastruktur, Mehrwert für die beteiligten Gemeinden, die lokale Wirtschaft, Nutzen für Bürger und Touristen, Auswirkungen auf den Landeshaushalt sowohl für die Investitionsphase als auch für die Betriebsphase in den 30 Betriebsjahren beinhaltet.

concessionario della Seggiovia. Il proponente non risponde alla domanda su cosa dovrebbe accadere con la concessione esistente.

Il proponente chiede un contributo pubblico in fase di investimento, un canone annuo di disponibilità in fase di gestione per trenta anni e un canone pari a 1,50 euro (IVA compresa) per ogni pernottamento registrato nelle strutture ricettive dei Comuni serviti dall'opera, con relativo assorbimento delle risorse finanziarie destinate attualmente ad altre necessità di settore. Qualora il finanziamento ipotizzato a carico degli operatori turistici non venisse corrisposto o corrisposto solo parzialmente, il Proponente prevede la facoltà di conseguire il medesimo effetto economico e finanziario ribaltando, in tutto o in parte, gli eventuali minori introiti sulla struttura tariffaria.

Lo scenario ipotizzato dal Proponente, di ribaltare sulla struttura tariffaria gli eventuali minori introiti derivanti dal mancato versamento, da parte degli operatori turistici privati, dei canoni a loro carico, condurrebbe ad un autentico "disaster case", eventualità che conferma la criticità rilevata già dallo stesso.

Infine, l'intervento richiede una riorganizzazione del sistema TPL nelle località interessate, con implicazioni anche su contratti di concessione attualmente in essere, e richiede decisioni di natura politico strategica.

Il 15.12.2020 la Giunta provinciale ha deciso, sulla base di un promemoria depositato dall'Assessore alla Mobilità, di nominare una commissione di esperti tecnici che, data la complessità tecnico-economica del progetto, formulasse una proposta di valutazione comparativa delle due proposte di finanziamento di progetto, tenendo conto dei seguenti punti: offerta della mobilità, infrastrutture, valore aggiunto per le comunità interessate, economia locale, benefici per i cittadini e i turisti, effetti sul bilancio provinciale sia per la fase di investimento che per la fase operativa nei 30 anni di operatività.

Die oben genannte Kommission hat die beiden Projekte miteinander verglichen und die Arbeiten im Juni 2021 abgeschlossen.

Die Kommission wies zunächst darauf hin, dass aufgrund der erheblichen Unterschiede zwischen den Inhalten der beiden Projekte und wiederum aufgrund der unterschiedlichen Managementthesen, die den beiden WFP zugrunde liegen, der Vergleich Vorarbeiten erforderte, um die Vorschläge hinreichend homogen und damit vergleichbar zu machen.

Die Kommission hat in Form von Empfehlungen an die Verwaltung eine Reihe von Abänderungshypothesen verschiedener Art und Weise zusammengefasst, die sich während der durchgeführten Studie ergeben haben und die folgenden Bereiche betreffen.

1. Wirtschaftliche und finanzielle Aspekte: Die Einbeziehung neuer Infrastrukturen erfordert eine Revision der Programmierung des gesamten ÖPNV und des integrierten Tariffsystems. Eine Neuprogrammierung (durch die öffentliche Verwaltung) kann eine Optimierung der Kosten und der erbrachten Dienste ermöglichen, wobei dies wirksamer als durch einen Proponenten möglich ist, auch wenn dessen Initiative begrüßenswert ist.

Zu den verschiedenen Aspekten, zu denen sich die Kommission geäußert hat, gehören die Verfügbarkeitsgebühr und die Tarifpolitik, bei denen beide Vorschläge erheblichen Raum für Verbesserungen bieten. Es sei darauf hingewiesen, dass die Gebühr in beiden Vorschlägen auf 100% der Inflation indexiert ist, wobei diese Rate im ersten Vorschlag 2% pro Jahr und im zweiten Vorschlag 1% entspricht.

Keiner der beiden Vorschläge sieht dagegen einen Rabatt auf die Gebühr vor, wodurch deren Dynamik aufgrund von Produktivitätssteigerungen beim Angebot des Dienstes oder einer Zunahme der Fahrgastnachfrage verringert wird. Kosteneinsparungen beim Energieverbrauch, bei den kommerziellen Kosten und wahrscheinlich bei den Personalkosten sollten zum Teil erreichbar sein, ebenso wie ein Anstieg der Nachfrage, insbesondere des Tourismus, da dies auch von der Verwaltung gefördert wird. Diese Vorteile, die mit der Dynamik von Kosten und Nachfrage

La suddetta commissione ha confrontato i due progetti e concluso il lavoro a giugno 2021.

La Commissione ha evidenziato innanzitutto come, a causa delle significative differenze tra i contenuti dei due progetti e, ancora, a causa delle diverse ipotesi gestionali sottostanti i due PEF, il confronto ha richiesto un preliminare lavoro per rendere sufficientemente omogenee, e quindi confrontabili le proposte stesse.

La Commissione ha sintetizzato, in termini di raccomandazioni all'Amministrazione, una serie di ipotesi di modifica, di vario genere e tipo, emerse durante lo studio condotto e riguardanti i seguenti ambiti.

1. Aspetti economico finanziari: L'inserimento di nuove infrastrutture necessita una rivisitazione della programmazione dell'intero TPL e del sistema tariffario integrato. Una nuova programmazione (da parte della pubblica amministrazione) consentirà di ottimizzare costi e servizi erogati, verosimilmente in maniera più efficace di quanto possa aver, pur se in maniera apprezzabile, un concorrente Promotore.

Tra i vari aspetti rispetto ai quali la Commissione si è espressa sono quelli relativi al canone di disponibilità e alle politiche di tariffazione, temi sui quali entrambe le proposte presentano significativi spazi di miglioramento. È da osservare come il canone sia, in entrambe le proposte, indicizzato al 100% dell'inflazione essendo tale tasso pari al 2% annuo nella prima proposta e l'1% nella seconda proposta.

Nessuna delle due proposte prevede, invece, uno sconto sul canone che ne riduca la dinamica in virtù degli incrementi di produttività nell'offerta del servizio o di crescita della domanda passeggeri. Risparmi di costo nei consumi energetici, nei costi commerciali e probabilmente nei costi del personale dovrebbero essere in parte raggiungibili, così come una crescita della domanda, specialmente quella turistica, è molto probabile in quanto incentivata anche dall'Amministrazione. Questi benefici, legati alla dinamica dei costi e della domanda, potrebbero essere

verbunden sind, könnten zu gleichen Teilen zwischen dem Betreiber, Lokalität und der Verwaltung aufgeteilt werden, für letztere auch im Hinblick auf die Verringerung der Dynamik der Verfügbarkeitsgebühr durch die Gewährung eines Rabatts.

In allen Szenarien gibt es hohe Rentabilitätsquoten, die höher sind als diejenigen, die die PPP-Logik zugunsten des privaten Partners rechtfertigt (IRR über den Opportunitätskosten des Aktienkapitals des Proponenten).

Es wird eine unterschiedliche Verteilung der öffentlichen Beiträge auf die beiden Komponenten empfohlen, um ihre Rentabilitätsquoten anzugleichen.

2. Mobilitätsdienstleistungen: Es wird als angemessen erachtet, in der Ausschreibung für den Bau und den Betrieb des Standseilbahnsystems die Forderung nach einer Lösung für die Verbindung zwischen dem historischen Zentrum, dem Krankenhaus/Schulzentrum und dem Bahnhof aufzunehmen, die technische Leistungsmerkmale aufweist, die denen eines einfachen Shuttlebusses deutlich überlegen sind und der Qualität des zukünftigen Hauptverkehrsnetzes entsprechen.

3. Infrastrukturen als Protagonisten der territorialen Entwicklung: Beide zu bewertenden Vorschläge zeigen die Grenzen einer Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen auf, die noch zu sehr auf die sektorale Effizienz der technischen Vorrichtung ausgerichtet ist, um die Infrastruktur als "territorialer Bau" zu begreifen. Schließlich sollte daran erinnert werden, dass es zahlreiche Punkte anhaltender kritische Fragen gibt.

Darüber hinaus haben eine Reihe von Maßnahmen sowohl rechtlicher, administrativer als auch technischer Art, die von der Landesregierung und vom Südtiroler Landtag nach der Genehmigung des Landesmobilitätsplans (Beschluss Landesregierung Nr. 20 vom 9. 01.2018) verabschiedet wurden, die Rahmensituation für die Handhabung öffentlicher Verkehrsdienste erheblich geändert.

Der Artikel 4 Absatz 2 des LG Nr. 3 vom 09.07.2019 hat den Artikel 7 des LG Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche

equamente ripartiti tra il Gestore, la comunità locale e l'Amministrazione, per quest'ultima anche in termini di riduzione della dinamica del canone di disponibilità attraverso la previsione di uno sconto.

Si rilevano indici di redditività elevati in tutti gli scenari, senz'altro superiori a quelli che la logica del PPP giustifica a favore del partner privato (TIR al di sopra del costo opportunità del capitale azionario del Proponente).

Si raccomanda una diversa ripartizione dei contributi pubblici tra le due componenti in modo da livellarne gli indici di redditività.

2. Servizi per la mobilità: Si ritiene opportuno che nel Bando di gara per la costruzione e la gestione del sistema Funicolare venga inserita la richiesta di una soluzione per il collegamento tra il Centro Storico, l'Ospedale/Polo scolastico e la Stazione ferroviaria che presenti caratteristiche tecnico-prestazionali decisamente superiori a quelle di un semplice bus navetta e commisurate alla qualità della futura rete principale di trasporto collettivo.

3. Le infrastrutture come protagoniste dello sviluppo territoriale: Entrambe le proposte in valutazione mostrano i limiti di una progettazione delle infrastrutture di trasporto ancora troppo incentrata sull'efficienza settoriale del dispositivo tecnico per concepire l'infrastruttura come "opera territoriale". Si rammenta infine che sono numerosi i punti di persistente criticità.

Una serie di provvedimenti, di natura sia giuridico – amministrativa sia tecnica, adottati dalla Giunta e dal Consiglio provinciale successivamente all'approvazione del Piano Provinciale della Mobilità (delibera G.P. n. 20 del 901.2018) hanno inoltre modificato sostanzialmente il quadro degli indirizzi in materia di gestione dei servizi di trasporto pubblico.

L'articolo 4 comma 2 della L.P. n. 3 del 09.07.2019 ha modificato l'articolo 7 della L.P. n. 16/2015 (Disposizioni sugli appalti

Auftragsvergabe) mit dem ein neuer Absatz 9 eingefügt wird, der Folgendes vorsieht: „Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union. ...“

Das Land hat nach einer gründlichen Analyse ein gemischtes Transportmodell vorgegeben, das die Vergabe von ÖPNV-Dienstleistungen teilweise durch direkte Vergabe an Inhouse Gesellschaften und teilweise durch ein Ausschreibungsverfahren vorsieht.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1126 vom 17.12.2019 wurden die öffentlichen städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol an die In-House SASA AG vergeben.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 790 vom 14.09.2021 wurden die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes in der Zuständigkeit des Landes Südtirol an die In-House SASA AG vergeben.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 243 vom 16. März 2021 wurden die öffentlichen Verkehrsdienste der fest installierten Anlagen der Seil- und Trambahn Ritten und der Mendelstandseilbahn in der Zuständigkeit des Landes Südtirol an die In-House STA-Südtiroler Transportstrukturen AG vergeben.

Mittels Ausschreibungsverfahren AOV/SUA-SF 008/2021 wurden die verbleibenden öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen, unterteilt in 10 Lose und einer Laufzeit von 10 Jahren vergeben. Die letzten Lose wurden Ende April 2022 an die Zuschlagsempfänger übergeben.

Die oben genannten Maßnahmen führten zu einer vollständigen Neuorganisation der öffentlichen Verkehrsdienste unter der Verantwortung des Landes.

Das Land hat auch für die neuen Vergaben beschlossen, das Gross Cost System beizubehalten. Die Tarifgestaltung bleibt damit in der Zuständigkeit des Landes.

pubblici) introducendo un nuovo comma 9 il quale prevede che: *“Il servizio di trasporto pubblico locale è principalmente garantito dalla Provincia autonoma di Bolzano, anche attraverso un modello di gestione pubblica in house o azienda speciale, secondo i principi della mobilità sostenibile, nel rispetto della normativa dell'Unione europea...”*

La Provincia, a seguito di approfondita analisi, ha delineato un modello di trasporto misto, prevedendo l'affidamento dei servizi TPL in parte tramite affidamento diretto a società in house e in parte tramite procedura di gara.

Con delibera della Giunta provinciale n. 1126 del 17.12.2019 i servizi di trasporto pubblico urbano e suburbano di competenza della Provincia di Bolzano sono stati aggiudicati alla società in house SASA S.p.A.

Con delibera della Giunta provinciale n. 790 del 14.09.2021 i servizi di trasporto pubblico extraurbano della rete ecosostenibile sono stati aggiudicati alla società in house SASA S.p.A.

Con delibera della Giunta provinciale n. 243 del 16.03.2021 i servizi di trasporto pubblico degli impianti fissi funivia e trenino del Renon e funicolare della Mendola sono stati aggiudicati alla società in house STA - Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.

Tramite la procedura di gara AOV/SUA-SF 008/2021 sono stati affidati i restanti servizi di trasporto pubblico locale extraurbano con autobus suddivisi in 10 lotti e con validità di 10 anni. Gli ultimi lotti sono stati affidati a fine aprile 2022 ai vincitori della gara.

In seguito ai provvedimenti sopra citati si è quindi concretizzata una completa riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico di competenza della Provincia di Bolzano.

Anche per i nuovi affidamenti la Provincia ha deciso di mantenere il sistema gross cost. La struttura tariffaria rimane quindi di competenza provinciale.

Die Einbeziehung der vorgeschlagenen Seil/Standseilbahnen in das oben genannte integrierte Tarifsysteem würde Mehrausgaben zu Lasten des Landeshaushaltes mit sich bringen, die mit der Zahl der Fahrgäste steigen.

Mittlerweile wurde auch das Gästekartensystem komplett neu aufgesetzt, unter anderem mit Beschluss der Landesregierung Nr. 732 vom 11.10.2022 zum Südtirol Guest Pass. Der im Rahmen der PPP-Vorschläge geäußerte Vorschlag, wonach das lokale Tourismussystem - die Beherbergungsbetriebe der vom Projekt bedienten Gemeinden, individuell oder in assoziierter Form - einen Teil des Projekts mit einem Betrag von 1,50 Euro (inkl. MwSt.) für jede gemeldete Übernachtung mitfinanzieren, wird hinfällig.

Auch die Analysen des Verfahrensverantwortlichen bestätigen die Problematiken betreffend die Machbarkeit der Vorschläge.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass zum Zweck eines umfassenden Abschlusses der Phase der Analyse und Bewertung der Projektvorschläge privater Parteien gemäß Art. 6 der Richtlinie (Beschluss der Landesregierung Nr. 813/2018) auch die jüngsten und unvorhersehbaren Entwicklungen, einschließlich anderer Formen der Umsetzung und/oder Teilfinanzierung wie der PNRR berücksichtigt wurden.

Aufgrund der vorstehenden Erläuterungen wird festgestellt, dass die bisher vorgelegten Projektfinanzierungsvorschläge den Bedürfnissen und Anforderungen der öffentlichen Verwaltung nicht vollständig gerecht werden, falls nicht wesentliche technische und wirtschaftliche Änderungen (PEF) vorgenommen werden, die wiederum die Art der eingereichten Vorschläge verändern würden. Dies jedoch würde dazu führen, dass das obige Analyse-, Bewertungs- und Vergleichsverfahren von Grund auf neu begonnen werden müsste.

Das Ministerium für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität (MIMS) hat im Rahmen des Gesetzes Nr. 145 vom 30.12.2018 "Haushaltsgesetz 2019" einen Fond für Maßnahmen im Bereich der leistungsfähigen Verkehrsmittel mit fixer Anlage zur Verfügung gestellt, um die Investitionen der zentralen

L'inclusione delle funivie/funicolari proposte nel suddetto sistema tariffario integrato comporterebbe una spesa aggiuntiva a carico del bilancio provinciale, che aumenta con il numero di passeggeri.

Nel frattempo, è stato anche completamente revisionato il sistema dei biglietti per ospiti, tra l'altro con delibera della Giunta Provinciale n. 732 del 11.10.2022 riguardante l'Alto Adige Guest Pass. La proposta formalizzata in ambito delle proposte di PPP, secondo cui il sistema turistico locale - le strutture ricettive dei comuni serviti dal progetto, singolarmente o in forma associata - cofinanzi una parte del progetto per un importo di 1,50 euro (IVA inclusa) per ogni pernottamento registrato diventa obsoleta.

Anche le analisi del responsabile di procedimento confermano le criticità menzionate inerenti alla fattibilità delle proposte.

Va infine constatato che, al fine di una conclusione esaustiva della fase di analisi e valutazione delle proposte di progetto da parte di privati, ai sensi dell'art. 6 della linea guida (delibera della Giunta provinciale n. 813/2018), sono stati considerati anche i più recenti e non prevedibili sviluppi che comprendono altre forme di realizzazione e/o finanziamento parziale come il PNRR.

In considerazione di quanto sopra esposto si rileva pertanto che le proposte di Project Financing presentate ad oggi non soddisfano appieno il fabbisogno e le esigenze dell'amministrazione pubblica, se non dietro modifiche di tipo sostanziale sia livello tecnico che economico (PEF), che altererebbero pertanto la natura delle proposte presentate, portando così alla necessità di riavviare ex novo la procedura di analisi, valutazione e comparazione di cui sopra.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) ha messo a disposizione un fondo per interventi nel settore dei mezzi di trasporto efficienti ad impianto fisso al fine di promuovere gli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese

staatlichen Verwaltungen und die Entwicklung des Landes zu fördern.

Mit der Veröffentlichung der Bekanntmachung Nr. 2 hat die Generaldirektion für „Systemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale“ des Ministeriums für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität (MIMS) die Verfahren für den Zugang zu Finanzmitteln für leistungsfähige Verkehrsmittel mit fixer Anlage festgelegt.

Artikel 33-bis "Dringende Bestimmungen für den öffentlichen Personennahverkehr" des Gesetzes Nr. 79/2022 zur Umwandlung des Gesetzesdekrets Nr. 36, hat Mittel in Höhe von 75 Millionen Euro für die Durchführung von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bereitstellt, die von den autonomen Provinzen Trient und Bozen vorgelegt werden.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 610 vom 30.08.2022 wurde ein Projekt zur technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit einer Anbindung von Schenna mittels Seilbahnsysteme und einer direkten Anbindung mittels Busse an die Altstadt, das Schulzentrum, das Krankenhaus und den Bahnhof von Meran zum Zweck der Einreichung des Finanzierungsantrags gemäß dem oben genannten Gesetzesdekrets Nr. 36 genehmigt.

In diesem Zusammenhang wurde im Auftrag der STA AG ein aktualisiertes technisches und wirtschaftliches Machbarkeitsprojekt erstellt, das die vollständige Verwirklichung der grundlegenden Ziele und öffentlichen Interessen auf technischer und funktionaler Ebene gewährleistet.

Das von der öffentlichen Verwaltung ausgearbeitete Projekt zur Realisierung eines leistungsfähigen Verkehrsmittels zwischen Meran, Schenna und Tirol weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die eine weitere Verbesserung der bisher von öffentlichen und privaten Subjekten entwickelten Vorschläge aufweisen, wie z.B.:

1. Schaffung eines multimodalen und multifunktionalen Netzes: Die im Rahmen des Projekts vorgesehene Kombination von Infrastrukturen und Verkehrsdiensten richtet sich an alle Nutzerkategorien. Aus diesem Grund wurde die Standseilbahn Meran-

nell'ambito della Legge n. 145 del 30.12.2018 "Legge di Bilancio 2019".

Attraverso la pubblicazione dell'Awiso n. 2, la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS) ha attivato le procedure per accedere ai finanziamenti destinati ai sistemi di Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi.

L'articolo 33-bis "Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale" della Legge n. 79/2022 di conversione del D.L. n. 36, ha stanziato risorse per 75 milioni di euro per la realizzazione di interventi nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale, presentati dalle province autonome di Trento e Bolzano.

Con delibera della Giunta Provinciale n. 610 del 30.08.2022 è stato approvato un progetto di fattibilità tecnica ed economica con l'obiettivo di collegare Scena tramite sistemi a fune con collegamento diretto tramite autobus al centro storico, al polo scolastico, all'ospedale e alla stazione ferroviaria di Merano, ai fini della presentazione della richiesta di ammissione a finanziamento ai sensi del suddetto Decreto-legge n. 36.

A tal proposito è stato redatto, su incarico di STA S.p.A., un progetto di fattibilità tecnica ed economica aggiornato che garantisce il pieno raggiungimento degli obiettivi di base e gli interessi pubblici a livello tecnico e funzionale.

Il progetto presentato dall'amministrazione pubblica per la realizzazione di un Sistema di Trasporto Rapido di Massa tra Merano, Scena e Tirol presenta una serie di elementi distintivi migliorativi rispetto alle proposte sviluppate finora da enti pubblici e privati, come ad esempio:

1. Creazione di una rete multimodale e multifunzionale: La configurazione di infrastrutture e servizi di trasporto prevista dal progetto si rivolge a tutte le categorie di utenti. Per questo, la linea Funicolare Merano-Scena è stata efficientemente

Schenna an der Zwischenstation bei der Handwerkerzone Tirol mit der Linie 240 ins Passeiertal und der Linie 221 nach Tirol effizient integriert. Darüber hinaus ist die Standseilbahn an zwei Punkten (Talstation und Zwischenstation) mit einer städtischen Schnellbuslinie verbunden, die eine leistungsfähige (1.100 P/Std./Richtung) und Frequenz (12 Fahrten/Std.) mit dem Bahnhof und dem neuen Mobilitätszentrum von Meran sowie die Verteilung der Fahrgäste im Stadtgebiet gewährleistet, indem sie alle Hauptattraktionen im zentralen Bereich der Stadt bedient. Diese Netzkonfiguration, ergänzt durch den Shuttle-Service, der die Bergstation der Standseilbahn mit der gesamten Ortschaft von Schenna verbindet und die Linie 231 ersetzt, sowie die Verlegung der Linien 240 und 221 auf die Umfahrungsstraße, ermöglicht es, die Anzahl der Busse mit Verbrennungsmotoren auf dem Rennweg in der Nähe der Fußgängerzone im Stadtzentrum, um etwa 50 % zu reduzieren und durch Elektrobusse zu ersetzen.

2. Kohärenz des Projekts mit dem Konzept der Verkehrsplanung des Landes: Alle Projekte für die Verbindung Meran-Schenna-Tirol stehen grundsätzlich im Einklang mit den Bestimmungen des Landesmobilitätsplans 2018, der einen Ausbau dieser Verbindung vorsieht. Nur das zur Finanzierung eingereichte Projekt steht jedoch vollständig und konkret im Einklang mit der Aktualisierung des Plans im Jahr 2019, der das Konzept des ökologisch nachhaltigen Netzes der öffentlichen Buslinien mit Vorrang für die Stadtgebiete Bozen-Leifers und Meran eingeführt hat.

3. Verringerung der Konzentration der Fußgängerströme im Zentrum der Stadt Meran: Die zahlreichen Wege und Zugänge zur Meraner Altstadt, die die gewählte Netzkonfiguration ermöglicht, erlauben es, die ankommenden und abgehenden Fußgänger auf mindestens vier hochattraktive Punkte zu verteilen (Postbrücke, Terme, Rennweg, Karl Wolfsstraße). Auf diese Weise können die Überschneidungen zwischen den ankommenden und abgehenden Fußgängerbewegungen und den Strömen innerhalb der Altstadt verringert werden, die durch die Lage der Talstation der Standseilbahn in der Galilei Straße, wie sie in früheren Projekten vorgesehen war,

integriert presso la stazione intermedia presso la zona artigianale di Tirol con la linea 240 che serve la Val Passiria e con la linea 221 che serve Tirol. Inoltre, la funicolare è connessa in due punti (Stazione di Valle e stazione intermedia) con una linea autobus urbana veloce, che garantisce un collegamento ad efficiente (1.100 pax/ora/dir) e frequente (12 corse/ora) con la stazione ferroviaria e il nuovo centro di mobilità di Merano, nonché la distribuzione dei passeggeri nell'area urbana servendo tutti i principali poli attrattori presenti nell'area centrale della città. Questa configurazione di rete, completata dal servizio navetta che collega la stazione di monte della Funicolare a tutto l'abitato di Scena sostituendo la linea 231 e dal trasferimento sulla circonvallazione di Merano delle linee 240 e 221, consente di ridurre di circa il 50% il numero di autobus a motorizzazione endotermica circolanti su via delle Corse, a ridosso dell'area pedonale del Centro Storico, sostituendoli con autobus elettrici.

2. Coerenza del progetto con l'impostazione della pianificazione dei trasporti a livello provinciale: Tutti i progetti di collegamento Merano-Scena-Tirol in linea di principio sono coerenti con le disposizioni del Piano Provinciale della Mobilità 2018, che prevede un potenziamento di questo collegamento. Solo il progetto candidato a finanziamento è pienamente e specificamente coerente con l'aggiornamento del Piano che, nel 2019 ha introdotto il concetto di rete portante ecosostenibile delle autolinee di trasporto pubblico con priorità alle aree urbane di Bolzano-Laives e Merano.

3. Alleggerimento della concentrazione dei flussi pedonali nell'area centrale della Città di Merano: I molteplici itinerari e punti di accesso al centro storico di Merano che la configurazione di rete adottata consente di creare, permettono di distribuire i passeggeri in arrivo e in partenza su almeno quattro punti altamente attrattivi (Ponte della Posta, Terme, via delle Corse, via Karl Wolf). Ciò consente di ridurre la sovrapposizione tra movimenti pedonali in arrivo/partenza e flussi interni al centro storico che si veniva a creare tramite la collocazione della stazione di valle della funicolare su via Galilei prevista nei progetti precedenti.

entstanden sind.

4. Universelle Zugänglichkeit: Die Realisierung eines Netzes aus Standseilbahn und Schnellbussystem, das mit Haltestellen und Fahrzeugen ohne architektonische Barrieren ausgestattet ist, gewährleistet den Zugang zu allen Hauptattraktionspunkten für alle Benutzerkategorien.

5. Geringere Schwierigkeiten bei der Konstruktion: Die Verlegung der Talstation der Standseilbahn in den Bereich des Karl Wolf Straße verringert nicht nur die unter Punkt 3 erwähnte Konzentration der Fußgängerströme, sondern ermöglicht es auch, die baulichen Schwierigkeiten des Systems zu verringern, da es nicht mit dem komplexen Tunnelsystem des neuen Parkplatzes in der Kaverne interferiert.

6. Schaffung eines leistungsfähigen Transportsystemnetzes in öffentlicher Hand, das in das Personennahverkehrssystem des Landes integriert ist: Die Investitionen der öffentlichen Hand für den Bau der Infrastruktur und die Lieferung des Rollmaterials werden es ermöglichen, das neue Verkehrsangebot vollständig in das integrierte Tarifsysteem des Landes zu integrieren und die Betriebskosten zu senken, so dass die wertvollen Ergebnisse, die im Fall der Verbindung zwischen Bozen und Ritten erzielt wurden, wiederholt werden können.

Infolge der Kandidatur des Projekts durch die Landesverwaltung, wurde mit Ministerialdekret Nr. 409 vom 23.12.2022 die Zuteilung von 37.500.000,00 Euro zugunsten des Landes bestätigt, wodurch dieser Vorschlag unter direkter Leitung der öffentlichen Verwaltung realisierbar und durchführbar gewesen wäre, was eine bessere Erreichung der technischen, funktionalen und wirtschaftlichen Ziele kurz- und langfristig im öffentlichen Interesse ermöglicht hätte.

Als unmittelbare Folge davon wurde das Projekt in einem umfangreichen partizipativen Optimierungsprozess angepasst und überarbeitet. Die Anpassung erfolgte in strukturierten Workshops mit den diversen Stakeholdern und in verschiedenen öffentlichen Informations- und Austauschtreffen mit den Bürgern, Grundeigentümern und Politikern. Alle betroffenen Gemeinden sowie diverse

4. Accessibilità universale: La realizzazione di una rete costituita da funicolare e BRT(Bus Rapid Transit), dotata di fermate e mezzi privi di barriere architettoniche, consentirà di garantire un'accessibilità a tutte le categorie di utenti verso tutti i principali poli attrattori.

5. Minori difficoltà costruttive: Lo spostamento della stazione di valle della funicolare nell'area di via Wolf, oltre che realizzare l'alleggerimento della concentrazione dei flussi pedonali di cui al precedente punto 3, consente di ridurre le difficoltà costruttive dell'impianto evitando di interferire con il complesso sistema di cunicoli del nuovo parcheggio in Caverna.

6. Realizzazione di una rete di trasporto rapido di massa di proprietà pubblica integrata nel sistema Provinciale di Trasporto Persone: L'investimento da parte del soggetto pubblico per la realizzazione dell'infrastruttura e la fornitura del materiale rotabile consentirà di inserire, integralmente e con minori oneri di gestione, la nuova offerta di trasporto nel sistema tariffario integrato provinciale replicando i pregevoli risultati ottenuti nel caso del collegamento tra Bolzano e Renon.

A seguito della candidatura del progetto da parte dell'Amministrazione provinciale, con DM 409 del 23.12.2022 è stato confermato lo stanziamento di euro 37.500.000,00 a favore della Provincia autonoma di Bolzano che avrebbe reso questa proposta realizzabile e gestibile sotto la gestione diretta della Pubblica Amministrazione, consentendo un migliore raggiungimento degli obiettivi tecnici, funzionali ed economici a breve e lungo termine nell'interesse pubblico.

Come conseguenza diretta, il progetto è stato adattato e rivisto in un ampio processo di ottimizzazione partecipativo. L'adattamento si è svolto attraverso workshop strutturati con i diversi stakeholder e in ambito di diversi incontri pubblici informativi e di scambio con cittadini, proprietari dei terreni e politici. Tutti i comuni interessati e vari uffici provinciali sono stati coinvolti direttamente

Landesämter wurden direkt und aktiv eingebunden.

Im Rahmen der Veranstaltungen und Workshops wurden diverse Trassenvarianten erarbeitet. Die Ergebnisse des Projektoptimierungsprozesses einschließlich der empfohlenen Varianten, wurden den Gemeinden als Entscheidungsgrundlage für einen Grundsatzbeschluss übermittelt.

Ungeachtet der oben beschriebenen Initiativen der Verwaltung zur bestmöglichen Optimierung des Projekts wurden 5.530 Unterschriften gegen das Vorhaben von einem Bürgerkomitee mit selbstgewählter Bezeichnung „Standseilbahn Meran–Schenna? so nicht!“ gesammelt.

Im abschließenden Grundsatzbeschluss zur straßenunabhängigen öffentlichen Transportverbindung zwischen Meran, Schenna und Tirol (Beschluss des Gemeinderates Nr. 97 vom 21.12.2023) lehnt der Meraner Gemeinderat die Projektinitiative ab.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. Die Prämissen dieses Beschlusses, die integraler Bestandteil desselben bilden, zu eigen zu machen.

2. Den ablehnenden Grundsatzbeschluss betreffend die Projektinitiative einer straßenunabhängigen öffentlichen Transportverbindung zwischen Meran, Schenna und Tirol seitens des Gemeinderats von Meran Nr. 97 vom 21.12.2023, zur Kenntnis zu nehmen.

3. Dies vorausgeschickt, festzustellen, dass die Realisierung des Vorhabens derzeit nicht dem öffentlichen Interesse entspricht und daher weder in öffentlicher noch privater Initiative machbar ist.

4. Die gegenständliche Maßnahme auch in der Sektion "Transparente Verwaltung" der institutionellen Website des Landes zu veröffentlichen und den direkt interessierten Gemeinden und Proponenten zuzustellen.

e aktivamente.

Nell'ambito degli eventi e dei workshop sono state sviluppate diverse varianti di tracciato. I risultati del processo di ottimizzazione del progetto, comprese le varianti raccomandate, sono stati inviati ai comuni come base per una decisione di massima.

Nonostante le iniziative dell'amministrazione sopra descritte per ottimizzare al meglio il progetto, sono state raccolte 5.530 firme contro il progetto da parte di un comitato di cittadini dal nome autodefinito "Funicolare Merano-Scena? non così!".

Nella decisione di massima finale circa il sistema di trasporto pubblico indipendente alla strada tra Merano, Scena e Tirolo (deliberazione del consiglio comunale n. 97 del 21. 12.2023) il Consiglio comunale di Merano respinge l'iniziativa progettuale.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi legalmente espressi

1. Di farsi proprie le premesse della presente deliberazione, che ne costituiscono parte integrante.

2. Di prendere atto della decisione di massima negativa in merito all'iniziativa progettuale riguardante un sistema di trasporto pubblico indipendente alla strada tra Merano, Scena e Tirolo, adottata dal Consiglio comunale di Merano con deliberazione n. 97 del 21.12.2023.

3. Di constatare, ciò premesso, che la realizzazione dell'intervento attualmente non corrispondente all'interesse pubblico e pertanto non è fattibile né su iniziativa pubblica né su iniziativa privata.

4. Di pubblicare il presente atto anche nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale della Provincia e di notificarlo ai comuni e proponenti direttamente interessati.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

Sichtvermerke i. S. d. Art. 13 L.G. 17/93 und
L.G. 6/22 über die fachliche, verwaltungsmäßige
und buchhalterische Verantwortung

Visti ai sensi dell'art. 13 L.P. 17/93
e della L.P. 6/22 sulla responsabilità tecnica,
amministrativa e contabile

Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento
Der Abteilungsdirektor / Il Direttore di ripartizione
Der Amtsdirektor / Il Direttore d'ufficio

VALLAZZA MARTIN
VALLAZZA MARTIN
ALBER ALEXANDER

09/04/2024 13:34:54
09/04/2024 10:59:34
27/03/2024 11:47:08

Laufendes Haushaltsjahr		Esercizio corrente	
La presente delibera non dà luogo a impegno di spesa. Dieser Beschluss beinhaltet keine Zweckbindung			
zweckgebunden		impegnato	
als Einnahmen ermittelt		accertato in entrata	
auf Kapitel		sul capitolo	
Vorgang		operazione	

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 11/04/2024 10:32:07 Il Direttore dell'Ufficio spese
TACCHINARDI MARTA

Der Direktor des Amtes für Finanzaufsicht Il Direttore dell'Ufficio Vigilanza finanziaria

Der Direktor des Amtes für Einnahmen Il Direttore dell'Ufficio entrate

Diese Abschrift
entspricht dem Original

Per copia
conforme all'originale

Datum / Unterschrift

data / firma

Abschrift ausgestellt für

Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

16/04/2024

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

16/04/2024

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 16 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 16 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

16/04/2024

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