



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

**Relazione di affidamento per
l'affidamento con gara dei servizi di
trasporto pubblico ferroviario di competenza della
Provincia autonoma di Bolzano per 15 anni (2028 – 2042)**

(ai sensi della Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019, nonché dell'art. 32,
D.Lgs. 201/2022)

Sommario

Nota metodologica	3
Premessa	3
1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara	4
1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento	4
1.2. Contesto operativo di riferimento	11
1.3. Descrizione delle caratteristiche della gara	15
2. Esiti della procedura di consultazione	21
3. Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali	22
3.1. e 3.2 Materiale rotabile di nuova acquisizione e preesistente	22
3.3. Beni immobili	24
3.4. Beni mobili	25
3.5 Monitoraggio degli investimenti	26
4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio	26
5. Requisiti di partecipazione	29
6. Criteri di aggiudicazione	29
7. Obiettivi del CdS	30
a) Efficacia-redditività	31
b) Efficienza e Key performance Indicators	32
c) Efficacia-qualità	33
d) Sostenibilità ambientale	34
e) Sostenibilità sociale	35
f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL	36
8. Piano Economico-Finanziario Simulato	39
8.1. Metodo	39
8.2. Assumptions	42
8.3. Costo standard	44
8.4. Monitoraggio e verifica dell'equilibrio	44
9. Piano di Accesso al Dato	45
10. Allocazione dei rischi	45

Nota metodologica

La presente relazione precedente alla pubblicazione del bando viene pubblicata e trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di modo che abbia modo di osservare tutti gli inquadramenti più significativi della stazione appaltante in ordine alle tematiche di cui alla Delibera ART 154/2019.

Nelle parti in cui opportuno, la presente relazione ai sensi della Delibera 154/2019 sarà integrata, pubblicata e **ri-** (?) trasmessa all'Autorità simultaneamente alla pubblicazione del bando.

Premessa

La presente Relazione di Affidamento (RdA), predisposta ai sensi della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito ART) n. 154/2019 in riferimento alla procedura di affidamento tramite gara aperta, dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, della determinazione degli obblighi di servizio pubblico, delle relative compensazioni, dei criteri e della verifica della sostenibilità finanziaria del contratto, anche sulla base del Piano Economico Finanziario predisposto in aderenza alle disposizioni vigenti e alle Misure di regolazione di cui alle delibere, tra le altre, n. 120/2018, 106/2018, 16/2018, nelle versioni consolidate.

Nella Relazione si dà altresì conto delle scelte effettuate in merito a determinati contenuti rilevanti a fini regolatori, in riferimento all'applicazione delle citate delibere dell'ART (condizioni minime di qualità, obiettivi di efficacia ed efficienza, piano di accesso al dato, obblighi di trasparenza, monitoraggio e rendicontazione, criteri di redazione del PEF e modalità di determinazione del ragionevole margine di utile, matrice dei rischi, ecc.).

La Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, è pubblicata sul sito web istituzionale dell'Ente Affidante (EA) e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate.

La presente relazione dà anche conto delle informazioni richieste dal D.Lgs. 201/2022 ("Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.") in ordine alle scelte di fondo circa le modalità di affidamento, di gestione e le possibili alternative.

Nella tabella seguente viene riportato un quadro delle informazioni di sintesi dell'affidamento:

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	Affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse provinciale per 15 anni (con avvio del servizio previsto nel 2028)
Ente affidante	Provincia autonoma di Bolzano
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Procedura di gara ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007
Durata dell'affidamento	15 anni
Nuovo affidamento	Nuovo affidamento di un servizio già in essere
Territorio interessato dal servizio da affidare	Provincia autonoma di Bolzano, con copertura del servizio fino alla confinante città di Trento, nonché brevi tratte sul territorio austriaco.

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Martin Vallazza
Ente di riferimento	Provincia Autonoma di Bolzano
Settore	Ripartizione Mobilità
Telefono	0471-414690
Mail	mobilita@provincia.bz.it
PEC	mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it

Data di redazione	Luglio 2026
-------------------	-------------

1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento

La Provincia autonoma di Bolzano esercita, in base all'articolo 8, comma 18 del DPR n. 670 del 31 agosto 1972 (Statuto Speciale per il Trentino-Alto Adige) competenza primaria in materia di comunicazioni e trasporti di interesse provinciale. Le norme di attuazione del suddetto Statuto sono state approvate con il DPR del 19 novembre 1987 n. 527, così come modificato dal D.lgs. 16 marzo 2001 n. 174.

Il D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 ha delineato il contesto normativo di riferimento per il conferimento alle regioni e 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".

La normativa di riferimento è presentata nel capitolo 1 "Quadro giuridico" della "Relazione ex delibera ART 48/2017 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano per 15 anni (2028-2042)" alla quale si rimanda espressamente e, per completezza, si allega formalmente. Detta relazione è anche citata nel seguito con il nome di Relazione dei Lotti (RdL), come da Annesso 8a alla delibera ART n.154/2019, par.1.1.

Il rimando alla predetta relazione è espressamente contemplato nella Delibera 154/2019, annesso 8a. Qui di seguito se ne fornisce in ogni caso una breve sintesi, per consentire di comprendere gli indirizzi perseguiti dalla stazione appaltante.

La Relazione è pubblicata sulla pagina dell'amministrazione trasparente della Provincia autonoma di Bolzano.

Si precisa che l'ART, nel rendere il proprio parere n. 47 dell'8.7.2026 sulla Relazione dei lotti non ha evidenziato alcuna criticità sul lotto singolo.

La definizione dei Bacini di mobilità, la definizione degli Ambiti di servizio ferroviario e la perimetrazione del Lotto di affidamento sono ampiamente trattate nella già citata "Relazione ex delibera ART 48/2017 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano per 15 anni (2028-2042)".

La configurazione prospettata prevede un unico lotto dei servizi ferroviari di competenza provinciale, da affidare tramite gara, e risulta individuata in coerenza con la metodologia disciplinata dalla delibera ART n. 48/2017 e in particolare con i criteri di economicità e contendibilità ivi definiti.

Nello specifico è stata svolta un'analisi confrontando tre diversi scenari, onde valutare quale modello di gara (a uno o più lotti) permette di massimizzare la produttività della flotta di treni, nel senso di aumentarne il chilometraggio medio e, al contempo, ridurre il numero di mezzi da acquisire. In aggiunta alle considerazioni tecniche è stata svolta un'analisi economica comparativa sulle alternative di suddivisione in lotti della gara di affidamento dei servizi ferroviari dalla quale è risultata evidente la maggiore efficienza dell'ipotesi di lotto unico.

Dal punto di vista dell'ottimizzazione della dimensione, quindi, la procedura a lotto singolo si inquadra agevolmente nella nozione di "dimensione ottima".

Contesto amministrativo di fatto

La procedura in oggetto prende le mosse dalla procedura avente oggetto analogo già bandita il 16.08.2024, la quale è stata annullata in via definitiva per effetto della sentenza del Consiglio di Stato n. 06880/2025. In particolare, i Giudici hanno accolto tre motivi di ricorso. Conseguentemente, la stazione appaltante ha provveduto a rielaborare la documentazione di gara correggendo i vizi evidenziati nella sentenza.

La Provincia autonoma di Bolzano – in qualità di Ente Affidante – ha redatto la presente Relazione, a termine di un percorso istruttorio che, nel rispetto del quadro normativo europeo e nazionale, ha visto il realizzarsi dei preliminari adempimenti di seguito riepilogati:

- la pubblicazione dell'avviso di preinformazione del 05.09.2025 (OJS170-00580846) relativo alla procedura in questione sul Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea;
- la redazione della Relazione dei lotti ai sensi della Misura 4, punto 11 dell'Allegato alla Delibera ART n. 48/2017, la quale è stata inviata all'Autorità il 16.04.2026 e, a seguito della richiesta di integrazione

di ART in data 12.5.2026, integrata con PEC del 5.6.2026 secondo le indicazioni ricevute. Da ultimo ART ha comunicato che la configurazione a lotto singolo “risulta individuata in coerenza con la metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017 ed in particolare con i criteri di economicità e contendibilità ivi definiti”;

- la consultazione degli operatori economici su tutte le circostanze indicate dalla Delibera ART 154/2019, che è stata avviata il 4.12.2025 mediante pubblicazione sul sito bandi-altoadige e nella pagina dell'amministrazione trasparente, nonché mediante invio di PEC ai soggetti potenzialmente interessati;
- la conclusione della consultazione per mezzo dell'emanazione del decreto del Direttore della Ripartizione mobilità n. 3956/2026, munito di 8 allegati per un totale di 177 pagine in forma bilingue. Ad esso si fa integrale riferimento anche in questa sede. I suoi contenuti sono da intendersi quali integralmente richiamati e vincolanti, fatta eccezione per le eventuali lievi rettifiche, di portata non sostanziale, che si possono desumere dalla presente relazione.
- la stipula di un protocollo di vigilanza collaborativa con ANAC, avvenuta in occasione della prima procedura il 24.4.2024, ma ancora attuale in virtù dell'espresso accordo tra le parti.
- il costante confronto con i gestori delle infrastrutture ferroviarie in Provincia (STA s.p.a. e RFI S.p.a.), per un coordinamento puntuale dello stato dei lavori sulle infrastrutture.

Presupposti, motivazioni e obiettivi della modalità di affidamento scelta ai sensi degli artt. 14 e 32, D.Lgs. 201/2022.

La Provincia ha svolto un'istruttoria per valutare, sulla base di un effettivo confronto tra le diverse soluzioni possibili, se la prestazione dei servizi “da parte delle imprese liberamente operanti nel mercato o da parte di cittadini, singoli e associati, fosse idonea a garantire il soddisfacimento dei bisogni delle comunità locali” (art. 10, co. 4 e 5, D.Lgs. 201/2022). In breve, si trattava di valutare se l'intervento pubblico fosse realmente necessario, oppure una o più imprese in regime di libera concorrenza potessero produrre utili esercitando questi servizi senza la contribuzione della stazione appaltante.

In primo luogo, si deve fare nuovamente rimando alla relazione dei lotti ex Delibera ART 48/2017 nella parte in cui si espongono tutti i dati relativi alle oblitterazioni dei titoli di viaggio, agli importi incassati negli anni precedenti e ai corrispettivi versati alle società esercenti il servizio.

Dall'istruttoria è emersa la sostanziale impossibilità per le imprese operanti sul mercato di fornire i servizi in cambio del mero pagamento del titolo di viaggio da parte dei passeggeri, in assenza di intervento economico della pubblica amministrazione.

Dal confronto tra l'importo da corrispondere in base a contratti di servizio negli anni passati e le entrate tariffarie effettivamente realizzate emerge l'insufficienza delle seconde a coprire i costi per il corrispettivo dei gestori dei servizi. La differenza è talmente significativa da non consentire di apportare modifiche di qualsiasi specie per garantire un riequilibrio.

In particolare, si espongono i ricavi e spese sugli anni 2023 e 2024:

- ricavi sul 2023 pari a euro 16.554.096;
- ricavi sul 2024 pari a euro 16.255.743;
- spese sul 2023 pari a euro 54.891.785;
- spese sul 2024 pari a euro 56.032.272.

Ne consegue che i ricavi coprono circa il 30% dei costi. Evidentemente, non sarebbe sufficiente aumentare il prezzo dei biglietti e neppure diminuire i servizi per garantire un riequilibrio.

Nel primo caso perché si avrebbe quale unica conseguenza la fuga dei passeggeri e di certo non è quello che vuole la stazione appaltante, che intende disincentivare per quanto possibile l'uso del mezzo privato, dovendo anche mirare a perseguire politiche sostenibili dal punto di vista ambientale.

Nel secondo caso, perché la Provincia ha prodotto sforzi significativi per creare alternative attraenti al trasporto privato automobilistico, e non si vede perché dovrebbe rinunciare ai risultati conseguiti.

Il servizio di trasporto locale ferroviario è un servizio essenziale per la comunità, garantendo la possibilità di spostamento a tutti i cittadini, anche coloro non in possesso di veicoli a motore o che non lo possono usare per via di disabilità. Peraltro, il fine sociale non è l'unico scopo che si prefigge il servizio ferroviario, dovendo rimarcare i vantaggi per l'ambiente e, da non sottovalutare, l'incentivo al movimento e la riduzione della sedentarietà propria di chi utilizza il mezzo privato.

È appena il caso di citare nuovamente la relazione elaborata ai sensi della Delibera ART 48/2017 per evidenziare che, a fronte di una popolazione di poco superiore alle 500.000 unità, sono state registrate circa 9 milioni di oblitterazioni ferroviarie annuali. Un dato già di per sé eclatante, ma a cui è opportuno aggiungere che l'amministrazione ha avuto modo di appurare che determinate categorie di passeggeri

(i.e. studenti) sono restie a comprendere l'importanza dell'obliterazione (avendo pagato l'abbonamento, non ritengono di doverlo obliterare ogni volta). Di conseguenza, il dato effettivo è ragionevolmente superiore a quello individuato elettronicamente per mezzo degli obliteratori.

È pur vero che certe corse nelle fasce "deboli" della giornata (cioè in orari diversi da quelli usati da studenti e lavoratori) presentano risultati di riempimento modesti.

Ma la scelta di sopprimerle per conseguire un vantaggio economico mal si concilia con l'esigenza di garantire la libertà di movimento a tutti coloro che non possiedono un mezzo e, ancor di più, con i fini ecologici. Pertanto, la stazione appaltante non ha intenzione di sopprimere le corse nelle fasce deboli.

È bene sin da subito precisare che l'insufficienza dei ricavi dai biglietti rispetto ai costi complessivi non riguarda il solo Alto Adige, bensì costituisce una circostanza comune a quasi tutte le Province e Regioni italiane, fatta eccezione forse per qualche realtà (tendenzialmente riguardante il trasporto con autobus) con una fortissima attrattiva turistica, tale per cui è possibile chiedere uno sforzo economico maggiore ai turisti e riempire ugualmente i mezzi. Ma, di certo, non può essere chiesto questo sforzo ai pendolari quotidiani. Semplicemente, il TPL ferroviario ordinario è attualmente inidoneo a garantire la copertura dei costi tramite il solo acquisto del biglietto.

Per di più, allorché si fa riferimento al contesto turistico, si deve fare attenzione a circoscrivere la copertura dei costi tramite i soli biglietti a quelle realtà in cui si manifesta principalmente la condizione del cd. "over-tourism" e non alle realtà dove la dimensione turistica assume numeri nella media.

Tutto ciò è ben noto al Legislatore nazionale, che nell'art. 19, D.Lgs. 422/1997 aveva previsto in materia di trasporto pubblico locale che "i contratti di servizio pubblico devono (...) avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1.1.2000".

Insomma, si puntava a far sì che gli incassi da titoli di viaggio raggiungessero almeno il 35% delle spese, seppur in maniera piuttosto perentoria, a conferma del fatto che l'obiettivo del pareggio tra costi e ricavi non fosse logicamente perseguibile.

Tutto ciò premesso, si può ragionevolmente concludere che non sussistono le condizioni perché il servizio ferroviario locale in Alto Adige possa essere svolto in regime di mercato da operatori privati in assenza di contribuzione pubblica.

– Modelli alternativi di gestione

Il D.Lgs. 201/2011 e il D.Lgs. 36/2023 identificano possibili modelli alternativi all'affidamento del servizio a operatori presenti sul mercato tramite procedura di gara (aperta).

Affidamento in house

In primo luogo, si deve inquadrare il contesto in diritto per servirsi di una società in house.

Art. 2, lett. o), D.Lgs. 175/2016

o) «società in house»: le società sulle quali un'amministrazione esercita il controllo analogo o più amministrazioni esercitano il controllo analogo congiunto, nelle quali la partecipazione di capitali privati avviene nelle forme di cui all'articolo 16, comma 1, e che soddisfano il requisito dell'attività prevalente di cui all'articolo 16, comma 3;

Art. 16 D.Lgs. 175/2016

"1. Le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo o da ciascuna delle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo congiunto solo se non vi sia partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prescritta da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società controllata.

2. Ai fini della realizzazione dell'assetto organizzativo di cui al comma 1: a) gli statuti delle società per azioni possono contenere clausole in deroga delle disposizioni dell'articolo 2380-bis e dell'articolo 2409-novies del codice civile; b) gli statuti delle società a responsabilità limitata possono prevedere l'attribuzione all'ente o agli enti pubblici soci di particolari diritti, ai sensi dell'articolo 2468, terzo comma, del codice civile; c) in ogni caso, i requisiti del controllo analogo possono essere acquisiti anche mediante la conclusione di appositi patti parasociali; tali patti possono avere durata superiore a cinque anni, in deroga all'articolo 2341-bis, primo comma, del codice civile.

3. Gli statuti delle società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci (...).

3-bis. La produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al comma 3, che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società.))

4. Il mancato rispetto del limite quantitativo di cui al comma 3 costituisce grave irregolarità ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile e dell'articolo 15 del presente decreto.

5. (...)

6. (...)

7. Le società di cui al presente articolo sono tenute all'acquisto di lavori, beni e servizi secondo la disciplina di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016. Resta fermo quanto previsto ((dagli articoli 5 e) 192 del medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016”.

Elencati i presupposti per effettuare un affidamento in house, si deve premettere che in base al quadro normativo vigente la scelta di procedere all'affidamento in house non si pone sullo stesso piano dell'affidamento mediante gara aperta.

Infatti, il Legislatore sembra aver manifestato una netta preferenza per l'affidamento con procedura di gara rispetto all'affidamento in house (e, ragionevolmente, rispetto anche alle aziende speciali, la gestione in economia, le municipalizzate, etc.).

Sul punto occorre segnalare i seguenti riferimenti normativi, dai quali si apprende la necessità di motivazioni speciali per attribuire un affidamento in house.

Art. 7, co. 2, D.Lgs. 36/2023

“Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possono affidare direttamente a società in house lavori, servizi o forniture, nel rispetto dei principi di cui agli articoli 1, 2 e 3. Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano per ciascun affidamento un provvedimento motivato in cui danno conto dei vantaggi per la collettività, delle connesse externalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche. In caso di prestazioni strumentali, il provvedimento si intende sufficientemente motivato qualora dia conto dei vantaggi in termini di economicità, di celerità o di perseguimento di interessi strategici. I vantaggi di economicità possono emergere anche mediante la comparazione con gli standard di riferimento della società Consip S.p.a. e delle altre centrali di committenza, con i parametri ufficiali elaborati da altri enti regionali nazionali o esteri oppure, in mancanza, con gli standard di mercato”.

Art. 17, co. 2, D.Lgs. 201/2022 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica)

“Nel caso di affidamenti in house (...) gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30”.

Come si apprende dai riferimenti normativi e giurisprudenziali sopra esposti, nel settore dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, la motivazione è ancora più gravosa rispetto a quella normalmente prevista dal Codice dei contratti pubblici, esigendo addirittura di spiegare le “ragioni del mancato ricorso al mercato” (art. 17, D.Lgs. 201/2022).

Ne consegue che l'affidamento in house richiede un'istruttoria articolata, in cui l'ente affidante deve dare conto di tutta una serie di vantaggi in termini di interesse pubblico rispetto al ricorso al mercato. Diversamente, non è richiesto un simile adempimento per le procedure di gara.

AGCM segnalazione 2113/2025

“Come noto, l’articolo 17 del d.lgs. n. 201/2022 impone all’ente di fornire nella deliberazione di affidamento in house di un servizio pubblico locale a rilevanza economica una motivazione qualificata a sostegno del mancato ricorso al mercato, “ai fini di un’efficiente gestione del servizio”, illustrando i benefici della scelta effettuata in riferimento a diversi profili, quali investimenti, qualità del servizio, costi dei servizi per gli utenti, impatto sulla finanza pubblica.

Similmente, la relazione ex articolo 14 dello stesso decreto – da adottare prima della procedura di affidamento – deve dare conto delle valutazioni effettuate nella scelta della modalità di affidamento con riferimento ai medesimi profili sopra citati e anche ai “risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili”, nonché ai risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio”.

D'altronde, è facile comprendere perché il Legislatore abbia inteso porre dei limiti all'affidamento in house. A differenza di quanto avviene mettendo a gara i servizi, l'affidamento in house non stimola una salutare concorrenza tra imprenditori economici, i quali in corso di gara sono spinti ad abbattere i costi e migliorare per quanto possibile la qualità dell'offerta, qualora vogliano avere la possibilità di superare gli altri concorrenti.

Diversamente, nell'affidamento in house si potrà pure avere un'attenzione speciale alla qualità del servizio, ma si pone il serio rischio di perdere di vista l'obiettivo specialmente sul lato dell'abbattimento dei costi e delle inefficienze, proprio perché manca quella sana concorrenza di cui sopra.

Fatte queste premesse generali in diritto, si può entrare nel merito della situazione di fatto in Alto Adige. Ebbene, è opportuno comunicare che allo stato dell'arte non esiste una società in-house provinciale in materia di servizi pubblici ferroviari.

A titolo di completezza, esisterebbe una società provinciale in house (STA S.p.a.) che svolge, ai sensi delle norme europee vigenti, l'attività di gestore dell'infrastruttura ferroviaria provinciale (linea Merano-Malles) e, in aggiunta, è soggetto incaricato dalla Provincia dell'attuazione di investimenti quali, in campo ferroviario, l'acquisto del materiale rotabile e lavori sulla rete. I rapporti tra la PAB e STA sono regolati da un Contratto di programma.

Anche volendo ampliare le competenze di quest'ultima, ci sarebbe da tenere in considerazione il principio imposto dal Legislatore nazionale che ha stabilito la netta separazione tra il soggetto che gestisce la rete e la società che esercita i servizi ferroviari.

Art. 2, D.Lgs. 112/2011

“1. Le attività disciplinate dal presente decreto si uniformano ai seguenti principi:

- a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie;
- b) indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia (...)

Ma, prima di qualsiasi riflessione in diritto su come gestire questa “indipendenza”, sarebbe il caso di analizzare la portata della difficoltà di costituire una società di trasporto pubblico ferroviario di persone.

Per meglio comprendere, si tratta di un settore, quello ferroviario, governato da un corpus di disposizioni tecniche speciali che necessitano di conoscenze particolari, che non si possono acquisire entro tempistiche ragionevoli. Servono professionalità, competenza, know how tecnico, conoscenza del quadro giuridico, economico, conoscenza delle realtà locali, delle ditte che eseguono i servizi connessi, del quadro di fatto, etc.

L'amministrazione lo sa bene, visto che è proprietaria di una società che gestisce la rete ed è in costante contatto con i gestori dei servizi. Ma un conto è visionare questi istituti quando li gestiscono altri soggetti, un altro è padroneggiarli con cognizione di causa attraverso la gestione diretta.

Altri aspetti sarebbero da considerare, ma per migliore continuità espositiva si fa rinvio ai paragrafi che seguono, allorché si affrontano le criticità di un modello di società mista (cioè in parte pubblica e in parte privata). Si tratta in ogni caso di argomenti a pieno titolo validi anche in questa sede, per cui di essi si fa espresso richiamo.

Solo a titolo di premessa, si può qua menzionare il fatto che il passaggio ad una gestione pubblica del servizio ferroviario richiede una certa gradualità.

In un certo senso, come si vedrà, l'amministrazione si è mossa in questa direzione e alcuni di questi passaggi possono dirsi conclusi. Si fa riferimento all'acquisizione degli asset in termini di mezzi e

officine. Ma, come si potrà comprendere, ciò non è sufficiente a gestire un servizio, benché sia un buon punto di partenza.

Società mista.

Anche in questo caso si ritiene opportuno effettuare un breve esame della disciplina normativa sulle società miste.

Art. 17, D.Lgs. 175/2016

“1. Nelle società (a partecipazione mista pubblico-privata) la quota di partecipazione del soggetto privato non può essere inferiore al trenta per cento e la selezione del medesimo si svolge con procedure di evidenza pubblica a norma dell'articolo 5, comma 9, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e ha a oggetto, al contempo, la sottoscrizione o l'acquisto della partecipazione societaria da parte del socio privato e l'affidamento del contratto di appalto o di concessione oggetto esclusivo dell'attività della società mista.

2. Il socio privato deve possedere i requisiti di qualificazione previsti da norme legali o regolamentari in relazione alla prestazione per cui la società è stata costituita. All'avviso pubblico sono allegati la bozza dello statuto e degli eventuali accordi parasociali, nonché degli elementi essenziali del contratto di servizio e dei disciplinari e regolamenti di esecuzione che ne costituiscono parte integrante. Il bando di gara deve specificare l'oggetto dell'affidamento, i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziario dei concorrenti, nonché il criterio di aggiudicazione che garantisca una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'amministrazione pubblica che ha indetto la procedura. I criteri di aggiudicazione possono includere, tra l'altro, aspetti qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione.

3. La durata della partecipazione privata alla società, aggiudicata ai sensi del comma 1 del presente articolo, non può essere superiore alla durata dell'appalto o della concessione. Lo statuto prevede meccanismi idonei a determinare lo scioglimento del rapporto societario in caso di risoluzione del contratto di servizio.

4. (...).

5. (...).

6. Alle società di cui al presente articolo che non siano organismi di diritto pubblico, costituite per la realizzazione di lavori o opere o per la produzione di beni o servizi non destinati ad essere collocati sul mercato in regime di concorrenza, per la realizzazione dell'opera pubblica o alla gestione del servizio per i quali sono state specificamente costituite non si applicano le disposizioni del decreto legislativo n. 50 del 2016, se ricorrono le seguenti condizioni:

a) la scelta del socio privato è avvenuta nel rispetto di procedure di evidenza pubblica;

b) il socio privato ha i requisiti di qualificazione previsti dal decreto legislativo n. 50 del 2016 in relazione alla prestazione per cui la società è stata costituita;

c) la società provvede in via diretta alla realizzazione dell'opera o del servizio, in misura superiore al 70% del relativo importo.

(...).”

Ad avviso dell'amministrazione, il modello della società mista presenta alcuni svantaggi significativi, mentre risulta difficile individuare quali agevolazioni dovrebbe ricavare adottando un simile modello.

In primo luogo, non si evidenzia nessuna semplificazione procedimentale: la scelta dell'operatore privato continua ad avvenire sulla base di procedure ad evidenza pubblica (art. 17, co. 1, D.Lgs. 175/2016).

La stazione appaltante, di conseguenza, non ricaverebbe alcuno snellimento di procedura, dovendo comunque svolgere una gara aperta con tutte le tempistiche del caso, l'elaborazione dei documenti, gli approfondimenti istruttori e, di certo non da ultimo, i possibili ricorsi. A questo si devono aggiungere i normali passaggi notarili, nonché presso gli istituti di credito allorché si costituisce una società di questo tipo.

Non si può neppure configurare un vantaggio nel lungo periodo, perché la giurisprudenza consente a questo tipo di società di gestire un singolo contratto, mentre non hanno il diritto a gestire ulteriori affidamenti in assenza di ulteriori gare. Si cita la giurisprudenza che segue.

TAR Lazio, Prima sez. quater, 3 luglio 2025, n. 13139

“Al fine di individuare le modalità attraverso cui procedere all'affidamento di appalti pubblici in favore di una società mista, occorre distinguere l'ipotesi di “costituzione di una società mista per una specifica missione”, sulla base di una gara che abbia per oggetto sia la scelta del socio sia l'affidamento della specifica missione, da quella in cui si intendano “affidare ulteriori appalti ad una società mista già costituita”.

Con riferimento alla prima ipotesi, è rilevato dall'A.n.a.c. che, a seguito di una evoluzione giurisprudenziale, tanto unionale (cfr.: Corte giust. CE, sez. I, 11 gennaio 2005, n. C-26/03) quanto nazionale (cfr.: Cons. Stato, Ad. plen., 3 marzo 2008, n. 1; Idem sez. V, 23 ottobre 2007, n. 5587; Idem sez. II, 18 aprile 2007, n. 456/07), è possibile ritenere sufficiente un'unica gara, quella per la scelta del socio privato, con la conseguente legittimità dell'affidamento diretto degli appalti, operato in favore di detta società mista, a condizione che l'individuazione del servizio da svolgere sia delimitata in sede di gara, sia temporalmente che nell'oggetto (cfr.: Cons. Stato, Sez. V, 30 settembre 2010, n. 7214, Idem, Sez. VI, 16 marzo 2009, n. 1555; Corte Giustizia U.E., sez. III, 15 ottobre 2009, C196/08, Acoset).

Di converso, nell'ipotesi in cui si debba procedere all'affidamento di appalti ulteriori e successivi rispetto all'originaria missione deve ritenersi sempre necessario il ricorso a procedure di evidenza pubblica per la relativa aggiudicazione.

IV.3 - L'A.n.a.c. osserva che la società mista opera nei limiti dell'affidamento iniziale e non può ottenere, senza gara, ulteriori missioni che non siano già previste nel Bando originario”.

Per di più, anche una volta individuato il socio per il singolo affidamento, ci sono altri aspetti che si valutano in modo negativo.

Per comprenderli, occorre partire da un presupposto molto chiaro: l'azione del privato è sempre e solo finalizzata a conseguire utili; quindi, la sua attenzione sarà necessariamente indirizzata all'abbattimento dei costi o alla massimizzazione dei profitti. Diversamente, l'azione pubblica è indirizzata a soddisfare l'interesse pubblico.

Ma il servizio ferroviario è a tutti gli effetti un servizio essenziale per la comunità; quindi, la questione deve essere affrontata con grande attenzione.

In una certa misura i due interessi possono senz'altro convivere, perché l'abbattimento dei costi e l'incremento dei passeggeri sono circostanze che interessano ad entrambe le parti.

Tuttavia, per la pubblica amministrazione l'importanza dei buoni risultati economici deve essere temperata da altre esigenze. Ci riferiamo, in particolar modo, ad esigenze di carattere ambientale, che sono difficili da quantificare in termini finanziari, ma il cui perseguimento assume primaria importanza per l'amministrazione. Ecco, quindi, che per la pubblica amministrazione la possibilità di aumentare il numero di passeggeri e di corse rappresenta un fattore che può anche mettere in secondo piano certe valutazioni economiche. Ovviamente purché la gestione conservi un suo equilibrio.

Di conseguenza, divergenze di vedute sulla gestione possono essere all'ordine del giorno. E per quanto possano essere anticipate nei capitoli di gara, è chiaro che la complessità della gestione reale supererà sempre la buona stesura di regole contrattuali. A meno che non si voglia dettagliare ogni possibile circostanza che può interessare il servizio ferroviario. Ma sembra proprio inverosimile poter dare conto di ogni sfaccettatura di un servizio che può intercettare casistiche molto eterogenee.

Tutto ciò premesso, si può evidenziare che, in un certo senso, l'amministrazione ha mosso dei passi in questa direzione al fine di garantire al massimo possibile condizioni di *par condicio* concorsuale.

La Provincia ha infatti svolto sforzi economici imponenti per garantire la proprietà pubblica di praticamente il 100% dei treni. Si tratta di mezzi moderni ed efficienti, caratterizzati da grande comfort di viaggio e da tecnologia all'avanguardia. Il funzionamento è al 100% elettrico.

In aggiunta, la Provincia si è garantita la proprietà del 100% delle officine e delle rimesse. Per di più, ha già stipulato (per il tramite della propria società in house) un contratto per la manutenzione integrale dei treni di ultima acquisizione.

Da ultimo, ha già provveduto a stipulare un accordo per la manutenzione di tutti i treni (22) da ultimo acquistati: sarà il produttore dei treni ad occuparsi della manutenzione di primo e secondo livello.

In sostanza, per tutto quanto attiene agli asset principali per lo svolgimento del servizio, la Provincia ha escluso i privati e ha orientato la propria azione ai principi che le interessavano: massima sostenibilità ambientale e massima attrattiva per i pendolari.

Considerando che anche la gestione della rete ferroviaria in quanto tale è esclusa dalla gara (se ne occupano Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e STA S.p.a.), l'amministrazione si è collocata in una

situazione in cui dipende dal privato solo per una parte, collocandosi in una posizione di sostanziale indipendenza sugli aspetti più significativi.

Al privato è demandata la gestione del servizio in senso stretto, sostanzialmente la gestione del personale e dei contratti con i fornitori dei servizi connessi. Tutti gli asset sono provinciali.

Addirittura, la Provincia ha tolto dalla responsabilità della futura aggiudicataria la parte delle entrate da titoli di viaggio. Questa parte è attribuita in via integrale alla Provincia, che così beneficerà di eventuali aumenti dei profitti, o risponderà di eventuali diminuzioni.

Escludendo il privato dai ricavi dei biglietti, la Provincia può in qualsiasi momento modificare le tariffe dei titoli di viaggio senza che ciò abbia il minimo impatto sul lato contrattuale. Questa possibilità ha il pregio di poter gestire in qualsiasi momento situazioni particolari, che determinano possibili diminuzioni o incrementi di passeggeri

Con queste premesse si può comprendere perché il modello della società mista non sia stato scelto, ma si può altresì concludere che l'amministrazione si è collocata in una posizione di forza nella gestione del servizio garantendo terzietà, *par condicio* e parametri di qualità che non possono essere derogati.

Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali

La Provincia è orgogliosa di aver creato una struttura specifica per le verifiche sulla gestione del servizio del trasporto pubblico locale. Per la precisione, è stato creato all'interno dell'"ufficio trasporto persone" un servizio denominato servizio di "gestione dei contratti di servizio".

Il lavoro è svolto sia in ufficio, laddove possibile (ad esempio per le verifiche su puntualità e regolarità del servizio, che si basano su un software messo a disposizione da RFI S.p.a., nonché per esaminare il materiale documentale messo a disposizione degli esecutori dei servizi di trasporto), che "on board", cioè tramite personale che si reca sui mezzi in servizio per verificare il corretto funzionamento di tutti i parametri elencati nel contratto.

Questo tipo di verifiche si è svolto negli anni precedenti e continuerà a essere svolto con la stipula dei contratti a seguito della presente procedura.

Per ulteriori dettagli si rimanda all'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità".

Per analisi specifiche, la Provincia si è inoltre già avvalsa di ditte specializzate (es. per analisi di customer satisfaction), commissionando il servizio a società terze, ma sempre vigilando sul corretto svolgimento.

Al termine di ogni anno viene emanato il cd. "decreto di rendiconto", che contiene tutto il materiale istruttorio per calcolare il corrispettivo contrattuale. A tal fine si tiene conto di tutte le verifiche sui chilometri svolti, di tutti i servizi sostitutivi, di tutti i ritardi, di tutte le penalità somministrate, di eventuali modifiche in aumento o diminuzione. In breve, di qualsiasi aspetto riguardante la gestione del servizio.

Va da sé che il lavoro istruttorio è molto significativo ed impegna l'amministrazione molto severamente, essendo necessario esaminare una moltitudine di documenti ed istruire adeguatamente ogni procedimento, consentendo all'aggiudicataria il diritto di contraddittorio.

Ancora, nell'ambito dei contratti precedenti l'ente affidante ha fatto ricorso alla figura del Comitato di gestione di servizio, affinché le parti contrattuali si riunissero periodicamente al fine di dirimere sia questioni più squisitamente pragmatiche, sia per affrontare ogni genere di argomento di ampio respiro.

Questo istituto continuerà ad operare anche nel nuovo affidamento.

Per quanto riguarda i parametri qualitativi sottoposti a verifica, si fa espresso richiamo all'allegato "Condizioni minime di qualità del servizio e penalità". In quella sede si troverà una descrizione minuziosa sia degli standard da raggiungere che delle modalità di verifica. Peraltro, l'allegato in questione è stato redatto seguendo pedissequamente le regole previste da ART, con Delibera 16/2018, nella versione consolidata.

Per quanto riguarda le verifiche di tipo economico, si fa espresso rimando all'allegato "Calcolo della compensazione economico-finanziaria e governance economica", nonché alla matrice dei rischi.

Si tratta di allegati che recepiscono le Misure dell'Autorità che trattano l'istituto dell'equilibrio economico, indicando i periodi regolatori, gli scostamenti da prendere in considerazione, i possibili interventi per garantire il riequilibrio, etc. Per il dettaglio si rimanda agli allegati in questione.

Restano salvi tutti gli obblighi in capo all'aggiudicataria dal punto di vista della rendicontazione verso l'Autorità per effetto della Delibera 120/2018.

1.2. Contesto operativo di riferimento

La gestione del servizio di trasporto ferroviario provinciale è attualmente affidata direttamente a due imprese ferroviarie mediante la sottoscrizione ed esecuzione di due contratti di servizio.

1. CONTRATTO TRENITALIA

Il vigente CdS è stato affidato direttamente a Trenitalia con contratto Rep. 59/38.0 del 22.12.2015, sottoscritto in data 21.12.2015, per una durata di 9 anni con inizio il 01.01.2016 e scadenza il 31.12.2024.

In virtù del ricorso contro gli atti della gara per l'affidamento del trasporto pubblico ferroviario in Alto Adige e delle pronunce di primo e secondo grado, il contratto è stato prorogato in via emergenziale per mezzo delle Delibere della Giunta provinciale nn. 1056/2024 e 328/2025. Da ultimo è intervenuta la proroga fino al 31.12.2027 per mezzo di Delibera di Giunta n. 348/2026.

L'attuale assetto del sistema tariffario integrato Alto Adige prevede che i ricavi tariffari spettano alla Provincia di Bolzano. Ciò garantisce un certo margine di manovra all'ente pubblico, che è costantemente in grado di monitorare il rapporto tra costi e ricavi e può eventualmente prendere gli opportuni provvedimenti, anche nell'ottica di alleggerire la finanza pubblica, senza che il gestore ne sia in qualche modo danneggiato o avvantaggiato.

Il volume di produzione prestato nel primo anno di contratto (2016) ammontava a 2.730.000 treni*km, mentre nel 2023 il programma di esercizio prevedeva l'effettuazione di 2.842.490 treni*km e nel 2024 di 2.869.240 treni*km.

Conformemente a quanto richiesto dalla Misura 14 della delibera ART n.49/2015, in vigore al momento della sottoscrizione del contratto, era stata concordata l'applicazione di meccanismi incentivanti il miglioramento della qualità e dell'efficacia, un premio sull'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e la compartecipazione ai maggiori introiti conseguenti all'aumento dei viaggiatori trasportati.

Il servizio affidato a Trenitalia si è svolto sulle linee del Brennero (impresa prevalente) e della Meranese (in alternanza con SAD) e, in misura inferiore, della Pusteria. È stato caratterizzato dall'effettuazione di treni regionali, anche transfrontalieri, secondo i criteri del servizio integrato altoatesino:

- cadenzamento;
- elevata frequenza (30 minuti);
- nodi di interscambio con comode coincidenze;
- integrazione tra i servizi automobilisti e quelli ferroviari regionali (R), regionali veloci (RV) e a lunga percorrenza, internazionali (EC) e ad alta velocità (FA);
- integrazione dei servizi regionali con quelli confinanti del Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento.

2. CONTRATTO SAD S.p.A.

Il vigente CdS è stato affidato direttamente a SAD S.p.A. con contratto Rep. 51/38.0 del 29.08.2017, sottoscritto in data 29.08.2017, con una durata di 7 anni e 4 mesi con inizio il 01.09.2017 e scadenza il 31.12.2024.

In virtù del ricorso contro gli atti della gara per l'affidamento del trasporto pubblico ferroviario in Alto Adige e delle pronunce di primo e secondo grado, il contratto è stato prorogato in via emergenziale per mezzo di due Delibere successive della Giunta provinciale (Delibera 1057/2024 e 329/2025). Da ultimo, è intervenuta la proroga fino al 31.12.2027 per mezzo di Delibera di Giunta 349/2026.

Come per il contratto affidato a Trenitalia anche per SAD S.p.A. è previsto che i ricavi tariffari spettano alla Provincia di Bolzano per i motivi sopra riportati.

Il volume di produzione prestato nel 2018 ammontava a 2.435.732 treni*km, mentre nel 2023 il programma di esercizio prevedeva l'effettuazione di 2.700.130 treni*km e per il 2024 di 2.693.497 treni*km.

Conformemente a quanto richiesto dalla Misura 14 della delibera ART n.49/2015, in vigore al momento della sottoscrizione del contratto, era stata concordata l'applicazione di meccanismi incentivanti il miglioramento della qualità e dell'efficacia, un premio sull'incremento della soddisfazione dei viaggiatori e la compartecipazione ai maggiori introiti conseguenti all'aumento dei viaggiatori trasportati.

Il servizio affidato a SAD si è svolto sulle linee Venosta (unica impresa presente), Pusteria (impresa prevalente), Meranese (in alternanza con Trenitalia) e marginalmente sul resto della rete. È stato caratterizzato dall'effettuazione di treni regionali, anche transfrontalieri secondo i criteri del servizio integrato altoatesino:

- cadenzamento;
- elevata frequenza (30 minuti);
- nodi di interscambio con coincidenze integrate e adattate;

- integrazione tra i servizi automobilisti e quelli ferroviari regionali (R), regionali veloci (RV) ed a lunga percorrenza, internazionali (EC) e ad alta velocità (FA);
- integrazione dei servizi regionali con quelli confinanti del Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento.

Per quanto riguarda le entrate tariffarie, l'esposizione dei dati delle entrate tariffarie non assume rilievo in una procedura qualificata dalla stazione appaltante quale "gross cost".

Questo perché nel modello "gross cost" i ricavi derivanti dai titoli di viaggio spettano unicamente alla pubblica amministrazione, così i partecipanti alla gara non hanno un vero e proprio interesse economico a conoscere le entrate degli anni precedenti.

Diversamente, la stazione appaltante sarebbe tenuta a rendere con un livello di dettaglio estremo tutte le informazioni sui ricavi negli anni precedenti qualora la presente procedura fosse basata sulla metodologia "net cost", cioè quel meccanismo per cui i ricavi da titoli di viaggio sono interamente attribuiti all'aggiudicataria, con la conseguenza che l'aggiudicataria sarebbe tenuta a rispondere di eventuali riduzioni dei ricavi, nonché a godere di eventuali incrementi.

Ad ogni modo, onde fugare qualsiasi dubbio, di seguito nelle tabelle sono riportati i corrispettivi dei contratti di servizio attualmente in vigore e riferiti alle annualità 2023 e 2024, nonché gli introiti tariffari, oltre ad altri aspetti economicamente significativi.

Introiti tariffari da contratti ferroviari in Alto Adige		
Introiti tariffari servizio ferroviario regionale (senza IVA)	2023	2024
SAD (introiti "clearing")	2.732.717,97 €	4.947.773,52
SAD (introiti on board)	143.205,02 €	98.820,00
Trenitalia (introiti clearing)	8.115.861,11 €	6.533.202,49
Canali Trenitalia*	7.555.811,78 €	6.871.394,29
Totale	18.547.595,88 €	18.451.190,3
Introiti per l'utilizzo treni RV di Trenitalia (da sottrarre)	- 1.993.500,35€	- 2.195.447,33 €
Totale introiti CdS ferro	€ 16.554.095,53	16.255.742,97

Coverage ratio				
	SAD 2023	Trenitalia 2023	SAD 2024	Trenitalia 2024
Quota percentuale dei ricavi da clearing**	25,19%	74,81%	43,10%	56,90%
Introiti **	4.779.231,98 €	11.774.863,55 €	7.006.225,22€	9.249.517,74 €
Corrispettivo senza costi gestore	27.234.687,18 €	27.657.098,71 €	27.650.334,73 €	28.381.938,5 €
Coverage ratio	17,55%	42,57%	25,33%	32,59%

Corrispettivi da contratti ferroviari in Alto Adige				
Anno	Km da PdE finale	Totale corrispettivo	Corrispettivo gestore infrastruttura	Corrispettivo senza costi gestore
Contratto Trenitalia				
2023	Km 2.840.535	Euro 32.618.604,74	Euro 4.961.506,03	Euro 27.657.098,71
2024	Km 2.869.240	Euro 34.792.713,68	Euro 6.410.775,18	Euro 28.381.938,5
Contratto SAD				

Corrispettivi da contratti ferroviari in Alto Adige				
Anno	Km da PdE finale	Totale corrispettivo	Corrispettivo gestore infrastruttura	Corrispettivo senza costi gestore
2023	Km 2.692.490	Euro 30.400.305,25	Euro 3.165.618,07	Euro 27.234.687,18
2024	Km 2.693.497	Euro 31.067.140,18	Euro 3.416.805,45	Euro 27.650.334,73

Per le riflessioni su questi dati numerici si rimanda alla Relazione ex Delibera 48/2017, nella quale sono esposte ulteriori informazioni su obliterazioni, titoli di viaggio, categorie di passeggeri etc.

Valori consuntivati dei gestori precedenti

Nell'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità", che è stato redatto seguendo pedissequamente la Delibera ART 16/2018, sono stati elaborati i valori conseguiti dai gestori precedenti facendo le medie dei risultati dei tre anni precedenti attribuite ad entrambi i gestori uscenti, come da disposizione dell'Autorità. Ad essi si deve fare riferimento.

Per agevolare ulteriormente i partecipanti, per quanto riguarda puntualità e soppressioni delle corse si fornisce un'ulteriore informazione scomputata per operatore economico e, sulla puntualità, per tratta di riferimento sul 2024.

TRENITALIA		SAD	
Puntualità (consuntivo puntualità per linee di servizio con arrivo entro i 5 minuti)	Consuntivo 2024	Puntualità (consuntivo puntualità per linee di servizio con arrivo entro i 5 minuti)	Risultato raggiunto 2024
Bolzano–Merano	88,67%	Bolzano–Merano	88,33%
Fortezza–San Candido	96,33%	Fortezza–S. Candido	97,92%
Bolzano–Brennero	93%	Bolzano–Brennero	88,92%
Bassa Atesina	87%	Merano–Malles	99,25%

TRENITALIA		SAD	
Soppressioni	Consuntivo 2024	Soppressioni	Risultato raggiunto 2024
Treni regionali cancellati totalmente o parzialmente e non autosostituiti	> 0,5%	Percentuale di treni regionali soppressi totalmente o parzialmente e non autosostituiti rispetto ai treni-km programmati (Fonte RFI) – (Solo Cause SAD).	< 0,2 %

Per quanto attiene alla qualità percepita del servizio si riportano gli indici rilevati dall'indagine di soddisfazione dei viaggiatori nel settore ferroviario (SAD e Trenitalia).

L'indagine di soddisfazione dei viaggiatori nel settore ferroviario per il gestore SAD viene effettuata dall'Ente affidante incaricando terzi, mentre per Trenitalia viene effettuata direttamente da Trenitalia nell'ambito dell'indagine a livello nazionale.

La metodologia è omogenea, pur con alcune differenze, e i risultati sono comparabili. I fattori di qualità oggetto di rilevazione sono la sicurezza dei viaggiatori e del treno, la puntualità, il comfort a bordo, le informazioni a bordo e il servizio di assistenza alla clientela.

La valutazione avviene con voti dall'1 al 9, dove 1 è la massima insoddisfazione e 9 la massima soddisfazione. Il voto dal 6 al 9 rappresenta la valutazione positiva, ma i voti dall'8 al 9 rappresentano una valutazione di alta soddisfazione.

La numerosità del campione garantisce un margine di errore non superiore a $\pm 3,5\%$ con un livello di confidenza del 95%.

Anno 2025	VOTI 6 - 9		VOTI 8+9*	
Indici di soddisfazione	TRENITALIA	SAD	TRENITALIA	SAD
1. Sicurezza	93,84%	96,19%	46,51%	80,12%
2. Puntualità e regolarità	89,03%	94,58%	41,72%	75,18%
3. Comfort a bordo	90,71%	94,54%	42,78%	68,23%
4. Info a bordo e assistenza clientela	93,79%	95,01%	48,84%	74,57%

In termini di obiettivi generali legati al trasporto pubblico locale e alla presente procedura, la Provincia autonoma di Bolzano si è imposta un piano a lungo termine volto a migliorare la mobilità. Il trasporto ferroviario in questo piano ha il ruolo di spina dorsale del trasporto pubblico di passeggeri lungo le valli principali. Molti progetti infrastrutturali sono già in fase di attuazione e altri in fase di pianificazione. Grazie a questi investimenti infrastrutturali sarà possibile offrire un maggior numero di corse con un aumento dell'offerta di posti a sedere, il che aumenterà notevolmente la capacità e l'attrattività dei servizi.

Parimenti la Provincia di Bolzano ha ritenuto necessario investire anche nel parco rotabile, prevedendo l'acquisto di nuovi treni e la sostituzione di vecchi treni. La Provincia di Bolzano ha strategicamente scelto di finanziare interamente l'acquisto del nuovo materiale rotabile nell'ottica di gestire direttamente le specifiche tecniche dei treni e minimizzare gli oneri finanziari dell'investimento.

Relativamente alle caratteristiche del parco mezzi si dà qui di seguito una sintesi, rinviando per maggiori dettagli al successivo paragrafo 3.

Gli elettrotreni sono tutti relativamente recenti, mentre i treni a diesel GTW sono più risalenti nel tempo, ma il loro utilizzo è destinato a venire meno presumibilmente nel 2030.

Si può sin da ora evidenziare che tutti i mezzi saranno di proprietà pubblica, contrariamente a quanto avveniva nel contratto precedente con Trenitalia, dove Trenitalia era proprietaria di materiale rotabile, il quale era stato in parte finanziato dalla Provincia.

Per l'esattezza, nel corso dei contratti precedenti sono state sancite le regole per l'acquisto da parte di Trenitalia di 10 elettrotreni (ETR) di tipo "Flirt", con il cofinanziamento da parte dell'ente pubblico, muniti di vincolo di destinazione. La proprietà anche di questi treni è destinata a diventare pubblica, con l'impegno della Provincia, per mezzo della propria società in house STA s.p.a., ad acquisirli. Anche essi saranno messi a disposizione degli offerenti tramite contratti di locazione, così come tutti gli altri.

La società STA s.p.a. (in house provinciale) è la proprietaria di tutti gli altri treni destinati al servizio.

I treni in uso a SAD in base al precedente contratto erano già interamente di proprietà pubblica (STA s.p.a.).

Agli offerenti non è richiesto alcun investimento sul materiale rotabile (fatto salvo il procurarsi di un mezzo per il soccorso sulla rete, sempre considerando che non è necessario l'acquisto).

Per il livello di dettaglio sulle rimesse e officine si rimanda al successivo paragrafo 3.

Investimenti sono stati effettuati ai fini della presente procedura da parte della stazione appaltante anche in funzione di beni immobili. Si fa riferimento, in particolare, all'officina di Bolzano sud che sarà terminata nel 2029 ed ospiterà la manutenzione di primo e secondo livello di tutti i 22 treni Coradia Stream. Inoltre, garantirà spazi di sosta in generale a tutti i treni.

A livello di investimento, la Provincia si è impegnata ad acquistare alcune parti della rimessa di Merano per la manutenzione dei treni ETR. Si fa riferimento, in particolare, al capannone, precedentemente di proprietà di SAD s.p.a.

La velocità commerciale media del servizio oggetto di gara risulta di 53,7 km/h, con differenze tra la linea del Brennero, caratterizzata da alte velocità e fermate distanziate e le linee laterali, a singolo binario, più lente e con fermate ravvicinate.

1.3. Descrizione delle caratteristiche della gara

Prima di entrare nel merito della presente procedura, è opportuno un breve inquadramento dei servizi di trasporto pubblico complessivi in capo alla stazione appaltante.

Il trasporto pubblico in Provincia di Bolzano è caratterizzato dall'integrazione dei diversi mezzi di trasporto pubblico: i servizi di trasporto di linea con autobus, i servizi funiviari (funivia del Renon), gli

impianti fissi (funicolare della Mendola, tramvia del Renon) e i servizi ferroviari sulle tratte di competenza della Provincia.

Il trasporto su gomma extraurbano è stato suddiviso in 10 lotti e aggiudicato al termine di una procedura aperta a diversi gestori a partire dal 2021, per la durata di 10 anni. Il trasporto urbano è stato affidato ad una società in house provinciale, SASA s.p.a., che gestisce anche un lotto extraurbano.

Il trasporto pubblico locale ferroviario è il servizio oggetto della presente relazione. La procedura di gara presenta le caratteristiche che si descriveranno di seguito. Per ogni aspetto indicato in via generale per ragioni di sinteticità nella presente relazione si invita a consultare la documentazione di gara, allorché sarà pubblicata sul portale provinciale degli appalti pubblici "bandi-altoadige" per il livello di dettaglio.

La modalità di affidamento prescelta è quella della gara aperta a evidenza pubblica, ai sensi del regolamento CE del 23 ottobre 2007 n. 1370, art. 5 par 3 e degli artt. 14, comma 1, lettera a) e 15, del D. Lgs. nr. 201 del 23 dicembre 2022.

La durata del servizio è di **15 (quindici) anni** decorrenti dalla data di inizio del servizio.

La procedura aperta si compone di diverse fasi:

- determina a contrarre;
- pubblicazione del bando di gara;
- presentazione delle offerte;
- verifica della documentazione;
- soccorso istruttorio;
- ammissione ed esclusione dei soggetti economici;
- valutazione delle offerte da parte di una commissione giudicatrice dal punto di vista tecnico-qualitativo;
- pubblicazione della graduatoria;
- individuazione di un aggiudicatario provvisorio;
- verifica di anomalia;
- verifica dei requisiti dell'aggiudicatario provvisorio;
- approvazione definitiva e aggiudicazione dell'appalto;
- stipula del contratto.

La pubblicazione del bando di gara è prevista per settembre 2026. Qualora non si evidenzino criticità l'aggiudicazione efficace del contratto dovrebbe essere disposta nella primavera 2027 e la stipula del contratto sarà successiva, al termine degli adempimenti procedurali.

Nella relazione ex Delibera 48/2017, pubblicata sul sito istituzionale della Provincia di Bolzano e alla quale si rimanda, è stato ampiamente descritto l'assetto attuale dei servizi di trasporto ferroviario offerti sul territorio.

A seguito di approfondite analisi e valutazioni effettuate in conformità alla Delibera dell'ART n. 48/2017 e riportate nel capitolo 8 della citata Relazione, la Provincia di Bolzano ha optato in favore della procedura a lotto singolo.

La Relazione è stata trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la quale non ha rilevato criticità sul lotto singolo.

Rispetto al confronto con scenari a doppio lotto con servizio su reti separate è risultato infatti che il lotto unico rappresenti una "dimensione ottima minima", con particolare riguardo all'estensione della rete ferroviaria, alla gestione della flotta, all'ammontare dei chilometri annui di servizio e all'aspetto economico. Il lotto unico, inoltre, pare possa ragionevolmente attrarre sia aziende di dimensioni più significative sia aziende di dimensioni modeste considerato che la Provincia di Bolzano si è impegnata a mettere a disposizione degli operatori economici i rotabili necessari alla produzione del servizio e a rendere disponibili quelli attualmente di proprietà di uno dei gestori. In secondo luogo, sono rese disponibili dall'ente pubblico rimesse che, integrate con quella di nuova realizzazione a Bolzano Sud, possono risultare sufficienti a soddisfare le esigenze produttive.

L'affidamento ha ad oggetto l'intero ambito territoriale di competenza della Provincia di Bolzano oltre all'effettuazione di servizi transfrontalieri da e verso i Länder austriaci, nonché verso il Trentino, limitatamente alla tratta compresa tra Bolzano e Trento per cui la competenza amministrativa è stata attribuita alla PAB. Nel corso della durata contrattuale sono previsti potenziamenti dei servizi e l'attivazione di servizi aggiuntivi che sono stati individuati in fase di programmazione.

Dal 2028 la produzione a regime prevista dal nuovo contratto di servizio è pari a 7.046.624 treni*km.

L'assetto del servizio oggetto della procedura di gara non è del tutto corrispondente a quello attuale. Come meglio dettagliato nel capitolo 6 della Relazione ex Delibera 48/2017 è previsto un cambiamento significativo dei servizi legato agli interventi sulla infrastruttura che termineranno tra gli anni 2026 e 2027. Sono previsti ulteriori interventi sulla infrastruttura (si veda qui di seguito), ma il loro completamento richiederà più tempo e per alcuni di essi non è neppure garantito che saranno ultimati entro la fine del contratto.

Scenario di riferimento 2028: interventi completati

- elettrificazione della Linea Merano – Malles (STA);
- realizzazione della variante di Riga per eliminare il perditempo connesso al “giro banco” dei treni nella stazione di Fortezza (RFI) e per consentire il collegamento diretto tra Bolzano e la Val Pusteria;
- fornitura di materiale rotabile aggiuntivo in concomitanza con il programma di esercizio potenziato contestualmente con l'apertura all'esercizio della variante di Riga (RFI);

Interventi che potranno determinare un incremento dei treni*km qualora l'opera sia conclusa entro gli anni di vigenza contrattuale:

- variante ferroviaria del Virgolo con annesso ingresso indipendente (a semplice binario) della linea Merano – Bolzano nella stazione di Bolzano (RFI);
- Tunnel di Base del Brennero (BBT);
- accesso al Tunnel di Base: Tratta Fortezza – Ponte Gardena (RFI);
- linea Merano – Bolzano: raddoppio tratta Maia Bassa – Casanova (RFI).

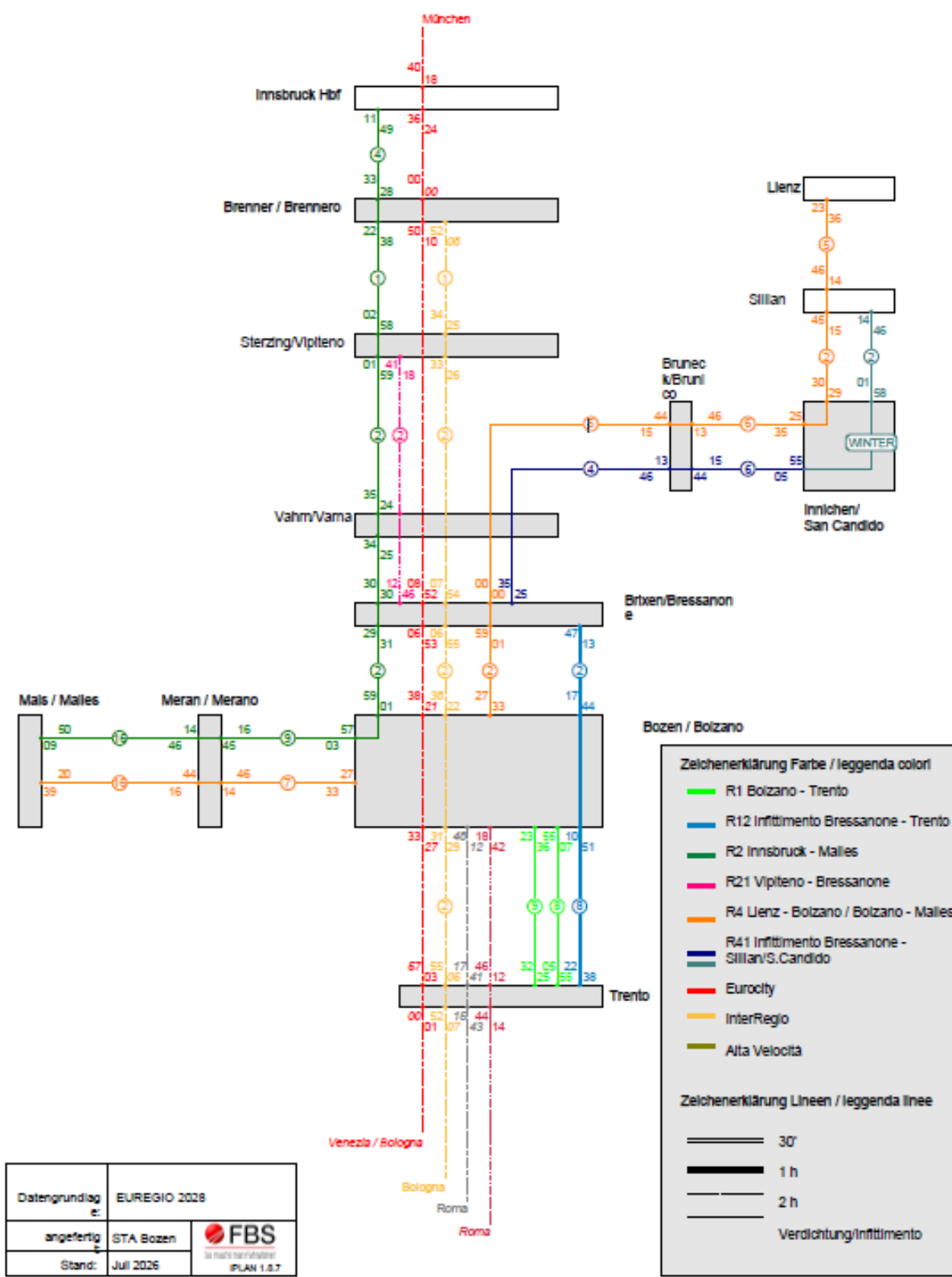
Per la discrezione meticolosa dell'oggetto di gara si fa rimando espresso agli allegati relativi agli orari e al giro materiale, nonché in ogni altra ulteriore descrizione contenuta negli allegati sulla parte economica, in particolare “TAB-PdE per offerta 15 anni”. Essi saranno pubblicati per esteso al momento della pubblicazione del bando.

Si fa rimando espresso alla relazione dei lotti per avere informazioni più precise sullo stato di avanzamento dei lavori.

Al fine di avere anche in questa sede una visione complessiva dei servizi in gara, si fornisce il seguente reticolare, con il dettaglio della rete e degli orari a partire dal primo anno (2028). In gara saranno pubblicati tutti i dettagli.

Come si può apprendere dalla figura, il cadenzamento sarà presente alla mezz'ora, con la presenza di infittimenti su determinate reti a determinati orari.

Linientaktkarte Bahnnetz Südtirol ab 2028 Reticolare Alto Adige dal 2028



Si fa presente che il servizio ferroviario viene affidato per intero alla società aggiudicatrice, che lo svolgerà in via autonoma per la quasi totalità del servizio.

L'unica peculiarità riguarda il servizio transfrontaliero verso l'Austria, che richiederà la collaborazione tra l'aggiudicataria della presente procedura e l'affidataria del servizio sul lato austriaco.

Per il livello di dettaglio si rimanda al capitolato speciale di gara, ma si può descrivere sinteticamente questa cooperazione come segue: i servizi non si interrompono alle stazioni di confine del Brennero e della Pusteria; quindi, i rotabili proseguono nel territorio dell'altro Stato con personale dell'impresa ferroviaria competente (austriaca in Austria e l'aggiudicataria della presente gara in Italia). Ogni impresa è responsabile della manutenzione dei rotabili ad essa assegnati e, in relazione ai km percorsi nell'altro Stato, è prevista una forma di conguaglio regolata dagli accordi tra PAB e il Verkehrsverbund Tirol e spiegata nella documentazione di gara.

Lo sviluppo di un Modello di Esercizio basato sul potenziamento dei servizi, l'introduzione di orari cadenzati ad alta frequenza estesi fino a Innsbruck e Lienz e perfettamente coordinati con gli orari dei servizi nazionali e internazionali nel nodo di Bolzano (a loro volta coordinati con "l'orologio" di Monaco di Baviera), consentiranno di incrementare significativamente le percorrenze attuali garantendo, in questo modo, un servizio efficace, efficiente e realmente alternativo al trasporto privato.

Nel corso della vigenza di ciascun programma di esercizio, le parti potranno procedere a riprogrammare gli orari del servizio, al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda, per esigenze di miglioramento della circolazione, in seguito a cambiamenti infrastrutturali, per lavori programmati o per altre modifiche delle condizioni di contesto.

Per quanto concerne i profili di flessibilità delle prestazioni, dal punto di vista del servizio la Provincia potrà richiedere l'effettuazione di eventuali corse ferroviarie aggiuntive o in diminuzione rispetto alle quantità chilometriche indicate in sede di gara, prevedendo il relativo adeguamento del corrispettivo contrattuale secondo i criteri che saranno specificati nella documentazione di gara.

Per il livello di dettaglio si rimanda al capitolato tecnico. In ogni caso, si può sin da ora specificare che la flessibilità rappresenta un principio contrattuale del trasporto pubblico locale in genere e, quindi, anche della presente procedura. Non potrebbe essere altrimenti considerato il numero di variabili e imprevisti che caratterizzano il settore.

Per di più, nel futuro contratto rivestirà un ruolo tanto più importante perché sono previsti interventi sull'infrastruttura (si veda sopra).

Ciò detto, una volta configurati gli strumenti dell'aumento o diminuzione dei chilometri, nonché delle opzioni contrattuali quali istituti previsti dalla legge di gara, assimilando i principi del Codice dei contratti pubblici, l'aggiudicataria ne sarà protetta dal lato tecnico, economico e organizzativo.

Dal punto di vista delle flessibilità economica, restano salve le disposizioni di ART circa i periodi di regolazione, individuati ogni 5 anni, allorché potrà avvenire la revisione delle prestazioni e del corrispettivo qualora lo scostamento tra la somma offerta in gara e quanto effettivamente risultante dalla documentazione contabile superi una determinata soglia prevista dalla stazione appaltante.

Ciò, tuttavia, potrà avvenire solo dopo che annualmente l'ente affidante avrà fatto applicazione di alcuni principi stabiliti nei capitolati affinché l'equilibrio economico possa essere conservato qualora si presentino accadimenti non imputabili all'aggiudicataria. Per una più chiara comprensione, si invita ad osservare la matrice dei rischi in allegato.

Si ricorda che, trattandosi di un settore escluso dal Codice dei contratti pubblici, non si prevede l'applicazione integrale di tutte le norme del Codice, ma sono fatti salvi tutti i principi compatibili con il servizio di trasporto pubblico ferroviario di persone.

Per la parte economica le modifiche contrattuali sono disciplinate dall'allegato "Calcolo della compensazione economico-finanziaria e governance economica".

Sul lato delle entrate tariffarie, questa flessibilità non sarà tale da dover configurare istituti a tutela dell'aggiudicataria per il caso in cui eventuali diminuzioni dei servizi determinino una riduzione dei ricavi da titoli di viaggio. Questo perché il totale dei ricavi tariffari spetta alla Provincia, che se ne assume integralmente il rischio. Quindi, se le corse diminuiranno, i conseguenti minori ricavi saranno responsabilità della Provincia.

Da ultimo, è importante ribadire che sussiste il dovere da parte dell'aggiudicataria di svolgere un servizio sostitutivo tramite autobus per quei casi in cui il servizio ferroviario non sia reso possibile per casistiche varie. Invece, non è previsto un servizio sostitutivo su gomma programmato in orario in nessuna delle tratte comprese nell'oggetto di gara.

Per i dettagli si rimanda al capitolato tecnico, nonché all'allegato contenente le Linee guida provinciali per la redazione del piano d'intervento. Cercando di sintetizzare, la Provincia ha previsto disposizioni in cui si fissano in modo chiaro i principi che governano il servizio sostitutivo. Per gli aspetti più pragmatici, invece, è rimessa all'aggiudicataria l'elaborazione del piano menzionato.

Il valore complessivo del servizio si apprende dalla base d'asta indicata nel bando pubblicato. Per il livello di dettaglio si fa rinvio ai documenti sulla parte economica.

Sistema tariffario

I servizi sono svolti dai gestori applicando le tipologie tariffarie, le gratuità e le agevolazioni previste dal sistema tariffario integrato, definito dalla Giunta provinciale con delibera n. 356/2025 e successive modifiche. Le modalità e i termini di applicazione e di revisione delle tariffe sono di competenza della Provincia di Bolzano.

Spettano alla Provincia gli introiti del sistema tariffario provinciale relativi ai viaggi effettuati sui servizi oggetto del CdS basato su un modello *gross cost*. Di conseguenza, non spettano all'aggiudicataria gli introiti dai titoli di viaggio. Con ciò, viene meno l'esigenza di fornire un quadro quanto più dettagliato possibile dell'offerta tariffaria in Provincia. In ogni caso, si fornisce una sintesi sufficientemente esaustiva.

A ciò si aggiunga che l'ente affidante gestirà le biglietterie senza coinvolgimento dell'aggiudicataria, bensì solo avvalendosi della propria società in house STA s.p.a.

Per il livello di dettagli sui titoli di viaggio si rimanda al sito della Mobilità in Alto Adige (<http://www.mobilitaaltoadige.info/it/le-nostre-tariffe>).

Il sistema tariffario integrato "altoadigemobilità" prevede titoli di viaggio a tariffa chilometrica e a tariffa forfettaria.

Sono presenti titoli di viaggio specifici per categorie particolari passeggeri (es. studenti, anziani, disabili, turisti), per i quali, in linea di principio, il prezzo dell'abbonamento annuale è fisso e non è determinato dalle distanze percorse, oltre a presentare condizioni economiche di sostanziale favore.

Sulla base di convenzioni per l'integrazione dei servizi ferroviari regionali con quelli confinanti del Tirolo e della Provincia autonoma di Trento, può essere autorizzato l'utilizzo di titoli di viaggio del sistema tariffario integrato "altoadigemobilità" sulle tratte fino a Trento, Innsbruck e Lienz.

Si segnalano di seguito i più significativi nell'ambito di un'offerta estremamente eterogenea. Per l'offerta completa si invita a fare riferimento alla relativa pagina internet segnalata o al decreto di cui sopra.

a) Titoli di viaggio a tariffa chilometrica:

- biglietto singolo;
- altoadigemobilità Pass business;
- altoadigemobilità FlexFamily;
- altoadigemobilità Flex.

b) Titoli di viaggio a tariffa forfettaria (prezzo fisso mensile o annuale):

- AltoAdigemobilità FIX 365 e 30 (rispettivamente, 250 e 39 euro);
- AltoAdigemobilità Under 19 (20 euro)
- AltoAdigemobilità Under 26 (150 euro);
- AltoAdigemobilità 65+ (20, 75 o 150 euro);
- AltoAdigemobilità 365 Free (gratuito per le persone con disabilità dal 74%).

Sono autorizzati a usare gratuitamente i mezzi di trasporto pubblico: i bambini di età inferiore a sei anni
A titolo esemplificativo si evidenziano gli scaglioni chilometrici e relativo costo chilometrico dell'Alto Adige Flex Pass:

- da 1 a 1.000 km: 12 cent per chilometro tariffario;
- da 1.001 a 2.000 km: 8 cent per chilometro tariffario;
- da 2.001 a 10.000 km: 3 cent per chilometro tariffario;
- da 10.001 a 20.000 km: 2 cent per chilometro tariffario;
- e) da 20.001 km: 0 cent per chilometro tariffario.

2. Esiti della procedura di consultazione

La Delibera 154/2019 richiede lo svolgimento di una procedura di consultazione al fine di coinvolgere i soggetti portatori di interesse, così come indicato nella Misura 4, punto 7 della Delibera, nell'individuazione dei beni essenziali e indispensabili, nonché nelle altre tematiche specificate nella Delibera.

La consultazione è stata avviata mediante pubblicazione in data 4.12.2025 sul sito www.bandi-altoadige.it e nella pagina dell'Amministrazione trasparente della Provincia di Bolzano, nonché mediante invio di PEC ai soggetti individuati secondo le indicazioni dell'Autorità nella predetta Delibera.

La consultazione si è svolta in forma orale, in presenza degli stakeholders, e in forma scritta.

Hanno partecipato alla consultazione in forma scritta o in presenza 5 società esercenti servizi ferroviari di trasporto pubblico in Italia o all'estero (Trenitalia S.p.a., SAD S.p.a., ÖBB PV AG, Arriva Italia S.r.l.; Arenaways - Longitude Holding). Sono intervenuti anche un'associazione che tutela i consumatori (Centro Tutela Consumatori e Utenti di Bolzano) e un produttore di materiale rotabile (Stadler).

La consultazione si è conclusa formalmente con la pubblicazione del Decreto del Direttore di Ripartizione n. 3956 del 12.3.2026 ("Classificazione dei beni strumentali al servizio di trasporto pubblico ferroviario locale propedeutica allo svolgimento della procedura di gara per l'affidamento del servizio e altri oneri di consultazione in capo all'amministrazione ai sensi della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019"), il quale decreto è da intendersi in questa sede interamente richiamato e vincolante (**all. 7**).

In questo capitolo si fornisce un breve riassunto delle conclusioni. Per il livello di dettaglio si rimanda al Decreto 3956/2026, munito degli 8 allegati sottoposti a consultazione:

- Allegato A, classificazione dei beni immobili e degli altri beni strumentali;
- Allegato B, Classificazione del materiale rotabile;
- Allegato C, Personale in servizio presso gli attuali gestori del servizio ferroviario in Provincia autonoma di Bolzano;
- Allegato D, Condizioni minime di qualità dei servizi e penalità;
- Allegato E, Piano di accesso al dato;
- Allegato F, quesiti dei portatori d'interesse e riscontri della stazione appaltante.
- Allegato G, verbale della consultazione in presenza con gli operatori economici.
- Allegato H, verbale della consultazione in presenza con le parti sindacali.

Il decreto è pubblicato sia sulla pagina dell'amministrazione trasparente della Provincia autonoma di Bolzano ([Trasparenza della Ripartizione Mobilità Bolzano](#)), sia nel portale dei bandi pubblici locale (bandi-altoadige), laddove erano stati pubblicati anche i documenti da consultare da parte degli operatori.

Poiché le domande sono in alcuni casi ricche di considerazioni e poiché l'amministrazione ha doviziosamente elaborato risposte a ciascun quesito, non appare ragionevole fornire in questa sede una mera sintesi, onde evitare di omettere spunti e riflessioni di primaria importanza. Piuttosto, pare adeguato fornire una breve mappa dei quesiti, in modo da consentire ai soggetti interessati di avere un quadro d'insieme e, laddove lo vorranno, potranno esaminare le risposte direttamente nel Decreto n. 3956/2026.

In linea generale, particolare attenzione è stata dedicata alle caratteristiche e modalità d'uso del materiale rotabile, alle rimesse e officine ed al personale. Uno degli incumbent ha sollevato criticità sul lotto unico.

A tutela della privacy dei partecipanti, sono resi in forma anonima gli stakeholders che hanno presentato contenuti scritti.

Operatore n. 1

- 3 quesiti su officine e rimesse, in particolar modo circa l'obbligatorietà o meno di sottoscrivere il contratto di locazione;
- 2 quesiti sul personale, in ordine al contratto collettivo applicabile e alle modalità operative sul passaggio di personale;
- 17 quesiti sulle condizioni minime di qualità, con focus su penali e ispezioni;
- altri 5 quesiti a vario titolo, nessuno di essi riguardante officine, materiale rotabile o personale.

Operatore n. 2

- 1 quesito introduttivo sui rotabili;
- 6 quesiti sui treni "Flirt", di cui una parte sulla proprietà e la qualificazione giuridica della messa a disposizione, l'altra su aspetti tecnici;
- 7 quesiti sui treni "Coradia Stream", ripartiti tra aspetti tecnici, giuridici e di manutenzione;
- 2 quesiti sulla presa in consegna dei mezzi e sulla messa a disposizione dei dati;
- 9 quesiti sulle officine, in particolar modo sulla rimessa sita in Bolzano sud e su aspetti tecnici riguardanti gli obblighi manutentivi;
- 1 quesito sull'adeguamento al sistema ETCS;
- 6 quesiti sui veicoli di soccorso e loro manutenzione;
- 5 quesiti sul personale, in particolare riguardanti i tempi di reclutamento, il recepimento dei contratti esistenti e perimetro degli obblighi legati alla clausola sociale ex art. 48, co. 7, lett. e) D.L. 50/2017;
- 1 quesito sui dati relativi all'esercizio pregresso;
- 1 quesito sulla base d'asta;
- 2 quesiti sulla pianificazione dei turni.

Operatore n. 3

- 1 quesito sulla proporzionale etnica quale ostacolo all'assunzione del personale necessario;
- 1 quesito sulla mancata suddivisione in lotti quale mancata tutela delle Pmi;
- 1 quesito sulla comparazione tra efficienza e principio della massima partecipazione;
- 1 quesito sul regime monopolistico quale conseguenza del lotto unico;
- 1 quesito sull'assenza di requisiti speciali di partecipazione (a seconda dei casi, chilometri percorsi o fatturato realizzato negli anni precedenti);
- 1 quesito sulla scelta del Ccnl.

Operatore n. 4 (associazione a tutela dei consumatori)

- 8 domande sull'allegato "condizioni minime di qualità e penalità", con il richiamo ad alcuni aspetti formali previsti dalle ultime Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La parte sui beni strumentali al servizio viene trattata nel dettaglio nei paragrafi successivi. In ogni caso, vista che la proprietà degli asset è quasi esclusivamente pubblica, nessun quesito ha riguardato la classificazione attribuita dalla stazione appaltante, bensì solamente aspetti tecnici o contrattuali relativi alla messa a disposizione.

Anche la parte sul personale viene trattata nei capitoli successivi, avendo riguardo di descrivere alcuni aspetti che sono stati eccepiti in sede di consultazione.

3. Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

3.1. e 3.2 Materiale rotabile di nuova acquisizione e preesistente

Per la presente procedura di gara la Provincia ha inteso garantire la condizione di parità di tutti i concorrenti, tutelando le PMI agli effetti delle disposizioni contenute nella Delibera ART 154/2019 nella versione consolidata.

In questa direzione sono da leggere gli investimenti sul materiale rotabile, visto che il 100% del materiale rotabile necessario al servizio è di proprietà pubblica (per la precisione, la proprietà è della società STA s.p.a., società in house provinciale).

Di fatto, non è richiesto nessun investimento ai concorrenti, che dovranno solamente stipulare i contratti di locazione allegati alla gara e pagare il relativo canone, calcolato secondo le indicazioni della Delibera ART 154/2019.

Per l'esattezza si tratta di 45 treni elettrici (23 Flirt e 22 Coradia Stream), nonché dei GTW a diesel, quest'ultimi da utilizzare in caso di temporanee indisponibilità del materiale elettrico, specialmente per il periodo in cui i treni Flirt saranno sottoposti a procedure tecniche di aggiornamento al nuovo sistema ETCS/ ERTMS.

Dei 22 treni Coradia Stream, 6 sono acquistati in accordo con ÖBB per garantire in particolar modo il servizio transfrontaliero verso il Tirolo (linea del Brennero fino a Innsbruck) e verso il Tirolo Orientale (linea della Pusteria fino a Lienz), secondo gli accordi di collaborazione tra i Länder austriaci e la Provincia di Bolzano. In particolare, per i servizi transfrontalieri nelle stazioni in prossimità del confine

avverrà, come già oggi (e anche per i treni Flirt), lo scambio dei rotabili tra le imprese titolari del servizio in territorio italiano (l'aggiudicatario della gara) e in quello austriaco (attualmente ÖBB).

Essendo i treni la proprietà pubblica, continueranno ad esserlo a termine del contratto, senza bisogno di particolari clausole o vincoli.

Per la descrizione nel dettaglio delle caratteristiche tecniche (età, potenza, etc.) si rimanda all'allegato "elenco materiale rotabile". Si può sin da ora precisare che i mezzi sono stati tutti acquistati in tempi relativamente recenti.

È fatto salvo il dovere della Provincia, per il caso in cui l'aumento dei chilometri in corso di contratto renda necessario il procurarsi ulteriori mezzi, di acquistarli o di renderli disponibili all'aggiudicataria in modo da tutelarla secondo le indicazioni contenute nella delibera ART 154/2019, nel testo vigente.

Per quanto attiene alla preesistenza del materiale rotabile alla data del bando, si può osservare quanto segue:

- 13 elettrotreni tipo "Flirt" (moderni ed attrezzati per i servizi transfrontalieri), al 100% di proprietà di STA S.p.A., sono stati locati alle due imprese ferroviarie precedentemente gestrici dei servizi sin dall'inizio dei rispettivi contratti;
- altri 10 elettrotreni tipo "Flirt" sono stati acquistati da Trenitalia nell'ambito dei 2 contratti di servizio precedenti e sono stati immessi immediatamente in servizio. È previsto l'acquisto da parte di STA S.p.A., che li renderà disponibili all'aggiudicataria mediante contratto di locazione;
- l'acquisto dei 22 treni Coradia Stream (di cui 6 sono acquistati in accordo con ÖBB per garantire in particolar modo il servizio transfrontaliero) è stato contrattualizzato precedentemente alla presente relazione, ma poiché la consegna da parte del produttore avviene a scaglioni nel corso del 2026, le società attualmente gestrici del servizio ne godranno l'utilizzo in regime di locazione per un tempo limitato. Alcuni di essi finiranno necessariamente per essere consegnati a gara già pubblicata, ma la consegna completa sarà comunque precedente alla data di avvio del servizio. L'amministrazione dovrà concedere all'aggiudicatario il tempo di adottare tutte le procedure tecniche e amministrative propedeutiche al loro utilizzo. In assenza dei tempi tecnici necessari, l'amministrazione potrà posticipare l'avvio del contratto oppure adottare altre soluzioni idonee.;
- 11 treni GTW a trazione diesel sono preesistenti al bando e sono stati utilizzati da SAD sin dall'inizio del contratto vigente. Il loro utilizzo è stato storicamente circoscritto alla tratta tra Merano e Malles, la cui elettrificazione completa è prossima alla conclusione.

In presenza delle predette condizioni è divenuta superflua ogni discussione circa la natura indispensabile o meno dei beni o altre possibili questioni circa la messa a disposizione o il subentro. In questo senso depone anche la consultazione, poiché nessun partecipante ha inteso porre quesiti sul punto.

Per quanto riguarda i criteri per determinare la locazione del materiale rotabile, i canoni sono stati stabiliti da STA applicando il criterio del valore di mercato, in coerenza con la Misura 10 della delibera ART n.154/2019, in modo da assicurare il completo recupero dei costi di ammortamento calcolati su una vita tecnica di 25 anni. In relazione alla natura pubblica del locatore non è incluso nei canoni un margine di utile per STA.

Negli allegati menzionati sono indicati anche i costi.

Per quanto attiene ai mezzi di soccorso si specifica che un locomotore diesel attrezzato con ETCS livello 2 è disponibile presso il gestore infrastruttura STA e sarà messo a disposizione dell'Impresa Affidataria su specifica richiesta per il solo soccorso giornalmente secondo necessità e dietro pagamento di un compenso giornaliero. L'Impresa Affidataria dovrà invece attrezzarsi autonomamente per dotarsi almeno di un locomotore di soccorso elettrico (da reperire compatibilmente con i tempi del mercato). È a cura dell'Affidataria anche l'acquisizione di mezzi per la movimentazione dei treni all'interno degli impianti di manutenzione (locotrattori e/o locomotive di manovra).

L'impresa ferroviaria aggiudicataria dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli ATR 100 GTW e degli ETR 170 FLIRT. I costi di manutenzione di secondo livello saranno rimborsati da parte di STA.

Tutta la manutenzione dei veicoli Coradia Stream sarà invece affidata nell'ambito di un contratto full service al costruttore Alstom. Il contratto è stipulato in prima sede da STA con l'obbligo di sottoscrizione anche dell'aggiudicatario, il quale curerà i rapporti, anche finanziari, con il manutentore. Le risorse per fare fronte ai costi di manutenzione sono state inserite nei PEFs secondo i prezzi previsti dal contratto di full service che sarà allegato alla documentazione di gara.

3.3. Beni immobili

Anche con riguardo ai beni immobili le disposizioni contenute nella legge di gara sono tali da garantire la condizione di parità di tutti i concorrenti, poiché consentono la disponibilità e l'accesso non discriminatorio a rimesse e officine.

In primo luogo, la stazione appaltante garantisce la messa a disposizione del 100% degli spazi di proprietà pubblica idonei e sufficienti a garantire la manutenzione e la sosta del materiale rotabile situati presso località capolinea o in cui è programmata la sosta dei rotabili: Malles, San Candido, Merano, Bolzano.

In aggiunta, Trenitalia è proprietaria di una officina di dimensioni considerevoli presso la stazione di Bolzano e si è dichiarata disponibile a metterla a disposizione degli altri concorrenti con contratto di fornitura di servizi di accesso agli impianti manutentivi secondo le norme vigenti per gli operatori di impianto sull'infrastruttura nazionale diversi dal GI, da ultimo la delibera ART n.95/2023. Il contratto è allegato alla documentazione di gara.

È fatta salva l'applicazione dei principi stabiliti dal D.Lgs. 112/2015 e in conformità alle Delibere ART 130/2019 e 95/2023 nelle parti in cui dispongono circa l'accessibilità a tutti gli impianti di manutenzione ferroviaria.

La messa a disposizione dei beni mobili è stata oggetto di consultazione con gli operatori economici, ma i quesiti formulati non hanno praticamente riguardato lo stato giuridico riguardante l'indispensabilità o meno dei beni. Piuttosto si è trattato di specificazioni tecniche o altri aspetti più di dettaglio, anche giuridici. Ciò detto, per tutto quanto emerso in sede di consultazione si rinvia al Decreto 3956/2026, che si allega.

Per il livello di dettaglio sui beni immobili si rinvia all'allegato "beni immobili", che sarà pubblicato unitamente al bando. A titolo di inquadramento degli immobili dedicati al servizio, si forniscono le seguenti informazioni sugli spazi a disposizione:

1. officina di Bolzano Sud, di proprietà della Provincia (12.800 mq, con officina coperta e servita da due binari), la quale nei piani dell'Amministrazione sarà operativa dal 2029 e garantirà, unitamente alle altre già di proprietà pubblica gli spazi per la gestione di tutti i rotabili. Questo impianto sarà utilizzato per la sosta e la manutenzione di primo e secondo livello dei rotabili di tipo Coradia Stream e disporrà anche di binari per la sola sosta di tutti i tipi di rotabili. L'officina non sarà locata all'impresa ferroviaria perché sarà destinata esclusivamente ad Alstom per l'esecuzione del contratto di full service manutentivo dei rotabili Coradia Stream. L'aggiudicatario avrà invece in locazione i piazzali esterni dotati di impianti per la pulizia e il rifornimento dei treni e di numerosi binari per la loro sosta fuori dal servizio;
2. officina di PAB sita in Malles (3.042 mq), che sarà utilizzata per la manutenzione dei treni Coradia Stream fino al completamento dei lavori della nuova officina di Bolzano sud, previsto per il 2029. Sarà poi resa disponibile come rimessa e impianto per manutenzione. A Malles saranno rese disponibili anche altre strutture utili in particolare per il lavaggio e rifornimento dei rotabili diesel finché saranno in servizio.
3. officina di PAB sita in San Candido (2.435 mq coperti) per la sosta e la piccola manutenzione di treni tipo Flirt;
4. officina ATR di PAB sita in Merano (925 mq di superficie coperta + 66 mq di superficie occupata da impianti e 2.032 mq di area scoperta anche per l'accesso all'impianto n.5) per la manutenzione di primo e secondo livello dei treni diesel di tipo GTW. Quando i suddetti treni cesseranno di eseguire corse di servizio l'officina non sarà più a disposizione dell'aggiudicatario e rientrerà nella disponibilità di STA;
5. officina ETR di Merano (2.015 mq di superficie coperta), per la manutenzione di primo e secondo livello dei treni Flirt. Il capannone e alcune attrezzature ad esso permanentemente connesse erano in origine di proprietà di SAD s.p.a., ma l'amministrazione si è impegnata ad acquisirne le parti ritenute indispensabili e a metterle a disposizione degli offerenti;

I concorrenti avranno la possibilità di utilizzare, in alternativa o in aggiunta all'officina di Merano ETR (punto 3) anche il seguente impianto:

6. officina di Bolzano (80.000 mq, di cui 18.000 coperti), di proprietà di Trenitalia S.p.a., che ha già comunicato l'intenzione di metterla a disposizione degli altri concorrenti con contratto di fornitura di servizi di accesso agli impianti manutentivi secondo i principi stabiliti dal D.Lgs. 112/2015 e in conformità alle Delibere ART 130/2019 e 95/2023.

Si precisa che, in base alle valutazioni tecniche svolte, l'uso dell'impianto contraddistinto dal n. 6) non è indispensabile per la manutenzione dei treni tipo Flirt (le flotte tipo Coradia e GTW dispongono di impianti dedicati), potendosi utilizzare l'impianto contraddistinto dal n. 5 che è correttamente dimensionato per una flotta di 23 elettrotreni.

Per quanto riguarda i beni di proprietà pubblica, essi sono messi a disposizione mediante subconcessione con STA s.p.a., società in house provinciale e concessionaria dei beni.

Per gli aspetti di dettaglio riguardanti la possibilità di utilizzare i predetti beni per servizi al di fuori del perimetro della gara o eventuali circostanze che determinano diminuzioni patrimoniali e le possibili conseguenze si rimanda all'allegato "modello di subconcessione delle officine e rimesse di Bolzano sud, Merano ATR, Merano ETR, Malles e San Candido".

Per quanto riguarda i criteri per determinare i canoni di locazione, STA ha affidato ad una primaria società nazionale l'effettuazione di una perizia di stima con cui sono stati individuati i valori di mercato secondo i criteri della Misura 9 della delibera ART n.154/2019.

Si allegano al bando planimetrie, stime del perito e descrizione dei siti. Ad esse si fa rinvio. Investimenti sui beni immobili nel corso di esecuzione del contratto non risultano necessari allo stato dei fatti. I beni sono locati compresi gli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed attrezzature che sono elencate nella documentazione peritale.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria interessata dal servizio, si può fare riferimento al reticolare sovrastante che contiene tutte le tratte ed i minuti di cadenzamento. Per avere informazioni più precise si può avere riguardo alla parte della Relazione dei lotti dedicata alla rete ferroviaria, da cui si apprendono tutte le informazioni circa stazioni interessate, distanze chilometriche, correnti di tensione etc.

Può essere interessante premettere anche in questa sede che il servizio di trasporto oggetto di gara interessa 3 diversi gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

- STA S.p.a., per la tratta Merano Malles,
- RFI: tutte le altre, eccetto quella che segue,
- ÖBB Netz: il servizio tra Brennero e Innsbruck ed il servizio tra San Candido e Lienz non rientra nell'oggetto della presente gara, se non per quanto riguarda la consegna e riconsegna del materiale rotabile nelle stazioni presso il confine. Questo servizio è svolto dal vettore austriaco (attualmente ÖBB) incaricato dall'ente committente oltreconfine.

3.4. Beni mobili

Come si apprende dai file di consultazione, nel perimetro degli altri beni mobili sono ricompresi i magazzini, le dotazioni delle stazioni, i sistemi informatici afferenti alla gestione del servizio ferroviario, il sistema di gestione della sicurezza.

I predetti beni sono classificati come "commerciali", trattandosi di beni strumentali al servizio ma per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche proprie dei beni essenziali e indispensabili (non duplicabilità e non sostituibilità).

I sistemi tecnologici informativi sono messi a disposizione dall'Ente Affidante tramite la STA S.p.A. e l'Impresa Affidataria può eventualmente integrarli con il proprio sistema tecnologico, in modo tale da implementare tutti i requisiti funzionali e garantire il rispetto di tutti i processi organizzativi e tecnologici.

Gli adempimenti richiesti all'aggiudicatario per il corretto funzionamento del sistema tecnologico e informativo sono descritti nell'allegato "Sistemi informativi-programmazione-esercizio-monitoraggio", che sarà pubblicato al momento della pubblicazione del bando. Il predetto allegato contiene una minuziosa descrizione delle attività in capo a STA S.p.A. e all'aggiudicataria. Dal testo dell'allegato non emerge a carico dell'aggiudicataria un impegno di portata particolarmente gravosa dal punto di vista economico e organizzativo.

L'utilizzo di questo sistema tecnologico è da considerarsi obbligatorio per gli operatori ferroviari.

I beni di proprietà pubblica rimarranno di proprietà pubblica al termine dell'affidamento senza bisogno di apporre vincoli. Si tratta di beni indispensabili, in quanto pubblici. Anche in questo caso, la messa a disposizione di beni dell'amministrazione esclude ogni possibile forma di discriminazione tra concorrenti.

Nell'ambito del progetto "APIS" (Advanced Passenger Information South Tyrol), finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) è prevista la predisposizione di un'architettura standard per i sistemi informatici nel trasporto pubblico implementata dal progetto precedente Bingo.

Sono previsti in questo contesto una piattaforma per il tempo reale, la comunicazione e l'informazione al pubblico, un Sistema Informazione ai Passeggeri (IaP) e un Tool di gestione dei dati in tempo reale.

Per quanto riguarda le tecnologie necessarie alla vendita dei titoli di viaggio e al loro controllo, si deve avere riguardo, in particolare, all'allegato "Vendita e controlli dei titoli di viaggio altoadigemobilità", che sarà pubblicato in sede di gara.

Ad ogni modo, si può sin da subito evidenziare che la società in house provinciale (STA S.p.A.) svolge la parte preponderante degli obblighi in tal senso. Diversamente, il controllo effettivo a bordo del treno viene demandato all'aggiudicataria per mezzo del personale di bordo, ma gli strumenti di controllo sono di proprietà di STA S.p.A. e vengono forniti al personale dell'aggiudicataria.

Per quanto attiene alla vendita, la quasi totalità delle prestazioni è di competenza di STA S.p.A., così come sono di STA (in quanto proprietaria o conduttrice dei beni nell'ambito di locazioni) i beni propedeutici a queste prestazioni. Più precisamente, nelle stazioni ferroviarie la STA gestisce validatori, biglietterie automatiche e punti vendita presenziati da proprio personale presso le quali possono essere convalidati e acquistati i titoli di viaggio.

Per il dettaglio, si rinvia all'allegato "Vendita e controlli dei titoli di viaggio altoadigemobilità", nonché al capitolato tecnico, laddove si chiariscono alcuni obblighi prestazionali in capo all'affidataria per quanto riguarda la vendita di titoli di viaggio su specifici canali nazionali e internazionali.

In conclusione, anche dal punto di vista di questi beni si garantisce la piena parità di trattamento dei concorrenti e viene esclusa ogni forma di discriminazione.

3.5 Monitoraggio degli investimenti

Per quanto riguarda il monitoraggio degli investimenti, si deve dare nuovamente evidenza che la totalità degli asset è di proprietà pubblica (il 100% dei treni e il 100% di officine e rimesse sono idonei e sufficienti a garantire il servizio, fatto salvo il diritto a chi è titolare di altre officine di utilizzarle).

In questo quadro, si può comprendere che il monitoraggio degli investimenti dei privati assume dimensioni limitate. Ciò non toglie che non possano comunque essere posti in essere investimenti, seppur meno significativi.

In ogni caso, indipendentemente dalla dimensione dell'investimento, la stazione appaltante intende dar conto degli obblighi di trasparenza tramite pubblicazioni annuali sulla pagina web dell'amministrazione trasparente della Provincia.

Ciò detto, ad avviso della stazione appaltante, più che un monitoraggio finanziario, nella situazione descritta si ritiene imprescindibile un monitoraggio sul lato del corretto utilizzo degli asset di proprietà pubblica. A questo proposito si rinvia a quanto già esposto in precedenza, perché l'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità" dà ampio conto delle verifiche condotte sul materiale rotabile, i sistemi di bordo, i monitor etc.

Gli obblighi in capo all'aggiudicataria circa la trasparenza degli investimenti sono ben descritti dalla Delibera ART 16/2018, Misura 13, co. 3, alla quale gli atti di gara fanno espresso riferimento tramite l'allegato "Piano di accesso al dato" (all. 4). È appena il caso di ricordare che questo allegato si attiene a strettissima aderenza alle disposizioni di ART. A questo allegato si rimanda per intero.

Da ultimo, permangono gli obblighi di trasmissione dei documenti di contabilità regolatoria ad ART, unitamente ad una relazione illustrativa, secondo le disposizioni di cui alla Misura 12, Delibera 154/2019.

4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

In primo luogo, è opportuno fornire un quadro delle norme che governano i rapporti con il personale. L'art. 48, co. 7 lett. e), D.L. 50/2017 disciplina la tutela del personale del gestore uscente.

art. 48, co. 7 lett. e), D.L. 50/2017

"in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore

uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente”.

In secondo luogo, sussiste una previsione più generica del codice dei contratti pubblici

Art. 11, D.Lgs. 36/2023

“1. Al personale impiegato nei lavori, servizi e forniture oggetto di appalti pubblici e concessioni è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quello il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente.

2. Nei documenti iniziali di gara e nella decisione di contrarre di cui all'articolo 17, comma 2 le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente, in conformità al comma 1 e all'allegato I.01.

2-bis. In presenza di prestazioni scorporabili, secondarie, accessorie o sussidiarie, qualora le relative attività siano differenti da quelle prevalenti oggetto dell'appalto o della concessione e si riferiscano, per una soglia pari o superiore al 30 per cento, alla medesima categoria omogenea di attività, le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano altresì nei documenti di cui al comma 2 il contratto collettivo nazionale e territoriale di lavoro in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicabile al personale impiegato in tali prestazioni.

3. Nei casi di cui ai commi 2 e 2-bis, gli operatori economici possono indicare nella propria offerta il differente contratto collettivo da essi applicato, purché garantisca ai dipendenti le stesse tutele di quello indicato dalla stazione appaltante o dall'ente concedente”.

Fatte queste premesse, l'amministrazione intende garantire l'applicazione del contratto collettivo sottoscritto dal precedente gestore del servizio Trenitalia S.p.A., “CCNL della Mobilità/ Area contrattuale Attività Ferroviarie”, nella sua ultima versione vigente, preferito per via dei criteri di maggior specialità, maggior rappresentatività e maggior tutela.

Da ultimo, trova applicazione la normativa in materia di personale disposta dalla Legge provinciale n. 15/2015.

Art. 17, co. 2, L.P 15/2015

L'impresa subentrante deve assumere il personale dipendente dell'impresa cessante con l'impegno di mantenere nel tempo i diritti acquisiti dal personale dipendente tramite contrattazione nazionale collettiva di lavoro, contrattazione integrativa e, in generale, per ciò che attiene a retribuzione, anzianità e profili professionali.

Si passa, quindi, a descrivere la situazione di fatto in capo ai gestori uscenti.

Gli elenchi completi sono messa disposizione in fase di gara. In base ai dati trasmessi dagli attuali gestori (riferimento situazione a dicembre 2025) il personale operativo può essere così riassunto:

SAD

149 lavoratori di cui, 40 di condotta 17 di condotta/scorta, 43 di scorta, 3 di amministrativo/scorta, 1 di scorta/sala operativa, 31 amministrativi, 1 coordinatore, 1 di gestione equipaggio, 10 manutenzione 2 manutenzione/verifica.

Trenitalia

229 lavoratori con sede a Bolzano, di cui 69 per la condotta e 71 per la scorta, 3 per la circolazione treno, 3 per la gestione equipaggi, 24 per il commerciale, 35 per la manutenzione, 21 per la direzione e l'amministrazione, 3 per la pulizia.

(Più precisamente, nella colonna J del file Excel il personale viaggiante è individuato in 142 risorse anziché 140, ma dalla lettura delle altre colonne si apprende che due risorse sono più correttamente inquadrabili quali “professional”).

Trenitalia, inoltre, ha precisato che il personale con sede a Bolzano partecipa anche alla produzione dei treni oggetto del contratto di servizio con la Provincia Autonoma di Trento e che, allo stesso modo, vi è personale con sede a Trento, i cui dati non sono stati forniti alla PAB, che opera anche in ambito del contratto di Servizio di Bolzano. Infine, in via residuale e per alcuni servizi, Trenitalia ricorre anche a personale della Direzione Regionale del Veneto.

Di conseguenza, è stato chiesto a Trenitalia di individuare il numero esatto di risorse da imputare a ciascun contratto utilizzando un driver oggettivo (i.e. numero di chilometri di servizio effettuati). Trenitalia ha quantificato in 57,8% la quota di personale viaggiante imputabile oggettivamente al contratto di Bolzano utilizzando il driver chilometrico

Trenitalia ha 251 dipendenti tra personale di condotta (138) e scorta (113) sommando le persone assunte con questa funzione presso le sedi di Trento e Bolzano. Il 57,8% di 251 quantifica in 145 i dipendenti viaggianti imputabili sul contratto di Bolzano.

Dalla ricognizione del personale risultano formalmente imputati sulla sede di Bolzano 140 dipendenti (69 per scorta e 71 di condotta). Essi rientrano tutti nella clausola sociale.

In aggiunta, per arrivare a 145, altri 5 dipendenti formalmente imputati alla sede di Trento possono godere della clausola sociale e, di conseguenza, essere assunti dal vincitore della gara bandita dalla Provincia di Bolzano per il principio di prevalenza della sostanza sulla forma. La loro individuazione avverrà secondo il principio di ragionevolezza. Resta salvo il diritto di lavoratore di non usufruire della clausola sociale.

Tutto ciò premesso, fatto salvo il rispetto dei diritti individuali dei lavoratori attualmente impegnati nella produzione del servizio, il fabbisogno effettivo di risorse da destinare al contratto rientra nell'autonomia decisionale e organizzativa dell'Impresa Affidataria. Ai soli fini del calcolo dell'importo a base di gara nel PEFs è stato stimato il fabbisogno per la produzione del programma dei servizi a base di gara che, si ricorda, risulta maggiore della produzione attuale.

In sede di gara verranno pubblicate tutte le informazioni che l'Autorità richiede ai sensi della tabella 3, annesso 6, Delibera ART 154/2019.

Bilinguismo, proporzionalità etnica e il loro rapporto con la clausola sociale

Con riguardo al profilo dell'applicazione della clausola sociale e, dunque, dell'obbligo di assorbimento del personale a carico del precedente gestore da parte dell'operatore economico affidatario, va chiarito in che termini bilinguismo e proporzionalità ne possano condizionare l'applicazione, onde evitare un insanabile conflitto.

Come noto, in Provincia di Bolzano è previsto l'obbligo di bilinguismo per il personale impiegato nonché l'applicazione del principio di proporzionalità etnica in virtù del D.P.R. 26 luglio 1976, n. 752 (Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige in materia di proporzione negli uffici statali siti nella provincia di Bolzano e di conoscenza delle due lingue nel pubblico impiego) e del D.P.R. 15 luglio 1988, n. 574 (Norme di attuazione dello Statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di uso della lingua tedesca e della lingua ladina nei rapporti con la pubblica amministrazione e nei procedimenti giudiziari)

L'amministrazione intende mantenere su piani distinti le "assunzioni" derivanti dai doveri di assorbimento dettati dalla clausola sociale "forte", vigente nel servizio ferroviario, dalle altre assunzioni successive all'avvio della gestione del servizio in capo al nuovo affidatario.

L'amministrazione intende in pratica garantire la piena operatività della clausola sociale in sede dell'iniziale trasferimento del personale presso il nuovo gestore. Di seguito, gli obblighi in questione assumeranno vincolatività cogente in tutte le successive assunzioni, in funzione di "riequilibrio" della situazione esistente, dovendo essere (ad oggi) la pianta organica della società di trasporto obbligatoriamente parametrata sulla popolazione censita, nel rispetto dei tre ceppi linguistici correnti (italiano, tedesco e ladino).

Questa interpretazione consentirebbe di attuare in via prioritaria la clausola sociale, anche in presenza di situazioni di squilibrio tra i ceppi linguistici, e così rispettare il mantenimento dei livelli occupazionali e la valorizzazione del patrimonio di competenze e di esperienze da cui non si può prescindere in un servizio così strategico per l'economia del Paese, quale appunto quello del trasporto pubblico, nel territorio transfrontaliero dell'Alto Adige.

Poiché in sede di consultazione sono emerse alcune preoccupazioni da parte degli operatori in ordine al dovere procedere a nuove assunzioni in virtù dell'aumento dei chilometri di servizio, e poiché sono state fornite alcune circostanze a sostegno delle loro osservazioni, si dà qui conto brevemente delle risposte già rese.

Questa necessità di procedere a nuove assunzioni sarebbe, ad avviso di un operatore, aggravata dall'obbligo di procedere ad assunzioni in aderenza agli obblighi di proporzionalità linguistica di cui sopra.

Per avere il dettaglio delle risposte scritte già formulate si rinvia al decreto 3956/2026 (**all. 7**). Sinteticamente, la stazione appaltante ritiene che le preoccupazioni espresse hanno un impatto sull'esecuzione del servizio più limitato di quanto prospettato dalla società che ha posto la questione.

In primo luogo, perché tra il 2026 e il 2027 si darà già luogo ad un significativo aumento dei chilometri, per cui si verificherà una gradualità nell'aumento di chilometri e personale.

In secondo luogo, perché è stata individuata come data di avvio del servizio l'1.1.2028.

Ma, soprattutto, perché la stazione appaltante ha individuato nel capitolato speciale e tecnico un approccio caratterizzato da flessibilità circa l'avvio del servizio, qualora il ritardo dipenda da circostanze estranee all'aggiudicataria. Per individuare la disposizione esatta in tal senso si rinvia al capitolato speciale e al disciplinare. Restano salve le facoltà della Provincia Autonoma di Bolzano di assumere nuove determinazioni in tale materia con riferimento alla gestione dei servizi pubblici, alla luce di quanto consentito dallo Statuto speciale.

5. Requisiti di partecipazione

Al fine della partecipazione alla procedura è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

- Il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del D.L. 50/2017, che richiede l'obbligo di possesso per ciascun Partecipante alla Gara (PG) di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara;
- essere iscritto al Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane per attività pertinenti ai servizi oggetto di gara in conformità a quanto previsto dall'art. 100, comma 3 D.Lgs. 36/2023 (per l'operatore economico di altro Stato membro vale l'ultimo paragrafo del co. 3, art. 100);
- non trovarsi in alcuna delle situazioni di esclusione dalla partecipazione alla gara di cui agli articoli da 94 e 98 D.Lgs. 36/2023.
- non aver affidato incarichi in violazione dell'art. 53, comma 16-ter, D.Lgs. del 2001 n. 165.

Per ulteriori dettagli si rimanda al Disciplinare di gara, che prevale in caso di dubbio. I requisiti inseriti in analogia con il Codice dei contratti pubblici sono a garanzia che la scelta dell'amministrazione ricada su soggetti dotati di professionalità, serietà e correttezza, come da intenzione del Legislatore.

Non valgono come requisiti di partecipazione, bensì è solo richiesta in sede di offerta l'assunzione dell'impegno ad ottenere i titoli amministrativi in tempo utile per la sottoscrizione del contratto, nonché il possesso in tempo utile per la sottoscrizione del contratto di:

- Certificato di Sicurezza rilasciato ai sensi delle norme europee e nazionali vigenti;
 - Licenza per l'espletamento di servizi di trasporto per ferrovia sulla rete ferroviaria rientrante nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo n. 112/2015, così come modificato dal Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139;
 - nell'ambito del trasporto sostitutivo con autobus, l'Autorizzazione ad esercitare l'attività di trasportatore su strada di cui al Regolamento (CE) n. 1071/2009 ed essere iscritto al REN (Registro Elettronico Nazionale) o equivalente registro in altro stato membro dell'Unione Europea.
- Il servizio sostitutivo di trasporto autobus è interamente subappaltabile e, non essendo il relativo titolo autorizzativo un requisito di partecipazione, può essere eseguito dal subappaltatore in possesso del titolo, anche se l'aggiudicatario non ne è in possesso. Conseguentemente la dichiarazione da allegare potrà anche solo contenere l'impegno ad affidare il servizio ad un esecutore in possesso del requisito.

6. Criteri di aggiudicazione

L'appalto sarà aggiudicato secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

Si rimanda all'allegato "sistema di valutazione delle offerte" presente nella documentazione di gara.

L'attribuzione di punteggio da parte dell'apposita Commissione avverrà in relazione alle componenti dell'offerta tecnica ed economica presentate da ciascun offerente, ai sensi della normativa in materia vigente e secondo quanto descritto nel "sistema di valutazione delle offerte" (SVO) che sarà parte integrante della documentazione di gara.

L'offerta aggiudicataria sarà selezionata in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa al prezzo e qualità ai sensi dei principi dell'art. 33 L.P. 16/2015 e dell'art.108 d.lgs. 36/2023, solo nella misura in cui espressamente o tacitamente richiamati. Si applica il metodo del ribasso sul prezzo totale.

L'offerta economicamente più vantaggiosa sarà determinata in base ai criteri di valutazione qualità e prezzo con prevalenza del secondo nell'attribuzione dei punteggi.

Ai sensi dell'art. 33, comma 9, L.P. n. 16/2015 sarà previsto un punteggio di qualità minimo (soglia di sbarramento), il cui mancato raggiungimento, prima della riparametrizzazione, comporta l'esclusione dalla procedura di gara e la non apertura dell'offerta economica.

L'attribuzione di punteggio da parte dell'apposita Commissione avverrà in relazione alle componenti dell'offerta tecnica ed economica presentate da ciascun offerente, ai sensi della normativa in materia vigente e secondo quanto descritto nel "Sistema di Valutazione delle Offerte (SVO)", parte integrante della documentazione di gara.

7. Obiettivi del CdS

L'ente affidante è tenuto a fissare obiettivi che l'aggiudicataria è tenuta a perseguire nel corso del CdS ai sensi della Misura 16 della delibera n. 154/2019, nonché le modalità di monitoraggio.

Si fa espresso rimando all'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità" per la determinazione nel dettaglio degli obiettivi di qualità e le penalità da somministrare per il mancato raggiungimento, nonché agli allegati sulla parte economica per l'individuazione delle misure di efficienza economica.

Trattandosi di un allegato di 53 pagine, in questa sede se ne può inquadrare la cornice, ma per il dettaglio è doveroso fare rimando all'allegato. Esso segue pedissequamente la Delibera ART 16/2018 e tutti gli obblighi qualitativi là esposti. Per di più, si tratta di un documento che è stato sottoposto agli operatori economici in sede di consultazione e su di esso hanno potuto formulare osservazioni e obiezioni.

Relativamente a sostenibilità ambientale, sociale e digitalizzazione si trovano disposizioni significative anche nei capitoli speciale e tecnico, nell'allegato sui sistemi informativi e nel sistema di valutazione delle offerte, che saranno pubblicati al momento della pubblicazione del bando.

L'Amministrazione intende perseguire l'obiettivo di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Grazie al sistema di mobilità integrata attuato in Provincia di Bolzano, nonché ai programmati interventi di rinnovamento del materiale rotabile e ai nuovi progetti infrastrutturali, si prevede un sostanziale miglioramento in termini qualitativi del servizio.

Il nuovo affidamento mira a conseguire i seguenti effetti in termini di offerta di trasporto:

- miglioramento dell'efficacia e della qualità del servizio, mediante l'aumento delle percorrenze, con conseguente migliore soddisfazione della domanda e degli interessi della collettività a cui la prestazione è rivolta, aumentando la fidelizzazione dell'utenza e la successiva crescita del numero dei passeggeri;
- miglioramento delle performance in merito ai fattori di qualità del servizio, con particolare riferimento alla regolarità e alla puntualità dello stesso;
- miglioramento dell'efficienza del servizio attraverso un efficientamento dei costi per l'erogazione del servizio;
- individuazione e perseguimento di standard di qualità migliorativi mediante l'utilizzo di nuovi rotabili;
- incremento significativo della digitalizzazione del servizio attraverso la diffusione di sistemi di bigliettazione elettronica e di infomobilità;
- ottimizzazione delle procedure di monitoraggio delle prestazioni rese dall'Impresa Affidataria.

Dal punto di vista degli obiettivi sul fronte dei ricavi e del rapporto tra ricavi e costi, l'Amministrazione ha valutato attentamente l'opportunità di inserire obiettivi specifici.

Per questo motivo nell'allegato "condizioni minime di qualità e penalità" sono stati indicati premi economici per l'incremento delle entrate tariffarie.

Questi sono anche un modo per incentivare l'aggiudicataria, visto che essendo tutelata dai rischi derivanti dalle minori entrate tariffarie (il rischio economico grava sull'ente affidante), potrebbe essere meno interessata a perseguire sempre maggiori oblitterazioni mediante la produzione di un servizio di qualità e, quindi, attraente. In questo modo si incentiva anche l'effettuazione costante ed efficace del controllo dei titoli di viaggio.

Per la descrizione delle modalità di monitoraggio si rimanda alla sezione precedentemente esposta “Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali”

Tipologie di obiettivi

La Misura 16 concentra l'attenzione su 6 obiettivi.

a) Efficacia-redditività

In questo paragrafo si analizzano le disposizioni di gara di maggior impatto volte all'aumento del numero di passeggeri e al riempimento dei mezzi, nonché all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione/elusione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA. Tutto ciò, ovviamente, cercando di mantenere i costi equilibrati.

Si deve premettere che la gara è impostata secondo la metodologia “gross cost”, in virtù del quale i proventi dei titoli di viaggio spettano all'ente pubblico. Questo non significa che l'Amministrazione non persegua il corretto equilibrio tra ricavi e costi, bensì significa solo che questi obiettivi non sono segnalati nella documentazione di gara, perché gli offerenti sono relativamente coinvolti.

Il “gross cost” risulta molto utile perché consente all'amministrazione di monitorare costantemente il numero di passeggeri ed apportare le modifiche opportune al servizio, senza che queste modifiche abbiano alcun impatto sull'offerta dell'aggiudicataria, perché quest'ultima è esclusa da tutto ciò che concerne i ricavi. A titolo esemplificativo, la stazione appaltante potrà mantenere corse socialmente necessarie anche se poco frequentate (ad esempio in tarda serata) senza che vi sia un danno economico per l'impresa ferroviaria che le produce.

Per evitare che in un regime *gross cost* l'IA non sia sufficientemente motivata a perseguire l'aumento delle frequentazioni, l'EA ha elaborato un sistema che incentiva l'aumento delle frequentazioni: nella Sez. c), art. 2, allegato “Condizioni minime di qualità e penalità” si prevedono dei premi spettanti all'Impresa Affidataria in caso di incremento dei viaggiatori trasportati. La formula precisa è contenuta nell'allegato in questione, ma in breve si può indicare che, a seconda della circostanza, il premio varia tra il 15% e il 25% del maggior introito al netto delle eventuali variazioni tariffarie.

Inoltre, è previsto un premio fino all'0,4% del corrispettivo per il raggiungimento degli indicatori di qualità in base a rilevazioni della qualità percepita dai passeggeri. Anche in questo caso si rinvia all'allegato di specie per i dettagli sui fattori di qualità.

In aggiunta, per incentivare il controllo dei titoli di viaggio da parte dell'aggiudicataria, la legge provinciale permette all'aggiudicataria di trattenere gli importi delle sanzioni, purché il 50% di essi sia destinato ad attività di implementazione della controlleria.

Più precisamente l'art. 50, co. 11, L.P. 50/2015 dispone che “I proventi delle sanzioni amministrative spettano, a seconda dell'esercizio dell'attività di controllo, alle imprese di trasporto o alla struttura incaricata dalla Provincia. Il 50 per cento dei proventi riscossi dalle imprese di trasporto 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 le imprese di trasporto sono tenute a presentare annualmente.”

Per garantire la qualità del servizio è stato predisposto l'allegato “condizioni minime di qualità e penalità” ed è stata indicata una penalità per ogni violazione riscontrata. L'allegato misura 54 pagine e non è possibile sintetizzarlo qui in maniera idonea. Ad ogni modo è evidente sin dalla prima lettura che sono presenti indicatori aggiuntivi rispetto a quelli più ordinari riguardanti puntualità, soppressioni, pulizia etc. Nell'allegato si è dato conto di tutte le Misure previste nella Delibera ART 16/2018.

Per monitorare la qualità esiste un'unità specifica all'interno della Ripartizione provinciale della Mobilità (“gestione dei contratti di servizio”), che ha proprio nel monitoraggio del servizio ferroviario (e con bus) il fulcro della propria azione. Si rimanda al paragrafo precedente “Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali” per ulteriori delucidazioni.

Da ultimo, nell'ottica di incentivare l'efficacia-redditività del servizio, è stato sottratto alla gara il servizio di biglietteria, che verrà gestito dalla società in house provinciale. Si tratta in questo caso di una misura indirizzata all'utente del servizio, visto che nell'ambito dei contratti in vigore erano emersi alcuni disservizi. Centralizzando il servizio a livello di pubblica amministrazione, ad opera di un soggetto che conosce già ampiamente il settore e si è contraddistinto per la qualità delle proprie azioni, è ragionevole conseguire un migliore rapporto tra efficacia e redditività.

b) Efficienza e Key performance Indicators

L'efficienza, definibile come la riduzione del costo operativo derivante dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione, è uno degli obiettivi della regolazione economica dei servizi di trasporto pubblico europea e italiana.

Per l'applicazione di questo principio alle procedure di affidamento dei servizi ART ha emanato la delibera n.120/2018 che, oltre a introdurre lo strumento della Contabilità regolatoria, ha individuato nell'Annesso 2 una serie di indicatori (KPI) che misurano l'efficienza operativa, l'efficienza dei costi e dei ricavi, la produttività, l'efficacia.

Secondo la regolazione ART, il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF e questo accade in modo differente per gli affidamenti con gara e per quelli in-house o diretti: nel primo caso l'Ente Affidante considera nella costruzione del PEFs a base di gara un livello minimo di efficienza che può essere incrementato nei PEF presentati dai concorrenti grazie alla competizione; nel secondo caso il PEF negoziato con l'impresa affidataria in-house o diretta deve contenere almeno un trend di riduzione del costo operativo chilometrico. Per la misurazione del raggiungimento di questi obiettivi la delibera definisce il concetto di periodo regolatorio, di durata minima di 3 e massima di 5 anni.

In tutti i casi ART supporta gli Enti Affidanti inviando un set di dati che contiene per l'indicatore di efficienza del costo operativo l'obiettivo minimo per il primo periodo regolatorio e per gli altri KPI i valori massimi, medi e minimi che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate dagli operatori attuali nel periodo di monitoraggio più recente disponibile.

Per effetto della Misura 16, co, 3, Delibera ART 154/2019 gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.

Per la presente procedura ART ha considerato le performance degli attuali gestori SAD e Trenitalia relative al triennio 2021-2023, comunicando alla Provincia di Bolzano con nota del 11.12.2025 i dati ed il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo "Valore di Periodo" da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza. Il Valore di Periodo comunicato è 2,49%, pari a un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni di 0,5%:

valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo	
Provincia autonoma di Bolzano	
valore di periodo	2,49%
valore annuale (T=5)	0,50%

Conseguentemente, il PEFs è stato redatto tenendo conto di questo obiettivo. Più precisamente, è stato introdotto un tasso annuo medio di riduzione del costo operativo, al netto del costo dell'energia, dello 0,5 % per l'intera durata dell'affidamento, misurato come percentuale cagr sui dati di costo non inflazionati. Al termine del primo periodo regolatorio si raggiunge il valore di periodo di -2,49% indicato dall'Autorità.

Il raggiungimento dell'obiettivo di efficienza viene misurato nel PEF e sarà verificato a consuntivo mediante il calcolo dei KPI deflazionati, cioè al netto dei tassi di inflazione e di crescita del costo del lavoro del PEFs (si veda più avanti il paragrafo 8.1), come è d'uso nei contratti di servizio ferroviari per evidenziare il dato industriale di miglioramento al netto degli effetti congiunturali.

Come già detto in precedenza, le offerte dei partecipanti alla procedura potranno prevedere percentuali di efficientamento maggiori. Anche a questo scopo, nel PEF di offerta, da compilare in Excel, è presente un foglio che calcola automaticamente i KPI sulla base di formule precompilate dalla stazione appaltante e dei dati economici inseriti dall'offerente in un foglio precedente. Per il dettaglio si rimanda all'allegato "Istruzioni per la compilazione del file di offerta economica".

Relativamente ai Key performance Indicators inviati dall'Autorità diversi dall'obiettivo di efficientamento, si conferma ciò di cui si è già dato conto nella Relazione dei Lotti, che i KPI calcolati sui dati di progetto per la gara risultano **migliori di quelli elaborati da ART** sui dati storici del **triennio 2021-23**. Questo risultato si spiega prevalentemente con la maggiore efficienza prevista dal **nuovo modello di servizio previsto dal progetto per la gara**, sia dal punto di vista dell'orario, sia dell'omogeneità della flotta messa a disposizione dall'Ente Affidante e dell'organizzazione della manutenzione dei rotabili. Hanno

probabilmente influito anche situazioni occasionali che hanno causato aumenti dei costi registrati dai gestori attuali negli ultimi anni, quali il picco di aumento dei costi dell'energia di trazione che si è avuto durante i primi anni del periodo alla base del calcolo dell'Autorità, le revisioni generali di alcuni elettrotreni, le riduzioni di produzione programmata per lavori infrastrutturali come l'elettrificazione della linea Venosta di STA, la manutenzione straordinaria e l'upgrade tecnologico della rete RFI.

c) Efficacia-qualità

In questa sezione si descrivono brevemente le modalità di cui si avvarrà l'Ente Affidante per il monitoraggio della qualità erogata dall'Affidataria e percepita dagli utenti, nonché le premialità previste in caso di miglioramenti dei livelli corrispondenti alle CMQ.

Si è detto in precedenza del vantaggio economico che l'aggiudicataria riceve qualora consegua un aumento degli introiti tariffari. Il tema assume qui rilievo perché, per logica, un aumento delle CMQ dovrebbe portare ad un aumento della domanda di trasporto.

Qui si concentra l'attenzione su due aspetti:

- 1) la percezione da parte dell'utenza del predetto miglioramento,
- 2) i miglioramenti dei parametri di qualità indicati nel contratto.

Si premette che, per il dettaglio, si rinvia alla sezione C dell'Allegato "Condizioni minime di qualità". Di seguito si offre una sintesi per tracciare i contorni degli istituti.

1) Indagini di soddisfazione degli utenti:

La rilevazione della soddisfazione avviene annualmente tramite indagini sulla qualità percepita. Il sistema premiante entra in vigore dal secondo anno di calendario contrattuale. Il premio massimo riconoscibile è pari allo 0,4% del corrispettivo contrattuale annuo.

Sono calcolati almeno i seguenti sei indici di soddisfazione, ottenuti raggruppando i fattori di qualità rilevati:

1. Sicurezza del viaggio
2. Regolarità e puntualità del servizio
3. Pulizia e decoro dei mezzi
4. Informazioni alla clientela
5. Accessibilità e comfort di viaggio
6. Aspetti relazionali del personale a contatto con il pubblico.

2) Premio per il raggiungimento degli obiettivi:

Il premio viene riconosciuto per:

- il raggiungimento degli obiettivi annuali fissati dall'ente affidante, relativi ad aspetti qualitativi (diversi da quelli già indicati nel Contratto di servizio, inclusa l'offerta tecnica);
- la collaborazione dell'affidataria.

Periodo di applicazione:

- il premio si applica a partire dal secondo anno di calendario successivo all'avvio del servizio;
- per il primo anno, la valutazione sarà focalizzata esclusivamente sulla qualità della collaborazione tra le parti.

Per la valutazione della collaborazione, saranno considerati, ad esempio, indicatori quali:

- i. puntualità nella trasmissione dei dati richiesti dal Contratto di servizio;
- ii. tempestività e accuratezza nella redazione dei piani operativi previsti dal Contratto;
- iii. rapidità ed efficacia nella risoluzione delle problematiche segnalate;
- iv. disponibilità al confronto e proattività nel proporre soluzioni migliorative.

Ai fini della valutazione di quanto sopra l'affidataria presenterà una relazione.

L'importo massimo riconoscibile è pari allo 0,1% del corrispettivo contrattuale annuo. Il premio spetta solo se la valutazione complessiva dell'anno precedente risulta positiva.

L'ente affidante stabilisce possibilmente entro l'anno precedente:

- gli obiettivi da raggiungere;
- la suddivisione del premio tra i diversi obiettivi;
- il metodo di valutazione.

Durante la riunione di Comitato, l'Ente presenta le priorità e la proposta di obiettivi e il metodo di valutazione, discutendoli con l'impresa affidataria.

d) Sostenibilità ambientale

La sostenibilità ambientale è un elemento essenziale incorporato nel progetto alla base della presente procedura di affidamento sotto diversi punti di vista.

L'amministrazione ha compiuto sforzi organizzativi ed economici molto significativi per valorizzare al massimo la tutela dell'ambiente.

In primo luogo, già a partire dal primo giorno del nuovo contratto l'infrastruttura ferroviaria da Merano a Malles sarà completamente elettrica. Questo consentirà di mettere da parte i treni a trazione diesel (salvo sporadici utilizzi per necessità limitate nel tempo). Si tratta di lavori intrapresi da diversi anni, che hanno avuto termine nel 2026.

Conseguentemente, l'amministrazione ha acquistato e messo a disposizione dell'aggiudicataria un parco rotabile al 100% elettrico, con vantaggio inestimabile sul lato delle emissioni nocive.

Per il livello di dettaglio circa il tipo di corrente elettrica di trazione, potenza, peso, nonché ogni altro aspetto tecnico o contrattuale si rimanda agli allegati di specie.

Di non poco rilievo è anche il fatto che i nuovi mezzi elettrici acquistati dall'amministrazione avranno a disposizione spazi significativi per le biciclette, al contrario di quanto accadeva in precedenza con i treni diesel. La chiave ecologica dell'utilizzo delle biciclette è autoevidente.

Anche l'aumento del numero delle corse rientra nel concetto di sostenibilità ambientale: rispetto ai meno di 6 milioni di chilometri del 2025, nel 2028 il servizio sarà portato a poco oltre i 7 milioni. L'aumento avviene in misura graduale già dal 2026. Evidentemente, l'obiettivo è disincentivare per quanto possibile l'utilizzo dell'automobile privata in Alto Adige.

Si tratta di un aumento chilometrico che non sarebbe stato possibile senza 2 interventi sull'infrastruttura. Del primo si è già detto qui sopra. Il secondo riguarda una bretella di collegamento che consentirà ai treni provenienti da Bolzano di immettersi in Val Pusteria già all'altezza di Bressanone, senza dover fare altri chilometri in direzione nord fino a Fortezza ed invertire lì il senso di marcia, come avviene oggi.

Questa modifica ha il duplice pregio di abbattere chilometri di servizio e diminuire sensibilmente i tempi di percorrenza. Ma, soprattutto, viene meno anche la necessità di effettuare il cambio di treno, aspetto che scoraggiava parte dell'utenza un po' per il timore di perdere la coincidenza, un po' per la riduzione del comfort complessivo. Allora, il venir meno del cambio di mezzo costituirà una spinta fondamentale per attrarre passeggeri. Questo dovrebbe, nell'intenzione dell'amministrazione, avvicinare ulteriori cittadini al trasporto ferroviario, con innegabili benefici ambientali.

Non da ultimo, il risparmio chilometri nel collegamento tra Bolzano e la Val Pusteria implicherà minori costi di energia, la quale sarà pure pulita, ma la cui produzione ha comunque un costo in termini di emissioni.

Altro aspetto che viene qui in evidenza è l'obbligo di esercitare il servizio sostitutivo con autobus qualora siano sopresse le corse dei treni. Si tratta di una misura di fondamentale importanza, in primo luogo, per coloro che non hanno alternative al trasporto pubblico. In secondo luogo, anche coloro che dispongono del mezzo privato possono essere esonerati dall'avvalersene. Non c'è bisogno di argomentare quale sia il vantaggio ambientale di avere autobus sostitutivi che trasportano passeggeri anziché avere 200-250 persone che utilizzano l'automobile.

Le regole sulla sostituzione possono essere sintetizzate come segue, ma per il livello di dettaglio si rimanda al capitolato tecnico e all'allegato "condizioni minime di qualità e penalità".

"Il livello minimo per un "adeguato servizio sostitutivo" è fissato come di seguito specificato:

- a) informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, da garantire agli utenti sia in forma statica che dinamica, sia a bordo che a terra;
- b) partenza del servizio sostitutivo, istituito per tratte di linea, entro 35 minuti dopo la partenza programmata della corsa soppressa;
- c) per le soppressioni note con un anticipo minimo di due ore, l'orario partenza del servizio sostitutivo, offerto per tratte di linea, è all'ora programmata della corsa ferroviaria soppressa.
 - d) modalità di fornitura del servizio sostitutivo (bus, taxi), che deve avvenire:
 - d.1) con numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso;
 - d.2) in condizioni di accessibilità e comfort quanto più possibile equivalenti a quelle garantite dal servizio soppresso;
 - d.3) garantendo il raggiungimento della destinazione anche alle PMR con equivalenti servizi di assistenza, per il raggiungimento del punto di erogazione del servizio sostitutivo, la salita e la discesa dallo stesso;

d.4) con copertura di tutte le località di fermata del treno soppresso, fatti salvi accordi diversi con PAB;

d.5) con organizzazione del servizio sostitutivo differenziato in caso di soppressioni su lunghi percorsi (di almeno due linee) anche con corse sostitutive di tipo diretto per le relazioni più lunghe in modo da limitare l'aumento del tempo di percorrenza rispetto al treno soppresso.

Non è considerata adeguata la sostituzione di un treno soppresso con un treno successivo. Ne consegue l'applicazione della penale”.

Una parte delle disposizioni sul servizio sostitutivo si trovano nel capitolato tecnico. Un'altra (e più significativa) parte si trova nelle linee guida redatte dalla stazione appaltante per il piano d'intervento nell'ambito dell'allegato sulla qualità.

Si tratta proprio di un piano destinato a trovare operatività in caso di perturbazioni del servizio su rotaia. La stazione appaltante ha elaborato le linee guida, ma dare attuazione ad esse tramite l'elaborazione di misure puntuali è compito dell'aggiudicataria.

A titoli di inquadramento si cita qui un passaggio significativo delle Linee Guida. Per il dettaglio si rimanda all'allegato che le contiene.

“Nel Piano di intervento devono essere precisate:

- i le casistiche di disservizio;
- ii le procedure e le modalità organizzative e di accesso al servizio sostitutivo;
- iii le modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e a PAB;
- iv le condizioni di assistenza ai passeggeri.

L'IF nella predisposizione del Piano d'intervento dovrà tenere conto delle indicazioni definite dalla Provincia autonoma di Bolzano in relazione a:

- i fermate autobus;
- ii organizzazione e informazione all'utenza;
- iii veicoli;
- iv conducenti dei servizi sostitutivi”.

Da non sottovalutare, inoltre, tra le misure volta a disincentivare l'uso dell'automobile, le condizioni di estremo favore per chi acquista abbonamenti di viaggio. Per avere un quadro complessivo dell'offerta si invita ad avere riguardo alla Delibera di Giunta n. 356/2025 (sistema tariffario e condizioni di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone in Alto Adige)”.

Per la descrizione delle tariffe si rimanda al relativo paragrafo della Relazione sui lotti, invitando ad avere riguardo sia alle offerte per singole categorie di passeggeri (studenti, pensionati, invalidi etc.), sia agli abbonamenti validi per tutti gli altri. Con quest'ultima delibera si sono ulteriormente abbassati i prezzi degli abbonamenti mensili e annuali. Significativa in tal senso è la misura del costo dell'abbonamento ferroviario annuale che ammonta a 250 euro per tutti i cittadini, anche quelli non appartenenti a fasce deboli della popolazione.

Una peculiarità del trasporto pubblico locale riguarda, inoltre, la possibile combinazione dei mezzi di trasporto pubblico: brevemente, per coloro che acquistano l'abbonamento mensile o annuale per i viaggi sul treno, è incluso nel prezzo anche l'utilizzo di tutti gli autobus urbani e extraurbani, nonché le funivie che rientrano nel concetto di TPL.

e) Sostenibilità sociale

In questa sezione si descrivono le misure a sostegno di determinate fasce della popolazione, venendo in particolare rilievo le persone che godono di mobilità ridotta.

L'allegato cui fare riferimento è l'allegato “condizioni minime di qualità e penalità”. Disposizioni riguardanti le PMR (persone con mobilità ridotta) si trovano nei paragrafi sulla regolarità del servizio, sui posti a bordo treno, nelle informazioni all'utenza, nell'accessibilità del servizio, nonché nelle Linee Guida dell'amministrazione sul piano d'intervento (da redigere successivamente nel dettaglio da parte dell'aggiudicataria). Si fa presente che, tendenzialmente, il mancato rispetto delle disposizioni dei documenti indicati in materia di PMR è causa di emissione di penali contrattuali, nell'ottica di disincentivare le imprese dal porre in essere tali comportamenti.

Per comprendere il rilievo dato a quest'aspetto, l'acronimo PMR compare 34 volte nel documento citato.

In quest'ottica si collocano a maggior ragione le penalità per le soppressioni e, in particolar modo, la penale rafforzata quando ad essere soppressa è l'ultima corsa della giornata.

La ratio di questa disposizione, che mira a far sì che l'aggiudicataria renda possibile il raggiungimento della destinazione per tutti, è chiaramente volta a prevenire situazioni di disagio vista la mancanza di alternative nella tarda serata. Le persone bisognose sono coloro destinate a soffrire maggiormente questa situazione, in quanto le loro alternative sono ridotte per forza maggiore.

Di seguito si riportano le penali sulle soppressioni, evidenziando la significativa differenza tra gli importi per le soppressioni "semplici", rispetto alla soppressione dell'ultima corsa della giornata.

„Art. 7 – Condizioni minime di qualità e penalità

1. Per le corse treno sopprese, parzialmente o totalmente, per motivi imputabili all'IF e non adeguatamente sostituite è applicata una penale di 7,00 euro per ogni treno*km non adeguatamente sostituito. L'applicazione della presente penale non fa venir meno il computo della penale sulla regolarità di cui all'articolo 4.

2. Per le ultime corse della giornata sopprese, parzialmente o totalmente, per cause imputabili all'IF e non adeguatamente sostituite è applicata una penale di 11,00 euro per ogni treno*km non adeguatamente sostituito. L'applicazione della presente penale non fa venir meno il computo della penale sulla regolarità di cui all'articolo 4.”

I treni elettrici e moderni sono muniti di pedane per la salita e la discesa, consentendo ai passeggeri in carrozzina di essere indipendenti, qualora lo desiderino. A questo proposito si comunica che proprio negli ultimi anni dei contratti in corso RFI ha proceduto ad alzare l'altezza dei marciapiedi della stazione di Bolzano perché, in mancanza dell'innalzamento del marciapiede a livello della pedana, la pedana sarebbe stata inutile.

È appena il caso di ricordare che tutti treni sono muniti anche di postazioni (sedili riservati e aree per le carrozzine) a beneficio dei viaggiatori a mobilità ridotta.

Anche in questo caso, quindi, gli obblighi di servizio minimi garantiscono il conseguimento di obiettivi di sostenibilità sociale adeguati.

La documentazione di gara riconosce e recepisce i testi normativi sui diritti dei pendolari (Reg Ce. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del servizio ferroviario), nonché le disposizioni ART in materia, quali quelle di cui alla Delibera 106 del 2018 (Allegato A - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie).

Entrambi i documenti dispongono, tra le altre cose, in materia di indennizzi, reclami e tutela delle persone a mobilità ridotta, nonché misure in favore di tutta l'utenza. Per il dettaglio si rimanda ai documenti nella loro interezza. Una sintesi in questa sede sarebbe lacunosa.

Non da ultimo, la documentazione di gara contiene “la Carta dei diritti del passeggero”, ovvero un documento elaborato a livello provinciale in cui si enunciano tutti i principi fondamentali che caratterizzano il trasporto pubblico locale dal punto di vista del passeggero.

In aggiunta, sono allegate “le Linee Guida per la redazione della Carta di qualità del servizio”, che funge da impianto programmatico del documento vero e proprio che dovrà essere elaborato dall'aggiudicataria. Il documento, benché programmatico, contiene un numero di campi estremamente dettagliato, con una breve descrizione per agevolare l'aggiudicataria nell'elaborazione.

Anche in questi casi si deve fare espresso rimando ai documenti citati.

Le condizioni tariffarie in Provincia recano condizioni di estremo favore verso le categorie meno autonome. Solo per indicarne alcune si possono evidenziare:

- AltoAdigemobilità under 19 (20 euro di abbonamento annuale)
- AltoAdigemobilità under 26 (150 euro di abbonamento annuale);
- AltoAdigemobilità over 65 (20, 75 o 150 euro di abbonamento annuale);
- AltoAdigemobilità gratuito per le persone con disabilità dal 74%.

Sono autorizzati a usare gratuitamente i mezzi di trasporto pubblico i bambini di età inferiore a sei anni.

Altre condizioni di favore economico riguardano i nuclei familiari che utilizzano i trasporti pubblici in Provincia. Per il dettaglio si rimanda alla Delibera di Giunta n. 356/2025 (sistema tariffario e condizioni di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di persone in Alto Adige”).

f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL

Dal punto di vista della digitalizzazione e innovazione tecnologica si deve partire dal presupposto che le misure di informazione alla clientela prima e durante il viaggio sono contenute nell'allegato

“Condizioni minime di qualità e penalità”, che contiene tabelle per un totale di 42 tipologie di informazioni, nonché le modalità di diffusione (in stazione, in treno, tramite siti web etc.), oltre ad assegnare i rispettivi ruoli esecutivi tra stazione appaltante e aggiudicataria.

Si tratta di tabelle che rispettano fedelmente i requisiti minimi richiesti dalla Delibera ART 16/2018 e introducono alcuni aspetti migliorativi in relazione ad esigenze specifiche del sistema di trasporto integrato altoatesino. Ma il margine di discrezione della stazione appaltante è risultato, comunque, limitato. Evidentemente, il quadro esatto delle misure è troppo dettagliato per essere qui riassunto in modo adeguato. Di conseguenza, per il dettaglio si rimanda all'allegato in questione.

Dal punto di vista dell'innovazione tecnologica, gli altri 2 allegati di riferimento sono l'allegato “Sistemi informativi-programmazione-esercizio-monitoraggio” e “Vendita e controlli dei titoli di viaggio altoadige mobilità”. Essi saranno pubblicati unitamente al bando. Anche in questo caso per il livello di dettaglio si rimanda agli allegati in questione. Nella presente sezione se ne fornisce una sintesi idonea a delimitare la materia.

Si deve partire dal presupposto che il ruolo della stazione appaltante (per il tramite della propria società in house STA S.p.A.) è preponderante nella gestione del procedimento di digitalizzazione, mentre il ruolo dell'aggiudicataria è più contenuto e si sostanzia in una serie di operazioni materiali di bassa complessità. D'altro canto, il ruolo di STA S.p.a. nella gestione tecnologica dei procedimenti è stato imposto dal Legislatore provinciale ai sensi dell'art. 6, L.P. 15/2015.

Art. 6, L.P. 15/2015

(2) Sono affidate alla STA le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrato:

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

Come si apprende dalla norma, il ruolo di STA S.p.A. è a dir poco maggioritario.

L'allegato “sistemi informativi-programmazione-esercizio-monitoraggio” descrive i sistemi tecnologici per i servizi ferroviari e i processi necessari per il loro corretto funzionamento.

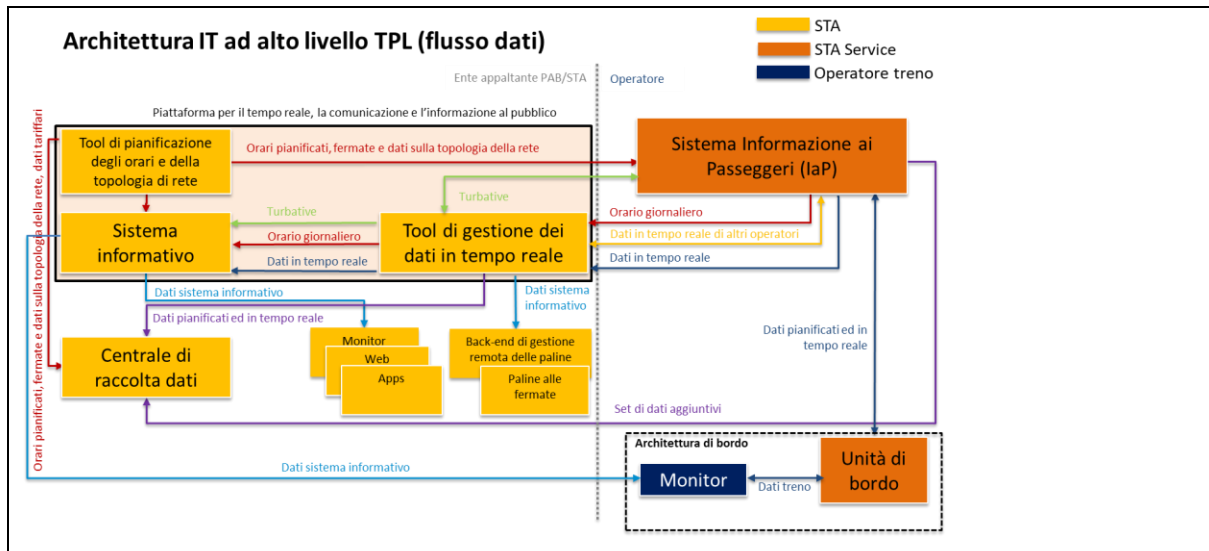
Il documento descrive i seguenti processi e sistemi:

- il sistema di informazione per i passeggeri,
- il sistema di infotainment,
- i processi di backend per la fornitura dei dati,
- i processi per la gestione delle turbative,
- i processi relativi al monitoraggio dei servizi di trasporto,
- ulteriori compiti per gli operatori.

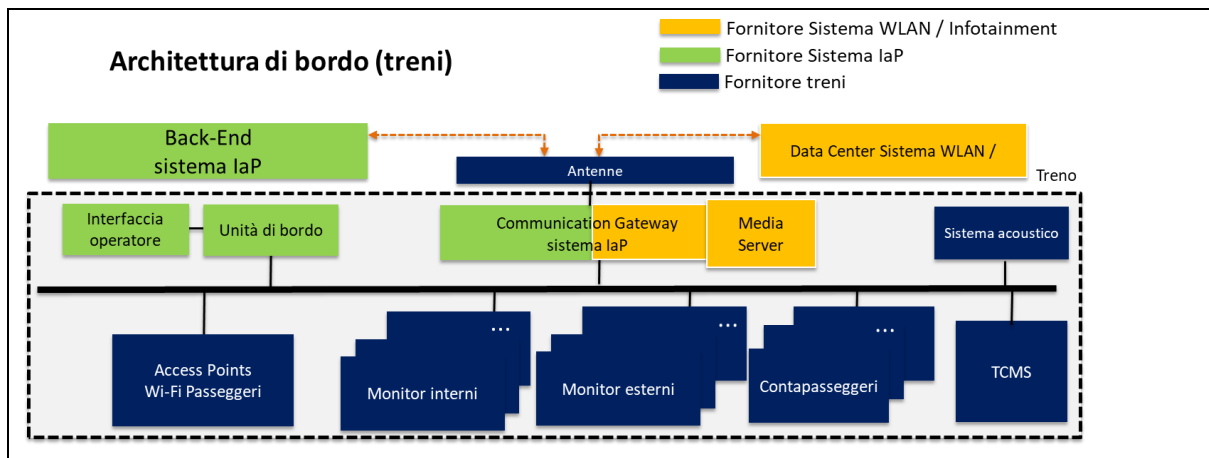
Senza voler entrare qui eccessivamente nel merito, si deve considerare che la generazione dei messaggi è affidata a STA S.p.A. e che tutti i treni sono muniti dei canali audiovisivi.

In chiave sintetica si riportano qui alcuni grafici che sintetizzano in modo proficuo i contenuti dell'allegato.

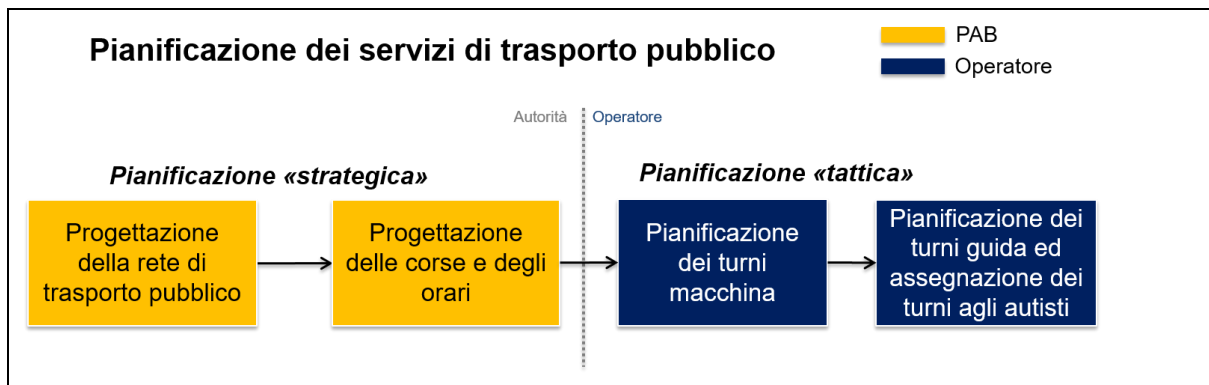
1) I ruoli di ciascuna parte nella messa in funzione del sistema informativo.



2) La descrizione delle apparecchiature di bordo.



3) I ruoli di ciascuna parte nella pianificazione dei servizi di trasporto pubblico.



In secondo luogo, viene in evidenza l'allegato "vendita e controlli dei titoli di viaggio altoadige mobilità".

Anche in questo caso si provvede a fornire una breve sintesi dei contenuti. Per il dettaglio si rimanda all'allegato pubblicato insieme al resto della documentazione di gara.

STA provvede alla vendita stazionaria di titoli di viaggio attraverso i propri punti vendita, le biglietterie automatiche, l'app *südtirolmobil* e le validatrici. L'affidataria è tenuta a comunicare immediatamente al Centro Servizi e Informazioni (SIZ) di STA, tramite i canali di informazione esistenti (siz@sta.bz.it – 0471 312890), eventuali malfunzionamenti dei dispositivi e delle strutture di cui sopra.

STA fornisce all'affidataria gli strumenti per il controllo. L'affidataria è tenuta a dotare il proprio personale dell'hardware e del software necessario per l'emissione di titoli di viaggio. I passeggeri possono pagare i titoli di viaggio in contanti, con carte di credito e di debito oppure con altre forme di pagamento elettronico. È responsabilità dell'affidataria dotare il proprio personale dell'hardware e del software necessari per elaborare i pagamenti elettronici. I costi di transazione per i pagamenti elettronici e la gestione del contante sono inclusi nell'offerta economica.

STA mette a disposizione dell'affidataria un'interfaccia API per la generazione di titoli di viaggio. Dopo aver inserito le informazioni di base necessarie (percorso, numero di passeggeri, numero di biciclette, di animali etc.), tutti gli attributi necessari all'emissione del titolo di viaggio vengono trasferiti tramite questa interfaccia al sistema di ticketing della STA. L'affidataria riceve tutte le informazioni necessarie per la stampa del titolo di viaggio, compreso il codice QR.

Ulteriori obblighi in capo all'aggiudicataria riguardanti l'utilizzo di canali nazionali e internazionali di vendita possono essere previsti nel capitolato tecnico.

8. Piano Economico-Finanziario Simulato

In questo paragrafo sono illustrati i criteri e le *assumptions* che l'Ente Affidante ha seguito per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario Simulato di gara (PEFs).

Il PEFs è stato redatto nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997, e secondo gli Schemi di cui ai numeri 1, 2, 3 dell'Annesso 5a/ferro e le indicazioni metodologiche dell'Annesso 5b alla delibera ART n.154/2019, come modificata e integrata dalle delibere n.64/2024 e 177/2024.

Il PEFs è articolato per tutti i 15 anni di durata dell'affidamento. Gli anni sono contraddistinti da un numero progressivo (anno 1 ... anno 15), anche ai fini della formulazione delle offerte. In caso di posticipo della data di avvio del servizio rispetto alla data prevista del 1° gennaio 2028, i dati del PEF aggiudicatario saranno traslati in sede di stipula del contratto di servizio con l'impresa aggiudicataria.

8.1. Metodo

Per la redazione del PEFs l'Ente Affidante si è avvalso di un **modello di calcolo** di tipo bottom-up che procede alla stima dei costi dei processi produttivi sulla base di alcuni indici di prestazione, di seguito specificati nelle *assumptions*. Tali indici sono ricavati dall'analisi di casi reali e tengono conto dei dati comunicati dai gestori uscenti durante la ricognizione e consultazione sui beni e sul personale. I **processi produttivi** considerati sono: accesso all'infrastruttura ferroviaria, esercizio (condotta, scorta, gestione equipaggi, sala operativa, manovra), manutenzione, pulizia del materiale rotabile, staff, uso del materiale rotabile. Si ricorda che l'affidamento è di tipo **gross cost** con vendita dei titoli di viaggio in capo alla società in-house provinciale STA, salvo alcuni obblighi specifici indicati nelle Condizioni Minime di Qualità.

I costi operativi fanno riferimento ad un **programma di esercizio** uguale per tutti i 15 anni, già descritto in precedenti paragrafi di questa relazione, che corrisponde al servizio base. I **costi** sono stati stimati in modo analitico per ciascuna voce significativa e, successivamente, sommati nei totali di conto economico come indicati nello Schema 1 dell'Annesso 5a_ferro alla delibera ART n.154/2019 (testo consolidato):

- 3a) Consumi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci,
- 3b) Costi per servizi di terzi (comprendenti i costi di accesso all'infrastruttura),
- 3c) Costi per godimento beni di terzi,
- 3d) Costo del personale,
- 3e) Oneri diversi di gestione,
- 4) ammortamenti.

L'evoluzione dei costi durante il periodo di affidamento è stata calcolata applicando dal secondo anno di PEF ai costi operativi diversi dal personale il tasso percentuale di crescita dell'inflazione del 1,9%, stabilito in coerenza con la programmazione economica nazionale (Documento di Finanza Pubblica

2026). Il costo del personale sarà rivalutato nel PEF di gara applicando il tasso di crescita scelto dall'Operatore Economico; ai fini dei PEFs è stata fatta un'ipotesi basata sui dati di monitoraggio a disposizione dell'Ente Affidante.

Come anticipato al paragrafo 7.b, in coerenza con le indicazioni trasmesse dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti all'Ente Affidante, è stato infine inserito un tasso di efficientamento medio annuo del KPI Costo operativo per treno*km (al netto dell'energia) dello 0,5% per l'intera durata dell'affidamento, misurato come percentuale cagr sui dati di costo non inflazionati. Resta a discrezione dei concorrenti la scelta delle voci di costo su cui ottenere questa riduzione e la facoltà di offrire un efficientamento maggiore. L'esclusione del costo dell'energia intende, in primo luogo, sterilizzare questa voce che si prevede ancora soggetta ad oscillazioni imprevedibili (e per cui è comunque previsto il rimborso a consuntivo da parte dell'Ente Affidante del costo effettivamente sostenuto) e, in secondo luogo, neutralizzare gli effetti del mantenimento in servizio del materiale rotabile diesel nella fase iniziale in cui sarà effettuato l'upgrade degli attuali elettrotreni ETR 170 Flirt alla tecnologia multisistema che ne comporterà il ritiro dal servizio ciascuno per alcuni mesi.

Si precisa che, come indicato nell'avviso di preinformazione, durante i 15 anni del periodo di affidamento potrà essere richiesto all'impresa affidataria di effettuare **servizi aggiuntivi** a seguito della disponibilità di capacità su infrastrutture nuove (BBT) e potenziate con raddoppio del binario (Meranese). Data l'incertezza sulle date finali in cui questi potenziamenti saranno disponibili e con tracce utilizzabili dal trasporto regionale, i servizi aggiuntivi non sono stati inseriti nei PEFs. Ne sono stati comunque calcolati i costi in termini differenziali rispetto a quelli medi chilometrici del programma di esercizio base a supporto della regolamentazione della loro fornitura nell'ambito degli obblighi di servizio di gara.

Questa procedura di gara è caratterizzata, come già esposto in precedenza trattando il tema dei beni strumentali e del materiale rotabile, dalla messa a disposizione del **materiale rotabile** e delle **officine** di proprietà pubblica da parte dell'Ente Affidante per il tramite della società in-house provinciale STA.

Tra queste ultime, il nuovo impianto di Bolzano Sud che, nel PEF, è previsto disponibile dal secondo anno). I rotabili e le officine pubbliche sono resi **disponibili** dietro **pagamento di canoni di locazione che nei PEFs** sono recepiti **secondo le regole** del principio **contabile IFRS 16** (iscrizione a Stato Patrimoniale di un diritto d'uso che viene ammortizzato per il periodo di utilizzo dei beni), dal momento che ne ricorrono i presupposti, come ha chiarito ART nell'Annesso 5b alla delibera ART n.154/2019 "Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF". Al riguardo, si precisa che il tasso di interesse utilizzato nei PEFs per il calcolo degli oneri finanziari impliciti è il 3,59% corrispondente al Costo del Debito Nominale risultante dal vigente calcolo del WACC pubblicato da ART nell'Allegato A alla delibera n.28/2026.

Al fine di assicurare la trasparenza della procedura e la parità di trattamento tra i concorrenti, l'**Ente Affidante pubblicherà come predefiniti e non modificabili** i costi di **ammortamento dei diritti d'uso** ed i valori a **Stato Patrimoniale** di tali diritti per i **beni** resi disponibili da **STA negli schemi di PEF** che dovranno essere consegnati dai concorrenti unitamente alle loro offerte economiche: per tali importi, quindi, non saranno ammesse variazioni in aumento o in diminuzione.

Saranno inseriti come **predefiniti** negli schemi di **PEF** anche **altri costi** che l'**Ente Affidante pagherà a saldo** per l'intero **importo sostenuto** dall'impresa affidataria, analogamente a quanto accade nei vigenti contratti di servizio: pedaggio ed altri costi di accesso all'infrastruttura, energia elettrica di trazione erogata dal gestore dell'infrastruttura, gasolio di trazione limitatamente al servizio effettuato con i treni GTW nella fase iniziale fino al completamento dell'attrezzaggio dei nuovi elettrotreni multisistema.

Si segnala, infine, che il servizio oggetto di gara prevede l'effettuazione di **collegamenti** in gran parte di tipo **transfrontaliero** con materiale rotabile interoperabile che sarà **utilizzato** anche **dall'impresa ferroviaria** che gestisce il **servizio ferroviario in Austria** nel Tirolo e Tirolo Orientale, attualmente Öbb. Al termine di ogni anno le due imprese procederanno ad un **conguaglio sintetico calcolato sull'eccesso di percorrenze** prodotte dal **materiale rotabile** nel territorio dell'**altro Stato**.

VVT/Öbb utilizzerà 6 elettrotreni multisistema ETR160 Coradia Stream che si aggiungeranno ai 16 acquistati da STA per il servizio in Italia. Ogni impresa sarà responsabile della manutenzione dei rotabili ad essa assegnati. I conguagli avverranno a **costi predefiniti** mediante accordo tra i due Enti Affidanti italiano ed austriaco, comprendenti sia la locazione, sia la manutenzione. Anche in questo caso, **lo Schema di PEF per i concorrenti** della gara conterrà le **cifre predefinite corrispondenti alla migliore stima** al momento **disponibile**. Il conguaglio per la manutenzione, per semplicità, sarà indicato solo tra gli altri crediti dello Stato Patrimoniale.

Per la compilazione dello **Stato Patrimoniale** del PEFs, sono state fatte alcune ipotesi in merito agli **altri investimenti a carico dell'impresa affidataria**, in particolare per le attrezzature d'officina, per il materiale rotabile destinato alla manovra e al soccorso in caso di guasti in linea o incidenti e per il **circolante** costituito dalle rimanenze, dai crediti commerciali e verso l'Ente Affidante (quantificati in relazione al valore medio presunto nel corso dell'anno, in coerenza con le regole per il pagamento del corrispettivo) e dai debiti verso i fornitori dei servizi. È stato verificato che la percentuale dei **crediti commerciali** nel PEFs rispetto ai costi del Conto Economico è sempre inferiore al 30% e si attesta in media allo 0,25% nei primi 3 anni ed allo 0,2% nei restanti 12 anni (si ricorda che nel vigente Schema 2 allegato alla delibera ART n.154/2019 i crediti verso l'Ente Affidante non fanno parte dei crediti commerciali).

La **compensazione a base di gara** è quella data, per ogni anno, dalla voce **Compensazione variabile** dello Schema 3 "Determinazione della compensazione" dell'Annesso 5a_ferro alla delibera ART n.154/2019. Essa è stata determinata **secondo il metodo ordinario** che prevede il calcolo dell'**utile ragionevole** come **remunerazione del Capitale Netto Investito** (comprensivo del valore dei diritti d'uso quantificati secondo il principio IFRS16) al tasso WACC.

L'Ente Affidante è giunto a questa scelta dopo aver verificato, come illustrato nel seguito, sia la sussistenza delle condizioni per l'uso di un tasso WACC diverso da quello pubblicato da ART nella delibera n.28/2026, sia l'applicazione del metodo alternativo, come richiesto dalla delibera 154/2019 nel testo vigente.

In primo luogo, infatti, la delibera ART n.154/2019 alla Misura 17, comma 1, lettera b), consente all'Ente Affidante la **riduzione del tasso WACC**, "non al di sotto del valore del tasso privo di rischio (risk free rate) nominale, in presenza di un basso livello di rischio associato agli investimenti assunti dall'IA ai sensi della misura 13, segnatamente nelle procedure di affidamento diverse dalla gara e in caso di appalto, ove l'EA abbia previsto in tale ultimo caso il PEFs quale strumento di supporto per la determinazione della compensazione a base d'asta."

Da quanto è stato già ampiamente illustrato in questo documento risulta il basso livello di rischio in capo all'Impresa Affidataria in questa procedura, anche per quanto concerne gli investimenti in materiale rotabile e impianti di manutenzione che sono sostenuti dall'Ente Affidante per quanto concerne il reperimento degli asset con un impegno residuale dell'impresa in particolare per alcune attrezzature ed elementi accessori. Ad esso si aggiunge, come detto, il trasferimento in capo all'Ente Affidante del rischio commerciale sui ricavi da traffico.

Per queste motivazioni si è deciso di **utilizzare** nel PEFs un **tasso di remunerazione del capitale del 6,5 %** in luogo del 6,97% stabilito da ART per il settore ferroviario nell'Allegato A alla delibera n.28/2026. Questo tasso è superiore a quello privo di rischio (risk free rate) nominale indicato da ART nel medesimo allegato che risulta pari al 3,59%.

Per l'individuazione del tasso del 6,5% l'Ente Affidante ha considerato un parametro Equity beta (che rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato) ridotto del 20%, ritenendo questa variazione adeguata a riflettere la situazione di minor rischio di questa procedura senza precludere ai partecipanti alla gara la possibilità di svolgere una propria valutazione e di offrire un tasso inferiore, sempre senza scendere al di sotto del risk free rate nominale.

Essendo la scelta di un tasso WACC diverso da quello pubblicato dall'Autorità soggetta a consultazione con gli stakeholder, se ne dà comunicazione in questa relazione, chiedendo l'invio di eventuali osservazioni entro il termine di 35 giorni.

In secondo luogo, è obbligatoria la **verifica sull'applicabilità della modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole (EBIT margin)** introdotta nella Misura 17 della delibera ART n.154/2019 con le integrazioni operate dall'Autorità nel 2024. A questo scopo, nello Schema 3 - Determinazione della compensazione del PEFs vengono svolti gli opportuni conteggi e confronti con la compensazione calcolata con la modalità ordinaria. **L'esito della verifica ha confermato la scelta a favore dell'utile ragionevole calcolato nel PEFs con la modalità ordinaria ed il tasso WACC fissato al 6,5%.** Si forniscono di seguito alcuni dettagli a motivazione di quanto affermato.

Si è proceduto, conformemente alle formule ed alle note metodologiche contenute nello stesso Annesso 5a, come segue:

- a. individuazione del tasso di riferimento del settore che è risultato l'8,58% (delibera ART n.28/2026, Allegato B),
- b. scelta della soglia di riferimento che, in questo caso, è risultata il 50,00%, corrispondente al valore inferiore dell'intervallo indicato da ART nella Misura 17, comma 6 della delibera

n.154/2019: si tratta di una scelta non discrezionale perché l'uso del valore minimo è indicato nella stessa Misura 17 in caso di appalto,

- c. calcolo del tasso di remunerazione dell'EBIT margin (= differenza tra i costi operativi ed i ricavi) come prodotto dei due valori sopra individuati, ottenendo il 4,29%,
- d. calcolo, per ogni anno di PEF, del rapporto in percentuale tra l'utile ragionevole e la compensazione calcolati con il metodo ordinario,
- e. confronto, sempre per ogni anno, tra il tasso del precedente punto c) e la percentuale del punto d); qualora il tasso d) di remunerazione con il metodo ordinario risulti inferiore a quello c) del metodo alternativo almeno per un anno l'Ente Affidante può quantificare l'utile applicando il metodo alternativo. Questa condizione si verifica dall'anno 11 all'anno 15 dei PEFs,
- f. svolgimento delle **considerazioni finali per la decisione**: essendovi risultati diversi negli anni, tali da escludere l'obbligo di adottare il metodo alternativo, si è proceduto al confronto tra i Valori Attuali Netti della compensazione calcolata applicando i due diversi metodi e si è scelto il metodo che garantisce all'Impresa Affidataria la compensazione maggiore. L'attualizzazione è stata fatta applicando lo stesso tasso, il tasso WACC, al fine di rendere gli importi confrontabili. Ne è risultata preferibile la quantificazione dell'utile ragionevole secondo il metodo ordinario, con il tasso WACC.

Si precisa che il PEFs è stato redatto considerando annualità di 365 giorni durante le quali vige lo stesso programma di esercizio, aventi inizio e fine alla data del cambio orario che in Europa è stabilito nella seconda domenica di dicembre. Essendo il corrispettivo contrattuale riferito invece all'**anno solare**, dal 1° gennaio al 31 dicembre, ed esistendo anni di 366 giorni, si verificano disallineamenti.

Ai fini amministrativi è stato perciò predisposto un prospetto di raccordo, compilato automaticamente nel file di presentazione dell'offerta economica e del PEF, che provvede al calcolo del corrispettivo dell'anno solare. L'**offerta economica** sarà **basata su questo dato**.

8.2. Assumptions

Si forniscono qui informazioni aggiuntive sulle ipotesi a base della redazione dei PEFs che si ritengono utili ai concorrenti:

- il **volume di produzione** è di 7.046.624 treni*km annui. La velocità commerciale media risulta di 53,7 km/h. Per le altre caratteristiche del **programma di esercizio** si rinvia a quanto esposto in precedenza precisando che i servizi da produrre e le loro modifiche nel corso del periodo di affidamento sono decisi dall'Ente Affidante (gara di tipo "rigido");
- nella documentazione di gara saranno messi a disposizione dei concorrenti i **turni di impiego del materiale rotabile** su cui è stata basata anche la stima dei costi nei PEFs, comprensivi delle disponibilità e delle soste per manutenzione, ferma restando la libertà dell'impresa affidataria di organizzarsi diversamente;
- l'orario ed i turni sono stati ideati per ridurre al minimo le eventuali **percorrenze fuori servizio** grazie al cadenzamento degli orari ed all'inserimento di corse limitate nelle fasce orarie serali e di prima mattina;
- il **fabbisogno del personale** è stato stimato sulla base di parametri di produttività degli addetti di bordo (condotta e scorta) e di percentuali standard di incidenza dei costi accessori della produzione (gestione equipaggi, sala operativa, manovra) e di quelli generali e di staff: l'Ente Affidante, allo scopo di verificare eventuali anomalie, potrà acquisire i parametri utilizzati dai concorrenti nelle loro offerte per quantificare il personale;
- la **produttività del personale di condotta** è stata quantificata in 724 ore di guida all'anno (al netto dei tempi accessori);
- la **produttività del personale di scorta** è stata quantificata in 793 ore di guida all'anno (al netto dei tempi accessori);
- per la quantificazione del personale si è tenuto conto degli esiti dell'apposita consultazione dei gestori uscenti e dei sindacati, rilevando comunque che, alla data di redazione dei PEFs, gli attuali addetti risultano in numero inferiore al fabbisogno, essendo il volume di produzione oggetto di gara maggiore dell'attuale;
- nei PEFs gli **addetti operativi**, definiti come somma del personale di condotta, di scorta, di gestione equipaggi, della sala operativa e di manovra, risultano l'85,7% del totale. Questo dato è influenzato, in primo luogo, dall'assenza delle attività commerciali e, in secondo luogo, dall'esternalizzazione

della manutenzione (obbligatoria) per la flotta Coradia Stream (16 treni) e (per ipotesi di PEFs) per parte di quella Flirt (11 treni);

- i **costi del personale** utilizzati nel PEFs fanno riferimento al CCNL delle attività ferroviarie e tengono conto delle risultanze della consultazione;
- per la **manutenzione** è stato recepito quanto esposto in precedenza in questa relazione, ovvero un modello misto che prevede:
 - per la nuova flotta di treni multisistema tipo Coradia Stream un full service al costruttore comprensivo degli interventi di secondo livello al costo chilometrico indicato nel contratto di manutenzione che sarà allegato alla documentazione di gara, differenziato per periodi e rivalutato annualmente all'inflazione. È prevista una maggiorazione da applicare nel periodo in cui le lavorazioni saranno svolte nell'officina di Malles, in attesa della disponibilità del nuovo impianto di Bolzano Sud: ai fini del PEFs questa maggiorazione è stata applicata nel primo anno;
 - per i restanti rotabili la libertà organizzativa dell'impresa affidataria: si evidenzia che attualmente i gestori fanno ricorso in modo significativo all'esternalizzazione di parte della manutenzione dei rotabili di tipo Flirt: nel PEFs è stato ipotizzato quindi l'uso in parte di fornitori esterni e per il resto di personale dipendente, tenuto conto della clausola sociale, con approvvigionamento di ricambi e materiale di consumo;
 - per i treni Flirt e GTW in locazione da STA la manutenzione di secondo livello è effettuata dall'impresa utilizzatrice con rimborso delle spese sostenute da parte del proprietario STA (come negli attuali contratti di servizio);
- la **pulizia** è stata quantificata secondo un piano standard basato su interventi di tipo coerente con le CMQ in base ai quali è stato definito un costo per cassa*km, intendendosi con questo termine ogni componente degli elettrotreni che deve essere pulito;
- per i costi di **accesso alle infrastrutture** ferroviarie:
 - i pedaggi per la rete RFI sono stati stimati secondo il Sistema tariffario PMdA di Rete Ferroviaria Italiana per gli anni 2025-2029 con i prezzi del listino pubblicato da RFI per l'anno 2028 (dati disponibili alla data di redazione del PEFs). I costi sono stati poi rivalutati annualmente del tasso di inflazione. Si fa presente che, per regola di capitolato, si tratta di costi preventivati nel PEF che saranno poi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante per l'importo effettivamente sostenuto;
 - i pedaggi della linea Venosta e l'energia elettrica di trazione fornita da STA sono posti uguali a zero essendo i costi di gestione di tale infrastruttura coperti interamente dal contratto di servizio tra la PAB e STA;
 - l'energia elettrica di trazione fornita da RFI è quantificata al costo medio di 0,88 €/km rivalutato annualmente del tasso di inflazione. Anche questo costo sarà rimborsato a consuntivo dall'Ente Affidante;
 - i costi per il parking dei treni sono calcolati in percentuale sul costo dell'energia di trazione e rivalutati annualmente del tasso di inflazione (costi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante);
 - i costi di stazionamento negli impianti di RFI sono stimati sulla base dei turni ipotizzati e della tariffa del PIR vigente alla data di redazione del PEFs e rivalutati annualmente del tasso di inflazione (costi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante);
- il costo per il **gasolio di trazione** utilizzato per i rotabili GTW nei primi anni di servizio è stimato a 2,50 €/km e rivalutato annualmente del tasso di inflazione. Ai fini del PEFs è stata ipotizzata l'effettuazione nel corso dei primi 3 anni con trazione diesel di 1,2 milioni di veicoli*km in doppia composizione. Il costo effettivo sarà rimborsato a consuntivo dall'Ente Affidante;
- non è prevista dal programma di esercizio **nessuna corsa effettuata con bus**;
- sono a carico dell'aggiudicatario gli **investimenti aggiuntivi** rispetto a quanto è messo a disposizione dall'Ente Affidante per mezzo di STA, in particolare per il soccorso in linea e per la manutenzione:
 - per il **soccorso** è stato inserito nel PEFs l'ammortamento di una locomotiva elettrica standard ed è stato quantificato l'uso della macchina diesel di STA ipotizzando un possibile

numero di corse annue che abbisognano di tale servizio che è prezzato a 1.500 €/giorno, rivalutato all'inflazione;

- o per le **attrezzature di manutenzione** è stato ipotizzato un investimento complessivo ammortizzato con un importo costante per tutta la durata del PEFs. Con queste risorse si ricorda l'obbligo di procurare un mezzo leggero (tipo trattore ferroviario) per la movimentazione dei treni Coradia in officina per la manutenzione che sarà effettuata dal costruttore;
- o **altri fattori produttivi** quantificati nel PEFs sono gli uffici e le sale per il personale in locazione dai gestori delle infrastrutture secondo i fabbisogni derivanti dal progetto di servizio.

8.3. Costo standard

È stata effettuata con esito positivo la verifica di confronto degli esiti del PEFs con il “costo standard” di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018.

Per rendere possibile il confronto, i dati del PEFs sono stati elaborati secondo le indicazioni fornite da ART nel paragrafo 7 dell'Annesso 5b - Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF alla delibera n.154/2019. Pertanto, la voce “totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP” dello Schema 1 del PEFs – Conto economico Regolatorio è stata calcolata:

- sottraendo i costi di accesso alle infrastrutture,
- sommando le quote di ammortamento dei diritti d'uso relativi al solo materiale rotabile,
- sommando l'utile ragionevole,
- dividendo il risultato per i treni*km a base di gara.

Infine, entrambi i termini di confronto sono stati riportati a valori 2028:

- rivalutando il costo standard mediante tasso di inflazione IPCA consuntivo fino al 2025 e programmato dal Documento di Finanza Pubblica 2026 per gli anni successivi,
- attualizzando i dati annuali del PEFs al tasso di inflazione del 1,9% che è stato utilizzato per la sua elaborazione.

Il costo chilometrico da PEFs comparabile con il costo standard è risultato inferiore ad esso del 9%.

8.4. Monitoraggio e verifica dell'equilibrio

La documentazione di gara contiene le misure di riequilibrio economico-finanziario al termine dei periodi regolatori. Il meccanismo è volto a conservare l'equilibrio economico-finanziario da circostanze e avvenimento che dipendono più da fattori esterni che da eventuali scelte gestionali.

L'allegato “Calcolo della compensazione economico-finanziaria e governance economica”, dove si sviluppano le misure di riequilibrio, deve essere letto unitamente all'allegato “Matrice dei rischi”.

La matrice dei rischi contiene l'indicazione di tutta una serie di rischi sul lato della domanda e dell'offerta ed indica su quale dei due contraenti debba gravare il rischio. Dopo aver individuato il fattore di rischio e il responsabile, da ultimo, contiene la misura di mitigazione, cioè identifica le casistiche in presenza delle quali la responsabilità può essere mitigata.

Sintetizzando i contenuti dell'Allegato, in primo luogo, sono previste modalità di aggiornamento annuale del corrispettivo in relazione sia a modifiche del programma di esercizio, inclusi i servizi sostitutivi con autobus per lavori e casi di emergenza, sia alla mancata effettuazione di parte dei servizi per le diverse cause. Tra le altre, la documentazione di gara precisa la facoltà dell'Amministrazione di aumentare o diminuire i servizi in conformità all'interesse pubblico. Queste variazioni sono regolate mediante valori chilometrici e secondo le regole della matrice dei rischi.

In secondo luogo, alcune voci di costo, oggettivamente dipendenti da fattori esogeni, come i canoni di accesso alle infrastrutture, l'energia di trazione e l'uso dei treni e delle officine pubbliche, saranno compensate a consuntivo per il costo effettivamente sostenuto, valendo gli importi del PEF come acconti.

Infine, al termine di ogni periodo regolatorio della durata di 5 anni è prevista la verifica dell'equilibrio economico mediante la redazione di un PEF consuntivo che, per le annualità trascorse, recepisce i dati consuntivi, compresi gli aggiornamenti annuali di cui sopra. Azioni correttive sono previste se risulta superiore a una soglia predefinita lo scostamento tra la compensazione variabile risultante dal PEF aggiudicatario (non superiore a quella a base di gara) e quella risultante come fabbisogno dal PEF consuntivo.

Le azioni correttive primariamente integrano la compensazione nei modi definiti nel sopra citato allagato, pur senza garantire necessariamente il rientro della compensazione entro la soglia. Secondariamente, in assenza di tale rientro le parti possono concordare per gli anni successivi altre modalità per l'efficientamento della produzione dei servizi e modifiche al programma di esercizio, con conseguente aggiornamento del PEF.

Infine, in conformità ai principi comunitari è vietata la sovracompenrazione del servizio, con riduzione della compensazione qualora essa ecceda la copertura dei costi e dell'utile ragionevole.

Richiamando la circostanza che l'affidamento in questione è di tipo gross cost, si ricorda che è prevista una forma di premialità legata all'incremento degli introiti tariffari per aumento dei viaggiatori trasportati che consiste nell'attribuzione all'impresa affidataria di parte di tale maggior ricavo. Questa misura incentivante è descritta al precedente paragrafo 7.a. Essa risulta coerente con la premialità incentivante indicata da ART al comma 4 della Misura 26 della delibera n.154/2019.

9. Piano di Accesso al Dato

È stato predisposto il Piano di Accesso al Dato relativo al contratto di servizio, oggetto di consultazione pubblica, che contiene:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità della Provincia in qualità di Ente Affidante;
- b) la modalità di rilevazione del dato (automatica/manuale, real time/a consuntivo);
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) il fornitore del dato.

In conformità alle previsioni di cui alla Delibera ART n. 16/2018, per la definizione dei livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono stati utilizzati i seguenti fattori di qualità:

- offerta di posti (Misura 6);
- regolarità e puntualità (Misura 7);
- informazioni all'utenza prima e durante il viaggio (Misura 8 e 9);
- trasparenza (Misura 10);
- disponibilità / funzionamento di sistemi di biglietteria telematica (Misura 11)
- livelli minimi di pulizia – Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (Misura 12);
- livelli minimi di comfort - Funzionamento impianti di climatizzazione (Misura 12)
- livelli minimi di pulizia – esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (Misura 12);
- livelli minimi di pulizia – conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (Misura 12);
- livelli minimi di comfort del materiale rotabile – funzionamento impianti di climatizzazione (Misura 12);
- livelli minimi di comfort del materiale rotabile – accessibilità e funzionamento della toilette a bordo dei treni (Misura 12);
- indicatori e livelli minimi di accessibilità – Piano operativo per l'accessibilità e disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13);
- livelli minimi di accessibilità – porte di accesso funzionanti (Misura 13);
- livelli minimi di accessibilità – disponibilità di servizi bici (Misura 13);
- indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore (Misura 14).

Per ciascuno degli indici di cui sopra sono descritte le modalità di rilevazione del dato e di accesso da parte di terzi e indicato il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'Ente Affidante.

Per il dettaglio, si rinvia al documento "Piano di Accesso al Dato".

10. Allocazione dei rischi

La matrice dei rischi è stata predisposta dall'Ente Affidante secondo lo schema dell'Annesso 4 della Delibera 154/2019, che dispone l'allocazione delle principali e più comuni tipologie di rischio tra le Parti e rappresenta uno strumento indispensabile per la verifica dell'equilibrio economico e del livello di compensazione in corso di esecuzione del servizio, secondo le specifiche previsioni contrattuali.

È opportuno evidenziare che la Provincia di Bolzano applica un sistema *gross cost* nel quale il rischio commerciale è a carico dell'ente affidante, cui spettano i ricavi della gestione.

In linea di principio, negli affidamenti diversi dalla concessione la matrice dei rischi non sarebbe necessaria, perché la responsabilità delle casistiche in essa evidenziate dovrebbe gravare interamente sulla stazione appaltante.

In ogni caso, la stazione appaltante ha ritenuto di doverla redigere ugualmente, per dare meglio conto di alcune evenienze che necessitavano di chiarimenti. Si ribadisce che queste circostanze graveranno in linea di principio sulla stazione appaltante, ma nelle azioni di mitigazione si è specificato che l'aggiudicataria dovrà fare quanto in proprio potere per ridurre le conseguenze negative in capo all'amministrazione.

Dal punto di vista economico, si tratta di tradurre i principi di buona amministrazione, economicità ed efficienza in clausole contrattuali. Questo significa anche che in alcune circostanze l'amministrazione dovrà riconoscere il corrispettivo euro*km anche per quei chilometri di servizio non eseguiti dalla aggiudicataria per le circostanze evidenziate nella matrice, ma non potrà riconoscere il corrispettivo euro*km per intero, dovendo sottrarre quei costi che sono venuti meno a causa del mancato servizio (es. pagamento elettricità di rete). In pratica, si tratta di tutelare le imprese dai costi fissi ma non anche dai costi cessanti.

Per il livello di dettaglio si rimanda alla matrice dei rischi, che prevale in caso di contrasto con quanto qui esposto.