



Dekret

Decreto

der Ressortdirektorin
des Ressortdirektors

della Direttrice di Dipartimento
del Direttore di Dipartimento

Nr.

N.

3956/2026

38.0 Abteilung Mobilität - Ripartizione Mobilità

Betreff:

Klassifizierung der für den öffentlichen Eisenbahnnahverkehr funktionalen Güter als Grundlage für die Durchführung der Ausschreibung zur Vergabe des Dienstes und andere Konsultationspflichten seitens der Verwaltung gemäß Beschluss Nr. 154/2019 der Verkehrsregulierungsbehörde

Oggetto:

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

Das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15 „Öffentliche Mobilität“, regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse und sieht vor, dass das Land Südtirol für die Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der öffentlichen Verkehrsdienste zuständig ist und die Verfahren für die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste konform zu jenen der Europäischen Union festlegt.

Der öffentliche Personenverkehrsdienst auf Schiene im Land fällt in die Zuständigkeit des Landes Südtirol.

Da die derzeitigen Dienstleistungsverträge zwischen dem Land Südtirol und Trenitalia AG und SAD AG bald auslaufen (13.6.2026), ist die Verwaltung mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen (Art. 5, Abs. 3, Reg. 1370/2007) für die Beauftragung der öffentlichen Schienenverkehrsdienste beschäftigt.

Das vorliegende Verfahren folgt auf das zuvor von der Verwaltung ausgeschriebene und am 16.8.2024 veröffentlichte Verfahren, das zuletzt durch Urteil des Staatsrats, Abt. VI, Nr. 6880/2025, aufgehoben wurde.

Die Verwaltung hat bereits die Vorinformation für öffentliche Personenverkehrsdienste OJ S 170/2025 am 05.09.2025 auf der offiziellen Website der Europäischen Union erneut veröffentlicht, die der Veröffentlichung des Ausschreibungsverfahrens vorausgeht und hat die Fristen für die Erteilung der Genehmigungen angepasst und die besonderen Anforderungen gemäß dem Urteil überarbeitet.

Um die Veröffentlichung des Ausschreibungsverfahrens für die Beauftragung der öffentlichen Schienenverkehrsdienste zu ermöglichen, ist es notwendig, eine Reihe von der Verkehrsregulierungsbehörde geforderten Anforderungen zu erfüllen, deren Funktionsweise ausdrücklich durch den italienischen Gesetzgeber geregelt ist (Art. 37, Gesetzesdekret 201/2011 mit nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen).

La legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, “Mobilità pubblica”, disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale stabilendo che la Provincia di Bolzano svolge le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico e fissa le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione Europea.

Il servizio provinciale di trasporto pubblico ferroviario di persone rientra nella competenza della Provincia di Bolzano.

Poiché gli attuali contratti di servizio tra PAB e Trenitalia S.p.a. e SAD S.p.a. sono prossimi alla conclusione (13.6.2026), l'amministrazione sta procedendo alla produzione della documentazione di gara (art. 5, co. 3, Reg. 1370/2007) per l'affidamento del trasporto pubblico ferroviario.

La presente procedura fa seguito a quella già bandita dall'amministrazione e pubblicata il 16.8.2024, la quale è stata annullata, da ultimo con sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, n. 6880/2025.

L'amministrazione ha già provveduto alla nuova pubblicazione dell'awiso di preinformazione per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri OJ S 170/2025 il 05/09/2025 sul sito ufficiale dell'Unione europea, il quale è propedeutico alla pubblicazione della procedura di gara, così come ha provveduto all'adeguamento dei termini per l'ottenimento dei titoli autorizzativi e alla revisione dei requisiti speciali secondo quanto stabilito dalla sentenza.

Per procedere alla pubblicazione della procedura di gara per l'affidamento del trasporto pubblico ferroviario è necessario portare a compimento una serie di adempimenti previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il cui funzionamento è espressamente disciplinato dal Legislatore italiano (art. 37, D.L. 201/2011 con s.m.i.).

Insbesondere wird auf das Verfahren zur Erkundung der für die Erbringung der Dienstleistung erforderlichen Vermögenswerte verwiesen, welches im Rahmen einer Konsultation der Beteiligten durchgeführt wird und im Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde (ART) Nr. 154/2019 (Maßnahmen 3 - 10) geregelt ist.

Der ART-Beschluss 154/2019 zielt auf die Umsetzung des Art. 37 Abs. 2 Buchst. f), des Gesetzesdekretes 201/2011 ab: „die Behörde prüft, dass die betreffenden Ausschreibungen keine diskriminierenden Bedingungen oder Bedingungen, die potenziellen Wettbewerbern den Zugang zum Markt verwehren, enthalten. Insbesondere prüft sie, dass die Verfügbarkeit von Rollmaterial bereits zum Zeitpunkt der Ausschreibung keine Voraussetzung für die Teilnahme oder ein Element für die Diskriminierung zwischen den teilnehmenden Unternehmen darstellt“.

Die Behörde hat die Verpflichtung festgelegt, die Waren in "kommerziell", "unerlässlich" und "wesentlich" einzustufen, wie im ART-Beschluss 154/2019 näher präzisiert.

In Maßnahme 4 fordert die Behörde, dass die von der Verwaltung erstellte Klassifizierung Gegenstand der Konsultation der am Verfahren interessierten Parteien, sowie der in Absatz 7 genannten anderen Parteien, ist.

Die Konsultation erfolgte durch die Veröffentlichung am 4.12.2025 auf der Website bandi-altoadige und auf der Seite der transparenten Verwaltung, sowie durch den Versand von PEC an die von der Behörde angegebenen potenziell interessierten Parteien.

An der Konsultation nahmen tatsächlich vier Interessensvertreter teil, die Fragen und Beiträge einbrachten.

Dem vorliegenden Dekret ist das Dokument mit den Fragen und Beiträgen sowie die Antworten der Verwaltung und das Protokoll der Konsultation in Anwesenheit beigefügt.

Um die Anonymität des Wirtschaftsteilnehmers zu gewährleisten (gemäß Maßnahme 4, Absatz 10, ART-Beschluss 154/2019), musste die Verwaltung einige Abschnitte streichen, die die Identität der Wirtschaftsteilnehmer offenbart hätten.

Si fa riferimento, in particolare, alla procedura di ricognizione dei beni strumentali all'esecuzione del servizio, che avviene tramite la consultazione degli stakeholder e che è disciplinata dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 154/2019 (Misure 3 – 10).

La Delibera ART 154/2019 è preordinata all'attuazione dell'art. 37, co. 2, lett. f), D.L. 201/2011, secondo cui "l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti".

L'Autorità ha stabilito l'obbligo di classificare i beni in "commerciali", "indispensabili" ed "essenziali", come meglio precisati nella Delibera ART 154/2019.

Nella Misura 4 l'Autorità chiede che la classificazione effettuata dall'amministrazione sia soggetta alla consultazione dei soggetti interessati alla procedura, nonché degli altri soggetti indicati dal comma 7.

La consultazione è stata promossa mediante pubblicazione in data 4.12.2025 sul sito bandi-alto adige e nella pagina dell'amministrazione trasparente, nonché mediante invio di PEC ai soggetti potenzialmente interessati, come individuati dall'Autorità.

Alla consultazione hanno effettivamente partecipato quattro soggetti portatori d'interesse, fornendo domande e contributi.

Si allega al presente decreto il documento contenente domande e contributi, nonché i riscontri dell'amministrazione, unitamente al verbale della consultazione in presenza.

L'amministrazione, per garantire l'anonimato dell'operatore economico (ai sensi della Misura 4, comma 10, Delibera ART 154/2019), ha dovuto eliminare alcuni passaggi che avrebbero resa manifesta l'identità del soggetto.

In jedem Fall wurden mit den vorliegenden Dokumenten alle eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt.

Ebenfalls beigelegt sind die Unterlagen, die eine Klassifizierung der derzeit von den Betreibern genutzten und der in Zukunft zu erwerbenden Gütern mit entsprechenden Erläuterungen enthalten, um sie in die von der Behörde festgelegten Kategorien einzuordnen.

Die Konsultation der Interessengruppen bezog sich auch auf die von der Verwaltung erstellten Anhänge über die Qualität der Dienste und den Datenzugangsplan.

Schließlich hat die Verwaltung die derzeitigen Betreiber um Informationen gebeten, um den Umfang der Sozialklausel festzulegen, da das Gesetzesdekret 50/2017 in seiner derzeitigen Fassung vorsieht, dass im Falle eines Betreiberwechsels nach einer Ausschreibung, die Ausschreibungsunterlagen den "nahtlosen Übergang aller Arbeitnehmer des scheidenden Betreibers auf den neuen Betreiber mit Ausnahme der Führungskräfte" vorsehen müssen (Art. 48 Abs. 7 Buchst. e).

Diese Informationen wurden den Gewerkschaftsvertretern vorgelegt, die sich mit der Verwaltung getroffen haben und gebeten wurden, auch schriftlich Stellung zu nehmen.

In den Anhängen zu diesem Dekret werden die eingegangenen Stellungnahmen und Rückmeldungen aufgeführt/dargelegt.

Ausführlichere Informationen über das Personal werden in den Ausschreibungsunterlagen enthalten sein.

Die zuständige Organisationsstruktur bestätigt, dass mit dieser Maßnahme kein öffentliches Investitionsprojekt genehmigt oder finanziert wird und dass daher keine Identifizierung mittels Einholung eines CUP erforderlich ist.

Gemäß Artikel 35, Absatz 3 des Landesgesetzes vom 21. Juli 2022, Nr. 6 nimmt der Abteilungsdirektor die Verwaltungsbefugnisse wahr, die in den Sachbereich der Abteilung fallen.

Mit diesem Dekret werden keine Ausgaben zweckgebunden, sondern es wird eine Klassifizierung von Gütern vorgenommen, die im Verfahren zur Vergabe des öffentlichen Schienenverkehrsdienstes in Südtirol

In ogni caso, per mezzo dei presenti documenti, si è dato conto di tutte le osservazioni ricevute.

Si allegano anche i documenti che contengono la classificazione, con le spiegazioni opportune, dei beni attualmente in utilizzo ai gestori del servizio, nonché dei beni di futura acquisizione, in modo tale da poterli collocare nelle categorie individuate dall'Autorità.

La consultazione degli stakeholder ha riguardato, altresì, gli allegati predisposti dall'amministrazione sulla qualità dei servizi e sul piano di accesso al dato.

Da ultimo, l'amministrazione ha chiesto ai gestori uscenti le informazioni propedeutiche ad individuare il perimetro della clausola sociale, dal momento che il D.L. 50/2017, come successivamente convertito e modificato, dispone che in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara sia previsto nei bandi di gara il "trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti" (art. 48, co. 7, lett. e).

Queste informazioni sono state sottoposte all'attenzione delle parti sindacali, che sono state incontrate dall'amministrazione e che sono state invitate a formulare osservazioni anche per iscritto.

Negli allegati al presente decreto si dà conto delle osservazioni ricevute e dei riscontri.

Informazioni più dettagliate sul personale saranno indicate nella documentazione di gara.

La competente struttura organizzativa attesta che con il presente provvedimento non si autorizza né si finanzia un progetto di investimento pubblico e che, pertanto, non occorre alcuna identificazione tramite il CUP.

Ai sensi dell'art. 35, co. 3, legge provinciale 21 luglio 2022, n. 6 il Direttore di Ripartizione esercita le funzioni amministrative nelle materie di competenza della ripartizione.

Con il presente decreto non si impegna alcuna spesa, bensì si opera una classificazione dei beni che dovrà essere utilizzata nell'ambito della procedura per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario in Alto Adige.

verwendet wird.

Die Reservierung der Ausgaben erfolgt mit dem Akt, mit dem die Ausschreibung erfolgt.

dies vorausgeschickt,

verfügt

der Abteilungsdirektor

1. die folgenden Anlagen zu genehmigen und veröffentlichen:

- Anlage A, Klassifizierung der Immobilien und der anderen funktionellen Güter,
- Anlage B, Klassifizierung des Rollmaterials,
- Anlage C, Personal der derzeitigen Bahndienstbetreiber in der Autonomen Provinz Bozen,
- Anlage D, Mindestqualitätsbedingungen der Dienstleistungen und Vertragsstrafen,
- Anlage E, Datenzugangsplan,
- Anlage F, Fragen der Interessengruppen und Antworten der Vergabestelle;
- Anhang G, Protokoll der Anhörung mit den Wirtschaftsakteuren.
- Anhang H, Protokoll der Anhörung mit den Gewerkschaftsvertretern.

Der Abteilungsdirektor

La prenotazione di spesa avverrà con l'atto con il quale verrà bandita la gara.

Ciò premesso,

il direttore di Ripartizione

decreta

1. di approvare e di pubblicare i seguenti allegati:

- 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 Direttore di Ripartizione

Martin Vallazza

ANLAGE A - KLASSIFIZIERUNG DER IMMOBILIEN UND DER ANDEREN FUNKTIONELLEN GÜTER

LAGERHALLEN, WERKSTÄTTEN UND DAVON UNTRENNBARE ANLAGEN

Vorwort

Derzeit werden 5 Gebäude als Werkstätten oder Remise genutzt (1 in Bozen, 2 in Meran, 1 in Innichen, 1 in Mals, mit auch der Tank- und Abwasser in Franzensfeste), die geeignet sind, die Bedürfnisse der derzeitigen Betreiber für das Abstellen und die Wartung des Rollmaterials für den Bahndienst im Land zu garantieren.

Ab 2029 wird die Werkstatt in Bozen Süd, die sich in öffentlichem Besitz befindet, in Betrieb genommen. Sie wird an das Unternehmen Alstom, Hersteller der Coradia Stream-Züge, zur Verwaltung übergeben, damit dieses im Rahmen eines Full-Service-Wartungsvertrags für die Instandhaltung der Züge sorgt.

Gut	Eigentum	Beschreibung und aktuelle Nutzungsbedingungen	Anlagen (in Blau die Eigenschaften von Trenitalia)	Ausrüstung (in Blau die Eigenschaften von Trenitalia)	Klassifizierung	Bereitstellung
Bozen Zentrum, WERKSTATT	Trenitalia	Sie wird derzeit ausschließlich von Trenitalia genutzt, aber im Rahmen von Verträgen mit der Autonomen Provinz Trient und der Region Venetien (RV-Züge) wird sie gemeinsam genutzt. Die Anlage ist überdimensioniert (80.000 Quadratmeter, davon 19.000 überdacht). Aus technischer Sicht handelt es sich um eine Anpassung historischer Strukturen, die für Zugtypen konzipiert wurden, die nicht mehr im Einsatz sind oder allmählich stillgelegt werden (gewöhnliche Kompositionen). Es gibt untrennbare Anlagen von Trenitalia.	AUSSENBEREICH: - Gleise (Außenstrecken – elektrifiziert und befestigt). INNENBEREICH: - Gleise (Innenstrecken – elektrifiziert, auf Säulen, mit Inspektionsgrube); - Industriehallen - Dienstgebäude; - Warenhaus.	AUSSENBEREICH - Waschanlage; - Transferwagen (derzeit außer Betrieb); - Drehscheibe (derzeit außer Betrieb); - Kraftstoffverteiler (Dieseltank); - Wasserreinigungsanlage (von einem externen Unternehmen betrieben). INNENBEREICH: - Hebeanlage; - Ausrüstung für Inspektionen; - Industrieanlagen: zentrale Absaugung,	Unerlässliches Gut gemäß Gesetz (Art. 12, 13, GvD. 112/2015) bis zur Inbetriebnahme der Werkstatt Bozen Süd (2029). Aus technischer Betrachtung reicht mit der Bereitstellung der Depots/Werkstätten in Mals, Innichen und Meran „ATR“ eine vierte Werkstatt aus, entweder Bozen Zentrum oder Meran „ETR“.	Trenitalia stellt die Werkstatt zur Verfügung über einen Vertrag zur Bereitstellung von Dienstleistungen für den Zugang zu Wartungsanlagen. In Bezug auf Zugang und Tarife müssen die Grundsätze des GvD. 112/2015 und der Beschlüsse VRB 130/2019 und 95/2023 eingehalten werden. Trenitalia schätzt die Verfügbarkeit der Remise für die ausgeschriebenen Dienstleistungen auf 50 %, da sie gleichzeitig für andere von Trenitalia betriebene

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

				zentrale Druckluftversorgung.		Dienstleistungen genutzt wird.
--	--	--	--	-------------------------------	--	--------------------------------

	Eigentum	Beschreibung	Anlagen (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Ausrüstung (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Klassifizierung	Bereitstellung
MERAN, WERKSTATT ATR-ZÜGE	<u>Remise ATR Züge</u> Eigentum Land Südtirol	Es umfasst eine überdachte Fläche von 4020 m² und eine nicht überdachte Fläche von 1450 m². Es handelt sich um eine Konzession an die STA und ein kostenloses Verleihen an die SAD (ohne Angabe der Laufzeit, die allein vom Willen der STA abhängt). Die Werkstatt für die Thermotraktionszüge der Vinschger Linie. Es gibt untrennbare STA-, RFI- und SAD-Anlagen.	- Elektro-, Wasser- und Heizungsanlage, Pneumatikanlage – - Kraftstoffverteilungsanlage - Container für die Lagerung von Schmiermitteln - Container für die Nutzung als CT-Büro - 2 Container für die Nutzung als Umkleideraum/Sanitäranlagen - Container für die Nutzung als WC - Container für die Nutzung als Archiv/Ersatzteillage - 3 Container für die Nutzung als Kleiderlager.	- Sicherheitsleine - Batteriebetriebener Lokomotivtraktor Zephir - Motorenbürsten zum Waschen von Zügen - Anlage zum Entleeren von Zugabwässern - Ölabscheider - Außensteckdosenanlagen 380V - Regale - Tische, Schränke - Druckwaschanlage - Stapelwagen mit Gabelstruktur	Unerlässliches Gut (öffentliches Eigentum). Es ist vorgesehen, dass der Zuschlagsempfänger ist verpflichtet, die Werkstatt zu nutzen, solange die GTW-Züge in Betrieb sind. Danach wird das Depot an STA S.p.a. übertragen und dem Zuschlagsempfänger nicht mehr zur Verfügung stehen, unbeschadet der Möglichkeit für den Zuschlagsempfänger, die Gleise zum Abstellen zu nutzen. Eine gemeinsame Nutzung mit einem anderen Unternehmen oder für einen anderen Dienst ist technisch nicht möglich.	Vermietung. Die Höhe der Miete wird in der Ausschreibung angegeben. Außerordentliche Wartungsarbeiten werden von STA durchgeführt.
MERAN, WERKSTATT	<u>Remise ETR Züge</u> Werkstatt: SAD	1.850 Quadratmeter überdachte Fläche mit Öffnung zum Platz der ATR-Werkstatt.	- Elektro-, Sanitär-, Heizungs- und Reifensysteme, - AT-Elektrifizierung - Außenbahnschienen	- Säulenhebevorrichtung für Züge - partiell bewegliche Plattform für den	Unverzichtbares Gut. Aus technischer Betrachtung reicht mit der Bereitstellung der	Die Provinz wird die Vermögenswerte von SAD, die in den linken Spalten fett gedruckt sind (Halle und untrennbare Anlagen),

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

ETR-ZÜGE	Gelände: Eigentum RFI, im Genuss der STA	Im Jahr 2009 baute die SAD auf dem Gelände der STA eine abnehmbare Halle für die Instandhaltung der elektrischen FLIRT-Züge, die dem Hersteller Stadler anvertraut wurde.	- Außen Säulchen Steckdosen 380 V - Container-Abstellplatz Hochdruckreiniger und - Abwasserabsaugung, - Container-Abstellplatz; - Lokotraktor Zephir.	- Zugang zum Oberdeck der Züge - Sandverteilungsanlage (Silo + Wagen) - Regale - Tische, Schränke - Fertigbau-Box - Fertigbau-Box - Sicherheitsleine.	Remisen/Werkstätten in Mals, Innichen, Meran „ATR“ eine vierte aus, alternativ Bozen Zentrum oder Meran „ETR“.	erwerben und die Werkstatt im Rahmen eines Mietvertrags zur Verfügung stellen.
----------	--	---	--	---	--	--

Gut	Eigentum	Beschreibung	Anlagen (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Ausrüstung (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Klassifizierung	Bereitstellung
REMISE VON INNICHEN	Land Südtirol	Es umfasst eine überdachte Fläche von 2.398 m ² und eine nicht überdachte Fläche von 967 m ² . Sie steht derzeit unter einer Konzession der STA und unter einer Unterkonzession der SAD die normale Instandhaltung vom Nutzer bezahlt wird (Kosten unbekannt).	- Elektro- und Wasseranlage, - Fernwärme	- Batteriebetriebener Lokomotivtraktor Zephir CRAB 3100 - Säulenhebeanlage für Züge - Regale - Tische, Schränke - Hochdruckreiniger - Bewegliche Gerüste für den Zugang zum Dachbereich von Schienenfahrzeugen - Außensteckdosenanlagen 380 V	Unerlässliches Gut (öffentliches Eigentum). Es besteht eine Verpflichtung zur Nutzung durch den Zuschlagsempfänger.	Vermietung. Die Höhe der Miete wird in der Ausschreibung angegeben. Außerordentliche Wartungsarbeiten werden von STA durchgeführt.

Gut	Eigentum	Beschreibung	Anlagen (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Ausrüstung (in Blau die Eigenschaften von SAD)	Klassifizierung	Bereitstellung
WERKSTATT	Land Südtirol	Die Werkstatt beträgt 5.052, davon:	Elektro-, Wasser- und Heizungsanlage, Pneumatik –	- Zug-Hebevorrichtung mit 8 Säulen,	Unerlässliches Gut (öffentliches Eigentum).	Bis zum Abschluss der Arbeiten für den Bau des Depots Bozen Süd (2029)

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

VON MALS		- Flächen die für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung stehen: 2 075 m²; - Flächen für den Eisenbahnbetrieb mit Diesel betriebenen Zügen bis zu Stilllegung; - Schuppen – Waschanlage: 647 m²; - Abstellgleis für die Nacht: 1 952 m²; - Weitere: 377 m². Die Anlagen der STA sind untrennbar miteinander verbunden. Der Waschtunnel wird gemeinsam mit dem Busunternehmen genutzt. Sie steht derzeit unter einer Konzession der STA und unter einer Unterkonzession der SAD.	Kraftstoffverteilungsanlage	Tragkraft 12,5 Tonnen + Steuergerät für die Säulen - Regale - Werkbänke, Schränke - Wasserdruckreiniger - Stapler - Abwasserabsauganlage (2 Stück) - Wasserauffüllanlage - Außensteckdosen 380 V	Es besteht eine Verpflichtung zur Nutzung durch den Zuschlagsempfänger.	wird die Wartung der Coradia Stram in der Werkstatt in Mals vom Zugerhersteller Alstom im Rahmen eines Full-Service-Wartungsvertrags durchgeführt. Anschließend kann sie Wirtschaftsteilnehmern für andere Wartungsarbeiten zur Verfügung gestellt werden. Die Gebühr wird in den Ausschreibungsunterlagen angegeben. Die außerordentliche Wartung wird von STA AG durchgeführt.
WASCH- ANLAGE IN MALS	Land Südtirol	Es umfasst eine Fläche von 715 m². Es wird auch für die Reinigung der Busse des öffentlichen Nahverkehrs genutzt. Nach der Außerbetriebnahme der dieselbetriebenen Züge wird es dem Eisenbahnunternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen.	Elektro-, Wasser-, Heizungs-, Pneumatikanlage.	- Hochdruckreiniger; Bürstenwaschanlage.	-	Nach der Außerbetriebnahme der dieselbetriebenen Züge wird es dem Eisenbahnunternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen.

	Eigentum	Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung
ZISTERNEN- RASTPLATZ und ABWASSER VON FRANZENS- FESTE	RFI	Er ist derzeit an die SAD vermietet, und die laufende Wartung wird vom Nutzer bezahlt (Kosten unbekannt). Er hat eine Fläche von 180 m².	Kommerzielles Gut	Durch RFI zu mieten

Werkstatt derzeit im Bauprozess

	Eigentum	Beschreibung	Ausrüstung	Klassifizierung:	Bereitstellung
BOZEN SÜD (ZU REALISIEREN) - ab 2029 in Betrieb	Land Südtirol	Es wird eine überdachte Fläche von 3.192 m² und eine Freifläche von 26.685 m² umfassen. Es wird an das Unternehmen Alstom, Hersteller der Coradia Stream-Züge, zur Verwaltung übergeben, damit dieses im Rahmen eines Full-Service-Wartungsvertrags für die Instandhaltung der Züge sorgt. Es wird Anlagen von STA geben, die untrennbar miteinander verbunden sein werden. Durch den Bau dieser Anlage wird die Remise Bozner Zentrum auf jeden Fall nicht mehr unerlässlich sein.	Der Standort wird mit folgenden Einrichtungen ausgestattet: • Zugwerkstatt, bestehend aus einer 200 m langen Halle mit zwei Gleisen auf Säulen und einer Nutzlänge von ca. 145 m. • Außenbereich mit einem Gleis mit einer Mindestnutzlänge von ca. 140 m. • Gleis mit bidirektionaler Außenwaschanlage (dieses Gleis ist direkt mit der Zugwerkstatt verbunden). • Gleise zum Abstellen und Rangieren: 1 Gleis auf der Nordseite mit einer Länge von ca. 140 m, eine Rangierstrecke mit einer Länge von 140 m, die auch als Abstellgleis genutzt werden kann, wenn keine Züge rangiert werden müssen.	Unerlässliches Gut (öffentliches Eigentum). Es besteht eine Verpflichtung zur Nutzung des Zuschlagsempfängers.	Es wird an das Unternehmen Alstom, Hersteller der Coradia Stream-Züge, zur Verwaltung übergeben, damit dieses im Rahmen eines Full-Service-Wartungsvertrags für die Instandhaltung der Züge sorgt.

Weitere derzeit nicht genutzte Werkstätten außerhalb der Provinzgrenze

	Eigentum	Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung
WERKSTATT VON VILLACH	ÖBB Technische Services GmbH	Die Werkstatt wird derzeit nicht von den Dienstleistungsunternehmen genutzt. In jedem Fall besteht die Möglichkeit sie zu mieten.	Kommerzielles Gut	Vermietung. Durch ÖBB zu mieten

ANDERE IMMOBILIEN

Hallen für Pausen des Personals*

Nutzung von SAD

Eigentum	Ort	Klassifizierung	Bereitstellung
Von RFI	Bozen und Franzensfeste	Kommerzielle Güter	Vermietung
	Trient und Franzensfeste	Kommerzielle Güter	Entgeltliche Nutzungskonzession
Von STA	Bruneck	Kommerzielle Güter	Entgeltliche Untervergabe
	Meran	Kommerzielle Güter	Befristete kostenlose Leihe
	Innichen	Kommerzielle Güter	Untervergabe
	Mals	Kommerzielle Güter	Untervergabe

Nutzung von Trenitalia

Eigentum	Ort	Klassifizierung	Bereitstellung
Von RFI	Franzensfeste, Brenner	Kommerzielle Güter	Entgeltliche Nutzungskonzession

*die Bedingungen und Kosten für die Nutzung dieser Flächen sind in den PIRs der Infrastrukturbetreiber zu finden. Die STA-Gesellschaft wird ihre Kosten angeben, sobald sie verfügbar sind.

Büros

Nutzung von SAD

Eigentum	Ort	Klassifizierung	Bereitstellung
nicht angegeben	nicht angegeben	Kommerzielle Güter	Nicht angegeben

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

Nutzung von Trenitalia

RFI	Bozen und Meran (Eigentum RFI)	Kommerzielle Güter	Entgeltliche Nutzungskonzession
------------	--------------------------------	---------------------------	---------------------------------

Ticketschalter

		Klassifizierung	Bereitstellung
Verwendet von Trenitalia, Eigentum von RFI	Meran, Auer, Brixen, Brunico, Innichen, Sterzing:	-	Die Verwaltung der Fahrkartenschalter ist vom Ausschreibungsumfang ausgenommen und wird der Inhouse-Gesellschaft STA s.p.a. übertragen.

ALLEGATO A - CLASSIFICAZIONE DEI BENI IMMOBILI

DEPOSITI, OFFICINE E IMPIANTI INSCINDIBILI DAGLI STESSI

Premessa

Attualmente sono in utilizzo 5 aree destinate a rimesse e officine (una a Bolzano, due a Merano, una a San Candido, una a Malles, oltre all'area cisterne e reflui di Fortezza), che risultano idonee e soddisfare il fabbisogno dei gestori attuali per la sosta e la manutenzione dei rotabili per il servizio ferroviario provinciale.

A partire dal 2029 entrerà in servizio l'officina di Bolzano sud, di proprietà pubblica, la quale sarà data in gestione alla società Alstom, produttrice dei treni Coradia Stream, affinché provveda alla manutenzione di quest'ultimi nell'ambito di un contratto di manutenzione full service.

Bene	Proprietà	Descrizione e condizioni d'uso attuali	Impianti (in blu le proprietà di Trenitalia)	Attrezzature (in blu le proprietà di Trenitalia)	Classificazione	Messa a disposizione
OFFICINA DI BOLZANO CENTRO	Trenitalia	Attualmente è ad uso esclusivo di Trenitalia, ma l'utilizzo è condiviso con i contratti con la Provincia Autonoma Trento e con la Regione del Veneto (treni RV). L'impianto risulta sovradimensionato (80.000 mq. di cui 19.000 coperti). Dal punto di vista tecnico, si tratta di adattamento di strutture storiche progettate per tipologie di treni oggi non più in uso o in via di dismissione (composizioni ordinarie). Sono presenti impianti inscindibili di Trenitalia.	AREE ESTERNE: - Binari (tratte esterne - elettrificati e plateati). AREE INTERNE: - Binari (tratte interne - elettrificati, su colonnina, con fossa di visita); - Capannoni industriali - Fabbricati di servizio; - Magazzino.	AREE ESTERNE: - Impianto di lavaggio; - Carro trasbordatore (attualmente fuori servizio); - Piattaforma girevole (attualmente fuori servizio); - Distributore carburante (tank gasolio); - Depuratore idrico (gestito da ditta esterna). AREE INTERNE: - Apparato di sollevamento - Apparato per visita imperiali;	Bene indispensabile ex lege (art. 12, 13, D.Lgs. 112/2015) fino alla entrata in servizio della rimessa di Bolzano Sud (2029). Tecnicamente, con la messa a disposizione delle rimesse/officine di Malles, San Candido, Merano "ATR", ne è sufficiente una quarta, alternativamente Bolzano Centro o Merano "ETR".	Trenitalia mette a disposizione la rimessa di Bolzano centro tramite contratto di fornitura di servizi di accesso agli impianti manutentivi rispettando i principi stabiliti dal D.Lgs. 112/2015 e dalle Delibere ART 130/2019 e 95/2023 in ordine ad accesso e tariffe. Trenitalia ha stimato nella misura del 50% la disponibilità della rimessa per i servizi oggetto di gara, stante il contestuale utilizzo della rimessa per altri servizi gestiti da Trenitalia.

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

				- Impianti industriali: aspirazione centralizzata, aria compressa centralizzata.		
--	--	--	--	--	--	--

Bene	Proprietà	Descrizione	Impianti (in blu le proprietà di SAD)	Attrezzature (in blu le proprietà di SAD)	Classificazione:	Messa a disposizione
OFFICINA DI MERANO, TRENI ATR	Proprietà della Provincia Bolzano	Misura 4020 mq di superficie coperta e 1.450 mq di superficie scoperta. Risulta in concessione a STA e comodato gratuito a SAD (senza indicazione del termine, che dipende unicamente dalla volontà del comodante). È utilizzata per la manutenzione dei treni GTW sulla linea della Val Venosta. Sono presenti impianti inscindibili di STA, RFI e di SAD.	- Elettrico, idraulico, riscaldamento, pneumatico – - impianto distribuzione carburanti - container deposito lubrificanti - container uso ufficio CT - 2x container uso spogliatoio/servizi - container uso WC - container uso archivio/magazzino ricambi - 3x container magazzino vestiario	- Linea vita - locotratte Zephir a batteria - motospazzole lavaggio treni - impianto svuotamento reflui treni - disoleatore - impianti colonnine esterne prese 380V - scaffalature - banchi, armadi - idropulitrice - carrello elevatore a forche	Bene indispensabile (per proprietà pubblica). È previsto l'obbligo di utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara sino a quando sono in utilizzo i treni GTW. Successivamente, la rimessa sarà assegnata a STA S.p.a. e tolta dalla disponibilità dell'aggiudicatario, fatta salva la possibilità per l'aggiudicatario di utilizzare i binari per la sosta. Non è tecnicamente condivisibile con altra impresa o servizio diverso da quelli oggetto della presente procedura.	Locazione. Il canone sarà indicato nella documentazione di gara. Gli interventi di manutenzione straordinaria sono a cura di STA.
OFFICINA DI MERANO, TRENI ETR	Officina: SAD Sedime: proprietà di RFI, in	Misura 1.850 mq di superficie coperta con apertura sul piazzale dell'officina ATR. Sul sedime di competenza di STA, SAD ha costruito nel 2009 un capannone rimovibile per l'effettuazione della manutenzione degli	- elettrico, idraulico, riscaldamento, pneumatico, - Elettrificazione AT binari esterni officina,	- Impianto di sollevamento a colonna treni - piattaforma semovente di accesso all'imperiale - impianto distribuzione sabbia (silo + carrello)	Bene indispensabile. Tecnicamente, con la messa a disposizione delle rimesse/officine di Malles, San Candido, Merano "ATR", ne è sufficiente una quarta,	La Provincia acquisterà i beni di proprietà di SAD evidenziati in grassetto nelle colonne a sinistra (capannone e impianti inscindibili) e metterà la rimessa a disposizione

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

	godimento a STA	elettrotreni FLIRT affidata al costruttore Stadler.	- colonnine esterne prese 380V - container rimessa - idropulitrice e aspirazione reflui, - container rimessa - locomotore Zephir	- scaffalature - banchi, armadi - box prefabbricato - box prefabbricato - Linea vita	alternativamente Bolzano Centro o Merano "ETR".	tramite contratto di locazione.
--	-----------------	---	---	--	---	---------------------------------

	Proprietà	Descrizione	Impianti (in blu le proprietà di SAD)	Attrezzature (in blu le proprietà di SAD)	Classificazione	Messa a disposizione
RIMESSA DI SAN CANDIDO	Provincia Bolzano	Misura 2.398 mq di superficie coperta e 967 mq di superficie scoperta. È attualmente in concessione a STA e in subconcessione onerosa a SAD, con manutenzione ordinaria a carico dell'utilizzatore.	elettrico, idraulico, teleriscaldamento	- locomotore Zephir CRAB 3100 a batteria - impianto di sollevamento a colonna treni - scaffalature - banchi, armadi - idropulitrice - impalcatura mobile per l'accesso all'imperiale dei rotabili - impianti colonnine esterne prese 380V	Bene indispensabile (per proprietà pubblica). È previsto l'obbligo di utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara.	Locazione. Il canone sarà contenuto nella documentazione di gara. La manutenzione straordinaria è svolta da STA S.p.a.

	Proprietà	Descrizione	Impianti (in blu le proprietà di SAD)	Attrezzature (in blu le proprietà di SAD)	Classificazione	Messa a disposizione
OFFICINA DI MALLES	Provincia Bolzano	Misura 5.052 mq. Di cui: - area a disposizione del servizio ferroviario: 2 075 m² - area riservata a servizio ferroviario fino a dismissione treni diesel – rimessa lavaggio: 647 m² - binario di corsa con possibilità di sosta notturna: 1 952 m² - altro 377 m².	elettrico, idraulico, riscaldamento, pneumatico – impianto distribuzione carburanti	- Impianto sollevamento treni a colonna costituito da n° 8 colonne, portata 12,5 ton cd + centralina comando colonne - scaffalature - banchi, armadi - idropulitrice - carrello elevatore a forche	Bene indispensabile (per proprietà pubblica). È previsto l'obbligo di utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara.	Sino al completamento dei lavori per la realizzazione della rimessa di Bolzano sud (2029) la manutenzione dei Coradia Stream sarà eseguita nell'officina di Malles ad opera della società Alstom, produttrice dei treni, nell'ambito di un contratto di manutenzione full service

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

		Sono presenti impianti inscindibili di STA. Il tunnel di lavaggio è condiviso con il gestore del servizio autobus. È attualmente in concessione a STA e subconcessione gratuita a SAD.		- Impianto aspirazione reflui (N° 2) - impianto rabbocco acqua - impianti colonnine esterne 380V		Successivamente può essere messa a disposizione degli operatori economici in locazione per le altre attività manutentive. Il canone sarà contenuto nella documentazione di gara. La manutenzione straordinaria è svolta da STA S.p.a.
TUNNEL DI LAVAGGIO DI MALLES	Provincia Bolzano	Misura 715 mq. È utilizzato anche per il lavaggio degli autobus del TPL. Non sarà più a disposizione dell'impresa ferroviaria a seguito della dismissione dei treni ad alimentazione diesel.	elettrico, idraulico, riscaldamento, pneumatico	- idropulitrice; - impianto di lavaggio a spazzole.		Il tunnel di lavaggio non sarà più disponibile all'impresa ferroviaria a seguito della dismissione dei treni ad alimentazione diesel.

	Proprietà	Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione
AREA SOSTA CISTERNE e REFLUI di FORTEZZA	RFI	È attualmente in locazione a SAD, con manutenzione ordinaria a carico dell'utilizzatore (costo non noto). Misura 180 mq.	Bene commerciale	Locabile da RFI

Officina in via di costruzione

	Proprietà	Descrizione	Impianti e attrezzature	Classificazione:	Messa a disposizione
OFFICINA DI BOLZANO SUD (DA	Provincia Bolzano	Misurerà 3.192 mq di superficie coperta e 26.685 mq di superficie scoperta. Sarà data in gestione alla società Alstom, produttrice dei treni Coradia Stream,	L'area verrà attrezzata con le seguenti strutture: • Officina per i treni, composta da un capannone lungo 200 m con due binari su colonnine e di lun-	Bene indispensabile (per proprietà pubblica). È previsto l'obbligo di utilizzo da parte	Sarà data in gestione alla società Alstom, produttrice dei treni Coradia Stream, affinché provveda alla

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

REALIZZA RE) – IN FUNZION E DAL 2029		affinché provveda alla manutenzione di quest'ultimi nell'ambito di un contratto di manutenzione full service. Saranno presenti impianti inscindibili di STA. La realizzazione di questo impianto renderà in ogni caso non più indispensabile l'impianto di Bolzano OMR.	ghezza utile di ca.145 m. • Areale esterno con nr. 1 binario di lunghezza utile minima di ca.140 m. • Binario con impianto di lavaggio esterno bidirezionale (tale binario è collegato direttamente all'officina dei treni). • Binari per parcheggio e manovra: nr.1 lato nord di lunghezza ca.140 m, un'asta di manovra di lunghezza 140 m, utilizzabile anche come parcheggio se non vi è la necessità di manovrare treni.	dell'aggiudicatario della gara.	manutenzione di quest'ultimi nell'ambito di un contratto di manutenzione full service.
--	--	--	---	---------------------------------	--

Altre officine attualmente non in utilizzo al di fuori del confine provinciale

	Proprietà	Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione
OFFICINA DI VILLACH	ÖBB Technische Services- GmbH	L'officina non è attualmente utilizzata dai gestori del servizio. In ogni caso, sussiste la possibilità di locare anche questa officina, che dista dal confine con la Provincia di Bolzano	Bene commerciale	Locabile da ÖBB, alle condizioni stabilite da ÖBB

ALTRI BENI IMMOBILI

Sale per sosta personale*

Utilizzate da SAD

Proprietà	luogo	Classificazione	Messa a disposizione
di RFI	Bolzano e Fortezza	beni commerciali	locazione
	Trento e Brennero	beni commerciali	concessione d'uso onerosa
di STA	Brunico	beni commerciali	subconcessione onerosa
	Merano	beni commerciali	comodato precario gratuito
	Malles	beni commerciali	subconcessione
	San Candido	beni commerciali	subconcessione

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

Utilizzate da Trenitalia			
Proprietà	Luogo	Classificazione:	Messa a disposizione
di RFI	Fortezza, Brennero	beni commerciali	concessione d'uso onerosa

*Le condizioni ed i costi per l'uso di questi spazi sono riportati nei PIR dei Gestori delle Infrastrutture. La società STA indicherà i propri costi appena disponibili.

Uffici			
Utilizzate da SAD			
Proprietà	Luogo	Classificazione:	Messa a disposizione
non indicato	non indicato		non indicato
Utilizzate da Trenitalia			
RFI	Bolzano e Merano (proprietà RFI)	beni commerciali	concessione d'uso onerosa

Biglietterie			
		Classificazione:	Messa a disposizione
Utilizzate da Trenitalia, di proprietà di RFI	Merano, Ora, Bressanone, Brunico, San Candido, Vipiteno:	-	La gestione delle biglietterie è esclusa dall'ambito di gara ed è affidata alla società in house STA s.p.a.

*Le condizioni e i costi per l'uso di questi spazi sono riportati nei PIR dei Gestori delle Infrastrutture

ANLAGE B

EINSTUFUNG DES BESTEHENDEN ROLLMATERIALS

In diesem Dokument werden die derzeit von den Betreibern des Bahndienstes eingesetzten Fahrzeuge sowie die verbleibenden Fahrzeuge, die für die Erbringung des künftigen Nahverkehrsdienstes eingesetzt werden sollen, identifiziert. Hinzu ist ihre Klassifizierung gemäß dem Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde Nr. 154/2019 angegeben.

Jahre 2028 (Januar) – 2042 (Dezember)

Die Verwaltung hat den Bedarf an elektrischen Zügen, die auf allen Netzen eingesetzt werden sollen, auf 45 Fahrzeuge zuzüglich 2 Rettungsfahrzeuge geschätzt.

Die Anforderung wird wie folgt erfüllt:

- **13 elektrische Flirt-Züge** im Besitz der STA (unerlässliche Güter);
- **10 elektrische Flirt-Züge**, die von Trenitalia mit Landesbeiträgen erworben wurden (unerlässliche Güter),
- **16 neue elektrische Züge** des Typs "Coradia Stream", die derzeit von der STA gekauft werden und schrittweise im Jahr 2026 geliefert werden sollen (unerlässliche Güter);
- **6 elektrische Züge** des Typs "Coradia Stream" (unerlässliche Güter), die im Eigentum der STA stehen (und deren "Halter" formell ÖBB ist), die dem Zuschlagsempfänger im Rahmen der grenzüberschreitenden Vereinbarungen mit dem Land Tirol, die derzeit ausgearbeitet werden, zur Verfügung gestellt werden. Die Lieferung dieser Züge erfolgt schrittweise im Laufe des Jahres 2026;

- Bis zur vollständigen Verfügbarkeit der Coradia-Elektrozüge und zum Abschluss der Umrüstungsarbeiten (Retrofit) der Flirt-Fahrzeuge für die vollständige Kompatibilität mit den Stromversorgungs- und Signalsystemen (ETCS) bleibt die Möglichkeit bestehen, die 11 Dieseltriebzüge von STA einzusetzen. Zum Zwecke der Umrüstung werden die noch nicht umgerüsteten Züge paarweise von STA zurückgezogen und sind somit vorübergehend nicht verfügbar. Es sei daran erinnert, dass spätestens ab 2030 alle Strecken, die Gegenstand der ausgeschriebenen Dienstleistungen sind, mit ETCS-Signalanlagen ausgestattet sein werden.
- **2 Rettungswagen**, von denen mindestens einer ein Dieselfahrzeug ist (kommerzielle Fahrzeuge). Ein Rettungswagen wird von STA zur Verfügung gestellt. Es ist zu beachten, dass zumindest die Diesellokomotive mit ERTMS/ETCS BL3+SCMT ausgerüstet sein muss, die für den Betrieb auf allen Strecken geeignet ist (Anmerkung: die elektrischen Netze haben unterschiedlichen Antriebsstrom). Es ist erforderlich die Ausrüstung mit ETCS Baseline 3, Niveau 2 mit integriertem SCMT, und die Integration (ESC type etc.) mit Zulassung auf den Strecken (Vinschgau, Bahnlinie Bozen -Meran, Pustertal, Brenner);
- **1 mögliche Rangierlokomotive** (für die Bewegung einzelner Wagen zur Werkstatt), die eventuell auch als Rettungswagen eingesetzt werden kann (kommerzielles Gut).

DERZEIT VERWENDETES MATERIAL, AUFGETEILT NACH EIGENTÜMER

EIGENTUM VON TRENITALIA*

* auch für den Dienstleistungsvertrag mit der Autonomen Provinz Trient (PAT) verwendetes Rollmaterial

Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung gegenüber dem Auftragnehmer	Instandhaltung (aktuelle Situation)
10 elektrische Mehrstromzüge Flirt ETR170 (davon 7 Mehrsystemzüge). Sie sind für den Einsatz im PAB-Verkehr (und funktionalen Nachbarstrecken) gebunden und werden von der PAB mitfinanziert. - 3 Züge wurden zwischen 2013 und 2014 in Betrieb genommen; - 7 Züge wurden im Jahr 2017 in Betrieb genommen	Unerlässliche Güter (aufgrund der vertraglichen Verpflichtung gemäß Art. 7, Abs. 6 des vorliegenden Vertrags). Es besteht eine Verpflichtung zur Verwendung der Güter für den erfolgreichen Bieter.	Der Erwerb durch STA S.p.a. (provinzielle Inhouse-Gesellschaft) steht kurz vor dem Abschluss. Diese wird sie den Teilnehmern an der Ausschreibung im Rahmen eines Mietvertrags für die gesamte Dauer der Vergabe zur Verfügung stellen. Die Miete wird gemäß Maßnahme 10, Beschluss ART 154/2019, berechnet.	Das beauftragte Unternehmen muss die ordentliche und außerordentliche Wartung der Elektrozüge ETR 170 FLIRT übernehmen. Die Kosten für die Wartung der zweiten Stufe werden von STA erstattet. Die IF muss als Vehicle Keeper fungieren und die Rolle(n) des ECM I-IV übernehmen (oder delegieren).
6 Einstrom-Elektrozüge Jazz ETR526 Sie wurden im Rahmen des Dienstleistungsvertrags der Autonomen Provinz Trient erworben und sind für den Einsatz auf den Strecken im Zuständigkeitsbereich der PAT (sowie auf den funktionalen Nachbarstrecken, einschließlich der Strecke Verona - Bozen, auf der derzeit die Züge genutzt werden) gebunden.	Für den Dienst in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient zugeteilte Güter.	Nichts	
5 Dieselzüge Minuetto MD, die bis zur Elektrifizierung auf der Valsugana-Linie	Für den Dienst in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient zugeteilte Güter.	Trenitalia hat keine Verfügbarkeit mitgeteilt.	

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

eingesetzt werden. Sie werden für 2 Fährte in Südtirol eingesetzt.			
12 Einstrom-Elektrolokomotiven vom Typ E464, davon 6 Rettungswagen	kommerzielle Güter	Verfügbarkeit von Trenitalia zur Vermietung eines Elektrolokomotivs *	
27 Wagen und 5 Zugführer	kommerzielle Güter	Verfügbarkeit von Trenitalia zur Vermietung von 2 Wagen *	
1 Diesellokomotive D345 für den Rettungswagen	kommerzielle Güter Ihr Einsatz beschränkt sich auf die Rettung von Fahrzeugen, die auf der Bahn blockiert sind und nicht mehr weiterfahren können.	Trenitalia hat keine Verfügbarkeit mitgeteilt.	
3 dieselfetriebene Rangierlokomotiven (1 D245 und 2 D214).	kommerzielle Güter Ihr Einsatz ist auf die Fälle beschränkt, in denen ein Wagen nicht selbstständig innerhalb einer Remise bewegt werden kann.	Trenitalia hat keine Verfügbarkeit mitgeteilt.	
2 Einstrom-Elektrolokomotiven E464 für den Rettungswagen	kommerzielle Güter Ihr Einsatz beschränkt sich auf die Rettung von Fahrzeugen, die auf der Bahn blockiert sind und nicht mehr weiterfahren können.	Trenitalia hat keine Verfügbarkeit mitgeteilt.	
* Trenitalia hat dem Auftraggeber im Rahmen des Konsultationsverfahrens mitgeteilt, dass es beabsichtigt, zusätzliches MD-Rollmaterial in Form von 3 Lokomotiven und 8 Wagen zur Verfügung zu stellen. Dieses Rollmaterial ist nicht in der Liste aufgeführt, da die vorliegende Tabelle eine Momentaufnahme zum 31.12.2024 darstellt.			

EIGENTUM VON STA

Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung gegenüber dem Auftragnehmer	Instandhaltung (aktuelle Situation)
13 elektrische Mehrstromzüge des Typs Flirt ETR170 (davon 2)	Unerlässliche Güter (öffentliche Eigentum), mit Nutzungspflicht	Vermietung.	Das beauftragte Unternehmen muss die ordentliche und außerordentliche

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

Mehrsystemzüge), die für den Einsatz für Dienste von Zuständigkeit der APB (sowie auf benachbarten Funktionsstrecken) gebunden sind und von denen derzeit ☐ 2 an Trenitalia vermietet und ☐ 11 an die SAD vermietet	seitens des Zuschlagempfängers der Ausschreibung.	Die Miete wird gemäß Maßnahme 10, Beschluss ART 154/2019, berechnet.	Wartung der Elektrozüge ETR 170 FLIRT übernehmen. Die Kosten für die Wartung der zweiten Stufe werden von STA erstattet. Die IF muss als Vehicle Keeper fungieren und die Rolle(n) des ECM I-IV übernehmen (oder delegieren).
11 an die SAD vermietete GTW-Dieselfahrzeuge für den Einsatz auf den Linien in der Zuständigkeit der PAB	Unerlässliche Güter (öffentliche Eigentum), mit Nutzungspflicht seitens Zuschlagempfängers. Nach Bedarf ist es möglich die Anwendung auch auf elektrifizierten Strecken (in der Übergangszeit vom Beginn der Elektrifizierung der Vinschgaustrecke bis zur Auslieferung der neuen elektrischen Mehrsystemzüge Coradia).	Vermietung Die Miete wird gemäß Maßnahme 10, Beschluss ART 154/2019, berechnet. Sie werden vorübergehend bis zur Fertigstellung der Ausrüstung der Flirt-Elektrozüge mit dem ETCS-System zur Verfügung gestellt, die paarweise vorübergehend nicht zur Verfügung stehen werden, sowie bis zur vollständigen Verfügbarkeit der Coradia-Züge.	Das beauftragte Unternehmen muss die ordentliche und außerordentliche Wartung der Elektrozüge ETR 170 FLIRT übernehmen. Die Kosten für die Wartung der zweiten Stufe werden von STA erstattet. Die IF muss als Vehicle Keeper fungieren und die Rolle(n) des ECM I-IV übernehmen (oder delegieren).

EIGENTUM VON ÖBB

Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung gegenüber dem Auftragnehmer	Instandhaltung (aktuelle Situation)
1 Mehrstromlokomotive E190 und Wagen des Typs Z (genauer gesagt, es handelt sich um mehrere Schienenfahrzeuge) zur Durchführung von 1 Fahrtenpaar Trient - Innsbruck in Umsetzung der grenzüberschreitenden Vereinbarung mit dem Land Tirol.	Es wird durch eine komplett neue Flotte von „Coradia Stream“ ersetzt werden (siehe unten).	Nichts	

EIGENTUM VON TRENTINO – TRANSPORT

(Das benutzte Material wird zum Teil auch auf der Kompetenzstrecke der PAG benutzt)

Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung gegenüber dem Auftragnehmer	Instandhaltung (aktuelle Situation)
2 elektrische Mehrstromzüge des Typs Flirt ETR170 , die für den Einsatz auf den Strecken in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient (und funktionalen Nachbarstrecken, einschließlich der Strecken, die in den Verträge des Landes Südtirol fallen) vorgesehen sind. Sie sind derzeit an Trenitalia vermietet.	Für den Dienst in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient zugeteilte Güter.	Keine	
3 Dieselmotorenzüge des Typs Minuetto MD : Sie sollen bis zur Elektrifizierung auf der Valsugana-Strecke eingesetzt werden, wobei nur ein Fahrtenpaar nach Bozen vorgesehen ist. Sie sind für die Ausschreibung nicht relevant.	Für den Dienst in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient zugeteilte Güter.	Keine	
Elektrischer Einzelstromzug, für die Nutzung auf dem Brenner- und Valsuganabahn.	Für den Dienst in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Trient zugeteilte Güter.	Keine	

ROLLMATERIAL, DAS IN KÜRZE ERWORBEN WIRD

EIGENTUM VON STA

Beschreibung	Klassifizierung	Bereitstellung gegenüber dem Auftragnehmer	Instandhaltung (zukünftige Situation)
16 elektrische Mehrstromzüge (3kv, 15 kv, 25 kv) vom Typ Coradia Stream	Unerlässliche Güter	Vermietung. Die Miete wird gemäß Maßnahme 10, Beschluss ART 154/2019, berechnet.	Beauftragung des Zugherstellers (Alstom) mit der „Full-Service“-Wartung.

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol

6 elektrische Mehrstromzüge (3kv, 15 kv, 25 kv) vom Typ Coradia Stream	Unerlässliche Güter	Das Eigentum liegt bei der STA. Die ÖBB ist Inhaberin. Die Art und Weise der Bereitstellung wird derzeit in einer Vereinbarung zwischen der Provinz Bozen und der ÖBB festgelegt, die auch die finanziellen Aspekte zwischen den Parteien regeln wird.	Beauftragung des Zugherstellers (Alstom) mit der „Full-Service“-Wartung
1 Rettungswage mit Dieselbetrieb		Das Eigentum gehört STA Vertrag über die Erbringung von täglichen Dienstleistungen nach Bedarf. Kosten: 1.500 Euro/Tag.	Wartung durch STA

ALLEGATO B

CLASSIFICAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE ATTUALMENTE UTILIZZATO

Nel presente documento si individua il materiale rotabile attualmente in utilizzo ai gestori del servizio ferroviario, nonché il restante materiale rotabile che la Provincia autonoma di Bolzano si impegna a mettere a disposizione dei gestori, e se ne fornisce la classificazione ai sensi della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019.

Anni 2028 (gennaio) – 2042 (dicembre)

L'amministrazione ha quantificato il fabbisogno di treni elettrici da impiegare su tutte le reti in 45 rotabili, oltre a 2 macchine da soccorso.

Il fabbisogno viene così soddisfatto:

- **13 elettrotreni Flirt** di proprietà di Sta (beni indispensabili);
- **10 elettrotreni Flirt** acquistati da Trenitalia con contributi provinciali (beni indispensabili).
- **16 nuovi elettrotreni tipo "Coradia Stream"**, in fase di acquisto da parte di STA S.p.a., con consegna a scaglioni nel corso del 2026 (beni indispensabili);
- **6 elettrotreni "Coradia Stream"**, di proprietà di STA, di cui ÖBB è formalmente "detentore", i quali sono messi a disposizione dell'aggiudicatario nell'ambito degli accordi transfrontalieri con il Land Tirol in via di perfezionamento (beni indispensabili), con consegna a scaglioni nel corso del 2026;

- sino alla completa disponibilità degli elettrotreni Coradia ed al completamento delle attività di attrezzaggio (retrofit) dei rotabili Flirt per la piena compatibilità con i sistemi di alimentazione e di segnalamento (ETCS), è fatta salva la possibilità di usare gli **11 treni a trazione diesel** di proprietà di STA. Ai fini dell'attrezzaggio, i treni ancora non attrezzati saranno ritirati da STA, a due a due, risultando indisponibili temporaneamente. Si ricorda che, al più tardi dal 2030, tutte le linee oggetto dei servizi in gara saranno attrezzate con segnalamento ETCS;
- **2 macchine da soccorso**, di cui almeno una diesel (beni commerciali). Una macchina di soccorso è messa a disposizione da STA. Si precisa che almeno la locomotiva diesel deve essere dotata di ERTMS/ETCS BL3+SCMT idonea per la circolazione su tutte le linee di competenza (n.b: le reti elettriche hanno diversa corrente di trazione). È necessario l'attrezzaggio con ETCS Baseline 3, livello 2 con SCMT integrato, e l'integrazione (ESC type tec.) con autorizzazione sulle linee (Venosta, Meranese, Pusteria, Brennero);
- **1 eventuale locomotiva da manovra** (per lo spostamento in officina dei singoli vagoni), eventualmente coincidente con macchina da soccorso (bene commerciale).

MATERIALE ATTUALMENTE IN UTILIZZO, DISTINTO PER PROPRIETARIO

PROPRIETÀ DI TRENITALIA*

*materiale utilizzato anche per il CdS con la Provincia autonoma di Trento – PAT

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione (situazione futura)
10 elettrotreni policorrente Flirt ETR170 (di cui 7 multisistema). Sono vincolati all'uso per i servizi di competenza PAB (e tratte limitrofe funzionali) e sono cofinanziati dalla PAB. - 3 treni sono stati immessi in servizio tra il 2013 e il 2014; - 7 treni sono stati immessi in servizio nel 2017.	Beni indispensabili (per vincolo contrattuale ex art. 7, co. 6 del contratto vigente). C'è obbligo di utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara.	È in via di definizione l'acquisto da parte di STA S.p.a. (in house provinciale), che li metterà a disposizione dei partecipanti alla procedura di gara tramite contratto di locazione per l'intera durata dell'affidamento. Il canone è quantificato ai sensi della Misura 10, Delibera ART 154/2019.	L'impresa aggiudicataria dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elettrotreni ETR 170 FLIRT. I costi di manutenzione di secondo livello vengono reintegrati da parte di STA. La IF dovrà essere il Vehicle Keeper e assumere (o delegare) il/i ruolo/i di ECM I-IV.
6 elettrotreni monocorrente Jazz ETR526 Sono stati acquistati nell'ambito del contratto di servizio con la Provincia autonoma di Trento e vincolati all'uso per i servizi di competenza PAT (nonché per le tratte limitrofe funzionali, tra cui la relazione Verona – Bolzano, attualmente condivisa).	Beni destinati al servizio per la Provincia autonoma di Trento	Nessuna	
5 autotreni diesel Minuetto MD adibiti al servizio sulla linea della Valsugana fino all'elettrificazione, con effettuazione di una coppia di corse in Alto Adige.	Beni destinati al servizio per la Provincia autonoma di Trento	Trenitalia non ha comunicato la disponibilità alla locazione di questi rotabili specifici.	
27 vetture e 5 vetture pilota	Beni commerciali	Trenitalia ha comunicato la disponibilità alla locazione di 2 vetture *	

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione (situazione futura)
12 locomotive elettriche E464 monocorrente, di cui 6 di soccorso	Beni commerciali	Disponibilità di Trenitalia alla locazione per una locomotiva elettrica *	
1 locomotiva <u>diesel</u> D345 per il carro soccorso:	Beni commerciali L'utilizzo è limitato al recupero dei mezzi bloccati sulla rotaia e impossibilitati a muoversi.	Trenitalia non ha comunicato la disponibilità alla locazione di questi rotabili specifici.	
3 locomotive diesel da manovra (1 D245 e 2 D214).	Beni commerciali Il loro utilizzo è limitato alla casistica in cui un vagone non sia autonomamente in grado di spostarsi all'interno di una rimessa.	Trenitalia non ha comunicato la disponibilità alla locazione di questi rotabili specifici.	
2 locomotive <u>elettriche</u> E464 monocorrente per il carro soccorso	Beni commerciali Il loro utilizzo è limitato al recupero dei mezzi bloccati sulla rotaia e impossibilitati a muoversi.	Trenitalia non ha comunicato la disponibilità alla locazione di questi rotabili specifici.	
* Trenitalia ha comunicato alla stazione appaltante nell'ambito della procedura di consultazione la volontà di mettere a disposizione anche ulteriore materiale rotabile MD corrispondente a n.3 loco e n.8 carrozze. Tale materiale non è in elenco in quanto la presente tabella rappresenta una fotografia al 31.12.2024.			

PROPRIETÀ DI STA

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione (situazione futura)
13 <u>elettrotreni</u> policorrente Flirt ETR170 (di cui 2 multisistema) vincolati all'uso per i servizi di competenza PAB (nonché sulle tratte limitrofe funzionali), di cui attualmente: - 2 locati a Trenitalia e - 11 locati a SAD	Beni indispensabili (la proprietà è pubblica), con obbligo di utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara.	Locazione Il canone è quantificato ai sensi della Misura 10, Delibera ART 154/2019.	L'impresa aggiudicataria dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elettrotreni ETR 170 FLIRT. I costi di manutenzione di secondo livello vengono reintegrati da parte di STA.

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione (situazione futura)
			La IF dovrà essere il Vehicle Keeper e assumere (o delegare) il/i ruolo/i di ECM I-IV.
11 autotreni diesel GTW vincolati all'uso per i servizi di competenza PAB, locati a SAD	Beni indispensabili (la proprietà è pubblica), con utilizzo da parte dell'aggiudicatario della gara, secondo necessità, anche su linee elettrificate (nel periodo transitorio di avvio dell'elettificazione della linea della val Venosta fino al completamento della consegna dei nuovi elettrotreni multisistema Coradia).	Locazione Il canone è quantificato ai sensi della Misura 10, Delibera ART 154/2019. Sono resi disponibili transitoriamente fino al completamento dell'attrezzaggio con il sistema ETCS degli elettrotreni Flirt che diventeranno, a due a due, indisponibili temporaneamente all'utilizzo, nonché alla completa disponibilità dei treni Coradia.	L'impresa aggiudicataria dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli ATR 100 GTW. I costi di manutenzione di secondo livello vengono reintegrati da parte di STA. La IF dovrà essere il Vehicle Keeper e assumere (o delegare) il/i ruolo/i di ECM I-IV.

PROPRIETÀ DI ÖBB

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione
1 locomotiva policorrente E190 e vetture tipo Z (più precisamente, si tratta di diversi rotabili a rotazione) per l'effettuazione di 1 coppia di corse Trento – Innsbruck in attuazione dell'accordo transfrontaliero con il Land Tirol.	Bene che verrà sostituito da una flotta interamente nuova di "Coradia Stream" (si veda sotto).	Nessuna	

PROPRIETÀ DI TRENTINO TRASPORTI (materiale usato in parte anche sulle tratte di competenza della PAB)

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione
2 elettrotreni policorrente Flirt ETR170 vincolati all'uso per i servizi di competenza PAT (e tratte limitrofe	Beni destinati al servizio per la Provincia autonoma di Trento	Nessuna	

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

funzionali, tra cui anche quelle del CdS PAB). Attualmente sono locati a Trenitalia.			
3 autotreni diesel Minuetto MD: destinati all'utilizzo sulla la linea della Valsugana fino all'elettrificazione, con effettuazione di una sola coppia di corse su Bolzano. Non sono rilevanti ai fini della gara.	Beni destinati al servizio per la Provincia autonoma di Trento	Nessuna	
Elettrotreno POP monofase, destinato all'utilizzo sulla rete del Brennero e della Valsugana	Bene destinati al servizio per la Provincia autonoma di Trento	Nessuna	

MATERIALE DI PROSSIMA ACQUISIZIONE

PROPRIETÀ DI STA

Descrizione	Classificazione	Messa a disposizione verso l'aggiudicatario	Manutenzione (situazione futura)
16 elettrotreni polifase (3kv, 15 kv, 25 kv) di tipo Coradia Stream	Beni indispensabili	Locazione Il canone è quantificato ai sensi della Misura 10, Delibera ART 154/2019.	Affidamento della manutenzione "full service" al produttore del treno (Alstom)
6 elettrotreni polifase (3kv, 15 kv, 25 kv) di tipo Coradia Stream	Beni indispensabili	La proprietà è di STA. ÖBB è detentrici. La modalità di messa a disposizione è in via di definizione tramite accordo tra Provincia di Bolzano e ÖBB, che regolerà anche l'aspetto economico complessivo tra le parti.	Affidamento della manutenzione "full service" al produttore del treno (Alstom)
1 macchina da soccorso Diesel		La proprietà è di STA Contratto di Prestazione di servizio giornaliera al bisogno. Costo: 1.500 euro/gg.	Manutenzione di STA

Documento per consultazione – Gara trasporto ferroviario Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

		Per il maggior dettaglio, si veda il modello di contratto allegato.	
--	--	---	--

ANLAGE C

Dienstpersonal der derzeitigen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Autonomen Provinz Bozen

Um den Anwendungsbereich der Sozialklausel gemäß Art. 48 Abs. 7 des Gesetzesdekrets 50/2017, in der später umgewandelten und geänderten Fassung, weiter geregelt durch Maßnahme 21 des Beschlusses der Regulierungsbehörde für den Verkehr Nr. 154/2019 mit nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen, festzulegen, hat die Verwaltung folgende Schritte unternommen.

- A) Die Verwaltung hat die derzeitigen Betreiber des Provinz-Eisenbahnverkehrs gebeten, die Daten ihrer Beschäftigten mitzuteilen.

Die erhaltenen Daten lassen sich wie folgt zusammenfassen. Die vollständigen Daten werden während der Ausschreibungsphase gemäß den Bestimmungen der Maßnahme 154/2019 anonym zur Verfügung gestellt.

- **SAD** hat mit PEC vom 5.11.2025 angegeben 147 Mitarbeiter (ohne Führungskräfte) zu beschäftigen, davon 101 Zugführer und Zugbegleiter, 11 für die Koordination, Ausbildung und Besatzungsmanagement, 7 für den Kontrollraum, 13 für die Wartung (ohne Personal, das im Rahmen des Full-Service-Wartungsvertrags des Herstellers Stadler arbeitet) und 15 für Management und Verwaltung.
- **Trenitalia** hat mit PEC vom 6.11.2023 angegeben 240 Mitarbeiter (ohne Führungskräfte) für den Sitz in Bozen zu beschäftigen, davon 137 für Zugführung und Begleitung, 14 für die Koordination, Ausbildung und Verwaltung der Besatzungen, 8 für den Kontrollraum, 23 für kommerzielle Tätigkeiten, Ticketschalter und den Kundenraum, 37 für die Wartung, 18 für das Management und die Verwaltung, 3 für die Verwaltung des Auftrags zur Reinigung der Züge

Trenitalia hat weiters darauf hingewiesen, dass das Personal für den Sitz in Bozen auch an der Zugdienstleistung beteiligt sei, die unter den Dienstleistungsvertrag mit der Autonomen Provinz Trient fällt, und dass es in gleicher Weise Personal für den Sitz in Trient gebe, dessen Daten nicht an das Land Südtirol weitergegeben worden seien, welches ebenfalls im Rahmen des Bozner Dienstleistungsvertrages tätig sei. Schließlich setzt Trenitalia geringfügig und für einige Dienstleistungen auch Mitarbeiter der Regionaldirektion Venetien ein.

Trenitalia hat außerdem mitgeteilt, dass eine leichte Abweichung zwischen dem Prozentsatz der Zugbegleiter, die formal dem Standort Bozen zugeordnet sind (57,1 %), und dem Prozentsatz der in der Provinz eingesetzten Zugbegleiter, berechnet auf der Grundlage der geplanten Zugkilometer*, im Vergleich zum gesamten in der Region tätigen Personal (59,1 %) besteht.

Diese Daten beziehen sich auf das Jahr 2024. Für genaue Berechnungen zu den Ressourcen, die für den Dienst in Südtirol bereitgestellt werden müssen, sollten die Daten für 2025 abgewartet werden.

In diesem Zusammenhang hat er jedoch auch mitgeteilt, dass er 63 Mitarbeiter, die derzeit sowohl für den Dienstleistungsvertrag im Trentino als auch für den in Südtirol beschäftigt sind, weiterbeschäftigen muss.

Es handelt sich dabei zu einem kleinen Teil um Zugpersonal (2) und zu einem größeren Teil um Begleitpersonal (15 Personen). Trenitalia hat diese Entscheidung mit Synergieeffekten begründet, aufgrund derer die Verschlechterung der Synergieeffekte durch die Fragmentierung des Dienstes proportional mehr Personal erfordert, um einen auf Provinzebene (Trient) statt auf regionaler Ebene reduzierten Dienst zu verwalten.

Darüber hinaus hat Trenitalia das Personal für die Einsatzzentrale, die Schichtverteilung, die Betriebssicherheit, die Arbeitssicherheit und die Qualitätsüberwachung mit einem Sternchen gekennzeichnet, da es sich um zentralisierte Tätigkeiten auf regionaler Ebene mit einem einzigen Standort in Bozen handelt.

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen
- Südtirol

Schließlich sieht Trenitalia als nationales Unternehmen die Erfüllung einer Reihe von instrumentellen Funktionen durch die zentralen Strukturen vor, wie z. B. technische, kaufmännische und rechtliche Angelegenheiten, deren Kosten den Landesdirektionen nach speziell dafür vorgesehenem Driver zugerechnet werden.

- b) Die Verwaltung hat die repräsentativsten Gewerkschaften einbezogen.

Zunächst schickte die Provinz am 4.12.2025 ein Schreiben an alle repräsentativen Organisationen auf dem Gebiet, in dem sie an die Aufhebung des zuvor durchgeführten Verfahrens und die damit verbundene Notwendigkeit neuer Konsultationen erinnerte. Zweitens teilte sie ihre Absicht mit, hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes ein nahezu identisches Profil wie im vorherigen Verfahren beizubehalten.

Am 17.12.2025 fand ein Treffen zwischen der Provinz und den repräsentativsten Verbänden statt. Im Anschluss an das Treffen wurde ein Protokoll erstellt.

Die Regional-/Provinzsekretariate zweier Gewerkschaften haben am 7.1.2026 per zertifizierter E-Mail schriftliche Beschwerden erhoben und sich über die wesentliche Unzulänglichkeit, der in der Sitzung diskutierten Inhalte und den Ausschluss der in der Region vertretenen Gewerkschaften beschwert. Außerdem wurde die Entscheidung kritisiert, den Fahrkartenservice auf Provinzebene durch in House Gesellschaft (STA S.p.a.) zu zentralisieren, sowie die Entscheidung von Trenitalia, einen Teil des Personals zu behalten, um es in der benachbarten Provinz Trient einzusetzen, falls das Unternehmen den Zuschlag für den Auftrag nicht erhalten sollte.

Die Provinz antwortete mit einer zertifizierten E-Mail vom 12.1.2026 auf die wesentlichen Fragen und behielt dabei die gleiche Linie bei, die sie in diesem Dokument und in den Antworten auf die schriftlichen Fragen der Teilnehmer der Konsultation verfolgt hatte.

In Bezug auf die Nichtbeteiligung bestimmter Parteien oder die Unzulänglichkeit der Inhalte forderte die Provinz die Antragsteller auf, die behaupteten Mängel genauer zu spezifizieren, erhielt jedoch keine Antwort.

Nachfolgend werden die mitgeteilten Positionen zusammengefasst.

1. Garantie gemäß Art. 48 Abs. 7 Buchstabe e) des Gesetzesdekrets 50/2017 für die „nahtlose Übertragung aller Beschäftigten vom scheidenden Betreiber auf den neuen Betreiber (...), wobei in jedem Fall der nationale Tarifvertrag für den Sektor und der vom scheidenden Betreiber angewandte Tarifvertrag der zweiten Ebene oder der territoriale Tarifvertrag auf das Personal anzuwenden sind“.
2. Beibehaltung der erworbenen Rechte während der gesamten Vertragsdauer gemäß Art. 17, Abs. 2, Landesgesetz 15/2015, um die Harmonisierung zwischen den Arbeitnehmern zu fördern, für die derzeit unterschiedliche Verträge gelten, und im Übrigen bis zu einer anderweitigen Vereinbarung mit den Gewerkschaften.

Art 17, Abs. 2, Landesgesetz 15/2015

"Das Nachfolgeunternehmen muss die Arbeitnehmer des ausscheidenden Unternehmens übernehmen. Das Nachfolgeunternehmen hat die Verpflichtung, die Rechte, die die Arbeitnehmer im Rahmen der nationalen kollektiven Verhandlungen, der ergänzenden nationalen Verhandlungen und allgemein in Bezug auf die Vergütung, Betriebszugehörigkeit und Berufsprofile erworben haben im Laufe der Zeit aufrechtzuerhalten".

3. Anwendung des nationalen Kollektivvertrages "Eisenbahntätigkeiten" aufgrund der Grundsätze der Spezialität, der größeren Repräsentativität und des größeren Schutzes. Die Bestimmungen des Gesetzbuches über Verträge, die „denselben Schutz“ garantieren, bleiben unberührt.
4. In Bezug auf die derzeit von Trenitalia betriebenen Fahrkartenschalter bestätigt die Provinz, dass die Verwaltung des Fahrkartenverkaufs durch ihre eigene Gesellschaft STA AG. übernommen wird
Unbeschadet des Rechts von Trenitalia, außerhalb des Dienstleistungsvertrags mit der PAB alle von ihr als zweckmäßig erachteten Fahrkartenschalter offen zu halten und deren Kosten zu übernehmen, legt die Provinz vier so genannte „Infopoints“ an Standorten Bozen, Brixen,

Konsultationsdokument – Ausschreibung für den Bahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen
- Südtirol

Meran und Bruneck fest. Sie bieten einen "All Inclusive" Service in Bezug auf die Kundenbetreuung, einschließlich des Fahrkartenverkaufs.

Die STA AG verpflichtet sich (vorbehaltlich des gegenteiligen Willens der Arbeitnehmer), die derzeit an den von Trenitalia verwalteten Fahrkartenschaltern tätigen Arbeitnehmer zu beschäftigen. Die STA wendet auch für diesen Arbeitnehmer den nationalen Kollektivvertrag in Anwendung (Handel) an, aber verpflichtet sich die von den Arbeitnehmern erworbenen Rechte jedoch zu garantieren.

5. Auch das Wartungspersonal fällt unter die Sozialklausel.
6. Für das Fahrpersonal von Trenitalia, das formal dem Standort Bozen zugeordnet ist, aber gleichzeitig im benachbarten Trentino im Einsatz ist (sowie für das Personal, das formal Trentino zugeordnet ist, aber gleichzeitig in der Provinz Bozen im Einsatz ist), gilt folgendes: es gilt das wesentliche Kriterium und nicht die bloße Form, mit der Folge, dass die Anwendung eines objektiven Faktors (vermutlich die Dienstkilometer) darüber entscheidet, wie viele Ressourcen tatsächlich Bozen im Verhältnis zu den Gesamtressourcen in der Region zugewiesen werden.
Der Auftraggeber ist der Ansicht, dass nur die Zahlen berücksichtigt werden sollten, die sich aus der Anwendung von objektiven Faktoren ergeben, und nicht Überlegungen zu Skaleneffekten

ALLEGATO C

Personale in servizio presso gli attuali gestori del servizio ferroviario in Provincia autonoma di Bolzano

Al fine di definire il perimetro di applicazione della clausola sociale di cui all'art. 48, co. 7, D.L. 50/2017, come successivamente convertito e modificato, ulteriormente disciplinata dalla Misura 21 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019 con s.m.i., l'amministrazione ha svolto i seguenti passaggi.

A) L'amministrazione ha chiesto agli attuali esercenti del servizio ferroviario provinciale di comunicare i dati relativi ai loro dipendenti.

I dati ricevuti possono essere riassunti come segue. I dati esaustivi saranno messi a disposizione in fase di gara in via anonima secondo le disposizioni della misura 154/2019

- **SAD**, con Pec del 5.11.2025, ha dichiarato di impiegare 147 lavoratori (esclusi i dirigenti), di cui 101 per la condotta e la scorta, 11 per il coordinamento, formazione e gestione equipaggi, 7 per la sala operativa, 13 per la manutenzione (escluso il personale che opera nell'ambito del contratto di manutenzione in full service dal costruttore Stadler) e 15 per la direzione e l'amministrazione.
- **Trenitalia**, con Pec del 6.11.2025, ha dichiarato di impiegare con sede in provincia di Bolzano 240 lavoratori (esclusi i dirigenti), di cui 137 per condotta e scorta, 14 per il coordinamento, formazione e gestione equipaggi, 8 per la Sala Operativa, 23 per le attività commerciali, le biglietterie e la Customer Room, 37 per la manutenzione, 18 per la direzione e l'amministrazione e 3 per la gestione dell'appalto per la pulizia dei treni.

Trenitalia, inoltre, ha precisato che una parte del personale con sede di lavoro 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 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.

Trenitalia ha anche comunicato che sussiste un lieve scostamento tra la percentuale di lavoratori di equipaggio del treno formalmente attribuita alla sede di Bolzano (57,1%) e la percentuale di utilizzo sul territorio provinciale calcolata sulla base del driver treni*km programmati, rispetto a tutto il personale operante nella Regione (59,1%).

Questi dati si riferiscono all'anno 2024. Per i calcoli esatti sulle risorse da attribuire al servizio in Alto Adige sarà opportuno attendere i dati sul 2025.

Inoltre, ha fatto presente la propria esigenza di mantenere alle proprie dipendenze 63 addetti oggi impiegati per i servizi sia del contratto di servizio trentino sia di quello altoatesino.

In piccola parte si tratta di personale di condotta (2) e in misura più significativa di personale di scorta (15 unità). Trenitalia ha giustificato la scelta adducendo ragioni di economie di scala, in virtù delle quali il peggioramento delle economie di scala dovuto alla frammentazione del servizio imporrà maggiore personale in proporzione per gestire un servizio più ridotto su scala provinciale (Trento) anziché regionale.

Inoltre, Trenitalia ha individuato con asterisco il personale relativo alla sala operativa, distribuzione dei turni, sicurezza di esercizio, sicurezza del lavoro e monitoraggio della qualità, sul presupposto che si trattava di attività accentrate a livello regionale e aventi un'unica sede collocata a Bolzano.

Da ultimo si ricorda che, in quanto impresa a carattere nazionale, Trenitalia prevede lo svolgimento di una serie di funzioni strumentali da parte delle strutture centrali, quali Direzione Tecnica, Commerciale, Affari legali, i cui costi sono attribuiti alle Direzioni provinciali secondo appositi driver.

B) L'amministrazione ha coinvolto le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

In primo luogo, la Provincia ha inviato una missiva il 4.12.2025 a tutte le organizzazioni maggiormente rappresentative sul territorio in cui ha ricordato l'annullamento della procedura precedentemente svolta e la contestuale necessità di provvedere a nuove consultazioni. In secondo luogo, ha manifestato l'intenzione di mantenere un profilo pressoché identico a livello di tutela dei lavoratori a quello assunto nella procedura precedente.

Il 17.12.2025 si è tenuto l'incontro tra la Provincia e le associazioni maggiormente rappresentative. A seguito dell'incontro è stato redatto un verbale.

Le segreterie regionali/provinciali di due sigle sindacali hanno mosso delle contestazioni scritte on Pec del 7.1.2026, lamentando la sostanziale insufficienza dei contenuti discussi nell'incontro e l'esclusione di OO.SS rappresentative sul territorio. Inoltre, si contestava la scelta di accentrare con in-house provinciale il servizio di biglietteria e la scelta di Trenitalia di trattenere parte del personale per assegnarlo al servizio nella vicina provincia di Trento, qualora non riuscisse ad aggiudicarsi l'appalto.

La Provincia ha risposto con Pec del 12.1.2026 sulle questioni sostanziali, mantenendo la stessa linea che ha tenuto in questo documento e nelle risposte alle domande scritte dei partecipanti alla consultazione.

Rispetto al mancato coinvolgimento di talune parti o alla insufficienza dei contenuti la Provincia ha invitato le richiedenti a specificare in modo più approfondito le asserite lacune. Le richiedenti non hanno ulteriormente argomentato.

Di seguito si riassumono le posizioni comunicate.

1. Garanzia ai sensi dell'art. 48. co. 7, lett. e), D.L. 50/2017 del "trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante (...), applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente".
2. Mantenimento per tutta la durata del contratto dei diritti acquisiti ai sensi dell'art. 17, co. 2, L.P. 15/2015, in modo tale da favorire l'armonizzazione tra i lavoratori cui si applicano attualmente contratti collettivi diversi e, per il resto, fino a diverso accordo con le organizzazioni sindacali.

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".

3. Ai sensi dell'art. 11, co. 1, D.Lgs. 36/2023 applicazione del CCNL "Attività ferroviarie" in virtù di principi di specialità, maggior rappresentatività e maggior tutela. Sono fatti salve le prescrizioni codicistiche sui contratti che garantiscono le "stesse tutele".
4. Relativamente alle biglietterie attualmente in carico a Trenitalia, si conferma la volontà della Provincia di assumere, per il tramite della propria società in house STA S.p.a., la gestione del servizio di biglietteria.
Fatto salvo il diritto di Trenitalia di tenere aperte tutte le biglietterie che riterrà opportune al di fuori del contratto di servizio con la PAB ed assumendosene i costi, la Provincia individua 4 punti cd. infopoint, che dovranno fornire un servizio "All Inclusive" dal punto di vista dell'attenzione al cliente, compreso il servizio di vendita di biglietti, nei siti di: Bolzano, Bressanone, Merano e Brunico.
La società STA S.p.a. s'impegna ad assumere (fatta salva la volontà contraria dei lavoratori) i dipendenti attualmente impegnati presso le biglietterie gestite da Trenitalia, applicando il CCNL attualmente in uso a STA (Commercio), ma garantendo i diritti acquisiti dai lavoratori.
5. Relativamente al personale addetto alla manutenzione, anche esso rientra nell'ambito della clausola sociale.
6. Relativamente al personale viaggiante di Trenitalia formalmente attribuito alla sede di Bolzano, ma che è simultaneamente impegnato nel servizio nella vicina Provincia di Trento (nonché al personale formalmente attribuito a Trento ma impegnato al contempo nel servizio nella Provincia di Bolzano) vale quanto segue: si applica il criterio sostanziale e non la mera forma, con la conseguenza che sarà l'applicazione di un driver oggettivo (presumibilmente i chilometri di servizio) a definire quante sono effettivamente le risorse da attribuire a Bolzano rispetto al totale delle risorse in regione.
La stazione appaltante ritiene che si debba avere riguardo solo ai numeri derivanti dall'applicazione di driver oggettivi e non a ragionamenti riguardanti le economie di scala.

ANLAGE D

Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen

Glossar:

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen

Land / APB: Autonome Provinz Bozen - Südtirol -
Vergabestelle

AG: Auftraggeber

ART: Regulierungsbehörde für den Verkehr

STA: Südtiroler Transportstrukturen AG

RFI: Rete ferroviaria italiana AG

IB: Infrastrukturbetreiber

DV: Dienstleistungsvertrag

BP: Betriebsprogramm

PMR:– Personen mit eingeschränkter Mobilität
(persons with reduced mobility)

MQB: Mindestqualitätsbedingungen

Vorhergehender Dreijahreszeitraum: In diesem Dokument wird für die Berechnung der MQB auf die Jahre 2018, 2019 und 2022 Bezug genommen. Die Aktualisierung der CMQ-Berechnung für die Jahre 2022, 2023 und 2024 ist derzeit in Arbeit.

COM Zuständige Gemeinde

d Arbeitstage

h Stunden

Inhaltsverzeichnis

A - MINDESTQUALITÄTSBEDINGUNGEN

Art. 1 - Prämissen

Art. 2 - Anwendung der Strafen

Art. 3 - Platzangebot (Maßnahme 6)

Art. 4 - Regelmäßigkeit (Maßnahme 7)

Art. 5 - Wiederholte Ausfälle

Art. 6 - Streik

Art. 7 - Nicht ersetzte Ausfälle

Art. 8 - Nicht durchgeführte geplante Ersatzdienste

Art. 9 - Pünktlichkeit (Maßnahme 7)

Art. 10 - Fahrgastinformation – vor der Fahrt

ALLEGATO D

Condizioni Minime di Qualità e Penalità

Glossario:

IF: impresa ferroviaria

Provincia/PAB: Provincia Autonoma di Bolzano
– Alto Adige - Ente Affidante

EA: ente affidante

ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti

STA: Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.

RFI: Rete ferroviaria italiana Spa

GI: Gestore infrastruttura

CdS: Contratto di servizio

PdE: Programma d'esercizio

PMR: persone con mobilità ridotta

CMQ: Condizioni minime di qualità

Triennio precedente: Nel presente documento, ai fini del calcolo delle CMQ, si fa riferimento agli anni 2018, 2019 e 2022. È in corso l'aggiornamento del calcolo delle CMQ con riferimento agli anni 2022, 2023 e 2024.

COM Comune competente

d giorni lavorativi

h ore

Indice

A - CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ

Art. 1 - Premesse

Art. 2 - Applicazione delle penali

Art. 3 - Offerta di posti (Misura 6)

Art. 4 - Regolarità (Misura 7)

Art. 5 - Soppressioni reiterate

Art. 6 - Sciopero

Art. 7 - Soppressioni non sostituite

Art. 8 - Servizi sostitutivi programmati non effettuati

Art. 9 - Puntualità (Misura 7)

Art. 10 - Informazioni all'utenza – prima del

(Maßnahme 8)	viaggio (Misura 8)
Art. 11 – Fahrgastinformation – während der Fahrt (Maßnahme 9)	Art. 11 - Informazioni all'utenza – durante il viaggio (Misura 9)
Art. 12 - Mindestanforderungen an die Transparenz (Maßnahme 10)	Art. 12 - Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)
Art. 13 - Mindestanforderungen an die kommerzielle Zugänglichkeit (Maßnahme 11)	Art. 13 - Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)
Art. 14 - Mindestanforderungen an die Sauberkeit (Maßnahme 12)	Art. 14 - Livelli minimi di pulizia (Misura 12)
Art. 15 - Mindestanforderung Komfort des Rollmaterials (Maßnahme 12)	Art. 15 - Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)
Art. 16 - Barrierefreiheit (Maßnahme 13)	Art. 16 - Accessibilità (Misura 13)
Art. 17 - WEITERE INDIKATOREN	Art. 17 - ULTERIORI INDICATORI
B – LEITFADEN FÜR DIE AUSARBEITUNG DES EINSATZPLANS	B – LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL “PIANO DI INTERVENTO”
Art. 1 - Zweck und Inhalt des Plans	Art. 1 - Finalità e contenuti del piano
Art. 2 - Servicelevels und zuständige Subjekte	Art. 2 - Livelli di servizio e soggetti competenti
Art. 3 - Haltestellen	Art. 3 - Fermate
Art. 4 - Organisation und Fahrgastinformation	Art. 4 - Organizzazione e informazione all'utenza
Art. 5 - Fahrzeuge	Art. 5 - Veicoli
Art. 6 - Fahrpersonal	Art. 6 - Conducenti
C – ANREIZSYSTEM	C – SISTEMA INCENTIVANTE
Art. 1. - Vom Fahrgast wahrgenommene Qualität	Art. 1. - Qualità percepita dai viaggiatori
Art. 2. - Prämie für Steigerung der Fahrgastzahlen	Art. 2. - Incremento dei viaggiatori trasportati
Art. 3 Prämie für das Erreichen der jährlich wechselnden Ziele sowie für Leistung und Zusammenarbeit im Allgemeinen	Art. 3. Premio per il raggiungimento degli obiettivi annuali che cambiano ogni anno e della prestazione e collaborazione in generale

A - MINDESTQUALITÄTSBEDINGUNGEN

Art. 1 – Prämissen

1. Gemäß Beschluss ART Nr. 16/2018 werden die Mindestqualitätsbedingungen (MQB) festgelegt, die als Grundlage für die Ausschreibung dienen. Diese sind durch etwaige verbesserte Angebote zu ergänzen. Bei Unterschreitung dieser MQBs werden Vertragsstrafen angewendet.

2. Zu diesem Zweck wird auf Grundlage des für den Regelbetrieb geplanten Betriebsprogramms die Klassifizierung der Linien definiert. Diese erfolgt anhand des Verhältnisses zwischen der Anzahl der Züge, die auf jeder Linie verkehren, und der Gesamtzahl der im Rahmen dieser Vergabe vorgesehenen Züge, bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag. Für jede Linie werden außerdem die Start- und Zielbahnhöfe sowie gegebenenfalls relevante Zwischenbahnhöfe aufgeführt (Tabelle 1). Abschließend wird eine Liste der voraussichtlich während der Laufzeit dieser Vergabe neu zu errichtenden Bahnhöfe angegeben (Tabelle 2).

A - CONDIZIONI MINIME DI QUALITA'

Art. 1 - Premesse

1. Ai sensi della Delibera ART n. 16/2018, vengono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ), a base di gara, da integrare con eventuali offerte migliorative. Al di sotto di tali CMQ si applicano le penalità.

2. Allo scopo si definisce, sulla base del Programma d'Esercizio pianificato per il periodo a regime, la classificazione delle linee, determinata dal rapporto tra il numero dei treni circolanti su ciascuna linea e il totale dei treni considerati nel presente affidamento, con riferimento ad un giorno medio feriale. Per ciascuna linea si evidenziano, inoltre, le stazioni di origine e destinazione unitamente alle eventuali stazioni intermedie rilevanti (Tabella 1). Infine, si riporta l'elenco di stazioni di presunta prossima realizzazione nel corso di vigenza del presente affidamento (Tabella 2).

TABELLE 1 – Klassifizierung der Linien

CLASSE KLASSE	LINEE LINIE	ORIGINE – DESTINAZIONE HERKUNFT - ZIEL	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI RELEVANTE ZWISCHEN- BAHNHÖFE
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Provincia nel giorno medio feriale $\geq$ a 19 % FR1: Linien mit einem Anteil der Züge pro durchschnittlichen Werktag am Gesamtverkehr des DV des Landes von $\geq$ 19 %	Brennero Brenner	Bolzano - Brennero / Bozen - Brenner	Bressanone / Brixen
	Bassa Atesina Unterland	Bolzano - Trento / Bozen - Trento	-
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Provincia nel giorno medio feriale $<$ 19 % FR2: Linien mit einem Anteil der Züge pro durchschnittlichen Werktag am Gesamtverkehr des DV des Landes von $<$ 19 %	Meranese Meranerlinie	Bolzano - Merano / Bozen - Meran	-
	Pusteria Pustertal	Bressanone - San Candido / Brixen - Innichen	Brunico / Bruneck
	Venosta Vinschgau	Merano - Malles / Meran - Mals	-

TABELLA 1 – Classificazione delle linee

**TABELLE 2 – Voraussichtliche künftige neue
Bahnhöfe**

NUOVE STAZIONI INTERMEDIE NEUE ZWISCHENHALTESTELLEN	ANNO DI REALIZZAZIONE BAUJAHR	LINEA DI RIFERIMENTO BEZUGSSTRECKE	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI RELEVANTER ZWISCHENBAHNHOF
Bolzano San Giacomo Bozen St. Jakob	2026	Bassa Atesina Unterland	NO NEIN
Varna Vahrn	2027	Brennero Brenner	NO NEIN
Sciaves Schabs	2027	Pusteria Pustertal	NO NEIN
Sinigo Sinich	2030	Meranese Meraner Linie	NO NEIN
Bressanone Ospedale Brixen Krankenhaus	2035	Brennero Brenner	NO NEIN
Brunico Ovest Bruneck West	2035	Pusteria Pustertal	NO NEIN
Braies Prags	2035	Pusteria Pustertal	NO NEIN

**TABELLA 2 – Stazioni di presunta prossima
realizzazione**

3. Die Liste der relevanten Zwischenbahnhöfe kann vom Land abgeändert werden, auch infolge der Errichtung neuer Bahnhöfe und der sich daraus ergebenden Neuordnung des Dienstes sowie infolge von Änderungen an der Infrastruktur durch den Infrastrukturbetreiber.

3. L'elenco delle stazioni intermedie rilevanti potrà subire modifiche determinate dalla Provincia, anche a seguito alla realizzazione delle nuove stazioni e alle conseguenti riprogrammazioni del servizio, nonché a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Art. 2 - Anwendung der Strafen

1. Bei der Festlegung der anzuwendenden Vertragsstrafen und bei der Berechnung des Qualitätsindikators wird mathematisch auf die zweite Dezimalstelle gerundet, wobei Centbeträge zwischen 1 und 4 abgerundet und Centbeträge zwischen 5 und 9 aufgerundet werden.

2. Die Parteien vereinbaren, dass die Einheitsbeträge der hier genannten Strafen ab dem zweiten Jahr an die ISTAT-Inflationsrate "Verbraucherpreisindex für die gesamte Gemeinschaft - 00ST: allgemeiner Index ohne Tabak (NIC)" für das Vorjahr angepasst werden.

3. Bei der Berechnung aller Qualitätsindikatoren werden die in Tabelle 1 definierten Linien für die gesamte Dauer des Auftrags als Referenz herangezogen. Dies gilt auch für den Fall, dass künftige Fahrten auf mehreren Linien der Tabelle 1 nacheinander verkehren.

Art. 2 - Applicazione delle penali

1. Nella definizione delle penali contrattuali da applicare e nel calcolo dell'indicatore di qualità, l'arrotondamento è determinato matematicamente alla seconda cifra decimale, laddove per centesimi tra 1 e 4 si arrotonda per difetto, mentre tra 5 e 9 per eccesso.

2. Le parti concordano che gli importi unitari delle penali, di cui al presente documento saranno adeguati, dal secondo anno, al tasso di inflazione ISTAT "indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – 00ST: indice generale senza tabacchi (NIC)" relativo all'anno precedente.

3. Il calcolo di tutti gli indicatori di qualità prenderà a riferimento per tutta la durata dell'affidamento, le linee così come definite nella Tabella 1. Tale disposizione si applica anche nel caso in cui le corse future dovessero percorrere consecutivamente più linee della Tabella 1.

4. Bei den Linien, die die Landesgrenze überschreiten, werden bei der Messung der Qualitätsindikatoren die Messungen auf dem Landesgebiet (innerhalb der Bahnhöfe Brenner und Innichen) berücksichtigt. Bei den Linien, die die Landesgrenze in Richtung Trentino überschreiten, werden die Messungen bis zum Bahnhof Trient berücksichtigt.

5. Die Anwendung der Vertragsstrafe entbindet den Auftragnehmer nicht von der Verpflichtung, die Nichtkonformität unverzüglich zu beseitigen.

6. Wenn der Endwert die MQB überschreitet, werden die Vertragsstrafen nicht angewandt.

7. Für jeden Indikator, der nicht binär ist, erfolgt für jedes Jahr „x“ die Berechnung der Vertragsstrafe unter Berücksichtigung der Abweichung vom Mindestniveau sowie eines Mechanismus zur Minderung der Vertragsstrafe, der mit dem vom EVU umgesetzten Verbesserungsprozess verknüpft ist, gemäß folgender Formel:

4. In relazione ai servizi che superano il confine nazionale le misurazioni degli indicatori di qualità terranno conto delle rilevazioni all'interno del territorio provinciale (entro le stazioni di Brennero e San Candido), mentre per i servizi che superano il confine provinciale verso il Trentino, le misurazioni terranno conto del servizio fino alla stazione di Trento.

5. L'applicazione della penale non esonera l'impresa affidataria dall'obbligo di eliminare tempestivamente la non conformità allo standard.

6. In caso il valore consuntivo superiore alla CMQ, non si applicano le penali.

7. Per ogni indicatore non di tipo binario, per ogni anno “x” il calcolo della penale avviene tenendo conto dello scostamento dal livello minimo e di un meccanismo di mitigazione della penale correlato al processo di miglioramento messo in atto dall'IF, secondo la seguente espressione:

$$\text{Penale} = \text{coefficiente di gradualità} * \left(\text{importo unitario della penale} * \left(\frac{\text{CMQ} - \text{valore consuntivo}}{0,1\%} \right) * K_x \right)$$

$$\text{Vertragsstrafe} = \text{Abstufungskoeffizient} * \left(\text{Einheitsbetrag der Strafe} * \left(\frac{\text{MQB} - \text{Endwert}}{0,1\%} \right) * K_x \right)$$

Der Abstufungskoeffizient ist gleich:

- 0,5 für das erste Jahr;
- 0,8 für das zweite Jahr
- 1,0 für alle anderen Jahre.

Il coefficiente di gradualità è pari a:

- 0,5 per il primo anno;
- 0,8 per il secondo anno;
- 1,0 per tutti gli altri anni.

Der Verminderungskoeffizient K_x ist gleich:

Il coefficiente di mitigazione K_x è pari a:

$$K_x = \begin{cases} 1 - \Delta_x & \text{per } \Delta_x > 0 \\ 1 & \text{per } \Delta_x \leq 0 \end{cases}$$

wobei Δ_x die jährliche Veränderung der Leistung ist, ausgedrückt als:

dove Δ_x è la variazione annuale delle prestazioni espressa come:

$$\Delta_x = \frac{L_x - L_{(x-1)}}{L_{(x-1)}}$$

und wobei:

e dove:

- L_x = Jahresdurchschnittswert des Indikators, der am Ende des Berechnungsjahres x erreicht wurde;
- $L_{(x-1)}$ = Jahresdurchschnittswert des Indikators, der am Ende des dem

- L_x = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo;
- $L_{(x-1)}$ = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno precedente a

Berechnungsjahr vorausgehenden Jahres erreicht wurde. $L(x-1)$ im ersten Regelungsjahr ist der Höchstwert zwischen dem Durchschnitt der im vorhergehenden Dienstleistungsvertrag festgelegten Zielwerte und dem der im letzten Dreijahreszeitraum erreichten Werte. Für Indikatoren, für die keine Daten verfügbar sind, wird der Vergleich ab dem zweiten Jahr durchgeführt.

quello di calcolo. $L(x-1)$ nel primo anno regolatorio è il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel CdS precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato. Per gli indicatori per i quali risulti l'indisponibilità dei dati, il confronto avverrà a partire dal secondo anno.

Art. 3 - Platzangebot (Maßnahme 6)

1. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betreibt den Dienst mit dem im Betriebsprogramm vorgesehenen Rollmaterial, vorbehaltlich der mit dem Land vereinbarten Änderungen.
2. Im Falle einer ausgefallenen Fahrt wird dieser für die Berechnung der Regelmäßigkeit berücksichtigt, jedoch nicht für die MQB des Platzangebotes.
3. Nichtkonformität liegt vor, wenn Hochfrequenzzüge, welche vom Land festgelegt wurden mit Zügen geringerer Sitzplatzkapazität ersetzt werden.
4. Für jede Nichtkonformität gemäß dem nachträglichen monatlichen Report des EVU wird eine Strafe in Höhe von 55,00 Euro für jede Nichtkonformität angewandt. Diese Strafe erhöht sich um 10% für jeden aufeinanderfolgenden Tag, an dem die Wiederherstellung nicht erfolgt.

Art. 3 - Offerta di posti (Misura 6)

1. L'impresa ferroviaria (IF) esegue il servizio con il materiale rotabile previsto dal Programma di Esercizio, fatto salvo variazioni concordate con PAB.
2. In caso di corsa soppressa questa viene considerata ai fini del calcolo della regolarità, ma non per la CMQ dell'offerta dei posti.
3. Le non conformità si verificano nel caso di sostituzioni con treni con capacità di posti a sedere inferiore, qualora essi siano corse di alta frequentazione individuate da PAB.
4. Per ogni non conformità, come da dichiarazione mensile posticipata dell'IF, è applicata una penale pari a 55,00 euro per ogni evento di non conformità. Tale penale incrementerà di 10% per ogni giorno consecutivo di mancato ripristino.

Art. 4 - Regelmäßigkeit (Maßnahme 7)

1. Die Mindestanforderung an die Regelmäßigkeit des regionalen Eisenbahndienstes gemäß ART-Beschluss Nr. 16/2018 wird durch die Durchführung des Dienstes gemäß dem jährlichen Betriebsprogramm, sowie durch die Erstellung eines "Einsatzplan" für Ersatzdienste im Falle vollständiger oder teilweiser Zugausfälle und die Anwendung der darin vorhergesehenen Maßnahmen gewährleistet.

2. Der Regelmäßigkeitsindex wird monatlich als Verhältnis der am Zielort ankommenden Züge zur Gesamtzahl der Züge im Bahnnetz berechnet:

$$\text{L'indice di regolarità} = (\text{treni arrivati a destinazione} / \text{treni totali}) \times 100$$

$$\text{Regelmäßigkeitsindex} = (\text{am Zielort angekommene Züge} / \text{Gesamtanzahl der Züge}) \times 100$$

wobei:

Gesamtanzahl der Züge: Anzahl der planmäßigen Züge auf den in Tabelle 1 aufgeführten Strecken abzüglich der Anzahl der Züge, die aufgrund externer Gründe teilweise oder vollständig ausfallen und nicht angemessen ersetzt werden.

Art. 4 - Regolarità (Misura 7)

1. La condizione minima di regolarità del servizio ferroviario regionale secondo la Delibera ART n. 16/2018 è garantita dall'esecuzione del servizio in conformità al programma di esercizio annuale e dalla predisposizione di un "Piano d'intervento" relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse e l'applicazione delle misure ivi previste.

2. L'indice di regolarità è calcolato mensilmente come il rapporto tra treni arrivati a destinazione e treni totali sulla rete:

dove:

Treni totali: numero di treni programmati sulle linee di cui alla tabella 1 detratto il numero dei treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti.

Am Zielort angekommene Züge: Die Anzahl der geplanten Züge auf den in Tabelle 1 aufgeführten Strecken abzüglich:

a) Züge, die aufgrund von externen Gründen teilweise oder vollständig ausfallen, sofern sie nicht angemessen ersetzt werden;

b) teilweise oder vollständige Ausfälle von Zügen, die dem EVU oder anderen EVU oder dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreiben sind, wie vom Infrastrukturbetreiber codiert, sofern sie nicht angemessen ersetzt werden;

c) Züge, die mit einer Verspätung am Zielort angekommen sind, die größer ist als der zeitliche Abstand zum nachfolgenden Zug, sofern sie nicht angemessen ersetzt wurden.

d) Züge, die verfrüht aus dem Abfahrtsbahnhof oder aus einem relevanten Zwischenbahnhof abfahren.

3. Falls zukünftige Fahrten aufeinanderfolgend mehrere Linien aus Tabelle 1 befahren, werden diese Fahrten so oft gezählt, wie es Linien gibt, die sie durchqueren. Diese Regelung gilt sowohl für die Zählung der Gesamtanzahl der Züge als auch für die der Züge, die ihr Ziel erreicht haben.

4. Die Züge, die am Zielort mit Verspätungen ankommen, die den Zeitabstand zum nächsten Zug überschreiten, sowie Züge mit Verfrühungen werden berücksichtigt, sobald die Überwachungssysteme der Infrastrukturbetreiber dies ermöglichen. Bis dahin werden Züge mit einer Verspätung, die den Zeitabstand zum nächsten Zug überschreiten in der Pünktlichkeit gezählt.

5. Für die Codierung der Ursachen von Zugausfällen wird auf die Klassifizierung verwiesen, die von RFI in dem Dokument „Zuordnung von Verspätungsursachen, Bestimmung der Pünktlichkeit und Leistungsregelung“ auf dem e-PIR-Portal angegeben wird.

6. Angemessen ersetzter Zug: Die Mindestbedingungen für einen "angemessenen Ersatzdienst" ist wie folgt festgelegt:

a) rechtzeitige, umfassende und aktuelle Informationen, die den Nutzern sowohl in statischer als auch dynamischer Form, sowohl an Bord als auch am Boden zur Verfügung gestellt werden müssen;

b) die Abfahrt des Ersatzdienstes, der nach Linienabschnitten vorzusehen ist, hat innerhalb von 35 Minuten nach der planmäßigen Abfahrt der ausgefallenen Fahrt zu erfolgen;

c) bei Ausfällen, die mindestens zwei Stunden im Voraus bekannt sind, hat die Abfahrt des Ersatzdienstes, der nach Linienabschnitten

Treni arrivati a destinazione: numero dei treni programmati, sulle linee di cui alla tabella 1, detratti:

a) treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;

b) treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili all'IF o ad altre IF o al Gestore dell'Infrastruttura, come codificati dal Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;

c) treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;

d) treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

3. Nel caso in cui le corse future dovessero percorrere consecutivamente più linee della tabella 1, queste corse saranno conteggiate tante volte quante sono le linee che la compongono. Questa disposizione è valida sia per il conteggio dei treni totali sia per quello dei treni arrivati a destinazione.

4. I treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo ed i treni in anticipo saranno considerati quando i sistemi di monitoraggio del Gestore infrastrutture lo consentiranno. Fino a quel momento i treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo sono computati nella puntualità.

5. Per la codifica delle cause di soppressione dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata da RFI con documento "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" riportato sul portale e-PIR.

6. Treno adeguatamente sostituito: 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

vorzusehen ist, zur Abfahrtszeit der ausgefallenen Zugfahrt zu erfolgen;

d) die Bereitstellung des Ersatzdienstes (Bus, Taxi) hat wie folgt zu erfolgen:

d.1) mit einer Anzahl von Fahrzeugen, die proportional zur Anzahl der Fahrgäste des ausgefallenen Zuges zu bemessen ist;

d.2) unter Bedingungen der Zugänglichkeit und des Komforts, die denen des ausgefallenen Zuges möglichst entsprechen;

d.3) Sicherstellung, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität mit gleichwertigen Hilfsdiensten den Ersatzdienst und das Ziel erreichen, sowie Hilfsdienst für den Ein- und Ausstieg des Ersatzdienstes.

d.4) mit Bedienung aller Haltestellen des ausgefallenen Zuges, vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarungen mit dem Land;

d.5) mit einer differenzierten Organisation des Ersatzdienstes bei Zugausfällen auf langen Strecken (mindestens zwei Linien) auch mit direkten Ersatzdiensten für längere Strecken, um die Verlängerung der Fahrzeit gegenüber dem ausgefallenen Zug zu begrenzen.

7. Der Ersatz eines ausgefallenen Zuges durch einen nachfolgenden Zug ist nicht angemessen. Dies führt zur Anwendung der Vertragsstrafe.

8. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, in den im Dienstleistungsvertrag vorgesehenen Fällen einen Ersatzbusdienst bereitzustellen. Die Einzelheiten sind im Dienstleistungsvertrag festgelegt.

9. Falls der Ausfall einer Fahrt mehrere Linien betrifft, sind diese Bestimmungen über den Ersatzdienst auf die einzelne Linie bis zur geplanten Endhaltestelle der ausgefallenen Fahrt anzuwenden.

10. Weitere Angaben zu den Anforderungen an den Ersatzdienst befinden sich in den „Leitlinien für die Erstellung des Einsatzplans“. Für jedes abweichende Ereignis von diesen Anforderungen wird eine Vertragsstrafe von 110,00 Euro angewandt.

11. Angesichts der Nichtverfügbarkeit historischer Daten zu Zügen mit einer Verspätung, die den zeitlichen Abstand zum nachfolgenden Zug überschreiten, sowie zu vorzeitig abgefahrenen Zügen innerhalb der Auswertungen zum Regelmäßigkeitsindikator in den Überwachungssystemen der Infrastrukturbetreiber (RFI und STA), wurde die Mindestbedingung (MQB) für die Regelmäßigkeit anhand des monatlichen Durchschnitts berechnet, der in den Jahren 2018, 2019 und 2022 im Rahmen der vorherigen Dienstleistungsverträge auf Basis der

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.

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

8. L'IF è obbligata a mettere a disposizione un servizio bus sostitutivo nei casi previsti dal Contratto di servizio. I dettagli sono definiti nel Contratto di servizio.

9. Se la soppressione di una corsa interessa più linee, queste disposizioni sui servizi sostitutivi si applicano alla singola linea fino alla destinazione finale programmata della corsa soppressa.

10. Ulteriori indicazioni relative ai requisiti dei servizi sostitutivi sono riportate ne “Le linee guida per la redazione del Piano di Intervento”. Per ogni evento non conforme a questi requisiti è prevista una penale di 110,00 euro.

11. Vista la non disponibilità dei dati storici relativi ai treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo e ai treni in anticipo, all'interno delle estrazioni riguardanti l'indicatore della regolarità nei sistemi di monitoraggio dei gestori delle infrastrutture (RFI e STA), la condizione minima (CMQ) per la regolarità è stata calcolata prendendo a riferimento la media mensile registrata negli anni 2018, 2019 e 2022 nell'ambito dei Contratti di servizio precedenti, basata sui treni*km soppressi.

ausgefallenen Zug*km erfasst wurde.

MQB Regelmäßigkeit (erstes Jahr)	99,61% ¹	CMQ Regolarità (primo anno)
---	---------------------	------------------------------------

12. Dies gilt unbeschadet der Möglichkeit des Landes, die MQB für die Vinschger Bahnlinie im Falle von Störungen, die durch den IB und nicht durch das EVU verursacht werden, zu senken.

13. Für die Jahre nach dem ersten Jahr wird die MQB auf der Grundlage des Durchschnitts, der Werte der vorangegangenen drei Jahre aktualisiert, **sofern diese höher ist als der in diesem Dokument angegebenen Wert für das erste Jahr.**

14. Liegen die fehlenden Daten für die Berechnung des MQB nach der ART-Formel für die gesamten drei vorangegangenen Jahre, prüfen die Parteien die Neufestlegung der Mindestbedingung für die Regelmäßigkeit.

15. Wenn der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat, in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

16. Der Einheitsbetrag der Strafe in Bezug auf die Formel beträgt 5.500,00 Euro.

17. Falls die ausgefallenen Fahrten ersetzt werden, jedoch nicht in angemessener Weise, so werden sie bei der endgültigen Berechnung des Indikators nicht berücksichtigt, und für jedes Ereignis wird eine Strafe von 110,00 Euro verhängt.

18. Der Wert von $L(x-1)$ für die Berechnung des Koeffizienten K_x im ersten Betriebsjahr beträgt 99,61%.

19. Der Auftraggeber wird für die Überprüfung des Indikators auch die von Infrastrukturbetreiber erhobenen und klassifizierten Daten nutzen. Der Auftragnehmer wird mindestens vier Zugänge dem Land und der STA sichern.

12. È fatta salva la possibilità per PAB di ridurre la CMQ per la linea Venosta in caso di impedimenti generati dal GI e non dovuti all'IF.

13. Relativamente agli anni successivi al primo, la CMQ sarà aggiornata in base alla media dei valori consuntivati nel triennio precedente, **se superiore al valore individuato nel presente documento per il primo anno.**

14. Qualora i dati mancanti per il calcolo della CMQ secondo la formula ART fossero disponibili per tutto il triennio precedente le parti valuteranno la ridefinizione della condizione minima per la regolarità.

15. Qualora l'indicatore non raggiunga la CMQ fissata, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

16. L'importo unitario della penale ai fini della formula è pari a 5.500,00 euro.

17. Qualora le corse soppresse fossero sostituite, ma in modo non adeguato, non saranno considerate nel calcolo consuntivo dell'indicatore e sarà applicata una penale pari a 110,00 euro ad ogni evento.

18. Il valore di $L(x-1)$ per il calcolo del coefficiente K_x del primo anno di esercizio è pari a 99,61%.

19. L'ente affidante utilizzerà per il monitoraggio dell'indicatore anche i dati rilevati e classificati da parte del gestore infrastruttura. L'affidataria garantirà almeno quattro utenze a PAB e a STA.

Art. 5 - Wiederholte Ausfälle

1. Eine Zugausfall wird als wiederholt angesehen, wenn dieselbe Fahrt innerhalb eines Monats mehr als dreimal vollständig ausfällt aus Gründen, die dem EVU oder dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreiben sind, Streiks ausgenommen. Bei wiederholten Ausfällen wie oben definiert, ist vom EVU zusätzlich zur bereits genannten Vertragsstrafe für jeden weiteren Ausfall, der über

Art. 5 - Soppressioni reiterate

1. Una soppressione si definisce reiterata qualora la stessa corsa venga soppressa totalmente per più di 3 volte in un mese, per cause imputabili al gestore del servizio o dell'infrastruttura, con esclusione degli scioperi. Nel caso di soppressioni reiterate, come sopra definite, è dovuta dall'IF, in aggiunta alla penale di cui al precedente punto, una penale per ogni ulteriore soppressione

¹ Vorhergehender Dreijahreszeitraum: In diesem Dokument wird für die Berechnung der MQB auf die Jahre 2018, 2019 und 2022 Bezug genommen. Die Aktualisierung der MQB-Berechnung für die Jahre 2022, 2023 und 2024 ist derzeit in Arbeit.

Nel presente documento, ai fini del calcolo della CMQ, si fa riferimento agli anni 2018, 2019 e 2022. È in corso l'aggiornamento del calcolo della CMQ con riferimento agli anni 2022, 2023 e 2024

den dritten hinausgeht, eine Vertragsstrafe in Höhe von 550,00 Euro zu zahlen, unabhängig von den oben genannten Regelungen zur Regelmäßigkeit.

Art. 6 - Streik

1. Bei Nichterbringung der garantierten Mindestverkehrsdienste bei Streik hat das EVU für jeden garantierten Zug, der aus Gründen, die dem EVU selbst oder dem Infrastrukturbetreiber anzulasten sind, eine zusätzliche Vertragsstrafe in Höhe von 550,00 Euro zu entrichten, unabhängig von der obigen Formel zur Regelmäßigkeit.

Art. 7 - Nicht ersetzte Ausfälle

1. Für vollständig oder teilweise ausgefallenen Zugfahrten, die dem EVU zuzuschreiben sind und nicht angemessen ersetzt wurden, wird eine Strafe von 7,00 Euro für jeden nicht angemessen ersetzten Zug*km angewendet. Die Anwendung dieser Strafe beeinträchtigt nicht die Berechnung der Strafe für die Regelmäßigkeit gemäß Artikel 4

2. Für die letzten Fahrten des Tages, die teilweise oder vollständig ausfallen und für die keine angemessene Ersatzleistung durch den EVU erbracht wird, wird für jeden nicht angemessen ersetzten Zug*km eine Strafe von 11,00 Euro angewandt. Die Anwendung dieser Strafe beeinträchtigt nicht die Berechnung der Strafe für die Regelmäßigkeit gemäß Artikel 4.

Art. 8 - Nicht durchgeführte geplante Ersatzdienste

1. Für geplante, aber nicht durchgeführte Ersatzdienste wird eine Vertragsstrafe von 4,00 Euro für jeden nicht durchgeführten Bus*km angewandt.

Art. 9 - Pünktlichkeit (Maßnahme 7)

1. Gemäß dem ART-Beschluss wird die Pünktlichkeit an den relevanten Zwischenbahnhöfen der Tabelle 1 und am Endbahnhof gemessen (bei Verlassen des Staatsgebiets wird der letzte Bahnhof im Landesgebiet erfasst).

2. Die Verspätung wird als die positive Differenz in Minuten zwischen der tatsächlichen und der geplanten Abfahrtszeit des Zuges an einem bestimmten Ort definiert.

3. Die Pünktlichkeit des Dienstes wird durch den prozentualen Indikator (%) der Zugverspätungen gemessen, für jede Linie in Tabelle 1 und für jeden Monat, berechnet mit OS (0-5 Minuten) und getrennt nach Linie.

eccedente la terza di 550,00 euro, indipendente dalle formule sopra indicate per la regolarità.

Art. 6 - Sciopero

1. In caso di mancata effettuazione dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero è dovuta dall'IF una penale aggiuntiva per ogni treno garantito non effettuato per cause imputabili all'IF stessa o ai Gestori dell'infrastruttura di 550,00 euro, indipendente dalle formule sopra indicate della regolarità.

Art. 7 - Soppressioni non sostituite

1. Per le corse treno soppresse, 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 soppresse, 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.

Art. 8 - Servizi sostitutivi programmati non effettuati

1. Per le corse sostitutive con bus programmate ma non effettuate è applicata una penale di 4,00 euro per ogni bus*km non erogato.

Art. 9 - Puntualità (Misura 7)

1. Secondo la Delibera ART, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti di cui alla tabella 1 e nella stazione di destino (in caso di fuoriuscita dal territorio nazionale, si rileva l'ultima stazione nel territorio provinciale).

2. Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

3. La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore percentuale (%) di scostamento orario dei treni, per ogni linea della tabella 1 e per ogni mese calcolato in base a OS (0'-5') e distinto per linea.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}} \right) \cdot 100$$

a) Der %OS-Indikator = wird als prozentualer Anteil berechnet, indem die Anzahl der durchgeführten Züge abzüglich derjenigen, die mit einer Verspätung von mehr als 5 Minuten angekommen sind, durch die Anzahl der durchgeführten Züge geteilt wird, wobei gilt:

b) Züge mit Verspätung ($T_{rit,L,i}$) = sind die Anzahl der Züge, die am Endbahnhof oder an einem der relevanten Zwischenbahnhöfe eine Verspätung von mehr als 5 Minuten aufweisen, aufgrund von Gründen, die vom Infrastrukturbetreiber, dem EVU, einem anderen EVU oder dem IB selbst zugeordnet wurden.

c) Durchgeführte Züge ($T_{eff,L,i}$) = sind die Anzahl der geplanten Züge abzüglich der Züge, die ganz oder teilweise ausgefallen sind. Züge, die eine Verspätung aufweisen, die größer ist als der zeitliche Abstand zum nächsten Zug, werden als ausgefallen betrachtet.

4. Für die Codierung der Gründe von Zugverspätungen wird auf die Klassifizierung verwiesen, die vom Infrastrukturbetreiber RFI angewandt wird und im Dokument „Zuordnung von Verspätungsursachen, Bestimmung der Pünktlichkeit und Leistungsregelung“ ("Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime") auf dem e-PIR-Portal festgelegt wurde.

5. die Mindestbedingung (MQB) für die Pünktlichkeit wurde anhand des monatlichen Durchschnitts berechnet, der in den Jahren 2018, 2019 und 2022 im Rahmen der vorherigen Dienstleistungsverträge auf Basis des Standards B1 errechnet.

a) L'indicatore %OS = è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

b) Treni arrivati con ritardo ($T_{rit,L,i}$) = il numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause del GI, dell'IF o di altra IF, come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura.

c) Treni effettuati ($T_{eff,L,i}$) = il numero dei treni programmati meno il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi. I treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo sono considerati soppressi.

4. Per la codifica delle cause di ritardo dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore d'infrastruttura RFI con il documento "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime", riportato sul portale e-PIR.

5. la condizione minima (CMQ) per la puntualità è stata calcolata prendendo a riferimento la media mensile registrato nell'ambito dei CdS precedenti, basato sullo standard B1.

Linea Linie	CMQ primo anno ² MQB erstes Jahr
Venosta Vinschgau	98,55%
Brennero Brenner	94,51%
Pusteria Pustertal	98,07%
Bassa Atesina Unterland	87,74%
Meranese Meraner Linie	94,67%

² In diesem Dokument wird für die Berechnung der MQB auf die Jahre 2018, 2019 und 2022 Bezug genommen. Derzeit wird die Berechnung der CMQ für die Jahre 2022, 2023 und 2024 aktualisiert, wobei – sofern für die jeweilige Linie verfügbar – der Standard OS (0'-5') angewandt wird.

Nel presente documento, ai fini del calcolo delle CMQ, si fa riferimento agli anni 2018, 2019 e 2022. È in corso l'aggiornamento del calcolo delle CMQ con riferimento agli anni 2022, 2023 e 2024, utilizzando, se disponibile per la rispettiva linea, lo standard OS (0'-5').

6. Es bleibt dem Land vorbehalten, die MQB für die Vinschger Bahnlinie bei Störungen, die dem IB und nicht dem EVU anzulasten sind, zu senken.

7. Für die Folgejahre werden die MQB auf der Grundlage des Durchschnitts, der in den drei vorangegangenen Jahren ermittelten Werte aktualisiert, sofern diese höher sind als die in diesem Dokument angegebenen Werte für das erste Jahr.

8. Falls die Daten für die Berechnung der MQB gemäß dem Standard OS (0'-5') für die jeweilige Linie und für den gesamten vorherigen Dreijahreszeitraum verfügbar sind, wird die Mindestanforderung für die Pünktlichkeit entsprechend neu definiert. Bis dahin wird, so wie in den vorhergehenden Dienstverträgen, der Indikator mit dem Standard B1 berechnet, mit relevanten Zwischenbahnhof laut Tabelle 1.

9. Wenn der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Vertragsstrafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat und jede Linie laut Tabelle 1, in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

10. Der Einheitsbetrag der Strafe in Bezug auf die Formel beträgt 660,00 Euro.

11. $L(x-1)$ für die Berechnung des Verminderungskoeffizienten K_x im ersten Betriebsjahr ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Linea Linee	$L(x-1)^3$
Venosta Vinschgau	98,55%
Brennero Brenner	95,00%
Pusteria Pustertal	98,07%
Bassa Atesina Unterland	95,00%
Meranese Meranerlinie	94,67%

12. Das Land kann Anschlussgarantien für bestimmte Verbindungen festlegen. Etwaige Verspätungen des Anschlusszuges, die sich aus dieser Regelung ergeben, sind "externen Gründen" anzulasten und werden bei der Berechnung der Pünktlichkeit nicht berücksichtigt.

13. Der Auftraggeber wird für die Überprüfung des Indikators auch die von Infrastrukturbetreiber

6. È fatta salva la possibilità per PAB di ridurre la CMQ per la linea Venosta in caso di impedimenti generati dal GI e non imputabili all'IF.

7. Relativamente agli anni successivi al primo, le CMQ saranno aggiornate in base alla media dei valori consuntivati nel triennio precedente, se superiore ai valori individuati nel presente documento per il primo anno.

8. Qualora i dati per il calcolo della CMQ fossero disponibili, per la singola linea, secondo lo standard OS (0'-5') per tutto il triennio precedente, la condizione minima per la puntualità sarà conseguentemente ridefinita. Fino ad allora l'indicatore sarà calcolato come nei contratti di servizio precedenti con lo standard B1, con stazione intermedia rilevante come indicato nella tabella 1.

9. Se l'indicatore non raggiunge la CMQ la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese e per ogni linea di cui alla tabella 1 in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

10. L'importo unitario della penale ai fini della formula è pari a 660,00 euro.

11. $L(x-1)$ per il calcolo del coefficiente di mitigazione K_x del primo anno di esercizio è riportato nella seguente tabella.

12. La Provincia può prescrivere garanzie di coincidenza per alcuni collegamenti. Eventuali ritardi del treno coincidente, derivanti da questo regolamento, sono attribuiti a cause esterne e vengono esclusi dal calcolo di puntualità.

13. L'ente affidante utilizzerà per il monitoraggio dell'indicatore anche i dati rilevati e classificati da

³ In diesem Dokument wird für die Berechnung der MQB auf die Jahre 2018, 2019 und 2022 Bezug genommen. Derzeit wird die Berechnung der CMQ für die Jahre 2022, 2023 und 2024 aktualisiert, wobei – sofern für die jeweilige Linie verfügbar – der Standard OS (0'-5') angewandt wird.

³ Nel presente documento, ai fini del calcolo delle CMQ, si fa riferimento agli anni 2018, 2019 e 2022. È in corso l'aggiornamento del calcolo delle CMQ con riferimento agli anni 2022, 2023 e 2024, utilizzando, se disponibile per la rispettiva linea, lo standard OS (0'-5').

erhobenen und klassifizierten Daten nutzen. Der Auftragnehmer wird mindestens vier Zugänge dem Land und der STA sichern.

Art. 10 - Fahrgastinformation – vor der Fahrt (Maßnahme 8)

1. Die Mindestinformationsbedingungen vor der Fahrt werden durch die Veröffentlichung und Verbreitung von Informationen gewährleistet, die nach Kommunikationskanal und -typ (statisch und dynamisch) unterschieden werden und in den beiden nachstehenden Tabellen aufgeführt sind; sie werden durch den Indikator INFO_AN gemessen.

2. Informationen gelten als vorhanden, wenn sie auch konform sind; wenn die Informationen nicht konform sind, gelten sie als nicht vorhanden.

3. Die im Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde Nr. 16/2018 geforderten Informationsarten werden auch durch Informationen über die Öffnungszeiten der Fahrkartenschalter und der Verkaufsstellen ergänzt.

4. Die Verwaltung der Kommunikationskanäle auf lokaler Ebene wie Fahrkartenschalter, mobile App, Website, Kontaktzentrum liegt in der Zuständigkeit der In house Gesellschaft des Landes STA AG. Wenn das EVU ein Geolokalisierungssystem hat, welches Prognosen über die Ankunft der Züge in den Bahnhöfen liefert, ist es verpflichtet, diese Informationen an das Informationssystem suedtirolmobil von STA/Land zu übermitteln.

5. Das EVU liefert STA alle notwendigen Informationen, die STA benötigt, alle ihre Aufgaben hinsichtlich der Fahrgastinformation durchführen zu können.

6. Das EVU ist verpflichtet, der STA alle erforderlichen Informationen zu liefern unter Berücksichtigung der von STA festgelegten betrieblichen Anweisungen und Fristen. Das EVU ist außerdem verpflichtet, den Infrastrukturbetreibern (RFI und STA) die erforderlichen Informationen für die Veröffentlichung in den Bahnhöfen auf den Monitoren und für die Audioübertragung gemäß den von diesen Infrastrukturbetreiber festgelegten betrieblichen Anweisungen und Fristen zu übermitteln.

7. Die Nichtkonformitäten ergeben sich aus der verspäteten oder fehlenden Übermittlung solcher Informationen an Land/STA/RFI oder aus der unterlassenen Übermittlung von Informationen an die Fahrgäste, die in den Zuständigkeitsbereich des EVU fallen, gemäß Tabelle 3 und Anlage „Informationssysteme - Planung, Betrieb und

parte del gestore infrastruttura. L'affidataria garantirà almeno quattro utenze all'ente affidante e a STA.

Art. 10 - Informazioni all'utenza – prima del viaggio (Misura 8)

1. Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO_AN.

2. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano conformi; qualora le informazioni fossero non conformi, vengono considerate come non presenti.

3. Le tipologie di informazioni previste dalla Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 16/2018 saranno inoltre integrate con le informazioni relative agli orari di apertura delle biglietterie e dei punti vendita.

4. La gestione dei canali di comunicazione a livello locale quali biglietterie, mobile app, sito web, contact center è competenza della società in-house provinciale STA S.p.A. Qualora l'IF disponesse di un sistema di geolocalizzazione in grado di fornire previsioni circa l'arrivo dei treni nelle stazioni è tenuta a condividere tali informazioni con sistema informativo di altoadigemobilità di STA/Provincia.

5. L'IF fornisce a STA qualsiasi informazione necessaria per consentire a STA di svolgere tutte le attività di informazione ai viaggiatori.

6. L'IF dovrà fornire a STA tutte le informazioni necessarie secondo le indicazioni operative e le tempistiche definite dalla stessa. L'IF è tenuta inoltre a trasmettere ai gestori delle infrastrutture (RFI e STA) le informazioni necessarie da pubblicare sui monitor e tramite i canali audio in stazione, rispettando le indicazioni operative e le tempistiche definite dagli stessi gestori dell'infrastruttura.

7. Le non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata trasmissione di tali Informazioni a PAB/STA/RFI o dalla mancata comunicazione all'utenza delle informazioni di competenza dell'IF sulla base di quanto riportato nella tabella 3 e nell'allegato "Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio".

Monitoring der Dienste“.

8. Im Anhang „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“ sind die Aufgaben, Verfahren und Fristen festgelegt, die für eine angemessene Fahrgastinformation einzuhalten sind. Diese Verfahren können im Laufe der Jahre geändert werden, um die Fahrgastinformation zu verbessern.

9. Das EVU bestätigt die Übermittlung der eigenen Informationen mit einer nachträglichen monatlichen Erklärung.

10. Für dynamische Informationen ist eine unverzügliche Übermittlung durch das EVU vorgesehen, während für statische Informationen eine Vorabübermittlung von zwei Wochen vorgesehen ist.

11. Das EVU übermittelt direkt alle aktuellen Fahrplandaten für das Fahrplansystem NTS (New Timetable System) und an andere nationale und europäische Informationssysteme.

12. Das Land behält sich das Recht vor, die Einhaltung der statischen und dynamischen Fahrgastinformationen mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen.

13. Für jede einzelne vom Land festgestellte Nichtkonformität gelten folgende Strafen:

a) Für dynamische Informationen gemäß den Punkten 26, 27, 28, 29, 30 und 31 wird eine Strafe in Höhe von 55,00 Euro für jedes nicht konforme Ereignis verhängt.

b) Für jedes Ereignis, dass nicht den Vorgaben und der Fristen des Anhangs „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“ entspricht, wird pro Vorfall eine Strafe von 110,00 Euro bis 330,00 Euro für bedeutende Ereignisse verhängt.

c) Für alle anderen Informationen wird eine Strafe in Höhe von 55,00 Euro pro festgestellte Nichtkonformität verhängt

8. Nell'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio” sono specificati i ruoli, le procedure e le tempistiche da rispettare per una adeguata informazione ai viaggiatori. Queste procedure potranno essere negli anni modificate al fine di migliorare l'informazione ai viaggiatori.

9. L'IF attesta la comunicazione delle informazioni di propria competenza con dichiarazione mensile posticipata.

10. Relativamente alle informazioni dinamiche è prevista la trasmissione immediata da parte dell'IF, mentre per le informazioni statiche si prevede la trasmissione in anticipo di due settimane.

11. L'IF trasmette direttamente i dati aggiornati al sistema informativo NTS (New Timetable System) e agli altri sistemi informativi/commerciali nazionali ed europei.

12. La Provincia si riserva la facoltà di effettuare verifiche a campione circa la conformità delle informazioni di viaggio statiche e dinamiche.

13. Per ogni singola non conformità rilevata dalla Provincia si applicano le seguenti penali:

a) Per le informazioni dinamiche di cui ai punti 26, 27, 28, 29, 30 e 31 è applicata una penale pari a 55,00 euro per ogni evento non conforme;

b) Per ogni evento non conforme alle prescrizioni e alle scadenze indicate nell'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio” è applicata una penale da 110,00 euro a 330,00 euro per gli eventi significativi

c) Per tutte le altre informazioni è applicata una penale pari a 55,00 euro per ogni non conformità accertata.

TABELLE 3 – Fahrgastinformation vor der Fahrt getrennt nach Kommunikationskanal

TABELLA 3 – Informazioni all'utenza prima del viaggio distinte per canale di comunicazione

	Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Biglietteria in stazione Fahrkarten- schalter am Bahnhof	Biglietteria self service Fahrkarten automat	Contact center	Sito internet Webseit e	Mobil e APP	Agenzie di viaggi o Reiseb üro	Punti vendita convenzio ati Verkaufstell en
	1	Condizioni generali di Trasporto Allgemeine Beförderungsbedingungen	STA		STA	STA		IF/EVU	
	2	Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto		STA			STA		

		Angabe der Modalitäten zur Einsichtnahme in die Allgemeinen Beförderungsbedingungen						
	3	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno Modalitäten des Fahrschein-erwerbs, einschließlich des Kaufs an Bord des Zuges	STA		STA	STA e IF/EVU	STA	
	4	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza e per la conciliazione extragiudiziale delle controversie, da mantenere costantemente aggiornate in conformità alla normativa vigente e alle sue eventuali modifiche. Angabe der Kanäle und Kontaktmöglichkeiten für Nutzerbeschwerden sowie für die außergerichtliche Streitbeilegung, die stets in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften und deren zukünftigen Änderungen aktuell zu halten sind.	STA	STA	STA	STA e IF/EVU	STA	IF/EVU
	5	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell'utenza Angabe der Kontaktkanäle für Informationsanfragen seitens der Nutzer.	STA			STA e IF/EVU	STA	
	6	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi, informazione se il biglietto in questione costituisce un biglietto cumulato Geltendes Tarifsysteem: Stufen, Gliederung, Mengenrabatte (Zeitkarten), Integration mit anderen Fahrscheinen (Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, Berechnungskriterien und -formeln, Beispiele für Entfernungen); Kosten für Zusatzleistungen, Information vor dem Kauf, die angibt, ob das betreffende Ticket oder die betreffenden Tickets ein kombiniertes Ticket darstellen	STA		STA	STA		
	7	Modalità di consultazione della carta della qualità dei servizi Modalität zur Einsicht in die Charta der Dienstleistungsqualität	STA e IF		STA e IF/EVU	IF/EVU	STA	
	8	Modalità di convalida dei biglietti e le sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido Vorgehensweise bei der Fahrkartenentwertung und Strafen für Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein	STA	STA	STA	STA	STA	STA
	9	Orari di partenza e arrivo dei treni Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge	IF/EVU	IF/EVU	STA	STA	STA	IF/EVU
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	IF/EVU	IF/EVU	STA	STA	STA	IF/EVU

		Verfügbarkeit von Dienstleistungen an Bord der Züge							
11		Disponibilità di posti a sedere in in seconda classe e posti bici Verfügbarkeit von Sitzplätzen in der zweiten Klasse und von Radstellplätze	IF/EVU	IF/EVU	STA	STA	STA	IF/EVU	IF/EVU
12		Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti Verfahren zur Wiedererlangung von Gepäck und verlorenen Gegenständen	IF/EVU		STA	STA	STA		
13		Condizioni di accesso per biciclette e animali domestici Zugangsbedingungen für Fahrräder und Haustiere	IF/EVU	IF/EVU	STA	STA	STA	IF/EVU	IF/EVU
14		Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR Verfügbarkeit von PRM-Plätzen an Bord	IF/EVU	IF/EVU	STA	STA	STA		
15		Modalità di richiesta per assistenza a bordo ed in stazione e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR Beantragung von Hilfeleistungen im Zug und am Bahnhof sowie die für die Buchung von PRM-Sitzplätzen erforderliche Zeit	IF/EVU		STA	STA			
16		Orari e condizioni per viaggio più veloce Fahrpläne und Bedingungen für schnellere Fahrten	STA	STA	STA	STA	STA	STA	IF/EVU
17		Orari e condizioni per tariffa più bassa Fahrpläne und Bedingungen für ermäßigte Tarife	STA	STA	STA	STA	STA	STA	IF/EVU
18		Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero Liste der garantierten Mindestleistungen im Falle eines Streiks	IF/EVU		STA	STA	STA		
19		Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi Informationen über den Zugang der Fahrgäste zu etwaigen Ersatzdiensten	IF/EVU		STA				
20		Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica Prozentualer Anteil der öffentlichen Hand an den Gesamtkosten für die Erbringung des Dienstes				PAB/IF			
21		Corrispettivo totale annuo (in euro) Jährliches Gesamtentgelt (in Euro)				PAB/IF			
22		Compensazione finanziaria annua (in euro) Jährlicher finanzieller Ausgleich (in Euro)				PAB/IF			
23		Compensazioni per utenze agevolate o esentate (in euro) Ausgleichszahlungen für begünstigte oder befreite Nutzer (in Euro)				PAB/IF			

	24	Obiettivi, politiche e strumenti per il bacino di riferimento legate alla sostenibilità ambientale Ziele, Politiken und Instrumente für das Einzugsgebiet in Bezug auf ökologische Nachhaltigkeit				IF/EVU			
	25	Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell'organizzazione aziendale redatti secondo criteri e modelli della Corporate Social Responsibility come ad esempio quelli elaborati dalla Global Reporting Initiative (GRI) Berichtsdokumente, die die im Rahmen der Unternehmenstätigkeit und -organisation erzielten Umweltergebnisse bescheinigen und nach den Kriterien und Modellen der sozialen Verantwortung der Unternehmen (Corporate Social Responsibility), wie z. B. die von der Global Reporting Initiative (GRI), erstellt wurden.				IF/EVU			
DINAMICHE DYNAMISCH	26	Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione Ankunfts- und Abfahrtsfahrpläne für den Bahnhof oder die Haltestelle, aktualisiert mit allen Änderungen			IF/STA	IF/STA	IF/STA		
	27	Binario di arrivo e partenza dei treni Ankunfts- und Abfahrtsgleise der Züge			IF/STA	IF/STA	IF/STA		
	28	Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione Angabe von Verspätungen, Zugausfällen und Annullierungen in Bezug auf die planmäßigen Züge, die bei jeder Änderung aktualisiert werden			IF/EVU /STA	IF/EVU /STA	IF/EVU /STA		
	29	Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto Geplante oder nicht geplante Tätigkeiten, die den Verkehrsdienst unterbrechen oder verzögern könnten			IF/EVU /STA	IF/EVU /STA	IF/EVU /STA		
	30	Comunicazione di eventi di sovraffollamento, oppure di viaggiatori lasciati a terra causa sovraffollamento Mitteilung von Überfüllung, bzw. Von an Boden hinterlassenen Fahrgäste aufgrund von Überfüllung			IF/EVU /STA	IF/EVU /STA	IF/EVU /STA		
	31	Comunicazione orario del servizio sostitutivo per soppressione corsa non programmata Mitteilung des Fahrplans bei außerplanmäßigem Ersatzdienst			IF/EVU /STA	IF/EVU /STA	IF/EVU /STA		

Art. 11 – Fahrgastinformation – während der Fahrt (Maßnahme 9)

1. Die Mindestinformationsbedingungen während der Fahrt werden durch die Veröffentlichung und Verbreitung von Informationen gewährleistet, die nach Kommunikationskanal und -typ (statisch und dynamisch) unterschieden werden. Sie sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt und werden mit dem Indikator INFO_DU gemessen.

2. Informationen gelten als vorhanden, wenn sie auch konform sind; wenn die Informationen nicht konform sind, gelten sie als nicht vorhanden

3. Die Verwaltung der Kommunikationskanäle wie Fahrkartenschalter, mobile App, Website, Kontaktzentrum liegt in der Zuständigkeit der In house Gesellschaft des Landes STA AG.

4. Das EVU liefert STA AG alle notwendigen Informationen, welche STA benötigt, um alle ihre Aufgaben zur Fahrgastinformation durchführen zu können.

5. Das EVU ist verpflichtet, der STA alle erforderlichen Informationen zu liefern unter Berücksichtigung der von STA festgelegten betrieblichen Anweisungen und Fristen. Das EVU ist außerdem verpflichtet, den Infrastrukturbetreibern (RFI und STA) die erforderlichen Informationen für die Veröffentlichung in den Bahnhöfen auf den Monitoren und für die Audioübertragung gemäß den von diesen festgelegten betrieblichen Anweisungen und Fristen zu übermitteln.

6. Die Nichtkonformitäten ergibt sich aus der verspäteten oder fehlenden Übermittlung solcher Informationen an Land/STA/RFI oder aus der unterlassenen Übermittlung von Informationen an die Fahrgäste, die in den Zuständigkeitsbereich des EVU fallen, gemäß Tabelle 4 und Anlage „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“.

7. Im Anhang „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“ sind die Aufgaben, Verfahren und Fristen festgelegt, die für eine angemessene Fahrgastinformation einzuhalten sind. Diese Verfahren können im Laufe der Jahre geändert werden, um die Fahrgastinformation zu verbessern.

8. Das EVU bestätigt die Übermittlung der eigenen Informationen mit einer nachträglichen monatlichen Erklärung und übermittelt außerdem monatlich die Übersicht der Durchsagen an Bord zu den Punkten 39 und 40 der Tabelle 4.

9. Die Nichtkonformitäten ergeben sich aus der verspäteten oder fehlenden Bereitstellung von Informationen an Bord der Züge. Die folgenden Strafen werden für jeden einzelnen Verstoß verhängt, der auch durch Beschwerden der Nutzer

Art. 11 - Informazioni all'utenza – durante il viaggio (Misura 9)

1. Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e la diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche). Sono elencate nella tabella 4 e sono misurate attraverso l'indicatore INFO_DU.

2. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni fossero non conformi, vengono considerate come non presenti.

3. La gestione dei canali di comunicazione quali biglietterie, mobile app, sito web, contact center è competenza della società in-house provinciale STA S.p.A.

4. L'IF fornisce a STA S.p.A qualsiasi informazione necessaria per consentire a STA di svolgere tutte le attività di informazione ai viaggiatori.

5. L'IF dovrà fornire a STA tutte le informazioni necessarie secondo le indicazioni operative e le tempistiche definite dalla stessa. L'IF è tenuta inoltre a trasmettere ai gestori delle infrastrutture (RFI e STA) le informazioni necessarie da pubblicare sui monitor e tramite i canali audio in stazione, rispettando le indicazioni operative e le tempistiche definite dagli stessi gestori.

6. Le non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata trasmissione di tali informazioni a PAB/STA/RFI o dalla mancata comunicazione all'utenza delle informazioni di competenza dell'IF sulla base di quanto riportato nella tabella 4 e nell'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio”.

7. Nell'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio” sono specificati i ruoli, le procedure e le tempistiche da rispettare per una adeguata informazione ai viaggiatori. Queste procedure potranno essere negli anni modificate al fine di migliorare l'informazione ai viaggiatori.

8. L'IF attesta la comunicazione delle informazioni con dichiarazione mensile posticipata e trasmette inoltre mensilmente la cronologia degli annunci vocali trasmessi a bordo relativi ai punti 39 e 40 della tabella 4.

9. Le non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata diffusione delle informazioni a bordo del treno. Per ogni singola non conformità, rilevata anche tramite reclami dell'utenza o ispezioni a bordo, si applicano le seguenti penali:

oder Kontrollen an Bord festgestellt wird:

a) für die dynamischen Informationen wird eine Vertragsstrafe von 110,00 Euro pro Fahrt angewandt. Bei fehlender Information der Fahrgäste im Falle von Fahrtunterbrechungen oder Fahrtausfällen (Punkt 39 und 40 der Tabelle 4,) wird eine Vertragsstrafe von 110,00 Euro bis 330,00 Euro für bedeutenden Ereignissen (Ausfälle oder starke Verspätungen von mindestens zwei aufeinanderfolgenden Fahrten) verhängt.

b) für jedes Ereignis, dass nicht den Vorgaben und den Fristen des Anhangs „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring“ entspricht, wird pro Vorfall eine Strafe von 110,00 Euro bis 330,00 Euro für bedeutende Ereignisse (Ausfälle oder starke Verspätungen von mindestens zwei aufeinanderfolgenden Fahrten) verhängt.

c) für die restlichen statischen Informationen wird eine Strafe von 55,00 Euro pro Fahrt angewandt.

10. Das Land behält sich das Recht vor, die Einhaltung des Standards mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen.

11. Die dynamischen Informationen werden den Fahrgästen an Bord jedes Zuges vom EVU über ein geeignetes Audiosystem und Monitore (sofern vorhanden) mitgeteilt.

12. Der Zugbegleiter eines ankommenden Zuges, der einen Anschluss zu einem "garantierten Anschlusszug" hat, muss bei Verspätung den Fahrgästen die Möglichkeit einer verzögerten Abfahrt des Anschlusszuges mitteilen. Diese Mitteilung an Bord erfolgt über ein geeignetes Audiosystem und sofern vorhanden über Monitore. Der Zugbegleiter geht nach der Durchsage durch die Wagen und sammelt die Anträge zur Weiterfahrt mit dem "garantierten Anschlusszug" ein und leitet das Verfahren zur verzögerten Abfahrt des "garantierten Anschlusszuges" ein.

13. Einem Fahrgast an Bord eines "ankommenden Zuges", der den letzten "garantierten Anschlusszug" aufgrund einer Verspätung verpasst hat, wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eine anderweitige Beförderung garantiert. Der Zugbegleiter leitet in den gesetzlich vorgesehenen Fällen und auf Anfrage des Fahrgastes das Verfahren zur anderweitigen Beförderung der Fahrgäste ein.

14. Für die durch Nutzerbeschwerden festgestellten Nichtkonformitäten ist vor der Verhängung der Vertragsstrafe ein kontradiktorisches Verfahren mit dem Auftragnehmer vorgesehen.

a) per le informazioni dinamiche è applicata una penale pari a 110,00 euro per corsa. In caso di mancata informazione all'utenza in occasione di interruzioni o soppressioni del viaggio (punto 39 e 40 della tabella 4,), sarà applicata una penale da 110,00 euro a 330,00 euro per gli eventi significativi (soppressione o grave ritardo di almeno due corse consecutive).

b) per ogni evento non conforme alle prescrizioni e alle scadenze indicate nell'allegato "Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio" sarà applicata una penale da 110,00 euro a 330,00 euro per gli eventi significativi (soppressione o grave ritardo di almeno due corse consecutive).;

c) per le restanti informazioni statiche è applicata una penale pari a 55,00 euro per corsa.

10. La Provincia si riserva la facoltà di effettuare verifiche a campione circa la conformità dello standard.

11. Le informazioni dinamiche dovranno essere comunicate dall'IF ai passeggeri a bordo di ogni treno, mediante opportuno sistema audio e monitor (ove presenti).

12. Il capotreno di un treno in arrivo che ha una coincidenza con un "treno coincidente garantito" deve informare in caso di ritardo i passeggeri della possibilità di una partenza ritardata del treno coincidente. La comunicazione a bordo del treno avviene mediante opportuno sistema audio e monitor ove presenti. Il Capotreno percorre successivamente il convoglio, raccogliendo le richieste di coincidenza con il "treno coincidente garantito" ed avvia la procedura per ritardare la partenza del "treno coincidente garantito".

13. Ad un passeggero a bordo di un "treno in arrivo" in coincidenza che abbia perso l'ultimo "treno coincidente garantito" a causa di un ritardo è assicurata la "riprotezione" da parte dell'Impresa ferroviaria. Il Capotreno avvia la procedura di riprotezione dei viaggiatori nei casi previsti dalla legge e su richiesta del passeggero.

14. Per le non conformità rilevate tramite reclami dell'utenza è previsto un contraddittorio con l'impresa affidataria prima dell'erogazione della penale.

TABELLE 4 – Fahrgastinformation während der Fahrt

TABELLA 4 – Informazione all'utenza durante il viaggio

	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Responsabilità Verantwortlich	Standard
STATISCHE STATISCH	30	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF Angabe der Kontaktkanäle und -methoden für Kundenbeschwerden gegenüber dem EVU	IF/EVU	Esposizione informazione nello spazio dedicato all'informazione ai viaggiatori Anbringung der Information im Bereich der Fahrgastinformation
	31	Procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti Verfahren zur Einreichung von Beschwerden bei der Regulierungsbehörde für den Verkehr	IF/EVU	Esposizione informazione nello spazio dedicato all'informazione ai viaggiatori Anbringung der Information im Bereich der Fahrgastinformation
	32	Disponibilità di servizi a bordo Verfügbarkeit von Dienstleistungen an Bord	IF/EVU	Esposizione informazione nello spazio dedicato all'informazione ai viaggiatori Anbringung der Information im Bereich der Fahrgastinformation
	33	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR Verfügbarkeit an Bord von PMR-Plätzen	IF/EVU	Esposizione informazione nello spazio dedicato all'informazione ai viaggiatori Anbringung der Information im Bereich der Fahrgastinformation
	34	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza Informationen zur Sicherheit der Fahrgäste und das Verhalten bei Gefahr oder in Notfällen	IF/EVU	Esposizione informazione nello spazio dedicato all'informazione ai viaggiatori Anbringung der Information im Bereich der Fahrgastinformation

	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Note Anmerkung	Responsabilità Verantwortlich	Standard
DINAMISCHE DYNAMISCHE	35	Prossima fermata Nächster Halt		IF/EVU	Trasmissione su monitor e annuncio in lingua italiana, tedesca ed inglese Anzeige auf Monitor und Durchsage auf Italienisch, Deutsch und Englisch
	36	Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI). Die wichtigsten Anschlüsse, einschließlich jene, die von anderen EVU betrieben werden (sofern Information vom IB verfügbar ist)		IF/EVU	Trasmissione su monitor e annuncio in lingua italiana, tedesca ed inglese Anzeige auf Monitor und Durchsage auf

	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Note Anmerkung	Responsabilità Verantwortlich	Standard
					Italienisch, Deutsch und Englisch
		In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anomalità di circolazione, l'IF garantisce in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema audio in merito a: Bei Störungen an Bord des Zuges, Verspätungen und verkehrsbedingten Störungen stellt das EVU zusätzlich zu den oben genannten dynamischen Informationen auch durch manuelle Sprachdurchsagen über ein geeignetes Audiosystem folgende Informationen sicher:			
	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Note Anmerkung	Responsabilità Verantwortlich	Standard
	37	Ritardi durante la marcia Verspätungen während der Fahrt	Tali informazioni sono: - Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 5 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli. - Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla oppressione del servizio - Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline - messe a disposizione in tempo reale nei sistemi tecnologici di PAB/STA - trasmesse secondo le disposizioni previste nell'Allegato "Sistemi informativi: programmazione, esercizio e monitoraggio" Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anomalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le	IF/EVU	Annuncio in lingua italiana, tedesca ed inglese Durchsage auf Italienisch, Deutsch und Englisch
	38	Anormalità della circolazione Verkehrsstörungen			
	39	Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato Zug, der im Ausgangs- oder Zwischenbahnhof für einen Zeitraum von mehr als 5 Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit steht			
	40	Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti Zug der länger als 5 Minuten auf der Strecke stehen bleibt			
	41	Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione Zugausfall und Angabe zu den Ersatzmöglichkeiten			
	42	Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto Möglicher Hilfsdienst mit Bereitstellung von Komfortgütern			

	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Note Anmerkung	Responsabilità Verantwortlich	Standard
			carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito. Ultimo collegamento garantito alla sera - possibilità di partenza ritardata del treno in coincidenza: il capotreno fa l'annuncio informativo e dopo attraversa il treno raccogliendo le richieste di coincidenza e avvia la procedura prevista. Diese Informationen sind: - Unverzüglich bereitzustellen und mindestens alle 5 Minuten mit Updates zur Entwicklung der Situation zu ergänzen, einschließlich einer Angabe der voraussichtlichen Wiederherstellungszeit der normalen Reisebedingungen, sofern diese geschätzt werden kann. - Mit den Gründen versehen, die zu Verspätungen, Ausfällen oder Einschränkungen des Dienstes geführt haben. - Mit Hinweisen zu den Modalitäten für die Beantragung eventueller Erstattungen und/oder Entschädigungen, sowohl online als auch offline. - In Echtzeit in den technologischen Systemen von Land/STA verfügbar gemacht. - Gemäß den Bestimmungen des Anhangs „Informationssysteme: Programmierung, Betrieb und Monitoring“ übermittelt. Falls das Durchsagesystem im Zug oder die visuellen Anzeigen nicht vorhanden oder nicht funktionsfähig sind, werden die Informationen zu Verspätungen und Betriebsstörungen während der Fahrt vom		

	N.Ordine Nr.	Tipologia di informazione Informationsart	Note Anmerkung	Responsabilità Verantwortlich	Standard
			Zugpersonal persönlich über die Lautsprecheranlage oder mündlich beim Durchgehen der Wagen bekanntgegeben. Dabei ist in jedem Fall besondere Aufmerksamkeit auf die Bedürfnisse von Menschen mit Hörbeeinträchtigungen zu legen. Letzte garantierte Verbindung am Abend – Möglichkeit einer verspäteten Abfahrt des Zuges bei Anschlussverbindungen: Der Zugführer macht die Durchsage und geht anschließend durch den Zug, um die Anschlusswünsche zu sammeln und das vorgesehene Verfahren einzuleiten.		

Art. 12 - Mindestanforderungen an die Transparenz (Maßnahme 10)

1. Das EVU und das Land veröffentlichen auf ihren jeweiligen Webportalen die Informationen und Unterlagen, die gemäß ART-Beschluss Nr. 16/2018 Maßnahme 10, Punkt 1 erforderlich sind. Gleichzeitig sendet das EVU die Informationen an die ART, auch im Namen des Landes, wobei es das Land zur Kenntnis setzt.

2. Für jeden Tag, den das EVU mit der Veröffentlichung der Informationen in Verzug ist, wird eine Strafe von 110,00 Euro verhängt.

Art. 12 - Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

1. L'IF e la Provincia pubblicano sui rispettivi portali web le informazioni e i documenti previsti dalla Delibera ART n. 16/2018, Misura 10, punto 1. Contestualmente IF invia le informazioni all'ART, anche per conto della Provincia, mettendo in copia la Provincia.

2. Per ogni giorno di ritardo nella pubblicazione delle informazioni da parte dell'IF è applicata una penale pari a 110,00 euro.

Art. 13 - Mindestanforderungen an die kommerzielle Zugänglichkeit (Maßnahme 11)

1. Die MQB in Bezug auf die kommerzielle Barrierefreiheit wird in Bezug auf die Phase vor der Reise gewährleistet, indem Folgendes vorgeschrieben ist:

a) Angemessene Ausstattung mit Vertriebskanälen im gesamten Netz (%ACV). Da dies in die Zuständigkeit der STA fällt, wird es im Rahmen der Vergabe nicht überwacht (vorbehaltlich der nachstehend dargelegten Punkte).

b) Verfügbarkeit/Betrieb von SBT – Systemen für den elektronischen Ticketverkauf (%BTEL). Da dies in die Zuständigkeit der STA fällt, wird es im Rahmen der Vergabe nicht überwacht (vorbehaltlich der nachstehend dargelegten Punkte);

Art. 13 - Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

1. La CMQ relativa all'accessibilità commerciale è garantita, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV). Poiché è di competenza di STA, non viene monitorata nell'ambito dell'affidamento (fatto salvo quanto esposto di seguito);

b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTEL). Poiché è di competenza di STA, non viene monitorata nell'ambito dell'affidamento (fatto salvo quanto esposto di seguito);

c) Betrieb der full BSS (gemäß der Beschlussfassung ART 16/2018) - Fahrkartenautomaten (%BAUT). Da dies in die Zuständigkeit der STA fällt, wird es im Rahmen der Vergabe nicht überwacht (vorbehaltlich der nachstehend dargelegten Punkte);

d) Betrieb der Entwertungsgeräte (%VAL). Da dies in die Zuständigkeit der STA fällt, wird es im Rahmen der Vergabe nicht überwacht (vorbehaltlich der nachstehend dargelegten Punkte).

2. Das EVU ist verpflichtet, die Fahrscheine des integrierten Tarifsystems des Landes Südtirol an Bord der Fahrzeuge zu verkaufen; wenn am Bahnhof kein Verkaufskanal zur Verfügung steht, werden diese Fahrscheine ohne Aufpreis verkauft.

3. Das EVU gewährleistet auf eigene Kosten den Verkauf von Fahrkarten anderer nationaler und internationaler Netze. Darüber hinaus überträgt und verwaltet das EVU die Daten und alle Aufgaben, die für den Verkauf der Fahrkarten über die Trenitalia-Verkaufskanäle und andere elektronische Verkaufskanäle erforderlich sind, insbesondere die Trenitalia-Plattform "PICO" (Trenitalias kommerzielle, integrierte Plattform für den Verkauf von Fahrkarten) und die internationale Plattform „Merits“ (Multiple East-West Railways Integrated Timetable Storage). Die entsprechenden Einnahmen stehen dem Land zu.

4. Im Falle eines fehlenden Verkaufs an Bord oder einer Verzögerung bei der Datenübermittlung oder der Erfüllung anderer Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Verkauf über die vorgesehenen Plattformen wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 110,00 Euro für jeden Tag der Nichterfüllung verhängt.

c) funzionamento delle BSS full (rilevanti ai sensi della Delibera ART 16/2018) - biglietterie automatiche (%BAUT). Poiché è di competenza di STA, non viene monitorata nell'ambito dell'affidamento (fatto salvo quanto esposto di seguito);

d) funzionamento delle validatrici (%VAL). Poiché è di competenza di STA, non viene monitorata nell'ambito dell'affidamento (fatto salvo quanto esposto di seguito).

2. L'IF è tenuta a vendere i biglietti del sistema tariffario integrato della Provincia di Bolzano a bordo dei mezzi; qualora non fosse disponibile un canale di vendita a terra, tali biglietti saranno venduti senza sovrapprezzo.

3. L'IF garantisce a proprie spese la vendita di biglietti di altre reti nazionali e internazionali. Inoltre, l'IF trasmette e gestisce i dati e tutte le incombenze necessarie per la vendita dei titoli di viaggio nei canali di vendita Trenitalia ed altri canali di vendita telematici, in particolare la piattaforma di Trenitalia "PICO" (Piattaforma Integrata Commerciale di Trenitalia per la vendita dei Titoli di Viaggio) e la piattaforma internazionale "Merits" (Multiple East-West Railways Integrated Timetable Storage). I rispettivi introiti spettano alla Provincia.

4. In caso di mancata vendita a bordo o di ritardo nella trasmissione dei dati o nell'adempimento delle altre incombenze riguardante la vendita sulle piattaforme previste, è applicata una penale pari a 110,00 euro per ogni giorno di inadempienza.

Art. 14 - Mindestanforderungen an die Sauberkeit (Maßnahme 12)

1. Die Mindestanforderungen an die Sauberkeit der Fahrzeuge sind erfüllt, wenn die Reinigungsarbeiten, gemessen an den folgenden Indikatoren, vorschriftsmäßig durchgeführt werden:

a) Indikator 1 - PULT_EX Durchführung der geplanten Reinigungszyklen der Fahrzeuge;

b) Indikator 2 – PULT_CF Übereinstimmung der tatsächlich ausgeführten Reinigungszyklen mit den Vorgaben für das Rollmaterial.

2. Das EVU ist verpflichtet, Reinigungszyklen durchzuführen, die den Vorgaben der Maßnahme 12, Beschluss ART Nr. 16/2018 entsprechen.

3. An den Übernachtungsorten Mals, Meran, Bozen, Trient, Innichen sorgt das EVU mit den vom IB zur Verfügung gestellten Einrichtungen und/oder mit eigenen Mitteln für die regelmäßige Entleerung der

Art. 14 - Livelli minimi di pulizia (Misura 12)

1. Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

a) indicatore 1 – PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

b) indicatore 2 – PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

2. L'IF è tenuta ad effettuare cicli di pulizia coerenti con quanto definito dalla misura 12, Delibera ART n. 16/2018.

3. Nelle località di sosta notturna Malles, Merano, Bolzano, Trento, San Candido, la IF garantisce attraverso le strutture messe a disposizione del GI e/o con mezzi propri il regolare svuotamento dei

Toiletten und das Auffüllen von Frischwasser.

bagni e il rabbocco acqua fresca.

**TABELLE 5 – Reinigung des Rollmaterials:
Interventionsklassen und Reinigungszyklen**

**TABELLA 5 – Pulizia del materiale rotabile:
classi di intervento e cicli di pulizia**

CLASSE DI INTERVENTO INTERVENTION SKLASSE	FREQUENZA MINIMA MINDEST- HÄUFIGKEIT	OBIETTIVO ANFORDERUNG	ATTIVITÀ MINIME DI RIFERIMENTO MINDESTTÄTIGKEIT	OGGETTO OBJEKT
A.1 – Intervento sosta breve o Intervento a bordo Eingriff bei kurzer Pause oder Eingriff an Bord	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta Variabel je nach Bedarf und Haltezeit	A.1 – A.2: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio. Sicurezza di una akzeptablen Sauberkeit für Toiletten, Böden und Teile, die am stärksten mit den Fahrgästen in Kontakt kommen, während des Dienstes	A.1 – A.2: Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento acqua e accessori igienici Abfallentsorgung und Entleerung der Abfalleimer Toilettenreinigung Wasserversorgung und Auffüllen der Materialien des Hygienebedarfs	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto Alle Züge/Dienste des Vertrags
B – Intervento fine servizio Eingriff bei Dienstende	Giornaliera Täglich	Garantire l' eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, al termine del servizio. Sicurezza der Entfernung von Schmutz von Toiletten, Böden und Komponenten, die am meisten mit den Benutzern in Kontakt kommen, am Ende des Dienstes	Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l'utenza Rifornimento acqua e accessori igienici Svuotamento reflui con attrezzatura a carico dell'affidataria (almeno presso le stazioni di Malles, Merano, Bolzano, San Candido, Brennero, Trento) Abfallentsorgung und Entleerung der Abfalleimer Reinigung von Toiletten, Böden und anderen Teilen, die am meisten mit den Fahrgästen in Kontakt kommen Wasserversorgung und Auffüllen der Materialien des Hygienebedarfs, Abwasserentsorgung mit Ausrüstung auf Kosten des Auftragnehmers (mindestens an den Bahnhöfen Mals, Meran, Bozen, Innichen, Brenner, Trient).	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto Alle Züge/Dienste des Vertrags
C – Intervento sosta lunga Eingriff langer Halt	Settimanale wöchentlich	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate. Ripristino del decoro Gewährleistung einer gründlichen Reinigung der Komponenten, die am meisten mit den Nutzern in Berührung kommen, während längerer Stopps. Wiederherstellung des Erscheinungsbilds.	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza. Ripristino ed eventuale sostituzione di componenti e arredi delle vetture. Gründliche Reinigung von Toiletten, Böden, Sitzen und anderen Teilen, die am meisten mit den Fahrgästen in Kontakt kommen. Wiederherstellung und gegebenenfalls Austausch von	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto Alle Züge/Dienste des Vertrags

CLASSE DI INTERVENTO INTERVENTION- SKLASSE	FREQUENZA MINIMA MINDEST- HÄUFIGKEIT	OBIETTIVO ANFORDERUNG	ATTIVITÀ MINIME DI RIFERIMENTO MINDESTTÄTIGKEIT	OGGETTO OBJEKT
			Fahrzeugkomponenten und Einrichtungsteile	
D – Intervento sosta manutenzione <i>Instandhaltungshalt</i>	Mensile monatlich	Garantire il rispristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione. Sicherstellung der Wiederherstellung der besten hygienischen Bedingungen und des Erscheinungsbilds aller Fahrzeugteile während längerer Stopps oder an Wartungseinrichtungen.	Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne dei rotabili Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffiti e scritte qualora necessario Komplettwäsche aller Innen- und Außenkomponenten der Fahrzeuge Desinfektions-, Schädlingsbekämpfungs- und Rattenbekämpfungsmaßnahmen, falls erforderlich Entfernung von Graffiti und Schriftzügen, falls erforderlich	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto Alle Züge/Dienste des Vertrags

3. Indicatore 1 - PULT_EX Durchführung geplanter Reinigungszyklen an Fahrzeugen:

3. Indicatore 1 - PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile:

3.1 Dieser Indikator wird in Bezug auf die Durchführung einer Reihe von Maßnahmen definiert, die darauf abzielen, ein Mindestanforderung an Sauberkeit und angemessenen Erscheinungsbild zu erreichen, und wie wird folgt gemessen:

3.1 Questo indicatore è definito in relazione all'esecuzione di un insieme di interventi volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro, misurata come segue:

$$PULT_EX = (n^{\circ} \text{ interventi eseguiti} / \text{interventi programmati}) * 100$$

$$PULT_EX = (\text{Anzahl der durchgeführten Eingriffe} / \text{geplante Eingriffe}) * 100$$

3.2 Die MQB des Indikators PULT_EX ist 100%.

3.2 La CMQ dell'indicatore PULT_EX è 100%.

3.3 Wenn das EVU eine automatische Erhebung der durchgeführten Reinigungszyklen verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jedes Jahr in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

3.3 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica dell'esecuzione dei cicli di pulizia e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni anno in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

3.4 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

3.4 L'importo unitario della penale è pari a:

a) 11.000,00 Euro falls das EVU eine Erhebung der durchgeführten Reinigungszyklen automatisch erhebt;

a) 11.000,00 euro, qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica dell'esecuzione dei cicli di pulizia.

b) 660,00 Euro für jede festgestellte Nichtkonformität bei stichprobenartiger Überprüfung der Durchführung der Reinigungszyklen durch das Land.

b) 660,00 euro per ogni non conformità rilevata, in caso di rilevazione a campione dell'esecuzione dei cicli di pulizia da parte della Provincia.

3.5 Das EVU ist verpflichtet, dem Land den Reinigungszyklusplan im Voraus und monatlich mitzuteilen. Darüber hinaus ist das EVU für die Übermittlung einer monatlichen Nachmeldung über die durchgeführte Reinigung verantwortlich.

3.5 L'IF è tenuto a condividere in anticipo e mensilmente il piano dei cicli di pulizia con la Provincia. Inoltre, l'IF ha il compito di trasmettere mensilmente una dichiarazione posticipata relativa alle pulizie eseguite.

3.6 Es wird festgehalten, dass ein Reinigungszyklus als durchgeführt gilt, wenn alle im Lastenheft aufgeführten Tätigkeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

4. Indikator 2 - PULT_CF Konformität der an den Fahrzeugen durchgeführten Reinigungszyklen:

4.1 Der Indikator wird in Bezug auf die konformen Eingriffe im Verhältnis zu den insgesamt durchgeführten Eingriffen definiert und wie folgt gemessen:

$$PULT_CF = (n^{\circ} \text{ interventi conformi} / \text{interventi eseguiti}) * 100$$

$$PULT_CF = (\text{Anzahl ordnungsgemäß durchgeführte Eingriffe} / \text{durchgeführte Eingriffe}) * 100$$

4.2 Die MQB des Indikators PULT_CF ist 100%.

4.3 Wenn das EVU eine automatische Erhebung der Konformität verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jedes Jahr, in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

4.4 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

a) 5.500,00 Euro, falls das EVU die Konformität der durchgeführten Reinigungszyklen automatisch erhebt;

b) bei stichprobenartiger Erhebung der Konformität der durchgeführten Reinigungszyklen, auch an zufälligen Tagen und zu zufälligen Zeiten, mit den in der nachstehenden Tabelle angeführten Beträgen.

3.6 Si specifica che un ciclo di pulizia si considera eseguito quando tutte le attività previste da capitolato sono state eseguite regolarmente.

4. Indicatore 2 - PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

4.1 L'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati come segue:

4.2 La CMQ dell'indicatore PULT_CF è 100%.

4.3 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica della conformità e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni anno in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

4.4 Dove l'importo unitario della penale è pari a:

a) 5.500,00 euro, qualora l'IF si avvallesse di una rilevazione automatica della conformità dei cicli di pulizia eseguiti;

b) in caso di rilevazione a campione della conformità dei cicli di pulizia eseguiti, anche in giorni e orari casuali, secondo gli importi riportati nella tabella successiva.

**TABELLE 6 - Modalitäten der Überprüfung der
Sauberkeit und Anwendung von Strafen**

**TABELLA 6 – Modalità di verifica della pulizia
e di applicazione della penale**

ELEMENTI DA VALUTARE ZU BEWERTEN DE ELEMENTE	SOTTOELEMENTI DA VALUTARE ZU BEWERTENDE UNTERELEMENTE	IMPORTO PENALE STRAFE	NON CONFORMITA' (esempi) ABWEICHUNG VOM STANDARD (Beispiele)
1. Esterno treno Zug außen	Esterno treno Zug außen	50,00 euro	sporco, accumuli di terra, neve e/o ghiaccio Schmutzig, Vorhandensein von Ansammlungen von Erde, Staub, Schnee und/oder Eis
2. Ambiente interno Innenraum	Porte Türen	30,00 euro	più di 2 porte sporche mehr als zwei Türen verschmutzt
	Pareti, superfici Wände, Oberflächen	30,00 euro	più di due pareti sporche mehr als zwei Wände verschmutzt
	Finestrini Fenster	30,00 euro	più di due finestrini sporchi, con presenza di macchie, corpuscoli, aloni o riflessi mehr als zwei Fenster schmutzig, mit Flecken, Schmutzkörper, Schmutzränder und -streifen
	Pavimento, pedane gradini Boden, Einstiegshilfen, Stufen	50,00 euro	sporco, presenza di macchie, non pulito in modo uniforme, presenza di ristagni d'acqua Schmutzig, Flecken, nicht einheitlich sauber gereinigt, Vorhandensein von Wasseransammlungen
	Cappelliere – portabagagli Hutablage - Gepäcksablage	30,00 euro	presenza di oggetti e polvere Vorhandensein von Staub und Gegenstände
	Corrimano e mancorrenti Handleisten und Handläufe	30,00 euro	presenza di polvere alla prova del guanto bianco e sporcizia in generale Vorhandensein von Staub durch Überprüfung mit weißem Handschuh und Vorhandensein von Schmutz im Allgemeinen
	Dotazioni elettroniche Elektronische Ausstattung	30,00 euro	sporchi, presenza di polvere, presenza di impronte Schmutzig, Vorhandensein von Staub, Vorhandensein von Fingerabdrücken
3. Toilette	Ambiente Raum	50,00 euro	visibilmente sporco, presenza di macchie, corpuscoli, aloni o riflessi sugli arredi, pareti o specchi, presenza di oggetti
	Water	50,00 euro	sporco schmutzig
	Lavabo Waschbecken	50,00 euro	sporco schmutzig
	Materiale di consume Verbrauchsmaterial	30,00 euro	Non rifornito del materiale di consumo (p.es. sapone, carta igienica, salviette) Nicht mit dem Verbrauchsmaterial ausgestattet (z.B. Seife, Toilettenpapier, Handtücher)
4. Sedili Sitze	Sedili Sitze	200,00 euro	più di 4 sedili visibilmente sporchi, macchiati, impolverati, presenza di oggetti sui e tra i sedili, umidi al tatto mehr als 4 Sitze sichtlich verunreinigt, fleckig, staubig, Gegenstände zwischen den Sitzen, feucht
5. Supporti per PMR Hilfsausrüstung für PMR	Supporti per PMR Hilfsausrüstung für PMR	50,00 euro	presenza di polvere alla prova del guanto bianco e sporcizia in generale Vorhandensein von Staub durch Überprüfung mit weißem Handschuh und Vorhandensein von Schmutz im Allgemeinen

4.5 Das Land hat das Recht, die Konformität des Erscheinungsbilds zu beliebigen Zeiten und an beliebigen Tagen zu überprüfen. Die Nichtkonformität wird bei fehlendem oder beschädigtem Zugeinrichtung oder Geräten, auch aufgrund von Vandalismus, festgestellt, gemäß den in der nachstehenden Tabelle angeführten Beträgen.

TABELLE 7 – Modalitäten für die Überprüfung des Erscheinungsbilds und die Anwendung der Vertragsstrafen

ELEMENTI DA VALUTARE ZU BEWERTENDE ELEMENTE	SOTTOELEMENTI DA VALUTARE ZU BEWERTENDE UNTERELEMENTE	IMPORTO PENALE BETRAG STRAFE	NON CONFORMITA' (esempi) NICHTKONFORMITÄT (Beispiele)
1. Esterno treno Zug außen	Esterno treno Zug außen	50,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Schriften, Graffiti, unerlaubte Aufkleber, beschädigte Elemente, Schmierereien
2. Ambiente interno Innenraum	Porte/pedane retraiibili Türen/ausfahrbare Einstiegshilfe	40,00 euro	malfunzionamento, presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Nicht funktionstüchtig, Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
	Pareti Paretie Wände Trennwände	40,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
	Finestrini Fenster	40,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature, tendine mancanti o strappate Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien, fehlenden oder zerrissenen Vorhängen
	Pavimento Boden	50,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
	Cappelliere e portabagagli Hut- und Gepäcksablage	40,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
3. Toilette	Ambiente	50,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
	Water	50,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
	Lavabo Waschbecken	50,00 euro	presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien
4. Sedili	Sedili Sitze	200,00 euro	sedili, poggiatesta o protezione cadute mancanti o danneggiati Fehlende oder beschädigte Sitze, Kopfstützen oder Schutzvorrichtungen vor Stürzen
5. Supporti per PMR Hilfsmittel PMR	Supporti per PMR Hilfsmittel PMR	100,00 euro	malfunzionamento, presenza di scritte, graffiti, adesivi non autorizzati, elementi danneggiati, imbrattature Nicht funktionstüchtig, Vorhandensein von Beschriftungen, Graffiti, unerlaubten Aufklebern, beschädigten Elementen, Schmierereien

4.5 È facoltà di PAB l'effettuazione di verifiche di conformità del decoro in orari e giorni casuali. La non conformità è accertata in caso di arredi o dispositivi a bordo treno mancanti o danneggiati, anche per vandalismo, secondo gli importi riportati nella tabella successiva.

TABELLA 7 – Modalità di verifica del decoro e di applicazione della penale

5. Die Verhängung der Vertragsstrafe entbindet den Auftragnehmer nicht von der Verpflichtung, die Nichtkonformität unverzüglich zu beseitigen.

5. L'applicazione della penale non esonera l'impresa affidataria dall'obbligo di eliminare tempestivamente la non conformità.

Art. 15 - Mindestanforderung Komfort des Rollmaterials (Maßnahme 12)

Art. 15 - Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

1. Indikator %CLI_FN Betrieb der Klimaanlage

1. Indicatore %CLI_FN Funzionamento degli impianti di climatizzazione

1.1 Wenn das EVU ein System zur automatischen Überwachung des Betriebs der Klimaanlage an Bord der Züge bereitstellt, wird der Indikator als das Verhältnis zwischen der Gesamtzahl der Wagen mit funktionierender Klimaanlage auf allen Fahrten pro Monat, und der Gesamtzahl der Wagen mit Klimaanlage auf allen Fahrten pro Monat berechnet:

1.1 Qualora l'IF preveda un sistema di monitoraggio automatico del funzionamento dei condizionatori a bordo dei treni, l'indicatore è calcolato come rapporto tra la totalità delle carrozze dotate di climatizzatori funzionanti in modo adeguato in tutte le corse effettuate mensilmente e la totalità delle carrozze dotate di climatizzatori presenti in tutte le corse effettuate al mese:

$$\%CLI_FN = (n^{\circ} \text{ carrozze dotate di impianto funzionante in tutte le corse} / n^{\circ} \text{ totale carrozze dotate di impianto in tutte le corse}) * 100$$

$$\%CLI_FN = (\text{Anzahl der Wagen mit funktionierender Klimaanlage aller Fahrten} / \text{Gesamtanzahl der Wagone mit Klimaanlage aller Fahrten}) * 100$$

Die MQB des Indikators CLI_FN ist 100%.

La CMQ dell'indicatore CLI_FN è 100%.

1.2 Der Indikator %CLI_FN ist erfüllt, wenn alle Klimaanlage funktionieren und die Innentemperatur zwischen einem Minimum von 18° Grad und einem Maximum gemäß der vom Hersteller der Klimaanlage vorgesehenen Temperaturkurve liegt, und kann in gemeinsamer Absprache mit dem Land festgelegt werden.

1.2 L'indicatore %CLI_FN è soddisfatto se la totalità dei climatizzatori è funzionante e la temperatura interna è compresa tra un minimo di 18 °C ed un massimo conforme alla curva di temperatura prevista dal costruttore dell'impianto di climatizzazione, e può essere oggetto di accordo con la PAB.

1.3 Je nach Ausstattung des einzelnen Zuges wird der Indikator auf eine einzelne Klimaanlage mit der Doppelfunktion warm/kalt oder falls mehr als eines auf die einzelnen Heizungs- und Klimaanlage berechnet.

1.3 In relazione alla dotazione del singolo treno l'indicatore sarà calcolato su un unico impianto di climatizzazione dotato della doppia funzione di riscaldamento e di raffreddamento o sui singoli impianti di riscaldamento e condizionamento, qualora siano più di uno.

1.4 Wenn das EVU eine automatische Erhebung der Konformität verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat, in dem der Indikator die MQB nicht erreicht,

1.4 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica della conformità e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

1.5 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

1.5 L'importo unitario della penale è pari a:

a) 2.000,00 Euro, falls das EVU die Konformität automatisch erhebt;

a) 2.000,00 euro, qualora l'IF si avvallesse di una rilevazione automatica della conformità;

b) 200,00 Euro für jede festgestellte Nichtkonformität bei Stichprobenkontrollen vom Land.

b) 200,00 euro per ogni non conformità rilevata sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Provincia.

1.6 In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, Stichprobenkontrollen zur Konformität des Betriebs der Klimaanlage durchzuführen auch bei

1.6 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità del funzionamento dei climatizzatori anche in caso di

automatischer Überwachung.

monitoraggio automatico.

2. Indikator %WC_AFN - Zugänglichkeit und Betrieb der Toiletten:

2.1 Wenn das EVU ein System zur automatischen Überwachung der Zugänglichkeit und des Betriebs der Toiletten an Bord der Züge bereitstellt, wird der Indikator als das Verhältnis der Gesamtzahl der zugänglichen und funktionierenden Toiletten in allen monatlich durchgeführten Fahrten zur Gesamtzahl der vorhandenen Toiletten in allen monatlich durchgeführten Fahrten berechnet.

2.2 Die Toilette gilt als funktionsfähig, wenn sie zugänglich ist, mit Wasser versorgt ist und eine funktionierende Spülung hat.

2.3 Ausfälle aufgrund von Vandalismus sind von den für die Berechnung des Indikators relevanten Ausfällen ausgeschlossen, falls der Vandalismus während des betreffenden Wagenumlaufs stattgefunden hat.

$$\%WC_AFN = (n^{\circ} \text{ toilette accessibili e funzionanti in tutte le corse} / n^{\circ} \text{ totale toilette in tutte le corse}) * 100$$

$$\%WC_AFN = (Anzahl \text{ zugänglicher und funktionierender Toiletten aller Fahrten} / Anzahl \text{ Toiletten aller Fahrten}) * 100$$

2.4 Die MQB des Indikators WC_AFN ist 100%.

2.5 Wenn das EVU eine automatische Erhebung der Konformität verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat und für jede Linie in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

2.6 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

a) 820,00 Euro, falls das EVU die Konformität automatisch erhebt;

b) In Ermangelung einer automatischen Überwachung 330,00 Euro für jede bei den vom Land durchgeführten Kontrollen festgestellte Nichtkonformität. Im Falle des Nichtfunktionierens und der Unzugänglichkeit aller Toiletten im Zug beträgt die Strafe 660,00 Euro für jeden festgestellten Fall.

2.7 In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität der Toiletten auch bei automatischer Überwachung stichprobenartig zu überprüfen.

2.8 Es obliegt dem EVU, ART jährlich einen Bericht über die Anzahl der mit Klimaanlage und Toiletten ausgestatteten Wagen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Wagen zu übermitteln, gemäß Maßnahme 12, Punkt 14 des ART-Beschlusses 16/2018.

2. Indicatore %WC_AFN - Accessibilità e funzionamento delle toilette:

2.1 Qualora l'IF preveda un sistema di monitoraggio automatico dell'accessibilità e del funzionamento delle toilette a bordo dei treni, l'indicatore è calcolato come rapporto tra la totalità delle toilette accessibili e funzionanti in tutte le corse effettuate mensilmente e la totalità delle toilette presenti in tutte le corse effettuate mensilmente.

2.2 La toilette si intende funzionante se accessibile, rifornita di acqua e con scarico funzionante.

2.3 I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore, se l'atto vandalico è avvenuto durante il rispettivo giro materiale.

2.4 La CMQ dell'indicatore WC_AFN è 100%.

2.5 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica della conformità e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese e per ogni linea in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

2.6 Dove l'importo unitario della penale è pari a:

a) 820,00 euro qualora l'IF si avvallesse di una rilevazione automatica della conformità;

b) in mancanza di monitoraggio automatico 330,00 euro per ogni non conformità rilevata sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Provincia. In caso di mancato funzionamento e conseguente impossibilità di accesso a tutte le toilette a bordo treno, la penale sarà pari a 660,00 euro per ciascun evento accertato.

2.7 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità delle toilette anche in caso di monitoraggio automatico.

2.8 Sarà cura dell'IF trasmettere ad ART con cadenza annuale una relazione riguardante il numero di carrozze dotate di climatizzatore e toilette sul totale delle carrozze, ai sensi della Misura 12, punto 14 della Delibera ART 16/2018.

Art. 16 - Barrierefreiheit (Maßnahme 13)

Art. 16 - Accessibilità (Misura 13)

1. Indikator %CORSEACCL,i barrierefreie Fahrten

1.1 Das EVU verpflichtet sich, innerhalb des ersten Jahres des Dienstleistungsvertrag einen Aktionsplan für die Barrierefreiheit zu verabschieden, der mindestens die in Maßnahme 13, Punkt 2 des Beschlusses ART 16/2018 unten aufgeführten Informationen enthält:

a) die Beschreibung des Grads an Barrierefreiheit des Dienstes auf den verschiedenen Linien (L Symbol) durch den Indikator %CORSEACCL,i, der durch den prozentualen Anteil der für jeden Monat (i Symbol) des Dienstes geplanten barrierefreien Fahrten an der Gesamtzahl der geplanten Fahrten angegeben wird; zu diesem Zweck werden die auf der Grundlage der Betriebsprogramms 2023 berechneten Ausgangsniveaus angegeben:

$$\%CORSEACC_{L,i} = (n^{\circ} \text{ di corse mensili programmate accessibili programmate accessibili } L,i / n. \text{ di corse mensili totali programmate } L,i) * 100$$

$$\%CORSEACC_{L,i} = (\text{Anzahl der monatlich geplanten zugänglichen Fahrten}_{L,i} / \text{Anzahl der gesamten monatlichen geplanten Fahrten}_{L,i}) * 100$$

b) Die MQB des Indikators %CORSEACCL „i“ ist 100%;

c) die Maßnahmen zur Verbesserung des Empfangs- und Betreuungssystems für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PMR) im Falle von Diensten (Fahrten), die im Betriebsprogramm als zugänglich ausgewiesen sind, aber vorübergehend nicht zugänglich sind;

d) die Maßnahmen zur Verbesserung des Empfangs- und Betreuungssystems für Personen mit eingeschränkter Mobilität im Falle von Ersatzverkehr, wie im Einsatzplan vorgesehen;

e) die operativen Vorgaben für die Bereitstellung von Informationen, die sich speziell auf die Zugänglichkeit der PMR beziehen, die in gedruckter Form, in Form von Durchsagen am Boden und an Bord, wie in den Maßnahmen 8 und 9 vorgesehen;

f) die Relevanz aller neuen Maßnahmen, die das EVU gemäß der Verordnung (EG) 1371/2007 und der Verordnung (EU) 2021/782 in ihrer geänderten und ergänzten Fassung ergriffen hat.

1.2 Für jeden Tag, um den die Verabschiedung des Aktionsplans für die Barrierefreiheit verzögert wird, wird eine Strafe von 110,00 Euro verhängt. Strafen für die Nichterreichung der Ziele des Plans werden bei der Ausarbeitung des Plans vom Land, mit Rücksprache mit dem Auftragnehmer, festgelegt.

1. Indicatore %CORSEACCL,i corse accessibili a PMR

1.1 L'IF si impegna a adottare entro il primo anno di vigenza del Contratto di Servizio un Piano Operativo per l'accessibilità recante almeno il set di informazioni previsto dalla Misura 13, punto 2 della Delibera ART 16/2018 di seguito riportato:

a) la descrizione del livello di accessibilità del servizio sulle varie linee (simbolo L) attraverso l'indicatore %CORSEACCL,i, dato dalla percentuale di corse accessibili a PMR programmate per ogni mese (simbolo i) di servizio, sul totale delle corse programmate; a tal fine si riportano i livelli di partenza calcolato sulla base del PdE programmato per il 2023:

b) La CMQ dell'indicatore %CORSEACCL,i è 100%;

c) le azioni di miglioramento del sistema di accoglienza ed assistenza per le PMR nel caso di servizi (corse) individuate da programma di esercizio come accessibili, ma momentaneamente non accessibili;

d) le azioni migliorative del sistema di accoglienza ed assistenza per le PMR nel caso di servizi sostitutivi come individuati dal Piano d'intervento;

e) le indicazioni operative per la predisposizione dell'informazione, specifica per l'accessibilità delle PMR, in formato scritto e a voce, a terra e a bordo, come richiesto dalle Misure 8 e 9;

f) rilevanza di eventuali nuove azioni in capo all'IF derivanti dal Regolamento (CE) 1371/2007 e s.m.i. e il Regolamento (UE) n. 2021/782 e s.m.i.

1.2 Per ogni giorno di ritardo nell'adozione del Piano Operativo per l'Accessibilità è applicata una penale pari a 110,00 euro. Saranno stabilite da PAB, previo confronto con l'aggiudicataria, in sede di predisposizione del Piano, le penali relative al mancato raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso.

2. Indicatore %SPMR Verfübarkeit und Nutzung der

2. Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di

PMR-Dienste

2.1 Wenn das EVU über eine automatische Überwachung der Zugänglichkeit der Züge zu den PRM verfügt, wird der Indikator pro Linie für jedes Jahr als arithmetisches Mittel der monatlichen Werte des Verhältnisses zwischen der Anzahl der zugänglichen und nutzbaren monatlichen Fahrten und der zugänglichen planmäßigen monatlichen Fahrten (die Zugänglichkeit wird durch das entsprechende Piktogramm auf dem planmäßigen Fahrplan angezeigt) berechnet:

$$\%SPMR = (n^{\circ} \text{ di corse mensili accessibili e fruibili} / n^{\circ} \text{ di corse mensili programmate accessibili}) * 100$$

$$\%SPMR = (\text{Anzahl der zugänglichen und nutzbaren monatlichen Fahrten} / \text{zugänglichen planmäßigen monatlichen Fahrten}) * 100$$

2.2 Anzahl der zugänglichen und nutzbaren monatlichen Fahrten: Anzahl der monatlichen Fahrten, die mit zugelassenen zugänglichen Fahrzeugen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität durchgeführt wurden, die auch die Nutzung des Zuges durch Rollstuhlfahrer gewährleisten. Für die Zwecke dieses Indikators gilt eine Fahrt als zugänglich, wenn 100 % der Vorrangsitze und Rollstuhlplätze vorhanden und nutzbar sind und, falls vorhanden, 100 % der ausfahrbaren Plattformen funktionstüchtig und nutzbar sind;

2.3 Anzahl der zugänglichen geplanten monatlichen Fahrten: Gesamtzahl der Fahrten, die durch das entsprechende Piktogramm im Fahrplan als zugänglich gekennzeichnet sind.

2.4 Die MQB des Indikators %SPMR ist 100%.

2.5 Wenn das EVU eine automatische Erhebung der Konformität verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat und für jede Linie in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

2.6 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

- a) 220,00 Euro, falls das EVU die Konformität automatisch erhebt;
- b) 450,00 Euro für jede Nichtkonformität, die bei den vom Land durchgeführten Kontrollen festgestellt wird.

2.7 In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität der zugänglichen planmäßigen Fahrten auch bei automatischer Überwachung stichprobenartig zu überprüfen.

3. Indikator %PAF - funktionierende Zugangstüren

3.1 Wenn das EVU über eine automatische Überwachung des Betriebs der Außen- und Verbindungstüren des Zuges verfügt, wird der Indikator für jedes Jahr als arithmetisches Mittel der monatlichen

servizi PMR

2.1 Qualora l'IF disponga di un monitoraggio automatico relativo all'accessibilità dei treni alle PMR, l'indicatore è calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili derivante dal rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili (indicate accessibili dal relativo pittogramma sull'orario programmato):

2.2 Numero di corse mensili accessibili e fruibili: numero di corse mensili effettuate con materiale rotabile omologato, accessibile a passeggeri PMR, che garantisca anche l'utilizzo del treno da parte di passeggeri con sedia a rotelle. In particolare, ai fini dell'indicatore, la corsa è considerata accessibile se è risultato presente e utilizzabile il 100% dei posti con priorità e degli spazi per sedie a rotelle e, se presente, è risultato funzionante e utilizzabile il 100% delle pedane retrattili;

2.3 Numero di corse mensili programmate accessibili: totalità delle corse indicate accessibili dal relativo pittogramma sull'orario programmato.

2.4 La CMQ dell'indicatore %SPMR è 100%.

2.5 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica della conformità e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese e per ogni linea in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

2.6 L'importo unitario della penale è pari a:

- a) 220,00 euro qualora l'IF si avvallesse di una rilevazione automatica della conformità;
- b) 450,00 euro per ogni non conformità rilevata sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Provincia.

2.7 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità delle corse programmate accessibili anche in caso di monitoraggio automatico.

3. Indicatore %PAF - Porte di accesso funzionanti

3.1 Qualora l'IF disponesse di un monitoraggio automatico relativo al funzionamento delle porte esterne ed intercomunicanti del treno, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei

Werte für jede Strecke als Prozentsatz der Fahrten mit Zügen mit funktionierenden Außen- und Verbindungstüren und der Anzahl der durchgeführten Fahrten berechnet. Ausfälle aufgrund von Vandalismus sind von den für die Berechnung des Indikators relevanten Ausfallfällen ausgeschlossen, falls der Vandalismus während des betreffenden Wagenlaufes stattgefunden hat.

$$\%PAF = (n^{\circ} \text{ di corse effettuate con treni con porte funzionanti} / n^{\circ} \text{ di corse totali effettuate}) * 100$$

$$\%PAF = (\text{Anzahl der Fahrten mit Zügen mit funktionierenden Türen} / \text{Anzahl der insgesamt durchgeführten Fahrten}) * 100$$

3.2 Zug mit funktionierenden Türen: Zug mit 100% funktionierenden Seitentüren und, falls vorhanden, 100% funktionierenden Verbindungstüren.

3.3 Die MQB des Indikators PAF ist 98,4%

3.4 Wenn das EVU eine automatische Erhebung Konformität verwendet, und der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat und für jede Linie in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

3.5 Der Einheitsbetrag der Strafe ist gleich:

- a) 110,00 Euro, falls das EVU die Konformität automatisch erhebt;
- b) 55,00 Euro für jede Nichtkonformität, die bei den vom Land durchgeführten Kontrollen festgestellt wird. Diese Strafe wird verdoppelt, wenn sich die nicht konforme Tür an der PRM-Zugangsstelle befindet.

3.6 In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität des Türbetriebs stichprobenartig zu überprüfen, auch im Falle einer automatischen Überwachung.

3.7 Das EVU ist in jedem Fall verpflichtet, die STA unverzüglich über außerplanmäßigen Änderungen in Bezug auf die Eignung der Fahrzeuge für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu unterrichten, um eine angemessene Information zu gewährleisten.

4. Indikator %SBICI Verfügbarkeit des Fahrradtransports (nicht faltbare Fahrräder)

4.1 Im Falle der automatischen Überwachung wird der Indikator für jedes Jahr als arithmetisches Mittel der monatlichen Werte für jede Zeile als Verhältnis zwischen der Anzahl der monatlichen Fahrten, die für die Fahrradbeförderung ausgerüstet sind, und den gesamten monatlichen Fahrten berechnet:

valori mensili per ogni linea come percentuale delle corse effettuate con treni con porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore, se l'atto vandalico è avvenuto durante il rispettivo giro materiale.

3.2 Treno con porte funzionanti: treno che presenta contemporaneamente il 100% delle porte laterali funzionanti e, se presenti, il 100% delle porte intercomunicanti funzionanti.

3.3 La CQM dell'indicatore PAF è 98,4%.

3.4 Qualora l'IF si avvalga di una rilevazione automatica della conformità e l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese e per ogni linea in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

3.5 Dove l'importo unitario della penale è pari a:

- a) 110,00 euro qualora l'IF si avvalgesse di una rilevazione automatica della conformità;
- b) 55,00 euro per ogni non conformità rilevata sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Provincia. Tale penale sarà raddoppiata qualora la porta non funzionante fosse in corrispondenza dell'accesso dedicato alle PMR.

3.6 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità del funzionamento delle porte anche in caso di monitoraggio automatico.

3.7 L'IF in ogni caso è tenuta a comunicare a STA tempestivamente le modifiche straordinarie relative all'idoneità del materiale rotabile relativamente al trasporto di PMR in modo da garantire un'adeguata informazione.

4. Indicatore %SBICI Disponibilità di servizio trasporto BICI (non pieghevoli):

4.1 In caso di monitoraggio automatico, indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea derivanti dal rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

$$\%SBICI = (n^{\circ} \text{ di corse mensili attrezzate trasporto biciclette} / n^{\circ} \text{ di corse mensili totali}) * 100$$

$\%SBICI = (\text{Anzahl der monatlichen Fahrten, die für den Fahrradtransport ausgerüstet sind} / \text{Anzahl der gesamten monatlichen Fahrten}) \cdot 100$

Linea Linie	CMQ %SBICI
Venosta Vinschgau	100%
Brennero Brenner	100%
Pusteria Pustertal	100%
Bassa Atesina Unterland	100%
Meranese Meranerlinie	100%

4.2 Wenn der Indikator die MQB nicht erreicht, wird die Strafe nach der Formel auf Seite 5 berechnet. Die Berechnung erfolgt für jeden Monat und für jede Linie in dem der Indikator die MQB nicht erreicht.

4.3 Der Einheitsbetrag der Vertragsstrafe beträgt:

- a) 110,00 Euro, falls das EVU die Konformität automatisch erhebt;
- b) 55,00 Euro für jede Nichtkonformität, die bei den vom Land durchgeführten Kontrollen festgestellt wird.

4.4 Das Land behält sich in jedem Fall das Recht vor, auch bei automatischer Überwachung, Stichprobenkontrollen der Beförderungsmöglichkeit der Fahrräder durchzuführen.

4.5 Das EVU ist in jedem Fall verpflichtet, der STA zu Beginn jedes Monats die Anzahl der für die Beförderung von Fahrrädern vorgesehenen Plätze mitzuteilen, wenn die Fahrzeuge eingeplant werden, um die Kohärenz der Angaben mit dem Ticketingsystem bzw. falls vorhanden mit dem Vormerksystem zu gewährleisten. Bei außerordentlichen Änderungen teilt das EVU der STA die Änderung rechtzeitig mit. Bei fehlender Mitteilung wird eine Vertragsstrafe von 50,00 Euro für jeden Tag Verspätung angewandt.

4.2 Qualora l'indicatore non raggiunga la CMQ, la penale è calcolata secondo la formula indicata a pagina 5. Il calcolo avviene per ogni mese e per ogni linea in cui l'indicatore non raggiunge la CMQ.

4.3 Dove l'importo unitario della penale è pari a:

- a) 110,00 euro qualora l'IF si avvallesse di una rilevazione automatica della conformità;
- b) 55,00 euro per ogni non conformità rilevata sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Provincia.

4.4 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa l'idoneità al trasporto delle biciclette anche in caso di monitoraggio automatico.

4.5 L'IF in ogni caso è tenuta a comunicare a STA, all'inizio di ogni mese, il numero di posti dedicati per il trasporto bici in fase di vestizione dei mezzi in modo da garantire la coerenza delle informazioni con il sistema di bigliettazione e se presente del sistema di prenotazione. Relativamente ai casi di modifiche straordinarie l'IF dovrà comunicare la variazione a STA tempestivamente. In caso di mancata comunicazione sarà applicata una penale di 50,00 euro per ogni giorno di ritardo.

5. Indikatoren und Mindestanforderung für die Reise- und Fahrgastsicherheit (Maßnahme 14)

5.1 Das EVU ist verpflichtet, innerhalb des ersten Jahres der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags einen „Sicherheits- und Kontrolleinsatzplan“ zu erstellen und umzusetzen, der den in Maßnahme 14 des Beschlusses ART 16/2018 enthaltenen Angaben entspricht.

5.2 Das EVU ist verpflichtet, Fachkräfte einzusetzen, um die Sicherheit auf den am stärksten von Meldungen betroffenen Strecken zu gewährleisten. Außerdem wird

5. Indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore (Misura 14)

5.1 L'IF è tenuta a predisporre e ad adottare, entro il primo anno di vigenza del Contratto di Servizio, un "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" coerente con le indicazioni riportate alla Misura 14 della Delibera ART 16/2018.

5.2 L'IF è tenuta ad impiegare del personale qualificato al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri sulle linee maggiormente oggetto di

festgelegt, dass der Zugbegleiter an den Bahnhöfen zwingend aussteigen und für die Fahrgäste sichtbar sein muss.

5.3 Für jeden Tag Verspätung bei der Erstellung des Plans, sowie für jedes abweichende Ereignis von den Vorgaben des vom Auftraggeber genehmigten Planes wird eine Strafe von 110,00 Euro verhängt.

5.4 Darüber hinaus sieht der Plan im Einvernehmen mit dem Auftraggeber vor, dass bei den im Betriebsprogramm genannten stark genutzten Zügen eine Fahrkartenkontrolle durchschnittlich alle 120 Sekunden mit vom Land bereitgestellten Geräten und bei anderen Zügen durchschnittlich alle 180 Sekunden erfolgt.

5.5 Die Nichtkonformität der im Plan festgelegten Fahrscheinkontrollen wird mit einer Strafe belegt, die bei der Ausarbeitung des Plans des Auftraggebers nach Rücksprache mit dem Auftragnehmer festgelegt wird.

5.6 Das Land behält sich in jedem Fall das Recht vor, zusätzliche Fahrscheinkontrollen direkt mit eigenem Personal oder durch beauftragte Dritte durchzuführen.

segnalazione. Inoltre, si specifica che il capotreno deve scendere obbligatoriamente nelle stazioni e rendersi visibile ai passeggeri.

5.3 Per ogni giorno di ritardo nella adozione del Piano e per ogni evento non conforme alle indicazioni del Piano autorizzato dall'EA è applicata una penale pari a 110,00 euro.

5.4 Inoltre, il Piano dovrà prevedere in accordo con EA un controllo sui biglietti tale per cui ogni 120 secondi sia controllato in media almeno uno viaggiatore per i treni di alta frequentazione (come da PdE) con dispositivi forniti da PAB, e mediamente ogni 180 secondi per gli altri treni.

5.5 La mancata esecuzione dei controlli dei biglietti come definita nel Piano comporterà una penale determinata dall'Ente affidante, a seguito di confronto con l'aggiudicatario, durante la predisposizione del Piano.

5.6 La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare in aggiunta la controlleria direttamente con proprio personale o tramite terzi incaricati.

Art. 17 - WEITERE INDIKATOREN

1. An Bord befindliche Geräte

1.1 Die Strafen werden jährlich auf der Grundlage der vom Land zu zufälligen Zeiten und an zufälligen Tagen durchgeführten Kontrollen festgelegt, wie nachstehend vorgesehen.

Faktori di controllo Kontrollfaktoren	Non Conformità nicht Konformität	Rilevazione Erhebung	Penale Vertragsstrafe
Wi-fi	Connessione wi-fi non funzionante a bordo treno e non segnalata a STA Wi-fi-Verbindung an Bord des Zuges funktioniert nicht und wird der STA nicht gemeldet	Ad evento Accertato Pro festgestelltes Ereignis	110,00 euro per non conformità accertata 110,00 Euro festgestellter Nichtkonformität
Prese elettriche Steckdose	Presa elettrica non funzionante Nicht funktionierende Steckdosen	Ad evento accertato Pro festgestelltes Ereignis	30,00 euro per non conformità accertata 30,00 Euro pro festgestellter Nichtkonformität

2. Beschwerdemanagement

2.1 Auf Beschwerden und Meldungen wird innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Datum der Zuweisung und gemäß den operativen Vorgaben des Auftraggebers geantwortet, unter Beachtung des ART-Beschlusses 28/2021 in der jeweils geltenden Fassung und unbeschadet der Entschädigungen gemäß Maßnahme 6 des Anhangs A des genannten ART-Beschlusses Nr. 28/2021 in der jeweils geltenden

Art. 17 - ULTERIORI INDICATORI

1. Dispositivi di bordo

1.1 Le penali sono determinate annualmente sulla base delle verifiche ispettive svolte dalla Provincia in orari e giorni scelti dalla Provincia, secondo quanto di seguito previsto.

2. Gestione reclami

2.1 A reclami e segnalazioni viene data risposta entro cinque giorni lavorativi dalla data di assegnazione e secondo le indicazioni operative dell'ente affidante nel rispetto della delibera ART 28/2021 e s.m.i. e fatto salvo gli indennizzi di cui alla misura 6 dell'Allegato A della già menzionata delibera ART n. 28/2021 e s.m.i..

Fassung.

2.2 Für jeden Arbeitstag der ausgebliebenen oder verspäteten Antwort werden 25,00 Euro bis zu höchstens 250,00 Euro Vertragsstrafe angewandt.

2.3 Der Auftragnehmer unterrichtet den Auftragnehmer systematisch und unverzüglich über die eingegangenen Berichte und Beschwerden, auch in elektronischer Form, gemäß den von der betrauenden Einrichtung erteilten betrieblichen Anweisungen.

3. Ersatzdienste mit Bus – OBU-Light

In Anlage „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring“ sind im Punkt 4.2.6.3 die Funktionen beschrieben, welche gewährleistet werden müssen, nachdem eine OBU-Light-oder OBU-Minimal-Lösung zur Verfügung gestellt wird.

Für jedes abweichende Ereignis wird eine Vertragsstrafe von 110,00 Euro angewandt.

4. Verteilung des Fahrplanheftes

Die Fahrplanhefte, die von STA bereitgestellt werden, werden vom EVU nach den Modalitäten und im Ausmaß laut Anlage „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“ verteilt.

Für jedes abweichende Ereignis wird eine Vertragsstrafe von 330,00 Euro angewandt.

5. System Lost and Found

Das EVU richtet das System „Lost and found/Fundbüro“ ein und gibt die erforderlichen Informationen innerhalb eines Arbeitstages nach dem Fund in das Webportal ein und verpflichtet sich, die gefundenen Gegenstände an die zuständige Gemeinde innerhalb zwei Wochen zu übergeben.

Für jeden Tag Abweichung von diesen Mindestanforderungen 100,00 Euro Vertragsstrafe angewandt.

6. Leitstellenbetrieb

Das EVU gewährleistet die technisch-operativen Mindestanforderungen der Leitstelle, sowie den fachlich/inhaltlichen Betrieb gemäß Anhang „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring“ sicherstellt.

Für jeden Tag Abweichung von diesen Mindestanforderungen 110,00 Euro Vertragsstrafe angewandt.

7. Zweisprachigkeit

Die Nichteinhaltung der Bestimmungen zur Zweisprachigkeit laut TLV führt zur Anwendung einer Vertragsstrafe in Höhe von 1.700 Euro für jede

2.2 Per ogni giorno lavorativo di mancata o ritardata risposta è applicata una penale di 25,00 euro fino al massimo di 250,00 euro a reclamo.

2.3 L'affidataria è tenuta a comunicare sistematicamente e tempestivamente all'ente affidante le segnalazioni ed i reclami pervenuti, anche su supporto informatico, secondo le indicazioni operative fornite dall'ente affidante.

3. Servizio sostitutivo con bus – OBU-Light

L'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio” descrive al punto 4.2.6.3 le funzioni che dovranno essere garantite con la messa a disposizione di una soluzione OBU-Light oppure OBU-minimal.

Per ogni evento non conforme è prevista una penale di 110,00 euro.

4. Distribuzione del libretto orario

L'impresa ferroviaria distribuisce i libretti orario, messi a disposizione da STA, secondo le modalità e le misure previste nell'Allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio”.

Per ogni evento non conforme è prevista una penale di 330,00 euro.

5. Servizio lost&found

L'IF istituisce il sistema “lost and found/Ufficio oggetti smarriti” e inserisce le necessarie informazioni entro un giorno lavorativo dal ritrovamento nel portale web <https://www.fundinfo.it> e si impegna a consegnare gli oggetti ritrovati al Comune di competenza entro due settimane.

Per ogni giorno di non conformità a questo requisito minimo è prevista una penale di 100,00 euro.

6. Centrale operativa

L'IF garantisce l'operatività della centrale operativa garantendo almeno i requisiti minimi e la gestione tecnica ed operativa come indicato nell'allegato “Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio”.

Per ogni giorno di non conformità ai requisiti minimi è prevista una penale di 110,00 euro.

7. Bilinguismo

La mancata osservanza delle disposizioni sul bilinguismo di cui al CT comporterà l'applicazione di una penale di 1.700,00 euro per ogni violazione

festgestellte Übertretung für jeden Angestellten.

riscontrata per ogni dipendente.

B - LEITFADEN FÜR DIE AUSARBEITUNG DES „EINSATZPLANS“

Art. 1 - Zweck und Inhalt des Plans

1. Das EVU ist verpflichtet für die Vertragsunterschrift einen eigenen „Einsatzplan“ zu erstellen, der im Falle einer Betriebsstörung oder eines vollständigen oder teilweisen Zugausfalls die einzuleitenden Maßnahmen sowie die zu gewährleistenden Fahrgastdienste und einen „angemessenen Ersatzdienst“ festlegt.

2. Die Leitfaden für die Ausarbeitung des „Einsatzplans“ legen die „Mindeststandards“ für einen „angemessenen Ersatzdienst“ fest, wie es in Anhang A des ART-Beschlusses Nr. 16/2018 unter dem Punkt 8 der „Maßnahme 7 - Indikatoren und Mindeststandards für die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Züge“ vorgeschrieben ist.

Sie müssen mit der mit der Natur der ausgeübten Tätigkeit verbundenen Sorgfalt beachtet und umgesetzt werden (Art. 1176, Abs. 2, Zivilgesetzbuch).

Alle weiteren Leistungen, die in diesem Bereich im technischen Angebot angeboten werden, gelten als automatisch in den Einsatzplan aufgenommen, der einen ausdrücklichen Hinweis darauf enthalten muss.

3. Der „Einsatzplan“ muss Folgendes beinhalten:

- i) die Fallbeispiele von Unregelmäßigkeiten;
- ii) die Verfahren und organisatorischen Modalitäten sowie den Zugang zum Ersatzdienst;
- iii) die Modalitäten des entsprechenden Informationsmanagements und der Mitteilungen an die Nutzer und die PAB;
- iv) die Bedingungen für die Betreuung der Fahrgäste.

4. Bei der Erstellung des „Einsatzplanes“ berücksichtigt das IF die vom Land Südtirol festgelegten Angaben in Bezug auf:

- i) Bushaltestellen;
- ii) Organisation und Fahrgastinformation;
- iii) Fahrzeuge;
- iv) Fahrpersonal der Ersatzdienste.

5. Der „Einsatzplan“ wird alle zwei Jahre nach seiner Verabschiedung oder auf Verlangen der Parteien überprüft und gegebenenfalls aktualisiert.

B - LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL “PIANO DI INTERVENTO”

Art. 1 - Finalità e contenuti del piano

1. L'IF è tenuta a predisporre e trasmettere in sede di stipula del contratto di servizio un “Piano d'intervento”, che, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse, detta le azioni da attivare e i servizi da garantire agli utenti con un “adeguato servizio sostitutivo”.

2. Le Linee Guida per la redazione del piano di intervento fissano il “livello minimo” per un “adeguato servizio sostitutivo”, come dettato nell' Allegato A, punto 8 della Delibera ART n. 16/2018 alla “Misura 7- Indicatori e livelli minimi di regolarità del servizio e puntualità dei treni”.

Devono essere rispettate e deve esserne data attuazione secondo la diligenza connessa alla natura dell'attività esercitata (art. 1176, co. 2, c.c.).

Le ulteriori prestazioni offerte in questo ambito in sede di offerta tecnica s'intendono automaticamente recepite nel Piano d'intervento, che dovrà contenerne espressa menzione.

3. 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.

4. 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.

5. Il “Piano di intervento” è oggetto di verifica ed eventuale aggiornamento con cadenza biennale dall'adozione o su richiesta delle parti.

Art. 2 - Servicelevels und zuständige Subjekte

1. Die Servicelevels, die zuständigen Subjekte und die damit verbundenen Verpflichtungen werden wie unten beschrieben definiert:

- a) Servicelevel „A“: Vorankündigung einer Änderung am Betriebsprogramm von mehr als 5 Arbeitstagen;
- b) Servicelevel „B“: Vorankündigung einer Änderung am Betriebsprogramm von 2 Stunden bis 5 Arbeitstagen;
- c) Servicelevel „C“: Vorankündigung einer Änderung am Betriebsprogramm von weniger als 2 Stunden.

2. Bei unvorhersehbaren und unvorhergesehenen Ereignissen, wie z.B. Unterbrechungen der Bahnlinie wegen höherer Gewalt, wird das Servicelevel „C“ schrittweise auf das Servicelevel „B“ (nach 2 Stunden) und auf das Servicelevel „A“ (nach 5 Arbeitstagen) angehoben. Ereignisse mit einer Vorlaufzeit zwischen 2 Stunden und 5 Arbeitstagen, wie z.B. die Aktivierung des „Schnee- und Frostplans“ seitens des Infrastrukturbetreibers, werden automatisch als Servicelevel „B“ eingestuft und auf Servicelevel „A“ angepasst. Unterbrechungen, die mehr als 5 Arbeitstage vorher bekannt sind, wie z.B. Unterbrechungen der Bahnlinie wegen Bauarbeiten, werden unabhängig von der Dauer der Ersatzverkehre von vornherein als Servicelevel „A“ klassifiziert.

Art. 3 Haltestellen

Bei der Nutzung von Haltestellen der Ersatzdienste berücksichtigt das EVU die in der folgenden Tabelle angeführten Kriterien.

1. Reguläre Haltestellen

Die regulären Haltestellen des Ersatzdienstes sind grundsätzlich die offiziellen Bushaltestellen an den einzelnen Bahnhöfen. In einigen Fällen, in denen die Busse den Bahnhof nicht bedienen können, wird von der PAB eine geeignete Bushaltestelle als Ersatzhaltestelle festgelegt. Die offizielle Liste der regulären Bushaltestellen wird dem EVU zur Verfügung gestellt.

2. Provisorische Haltestellen

Provisorische Haltestellen können zum Beispiel in folgenden Fällen eingerichtet werden:

- a) Straßenunterbrechungen und/oder andere Verkehrsbeschränkungen, die es vorübergehend nicht erlauben, die reguläre Bushaltestelle mit den Fahrzeugen des Ersatzdienstes zu bedienen;

Art. 2 - Livelli di servizio e soggetti competenti

1. I livelli di servizio, i soggetti competenti e i relativi adempimenti sono definiti come di seguito descritti:

- a) livello di servizio „A“: preavviso della modifica al programma d'esercizio di oltre 5 giorni lavorativi;
- b) livello di servizio „B“: preavviso della modifica al programma d'esercizio da 2 ore a 5 giorni lavorativi;
- c) livello di servizio „C“: preavviso della modifica al programma d'esercizio meno di 2 ore.

2. In caso di eventi imprevedibili ed accidentali, ad esempio l'interruzione della linea per causa di forza maggiore, il livello di servizio „C“ viene gradualmente portato al livello di servizio „B“ (dopo 2 ore) ed al livello di servizio „A“ (dopo 5 giorni lavorativi). Gli eventi con un periodo di preavviso tra 2 ore e 5 giorni lavorativi, ad esempio la messa in funzione del „Piano Neve e Gelo“ da parte del Gestore dell'infrastruttura, vengono automaticamente classificate come livello di servizio „B“ ed adeguati al livello „A“. Le soppressioni programmate con preavviso di oltre 5 giorni lavorativi, ad esempio l'interruzione della linea dovuta a lavori di costruzione, rientrano, sin dall'inizio e indipendentemente dalla durata del servizio sostitutivo, nel livello di servizio „A“.

Art. 3 Fermate

In merito all'utilizzo di fermate per l'erogazione dei servizi sostitutivi, l'IF dovrà garantire i criteri illustrati nella tabella seguente.

1. Fermate ordinarie

Le fermate ordinarie del servizio autobus sostitutivo saranno, in linea di principio, le fermate autobus ufficiali delle singole stazioni. In alcuni casi, dove gli autobus non riescono ad accedere alla stazione, verrà individuata dalla PAB una fermata autobus idonea come fermata autobus del servizio sostitutivo. L'elenco ufficiale delle fermate ordinarie verrà messa a disposizione all'IF.

2. Fermate provvisorie

Le fermate provvisorie potranno essere introdotte, ad esempio, nei seguenti casi:

- a) interruzioni stradali e/o altre limitazioni del traffico, che non consentono temporaneamente l'accesso alla fermata ordinaria con gli autobus del servizio sostitutivo;

b) Notwendigkeit, die Ersatzdienst-Haltestellen zwischen den verschiedenen beteiligten EVU's aufzuteilen und Haltestellen mit größerer Kapazität zum Abstellen der Busse und größere Wartebereiche für die Fahrgäste vorzusehen (bei planmäßigen und komplexen Ersatzverkehren mit verschiedenen Überschneidungen, z.B. gleichzeitiger Ersatzdienst auf mehreren Linien, gleichzeitiger Ersatzverkehr des Regional- und Fernverkehrs);

c) Notwendigkeit, direktere Fahrwege und schnellere Ersatzdienste anzubieten und dabei nicht die regulären Haltestellen der jeweiligen Bahnhöfe, sondern andere Haltestellen entlang der Strecke zu bedienen (bei planmäßigen mehrtägigen Ersatzdiensten und nur nach einer entsprechenden Informationskampagne);

d) Notwendigkeit, alternative Fahrwege für die Ersatzdienste vorzusehen und Bushaltestellen an anderen Bahnhöfen in der Nähe zu bedienen, mit dem Ziel, angemessenere Anschlussverbindungen und Umsteigezeiten zu gewährleisten (bei planmäßigen mehrtägigen Ersatzdiensten und nur nach einer entsprechenden Informationskampagne).

b) necessità di separare le fermate del servizio sostitutivo tra le varie IF coinvolte e di prevedere delle fermate con maggiore capienza per la sosta degli autobus e con spazi più ampi per l'attesa dei passeggeri e (in caso di servizi sostitutivi programmati e complessi con varie sovrapposizioni, p.e. contemporaneità dei servizi sostitutivi di più di una linea, contemporaneità dei servizi sostitutivi regionali e dei servizi sostitutivi di lunga percorrenza);

c) necessità di prevedere percorsi del servizio sostitutivo più diretti e veloci, di non servire le fermate ordinarie presso le singole stazioni ma altre fermate autobus lungo il percorso (in caso di servizi sostitutivi programmati e di durata di più giorni e solo dopo un adeguata campagna informativa);

d) necessità di prevedere percorsi alternativi del servizio sostitutivo e di servire fermate autobus presso altre stazioni in vicinanza, con l'obiettivo di garantire coincidenze e tempi di interscambio più appropriati (in caso di servizi sostitutivi programmati e di durata di più giorni e solo dopo un adeguata campagna informativa).

TABELLE 1 Tipologie Haltestelle – einzuhaltende Kriterien

TABELLA 1 Tipo di fermata – criteri da rispettare

TYPOLOGIE HALTESTEL LE TIPO FERMATA	EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
		Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivi programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
		Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
		Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
REGULÄRE HALTESTELLEN FERMATE ORDINARIE	1. Festlegung der Bushaltestellen Definizione delle fermate autobus	PAB Land	PAB Land	PAB Land
	2. Bereithaltung eines freien Fahrplanhalters Allestimento delle fermate con porta-orario	PAB Land /COM	PAB Land /COM	PAB Land /COM
	3. Bereitstellung eines Leitsystems zwischen den Bahnhöfen und den Bushaltestellen Predisposizione sistema di segnaletica tra le stazioni e le fermate autobus	PAB Land /COM	PAB Land /COM	PAB Land /COM
	4. Informationen der restlichen Verkehrsunternehmen, welche die	PAB Land /IF	-	-

TYPOLOGIE HALTESTEL LE TIPO FERMATA	EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
		Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivi programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
		Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
		Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
	Bushaltestelle bedienen Garantire informazione alle aziende di trasporto che servono le stesse fermate autobus	EVU		
PROVISORISCHE HALTESTELLEN FERMATE PROVVISORIE	5. Festlegung und Genehmigung der Bushaltestellen Definizione ed autorizzazione delle fermate autobus	PAB Land / IF EVU / COM	-	-
	6. Genehmigung einer Verordnung zur Freihaltung der Flächen und Abgrenzung der Wartebereiche der Fahrgäste und Bus-Haltebereiche Emanazione ordinanze per mantenere libere le aree di fermata e delimitazione delle aree d'attesa dei passeggeri e di sosta degli autobus	COM	-	-
	7. Einrichtung der Bushaltestelle (Verkehrsbeschilderung, Fahrplanhalter) Allestimento delle fermate autobus (segnaletica stradale, porta-orari)	PAB Land /COM	-	-
	8. Bereitstellung eines temporären Leitsystems zwischen den Bahnhöfen und den Bushaltestellen Predisposizione sistema di segnaletica temporaneo tra le stazioni e le fermate autobus	IF EVU	IF	-
	9. Information der restlichen Verkehrsunternehmen, welche die Bushaltestelle bedienen Garantire informazione alle aziende di trasporto che servono le stesse fermate autobus	PAB Land / IF EVU	-	-

Art. 4 - Organisation und Fahrgastinformation

1. Hinsichtlich der Organisation der Ersatzdienste und der Fahrgastinformation berücksichtigt das EVU die in der folgenden Tabelle angeführten Kriterien.

TABELLE 2 Organisation und Fahrgastinformation – Einzuhaltende Kriterien

Art. 4 - Organizzazione e informazione all'utenza

2. In merito all'organizzazione dei servizi sostitutivi e dell'informazione all'utenza, l'IF dovrà garantire i criteri illustrati nella tabella seguente.

TABELLA 2 Organizzazione e informazione all'utenza – criteri da rispettare

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
1. Erste Priorität für das Störungsmanagement: Anpassung des Bahnangebots, mit dem Ziel, den Umfang der Ersatzdienste auf das notwendige Minimum zu reduzieren und die Ausbreitung von Störungen zu begrenzen	IF EVU	IF EVU	IF EVU
1. Prima priorità per la gestione delle interruzioni: rimodulazione dell'offerta dei Servizi ferroviari con l'obiettivo di ridurre l'entità del servizio autobus sostitutivo al minimo necessario e di limitare la propagazione della perturbazione			
2. Zweite Priorität für die Einführung von Ersatzdiensten: Der Ersatzdienst wird nach Linienabschnitten organisiert (siehe TABELLE 1 - Einteilung der Linien)	IF EVU	IF EVU	IF EVU
2. Seconda priorità per l'introduzione di Servizi autobus sostitutivi: organizzazione del servizio autobus sostitutivo per tratte di linee (vedi TABELLA 1 – Classificazione delle linee)			
3. Bereitstellung des Betriebsprogramms für die Nichtverfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur (Zugtrassen, die von den Arbeiten betroffen sind, Datum des Beginns und des Endes der Arbeiten, eventuelle Betriebseinschränkungen aufgrund der Arbeiten, voraussichtliche Verlängerung der Fahrzeiten, eventuelle Streichungen von Zugtrassen und eventuell verfügbare alternative Zugtrassen) sowie der fahrplantechnischen Maßnahmen (VCO – „variazioni in corso d'orario“ - Änderungen während der Fahrplangültigkeit), mitgeteilt vom Infrastrukturbetreiber (IB)	IF EVU	-	-
Messa a disposizione del programma di esercizio per l'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria (tracce interessate dai lavori, data di inizio e fine lavori, eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili) e dei provvedimenti d'orario (VCO -variazioni in corso d'orario) fornito dal Gestore dell'infrastruttura (GI)			
4. Bereitstellung der Fahrzeiten für den Ersatzdienst, um die Planung und Bearbeitung des Fahrplans zu ermöglichen	IF EVU	-	-

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
Messa a disposizione dei tempi di percorrenza del Servizio autobus sostitutivo con l'obiettivo di consentire una pianificazione e l'elaborazione dell'orario			
5. Bereitstellung des angepassten Bahnfahrplanes und des Fahrplans des Ersatzdienstes (Normale Fahrten, Expressfahrten, zusätzliche Fahrten in den Morgen- und Abendstunden, usw.). Predisposizione dell'orario del Servizio ferroviario rimodulato e del Servizio autobus sostitutivo (Corse ordinarie, corse express, corse aggiuntive alla mattina ed alla sera, ecc.)	PAB Land/IF EVU	IF EVU	IF EVU
6. Erstellung des Haltestellenaushanges (nur PDF) Predisposizione delle tabelle orarie da affiggere presso le fermate (solo PDF)	PAB Land / STA	-	-
7. Druck und Aushang der Fahrpläne des Ersatzdienstes und Entfernung nach Fertigstellung Stampa e affissione delle tabelle orarie del Servizio autobus sostitutivo e rimozione dopo l'ultimazione	IF EVU	-	-
8. Störungsmeldung und Bekanntgabe der ersten Maßnahmen auf der südtirolmobil-Website (ICS-Meldung) Avviso perturbazione e comunicazione dei primi provvedimenti sul sito altoadigemobilità (avviso ICS)	-	-	IF EVU / STA
9. Bekanntgabe aller eingeleiteten Maßnahmen, des Fahrplanes auf der südtirolmobil-Website (ICS-Meldung) und anderen nationalen und internationalen Informationssystemen Comunicazione di tutti i provvedimenti introdotti e dell'orario digitale sul sito altoadigemobilità (avviso ICS) e su altri sistemi informativi nazionali ed internazionali	PAB Land / IF EVU / STA	IF EVU / STA	-
10. Veröffentlichung des aktualisierten Fahrplans in der elektronischen Fahrplanauskunft der südtirolmobil-Website Pubblicazione dell'orario digitali aggiornato sul sito altoadigemobilità e invio dell'orario aggiornato agli altri sistemi informativi nazionali ed europei	PAB Land / STA		
11. Übermittlung des aktualisierten Fahrplans an die Informationssysteme von Trenitalia (NTS) und an andere nationale und europäische Informationssysteme und Verkaufsplattformen Comunicazione dell'orario aggiornato ai sistemi informativi di Trenitalia (NTS) e agli altri sistemi informativi/commerciali nazionali ed europei	IF EVU	-	-
12. Vorankündigung der Fahrplanänderung via Video/Audio an Bord der Züge (Monitor/Audiodurchsagen) Avviso anticipato video/audio di rimodulazione dell'offerta sul bordo dei	IF EVU /STA		

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
treni (monitor/annuncio audio)			
13. Übermittlung von Informationen zu den Ersatzdiensten an den Infrastrukturbetreiber, mit dem Ziel, die Fahrgäste an den Bahnhöfen zu informieren (Durchsagen, Monitore) Trasmettere informazioni sui servizi autobus sostitutivi al gestore dell'infrastruttura, con l'obiettivo di informare i passeggeri nelle stazioni (annunci, monitor)	IF EVU	IF EVU	IF EVU
14. Bereitstellung von zusätzlichen Fahrten bei den Ersatzdiensten, mit dem Ziel, die gewohnten Anschlussverbindungen und die Erreichung des Fahrtziels weiterhin sicherzustellen, z.B. Verlängerung der Fahrten am Abend, Vorverlegung der Fahrten am Morgen, ggf. Einfügung neuer Fahrten im Bedarfsfall Predisposizione di ulteriori corse del servizio autobus sostitutivo con l'obiettivo di garantire ai passeggeri tutte le coincidenze abituali ed il raggiungimento della destinazione finale, p.e. proseguimento delle corse in serata, anticipo delle corse al mattino, inserimento di eventuali nuove corse all'occorrenza	IF EVU	IF EVU	IF EVU
15. Vor-Ort-Betreuung an den Endhaltestellen und bedeutenden Zwischenbahnhöfen durch Fahrgastbetreuer (Customer Care Service mit Informationsschalter) Assistenza in loco, presso le Stazioni capolinea e stazioni intermedie rilevanti, da parte di assistenti ai viaggiatori (Servizio customer care con desk informativo)	IF EVU In base ad offerta tecnica	IF EVU In base ad offerta tecnica	-
16. Mitteilung an den Auftraggeber, welche Busunternehmen mit welchen Fahrzeugen den Ersatzdienst durchführen. Falls das Fahrzeug nicht den geforderten Kriterien entspricht, kann der Auftragnehmer den Austausch fordern Comunicazione all'ente affidante, quale impresa di trasporto effettua con quale autobus il servizio sostitutivo. Se l'autobus sostitutivo non corrisponde ai criteri richiesti l'Ente affidante può richiederne la sostituzione	IF EVU	IF EVU	IF EVU

Art. 5 - Fahrzeuge

Hinsichtlich der Merkmale der im Ersatzdienst einzusetzenden Fahrzeuge muss das EVU die in der nachstehenden Tabelle angeführten Kriterien erfüllen.

Art. 5 - Veicoli

Relativamente alle caratteristiche dei veicoli da impiegare nei servizi sostitutivi, l'IF dovrà garantire i criteri illustrati nella tabella seguente.

TABELLE 3 Fahrzeuge – Einzuhaltende Kriterien

TABELLA 3 Veicoli – criteri da rispettare

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
1. Kennzeichnung der Busse als Ersatzverkehr mit folgenden Mindestinformationen: Aufschrift „Schienen-Ersatzverkehr / servizio sostitutivo“, südtirolmobil-Logo, SEV-Piktogramm, Liniennummer, Fahrtziel DE/IT (siehe PAB-Vorlage) sowie Fixierung auf der rechten Seite der Frontscheibe sowie auf der Einstiegsseite (oder Nutzung der LED-Fahrzielanzeige) Garantire la riconoscibilità degli autobus come Servizio sostitutivo con le seguenti informazioni minime: scritta "Schienen-Ersatzverkehr / servizio sostitutivo", logo altoadigemobilità, pittogramma del servizio sostitutivo, numero linea, destinazione DE/IT (vedi modello PAB) e fissaggio sul lato destro del parabrezza e sul lato di imbarco (oppure indicatore di linea e destinazione LED)	IF EVU	IF EVU	IF EVU
2. Bereitstellung ausreichender Transport- und Gepäckladekapazitäten sowie Fahrradtransport Garantire capacità sufficiente di trasporto di persone e dei bagagli e trasporto biciclette	IF EVU	IF EVU	IF EVU
3. Gewährleistung einer Fahrgastinformation unter Verwendung der Freisprecheinrichtung und Lautsprecheranlage Garantire la diffusione di informazioni al passeggero con sistema vivavoce e audio	IF EVU	IF EVU	IF EVU
4. Gewährleistung eines ordnungsgemäßen und sauberen Zustandes des Busses Provvedere al decoro ed alla pulizia dell'autobus	IF EVU	IF EVU	IF EVU
5. Gewährleistung einer funktionstüchtigen Heiz- und Klimaanlage Garantire il funzionamento dell'impianto di riscaldamento e condizionamento	IF EVU	IF EVU	IF EVU
6. Sicherstellung des Vorhandenseins von Haltewunschtasten im Bus Garantire la presenza di pulsanti di richiesta di fermata nell'interno dell'autobus	IF EVU	IF EVU	IF EVU
7. Anmeldung und Nutzung der Obu-Light/Minimal Lösung laut Vorgaben der Anlage „Informationssysteme - Planung, Betrieb und Monitoring der Dienste“, Punkt 4.2.6.3 Registrazione ed utilizzo del sistema Obu-Light/Minimal secondo le indicazioni dell'allegato "Sistemi informativi - programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio", punto 4.2.6.3	IF EVU	IF EVU	IF EVU
8. „Inklusiver“ Ersatzdienst, der den Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet – Art des Dienstes ist zu vereinbaren: Reservierter Platz für Rollstuhl oder Kinderwagen, Hebehilfe oder Rampe usw. (oder spezieller Dienst mit ausgestatteten Fahrzeugen)	IF EVU In base ad offerta tecnica	IF EVU In base ad offerta tecnica	IF EVU In base ad offerta tecnica

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
Servizio autobus sostitutivo inclusivo, garantendo l'accesso per le persone a mobilità ridotta – modalità di effettuazione del servizio da concordare: spazio riservato per sedia a rotelle o carrozzina, ausilio di sollevamento o rampa, ecc. (oppure servizio dedicato con mezzi attrezzati)			
9. Die eingesetzten Busse haben mindestens 40 Sitzplätze. Gli autobus devono avere almeno 40 posti a sedere	IF EVU	IF EVU	IF EVU

Art. 6 - Fahrpersonal

Die vom EVU für den Ersatzdienst eingesetzten Fahrer müssen über die entsprechenden Fähigkeiten verfügen, mit geeigneten Geräten ausgestattet sein und gewährleisten, dass sie die in der Tabelle 4 aufgeführten Kriterien erfüllen.

Art. 6 - Conducenti

I conducenti impiegati dall'IF nella gestione del servizio sostitutivo dovranno avere competenze, essere dotati di dispositivi idonei e garantire determinati servizi come riportati in tabella 4.

TABELLE 4 - Fahrpersonal – Einzuhaltende Kriterien **TABELLA 43 Conducenti – criteri da rispettare**

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
1. Ausreichende Sprachkenntnisse (DEU/ITA/ENG) Conoscenze linguistiche sufficienti (DEU/ITA/ENG)	IF EVU	IF EVU	IF EVU
2. Kundenfreundliches und serviceorientiertes Auftreten des Fahrpersonales: Fahrgastinformation, aktive Hilfeleistung beim Verladen/Entladen der Gepäckstücke, aktives Anbieten von Hilfestellung bei bedürftigen Personen, usw. Comportamento orientato al cliente e al servizio: informazioni ai passeggeri, assistenza attiva durante il carico/scarico dei bagagli, offerta attiva di assistenza alle persone in difficoltà, ecc.	IF EVU	IF EVU	IF EVU

EINZUHALTENDE KRITERIEN CRITERI DA RISPETTARE	ZUSTÄNDIGES SUBJEKT SOGGETTO COMPETENTE		
	Planmäßige Ersatzdienste Servizio sostitutivo programmati	Außerplanmäßige Ersatzdienste servizi sostitutivi non programmati	
	Vorankündigung Periodo preavviso > 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso 2 h – 5 d	Vorankündigung Periodo preavviso < 2 h
	Servicelevel Livello di servizio A	Servicelevel Livello di servizio B	Servicelevel Livello di servizio C
3. Ausstattung mit Warnweste oder Dienstkleidung zur besseren Erkennung des Busfahrers Dotazione di gilet ad alta visibilità o uniforme di servizio per una migliore riconoscibilità dell'autista di autobus	IF EVU	IF EVU	IF EVU
4. Ausstattung mit einem Mobiltelefon Dotazione di telefono cellulare	IF EVU	IF EVU	IF EVU
5. Gewährleistung von Audio-Durchsagen (Information über Fahrtstrecke vor Abfahrt des Busses, Vorankündigung der jeweils nächsten Haltestelle, Hinweis auf Fahrplanabweichungen) Garantire la diffusione di annunci vocali (informazioni sul percorso prima della partenza dell'autobus, avviso della fermata successiva, avviso modifiche all'orario)	IF EVU	IF EVU	IF EVU
6. Gewährleistung einer Einhaltung der vereinbarten Fahrpläne, Bushaltestellen und Fahrwege Garantire il rispetto degli orari, delle fermate autobus e dei percorsi concordati	IF EVU	IF EVU	IF EVU

C - ANREIZSYSTEM

Dieser Anhang legt die Höhe und die Berechnungsmethoden der Prämien fest, die dem Eisenbahnunternehmen (EVU) für die Zufriedenheit der Fahrgäste zustehen können, wie sie durch **Kundenzufriedenheits-Befragungen** ermittelt wird.

C - SISTEMA INCENTIVANTE

Il presente allegato definisce l'entità e le modalità di calcolo dei premi eventualmente spettanti all'Impresa ferroviaria (IF) per la soddisfazione con il servizio da parte dei viaggiatori trasportati rilevata con indagini di **Customer Satisfaction**

Art. 1. Vom Fahrgast wahrgenommene Qualität

a) Prämiertes Ergebnis

Die Prämie wird gewährt, wenn mindestens 92% den befragten Fahrgästen eine Zufriedenheit von mindestens 7 auf einer Skala von 1 bis 9 angeben.

Dieser Mindestwert wird alle drei Jahre auf Grundlage der Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfragen des vorangegangenen Dreijahreszeitraums aktualisiert, sofern diese über 92 % liegen.

b) Überprüfungsmethode

Der Auftraggeber führt **jährlich** mindestens eine Erhebung zu der von den Fahrgästen wahrgenommenen Qualität durch.

Zu diesem Zweck kann der Auftraggeber einen spezialisierten Dritten mit nachgewiesener Erfahrung und Professionalität heranziehen.

c) Anwendungszeitraum

Die Prämie wird ab dem zweiten Kalenderjahr der Vertragslaufzeit angewandt.

d) Maximale Höhe der Prämie

Der Höchstbetrag der Prämie entspricht 0,4% des jährlichen Vertragsentgelts.

e) Gliederung des Prämiensystems

Art. 1. Qualità percepita dai viaggiatori

a) Risultato premiato

Il premio è riconosciuto qualora almeno il 92% dei viaggiatori intervistati esprima un livello di soddisfazione pari o superiore a 7 su una scala da 1 a 9.

Questo valore minimo sarà aggiornato ogni tre anni in base ai risultati delle indagini di Customer Satisfaction del triennio precedente se superiore al 92%.

b) Metodo di verifica

L'ente affidante effettua **annualmente** almeno un'indagine della qualità percepita dall'utenza.

A tal fine l'ente affidante può avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità.

c) Periodo di applicazione

Il sistema premiante entra in vigore **dal secondo anno di calendario contrattuale**.

d) Entità massima del premio

Il premio massimo riconoscibile è pari allo 0,4% del corrispettivo contrattuale annuo.

e) Articolazione del sistema premiante

Es werden mindestens die folgenden **sechs Zufriedenheitsindizes** berechnet, die durch geeignete Gruppierung der erhobenen Qualitätsfaktoren entstehen:

1. Sicherheit der Fahrt;
2. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Dienstes;
3. Reinigung und Erscheinungsbild der Fahrzeuge;
4. Fahrgastinformationen;
5. Zugänglichkeit und Fahrkomfort;
6. Verhaltensaspekte des Personals mit Kundenkontakt.

Die maximale Prämie wird auf die Indizes entsprechend der von den Fahrgästen vergebenen **Bedeutungsratings** verteilt, die jährlich aktualisiert werden.

Beispiel mit 6 Faktoren:

Gesamtwert der Prämie = 125.000 €

- Position 1 – Rating 25 % → 31.250 €
- Position 2 – Rating 22 % → 27.500 €
- Position 3 – Rating 17 % → 21.250 €
- Position 4 – Rating 14 % → 17.500 €
- Position 5 – Rating 12 % → 15.000 €
- Position 6 – Rating 10 % → 12.500 €

f) Berechnung der Prämie für die einzelnen Indizes

Bedingung für die Anerkennung der Prämie:

Die Bewertungen **7–9** müssen > **92%** der gültigen Antworten betragen.

BEWERTUNG (von → bis)	% der maximalen Prämie
< 7,00	0 %
7,00 → 7,49	10 %
7,50 → 7,99	25 %
8,00 → 8,24	50 %
8,25 → 8,49	75 %
8,50 → 8,74	90 %
8,75 → 9,00	100 %

g) Erhebungsmethode

Die Befragung gewährleistet volle statistische Signifikanz und ermöglicht die zeitliche, operative und sektorale Vergleichbarkeit der Ergebnisse.

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

Il premio massimo è suddiviso tra gli indici in funzione del **rating di importanza** attribuiti dai viaggiatori, aggiornati annualmente.

P.es. con 6 fattori

Valore complessivo premio = 125.000 €

Posizione 1	rating 25%	€ 31.250
Posizione 2	rating 22%	€ 27.500
Posizione 3	rating 17%	€ 21.250
Posizione 4	rating 14%	€ 17.500
Posizione 5	rating 12%	€ 15.000
Posizione 6	rating 10%	€ 12.500

f) Calcolo del premio relativo ai singoli indici

Condizione per il riconoscimento del premio:

I voti **7 – 9** devono essere > **92%** delle risposte valide.

VOTO (da → a)	% del premio massimo
< 7,00	0%
7,00 → 7,49	10%
7,50 → 7,99	25%
8,00 → 8,24	50%
8,25 → 8,49	75%
8,50 → 8,74	90%
8,75 → 9,00	100%

g) Modalità di rilevazione

Il metodo di indagine garantisce la piena significatività a livello statistico e consente la comparabilità temporale, operativa e settoriale dei risultati.

Die Grundgesamtheit setzt sich aus den Fahrten der Fahrgäste im Alter von über 14 Jahren zusammen. Die Erhebung wird auf Basis einer repräsentativen Stichprobe der verschiedenen Fahrgastkategorien zu verschiedenen Tageszeiten, Wochentagen und Jahreszeiten durchgeführt.

Das in den Erhebungen angewandte Konfidenzniveau beträgt mindestens 95 %.

Der statistische Fehler wird am Ende der jährlichen Erhebungen berechnet und hängt von der tatsächlichen Anzahl der durchgeführten Interviews ab, darf jedoch nicht größer als $\pm 5\%$ sein.

Die Indizes werden berechnet, indem die Anzahl der Antworten (ggf. gewichtet nach Nutzungshäufigkeit), die die gewählten Bewertungen enthalten, ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Antworten gesetzt wird, wobei „weiß nicht“ und „keine Antwort“ ausgeschlossen werden.

h) Bewertungsskala

Die Bewertungen erfolgen auf einer Skala von 1 bis 9, wobei 9 die höchste Zufriedenheit und 1 die größte Unzufriedenheit ausdrückt.

Ein Wert von 7 markiert den ersten Zufriedenheitsgrad, während 9 den maximalen Zufriedenheitsgrad darstellt.

- Bewertung 7: AUSREICHEND ZUFRIEDEN;
- Bewertung 8: ZUFRIEDEN;
- Bewertung 9: SEHR ZUFRIEDEN.

Für jede Frage sind auch die Optionen „Ich weiß es nicht“ und „Antwortet nicht“ vorgesehen.

i) Mindestgröße der Stichprobe

Für die Prämienvergabe werden alle vollständig ausgefüllten Fragebögen des Jahres berücksichtigt, einschließlich der Antworten „weiß nicht“ und „keine Antwort“, auch wenn sie in mehreren Erhebungen gesammelt wurden. Die Stichprobe muss eine angemessene Größe haben.

k) Mindestwert für die Anerkennung der Prämie

Die Prämie wird für den einzelnen Index gewährt, wenn mindestens **92%** der befragten Fahrgäste, minus den statistischen Fehler, eine Bewertung von ≥ 7 abgegeben haben.

L'universo di riferimento è costituito dai viaggi effettuati dai viaggiatori con età superiore a 14 anni e la rilevazione è eseguita su un campione che sia rappresentativo delle diverse categorie di viaggiatori nelle diverse fasce orarie, giorni della settimana e periodi dell'anno.

Il livello di confidenza adottato nelle indagini sarà almeno del 95%

Il margine di errore viene calcolato al termine delle rilevazioni annuali e dipende dal numero di interviste effettivamente fatte, ma non dovrà avere valore maggiore di $\pm 5\%$.

Gli indici sono calcolati rapportando il numero di risposte, eventualmente pesate con la frequentazione, che hanno riportato le valutazioni prescelte al totale delle risposte, escludendo quelle “non so” e “non risponde”.

h) Scala di valutazione

Le valutazioni sono espresse su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione.

Il 7 rappresenta il primo livello di soddisfazione e il 9 il massimo livello di soddisfazione:

- valutazione 7: DISCRETAMENTE SODDISFATTO
- valutazione 8: SODDISFATTO;
- valutazione 9: MOLTO SODDISFATTO;

Per ciascuna domanda devono essere previste anche le opzioni “non so” e “non risponde”.

i) Dimensione minima del campione

Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte, tenendo conto anche delle risposte “non so” e “non risponde”) effettuate nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni.

Il campione di indagine su base annua deve avere dimensioni adeguate.

k) Soglia minima per il riconoscimento del premio

Il premio viene assegnato al singolo indice se almeno il 92%, al netto dell'errore statistico, dei viaggiatori intervistati ha assegnato un voto maggior o uguale a 7.

i) Datenweitergabe und Veröffentlichung

Der Auftraggeber übermittelt dem Auftragnehmer die Daten, welche aus der Erhebung zur Kundenzufriedenheit resultieren, und macht diese der öffentlich zugänglich. Die Ergebnisse werden vom Aufgabenträger und vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf ihren jeweiligen Webportalen veröffentlicht, auch in Übereinstimmung mit Maßnahme 10 der ART-Beschluss Nr. 16/2018 in geltender Fassung.

l) Condivisione e pubblicazione dei dati

L'ente affidante trasmette all'impresa affidataria i dati risultanti dall'indagine di *customer satisfaction*. I risultati vengono pubblicati dall'ente affidante e dall'IF sui rispettivi portali WEB anche in conformità alla misura 10 della delibera ART n. 16/2018 e s.m.i..

Artikel 2 - Prämie für Steigerung der Fahrgastzahlen

a) Prämiertes Ergebnis

Zunahme der Fahrten mit Einzelfahrscheinen, Südtirolmobil Flex und Südtirolmobil FlexFamily Euregio Family Pass auf den Bahndiensten.

b) Prüfmethode

Erhebung der Entwertungen seitens STA Ag.

c) Anwendungsbereich

Folgende Fahrscheine des Landestarifsystems:

1. Einzelfahrscheine
2. Südtirolmobil Flex
3. Südtirolmobil Flexfamily

Falls während der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags Änderungen an den Tarifprodukten vorgenommen werden, werden die oben genannten Fahrausweise entsprechend angepasst. Pauschalfahrausweise sowie Fahrausweise für den Transport von Tieren und/oder Gegenständen sind stets ausgeschlossen.

d) Festlegung des Grundwertes

Anzahl der für jeden Fahrscheintyp erhobenen Eisenbahnentwertungen im Vorjahr.

e) Jahre, in denen die Prämie bezahlt wird

Jedes Jahr.

Articolo 2 - Incremento dei viaggiatori trasportati

a) risultato premiato

Aumento dei viaggi effettuati sui servizi ferroviari con titoli di viaggio di corsa semplice, Altoadigemobilità Flex ed altoadigemobilità Flexfamily.

b) metodo di verifica

Rilevazione delle oblitterazioni da parte di STA SpA.

c) ambito di applicazione

I seguenti titoli di viaggio del sistema provinciale:

1. Biglietto singolo
2. Altoadigemobilità Flex
3. altoadigemobilità Flexfamily

Nel caso in cui, durante la validità del Contratto di servizio, vengano modificati i prodotti tariffari, i titoli di viaggio sopra indicati saranno aggiornati di conseguenza. Sono sempre esclusi i titoli di viaggio a prezzo forfettario e quelli destinati al trasporto di animali e/o oggetti.

d) definizione del valore base

Numero di oblitterazioni ferroviarie rilevate, separatamente per ciascun titolo di viaggio, nell'anno precedente.

e) anni in cui è pagato l'incentivo

Tutti gli anni.

f) Bedingung für die Bezahlung der Prämie

Anzahl der erhobenen Eisenbahnentwertungen höher als Grundwert.

g) Höhe der Prämie im Verhältnis zu den höheren Einnahmen aus Fahrscheinverkauf

- Wenn Zunahme Entwertungen (Jahr x – Jahr x-1) ≤ Zunahme Entwertungen (Jahr x-1 – Jahr x-2):
 - Prämie = 15% der Mehreinnahmen abzüglich Fahrpreisänderungen;
 - Wenn Zunahme Entwertungen (Jahr x – Jahr x-1) > Zunahme Entwertungen (Jahr x-1 – Jahr x-2):
 - Prämie = 25% der Mehreinnahmen abzüglich Fahrpreisänderungen.
- Höchstens 150.000,00 Euro pro Jahr.
Dieser Betrag wird jährlich der Inflation angepasst, nach den allgemeinen Bestimmungen des Dienstvertrages.

h) Methode zur Berechnung der Mehreinnahmen

Je nach Fahrkartentyp werden die von der STA erfassten Mehreinnahmen im Vergleich zum Vorjahr gezählt;

i) erforderliche Daten

Die STA übermittelt dem Land und dem EVU vierteljährlich einen Bericht mit den folgenden Daten für die vorangegangenen drei Monate, aufgeschlüsselt nach Fahrkartentyp: Gesamtzahl der Eisenbahnentwertungen, Gesamtkilometer für diese Entwertungen, eingenommene Einnahmen.

f) condizione per il pagamento dell'incentivo

Numero di oblitterazioni ferroviarie rilevate maggiore del valore base.

g) entità dell'incentivo in riferimento al maggior introito tariffario

- Se incremento oblitterazioni (anno x – anno x-1) ≤ incremento oblitterazioni (anno x-1 – anno x-2):
 - incentivo = 15% del maggior introito al netto delle eventuali variazioni tariffarie;
 - Se incremento oblitterazioni (anno x – anno x-1) > incremento oblitterazioni (anno x-1 – anno x-2):
 - incentivo = 25% del maggior introito al netto delle variazioni tariffarie;
- Fino a un massimo di 150.000,00 euro all'anno. Questo importo viene adeguato all'inflazione, come secondo le disposizioni generiche del contratto di servizio.

h) modalità di calcolo del maggior introito

A seconda del tipo di titolo di viaggio si conteggiano gli incassi aggiuntivi rispetto all'anno precedente rilevati da STA;

i) dati necessari

STA trasmette alla Provincia e all'IF trimestralmente un report contenente i seguenti dati relativi ai 3 mesi precedenti distinti per tipologia di biglietti: numero totale di oblitterazioni ferroviarie, km totali corrispondenti a tali oblitterazioni, incassi rilevati.

Art. 3. Prämie für das Erreichen der jährlich wechselnden Ziele sowie für Leistung und Zusammenarbeit im Allgemeinen

a) Prämiertes Ergebnis:

Die Prämie wird gewährt für:

- das Erreichen der vom Auftraggeber festgelegten Jahresziele in Bezug auf qualitative Aspekte (abweichend von den bereits im Dienstleistungsvertrag genannten, einschließlich des technischen Angebots);
- die Zusammenarbeit des Auftragnehmers.

b) Zeitraum der Anwendung:

- Die Prämie wird ab dem zweiten Kalenderjahr nach Beginn der Leistungserbringung angewendet.
- Im ersten Jahr wird die Bewertung ausschließlich auf die Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Parteien ausgerichtet sein.

Für die Bewertung der Zusammenarbeit werden z.B. folgende Indikatoren berücksichtigt:

- i. Pünktlichkeit bei der Übermittlung der im Dienstleistungsvertrag geforderten Daten;
- ii. Zeitgerechte und präzise Erstellung der im Vertrag vorgesehenen operativen Pläne;
- iii. Schnelligkeit und Wirksamkeit bei der Lösung gemeldeter Probleme;
- iv. Bereitschaft zum Dialog und proaktives Vorgehen bei der Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen.

Für die Bewertung legt der Auftragnehmer einen Bericht vor.

c) Maximale Höhe der Prämie:

Der maximal anerkenbare Betrag der Prämie entspricht 0,1% des jährlichen vertraglichen Entgelts.

Die Prämie wird nur gewährt, wenn die Gesamtbewertung des Vorjahres positiv ausfällt.

d) Festlegung der Ziele:

Art. 3. Premio per il raggiungimento degli obiettivi annuali che cambiano ogni anno e della prestazione e collaborazione in generale

a) Risultato premiato:

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.

b) 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 p.es. 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.

c) Importo massimo del premio:

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.

d) Definizione degli obiettivi:

Der Auftraggeber legt möglichst im Vorjahr fest:

- die zu erreichenden Ziele;
- die Aufteilung der Prämie auf die verschiedenen Ziele;
- die Bewertungsmethode.

Während der Komiteessitzung stellt der Auftraggeber die Prioritäten sowie den Vorschlag für Ziele und Bewertungsmethode vor und bespricht diese mit dem Auftragnehmer.

e) Berechnung der zustehenden Prämie:

Die Bewertung durch den Auftraggeber basiert auf einem **jährlichen Bericht**, der vom Auftragnehmer vorzulegen ist.

Die Berechnung erfolgt nach der bei der Zieldefinition festgelegten Bewertungsmethode.

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

- gli obbiettivi 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.

e) Calcolo del premio spettante:

La valutazione da parte dell'Ente affidatario si basa su una **relazione annuale** presentata dall'affidataria.

Il calcolo avviene secondo il metodo definito in fase di fissazione degli obiettivi.

Anhang E

Datenzugangsplan Maßnahme 3 des Beschlusses ART 16/2018

In der vom Land Südtirol erstellten Ausschreibung und ihren Anhängen für die Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen sind die Mindestqualitätsbedingungen (MQB) festgelegt, bei deren Unterschreitung Vertragsstrafen verhängt werden.

Gemäß Maßnahme 3, Punkt 6 des Beschlusses ART Nr. 16/2018 fallen die für die Festlegung der Indikatoren und Mindestanforderung erforderlichen Daten, die direkt oder indirekt von den EVU oder den Infrastrukturbetreibern erzeugt werden, in die Zuständigkeit des Auftraggebers, dem Land Südtirol, als für die Planung der Dienstleistungen zuständigen Stelle.

Der Auftraggeber legt einen "Datenzugangsplan" fest, nach dem die genannten Daten zugänglich und wiederverwendbar gemacht werden, um die Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen und allgemeine Formen der Kontrolle über die Art und Weise, wie Bahndienste erbracht werden, zu fördern sowie die effiziente Nutzung öffentlicher Mittel zur Abgeltung der Dienstleistungsverpflichtungen und die Beteiligung an der öffentlichen Debatte zu begünstigen.

Nachstehend sind die in Maßnahme 3, Punkt 8 des Beschlusses ART 16/2018 definierten Aspekte für jeden im Qualitätsanhang enthaltenen Indikator aufgeführt:

- a) Elementarer Datensatz, der dem Land Südtirol zur Verfügung steht;
- b) Modalität der Datenerfassung (automatisch / manuell, in Echtzeit / endgültig);
- c) Modalität des Datenzugriffs durch Dritte;
- d) Datenlieferant.

Platzangebot (Maßnahme 6)

Das EVU ist verpflichtet, alle Fahrten mit dem Rollmaterial durchzuführen, das im Betriebsprogramm, welches von den Nutzern und Verkehrsunternehmen über die institutionelle Website des Landes Südtirol

ALLEGATO E

Piano di Accesso al dato Misura 3 della Delibera ART 16/2018

Il bando di gara e i relativi allegati predisposti dalla Provincia Autonoma di Bolzano per l'affidamento di servizi ferroviari, fissano le Condizioni Minime di Qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità.

Secondo quanto indicato alla misura 3, punto 6, della Delibera n. ART 16/2018, i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi, prodotti direttamente o indirettamente dalle Imprese Ferroviarie o dai Gestori dell'Infrastruttura, rientrano nella titolarità dell'Ente Affidante Provincia Autonoma di Bolzano, quale soggetto competente alla programmazione dei servizi.

L'Ente Affidante definisce un "Piano di accesso al dato" in conformità al quale i suddetti dati sono resi accessibili e riutilizzabili, allo scopo di favorire lo sviluppo dei servizi di mobilità e forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri, dell'utilizzo efficiente delle risorse pubbliche a compensazione degli obblighi di servizio e di promuovere la partecipazione al dibattito pubblico.

Di seguito sono indicati per ogni indicatore contenuto nell'allegato qualità gli aspetti definiti alla Misura 3, punto 8 della Delibera ART 16/2018:

- a) insieme dei dati elementari nella disponibilità della Provincia di Bolzano;
- b) modalità di rilevazione del dato (automatica / manuale, real-time / a consuntivo);
- c) modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) fornitore del dato.

Offerta di posti (Misura 6)

L'IF è tenuta a effettuare la totalità delle corse con materiale rotabile come definito nel Programma di Esercizio, il quale sarà accessibile agli utenti e agli operatori di trasporto tramite il sito istituzionale della Provincia di

einsichtbar ist, festgelegt wurde,

Die Feststellung der Nichteinhaltung erfolgt durch eine nachträgliche, monatliche Erklärung durch das EVU. Die jährlichen Daten über die Nichteinhaltung werden zusammengefasst und sind auf den Webseiten des Landes und des EVU verfügbar und somit für alle zugänglich.

Die Elementardaten sind für Dritte nicht zugänglich.

Regelmäßigkeit (Maßnahme 7)

Das EVU ist verpflichtet, die im Qualitätsanhang angegebene MQB in Form des Prozentsatzes der ordnungsgemäß durchgeführten oder ersetzten Fahrten im Verhältnis zu den Gesamtfahrten zu gewährleisten.

Die Erhebung der Nichtkonformität erfolgt für das RFI – Netz "PIC WEB System" von R.F.I. bzw. für die Vinschgerbahn über das Überwachungssystem der STA AG (In-House-Gesellschaft des Landes). Das EVU liefert außerdem die Informationen über die Angemessenheit der Ersatzleistungen in Bezug auf die Vorgaben in Maßnahme 7, Punkt 8 des Beschlusses ART Nr. 16/2018 und den Einsatzplan. Die jährlichen zusammenfassenden Daten des Regelmäßigkeitsindex werden vom EVU in der Qualitätscharta, sowie in der Übersichtstabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden und somit für jeden zugänglich sind.

Elementardaten, die von den Infrastrukturbetreibern (RFI und STA) zur Verfügung gestellt und dem Land und dem EVU zugänglich gemacht werden, sind für Dritte nicht zugänglich.

Über das Portal suedtiromobil.info sind Echtzeitinformationen über den Zugbetrieb für jeden über Web bzw. APP verfügbar.

Diese Informationen stehen auch Dritten, z.B. kommerziellen Anbietern von Mobility-as-a-Service (MaaS)-Diensten, als „Open Data“ zur Verfügung.

Mit „Open Data“ ist es gemeint, dass die Daten unter einer genau definierten „offenen“ Lizenz stehen, d. h. der CC-BY-Lizenz¹. Die Nutzung der Datenschnittstellen ist kostenlos, wenn sie innerhalb dieser Grenzen erfolgt:

- Begrenzung der Anfragen: 1 pro Sekunde

Bolzano.

La rilevazione della non conformità avverrà tramite dichiarazione mensile posticipata da parte dell'IF. I dati riepilogativi annuali relativi alle non conformità sono consuntivati e sono reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi.

Regolarità (Misura 7)

L'IF è tenuta a garantire la CMQ individuata all'interno dell'allegato di qualità in termini di percentuale di corse effettuate o sostituite in modo adeguato rispetto alle corse totali.

La rilevazione della non conformità avverrà tramite il "Sistema PIC WEB" di R.F.I. e il sistema di monitoraggio di STA (società in-house della PAB) per la linea ferroviaria della Venosta. L'IF dovrà fornire inoltre le informazioni inerenti all'adeguatezza dei servizi sostitutivi rispetto alle indicazioni della Misura 7, punto 8 della Delibera ART 16/2018 e del Piano d'intervento. I dati riepilogativi annuali dell'indice di regolarità sono pubblicati a consuntivo dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibili a tutti.

I dati elementari di base forniti dai gestori dell'infrastruttura (RFI e STA) e resi accessibili alla Provincia e all'IF, pertanto non accessibili ai terzi.

Le informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni sono disponibili a tutti in modalità web / app tramite portale altoadigemobilita.info.

Queste informazioni sono disponibili con modalità open data anche per terze parti, es. soggetti commerciali che erogano servizi Mobility-as-a-Service (MaaS).

Per "open data" s'intende che i dati sono caratterizzati da una licenza d'uso "open" ben definita, ossia la licenza CC-BY². L'utilizzo delle interfacce dati è gratuito, se fatto entro questi limiti:

- limite di richieste: 1 al secondo

¹ <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

² <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.it>

- Download-Limit: 30 MBytes/Sekunde

Pünktlichkeit (Maßnahme 7)

Das EVU ist verpflichtet, die im Qualitätsanhang angegebene MQB zu gewährleisten, d. h. den Prozentsatz der Fahrten, die innerhalb von 5 Minuten am Zielort ankommen, bezogen auf die Gesamtzahl der verkehrten Fahrten.

Die Erhebung der Nichtkonformität erfolgt für das RFI – Netz "PIC WEB System" von R.F.I. bzw. für die Vinschgerbahn über das Überwachungssystem der STA AG (In-House-Gesellschaft des Landes). Das EVU liefert außerdem die Informationen über die Angemessenheit der Ersatzleistungen in Bezug auf die Vorgaben in Maßnahme 7, Punkt 8 des Beschlusses ART Nr. 16/2018 und den Einsatzplan. Die jährlichen zusammenfassenden Daten des Pünktlichkeitsindex werden vom EVU in der Qualitätscharta, sowie in der Übersichtstabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden und somit für jeden zugänglich sind.

Elementardaten, die von den Infrastrukturbetreibern (RFI und STA) zur Verfügung gestellt und dem Land und dem EVU zugänglich gemacht werden, sind für Dritte nicht zugänglich.

Über das Portal suedtiromobil.info sind Echtzeitinformationen über den Zugbetrieb für jeden über Web bzw. APP verfügbar.

Diese Informationen stehen auch Dritten, z.B. kommerziellen Anbietern von Mobility-as-a-Service (MaaS)-Diensten, als „Open Data“ zur Verfügung.

Mit „Open Data“ ist es gemeint, dass die Daten unter einer genau definierten „offenen“ Lizenz stehen, d. h. der CC-BY-Lizenz³. Die Nutzung der Datenschnittstellen ist kostenlos, wenn sie innerhalb dieser Grenzen erfolgt:

- Begrenzung der Anfragen: 1 pro Sekunde
- Download-Limit: 30 MBytes/Sekunde

Fahrgastinformation - vor der Fahrt (Maßnahme 8)

Die Verwaltung der Kommunikationskanäle wie Fahrkartenschalter, mobile App, Website, Kontaktzentrum liegt in der direkten Verantwortung der in-house-Gesellschaft des

- limite di download: 30 MBytes / secondo

Puntualità (Misura 7)

L'IF è tenuta a garantire la CMQ individuata all'interno dell'allegato di qualità in termini di percentuale di corse arrivate a destinazione entro 5 minuti rispetto al totale delle corse circolate.

La rilevazione della non conformità avverrà tramite il "Sistema PIC WEB" di R.F.I. e il sistema di monitoraggio di STA (società in-house della PAB) per la linea ferroviaria della Venosta. L'IF dovrà fornire inoltre le informazioni inerenti all'adeguatezza dei servizi sostitutivi rispetto alle indicazioni della Misura 7, punto 8 della Delibera ART 16/2018 e del Piano d'intervento. I dati riepilogativi annuali dell'indice di puntualità sono pubblicati a consuntivo dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibili a tutti.

I dati elementari di base forniti dai gestori dell'infrastruttura (RFI e STA) e resi accessibili alla Provincia e all'IF, pertanto non accessibili ai terzi.

Le informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni sono disponibili a tutti in modalità web / app tramite portale altoadigemobilita.info.

Queste informazioni sono disponibili con modalità open data anche per terze parti, es. soggetti commerciali che erogano servizi Mobility-as-a-Service (MaaS).

Per "open data" s'intende che i dati sono caratterizzati da una licenza d'uso "open" ben definita, ossia la licenza CC-BY⁴. L'utilizzo delle interfacce dati è gratuito, se fatto entro questi limiti:

- limite di richieste: 1 al secondo
- limite di download: 30 MBytes / secondo

Informazioni all'utenza – prima del viaggio (Misura 8)

La gestione dei canali di comunicazione quali biglietterie, mobile app, sito web, contact center è competenza diretta della società in-house provinciale STA SpA.

³ <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

⁴ <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.it>

Landes STA AG.

Das EVU hat alle Informationen, die nicht im Besitz des Landes sind, an die oben genannten Kommunikationskanäle der STA zu senden. Das EVU ist auch verpflichtet, den Infrastrukturbetreibern (RFI und STA) die notwendigen Informationen zu übermitteln, die auf den Monitoren in den Bahnhöfen veröffentlicht werden sollen.

Die Nichtkonformität ergibt sich aus der verspäteten oder fehlenden Übermittlung der Informationen an Land/STA/RFI oder aus der unterlassenen Übermittlung der Informationen an die Fahrgäste, für die das EVU direkt zuständig ist, gemäß den Angaben laut Tabelle 3 des Qualitätsanhangs.

Die Feststellung der letztgenannten Nichtkonformität erfolgt durch eine nachträgliche, monatliche Erklärung des EVU.

Die jährlichen zusammenfassenden Daten über die Nichtkonformitäten sind auf den Webseiten des Landes und des EVU zusammengefasst und verfügbar und somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Elementardaten sind dem EVU als Empfänger etwaiger Strafen zugänglich.

Fahrgastinformation - während der Fahrt (Maßnahme 9)

Das EVU muss den Nutzern während der Fahrt die im Qualitätsanhang geforderten Informationen mitteilen.

Die jährlichen zusammenfassenden Daten über Nichtkonformitäten werden aus der verspäteten oder fehlenden Bereitstellung der Information abgeleitet, die durch die nachträgliche, monatliche Erklärung des EVU, durch Beschwerden der Nutzer oder durch Kontrollen an Bord überprüft wird.

Die jährlichen zusammenfassenden Daten über Nichtkonformitäten werden zusammengefasst und auf den Webseiten des Landes und des EVUs veröffentlicht und sind somit für alle zugänglich.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Elementardaten sind dem EVU als Empfänger etwaiger Strafen zugänglich.

Transparenz (Maßnahme 10)

Das EVU und das Land veröffentlichen auf ihren jeweiligen Webseiten die im Beschluss ART

L'IF dovrà trasmettere ai canali di comunicazione di STA sopracitati tutte le informazioni non in possesso della Provincia. L'IF è tenuta inoltre a trasmettere ai gestori delle infrastrutture (RFI e STA) le informazioni necessarie da pubblicare sui monitor in stazione e/o la diffusione audio in stazione.

Le non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata trasmissione delle Informazioni a PAB/STA/RFI o dalla mancata comunicazione all'utenza delle informazioni di competenza dell'IF sulla base di quanto riportato nella tabella 3 dell'allegato qualità.

La rilevazione di quest'ultima non conformità avverrà tramite dichiarazione mensile posticipata da parte dell'IF.

I dati riepilogativi annuali relativi alle non conformità sono consuntivati e reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi, sono accessibili all'IF in quanto destinataria di eventuali penali.

Informazioni all'utenza – durante il viaggio (Misura 9)

L'IF dovrà comunicare all'utenza le informazioni previste dall'allegato qualità durante il viaggio.

I dati riepilogativi annuali relativi alle non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata diffusione delle informazioni, verificati tramite la dichiarazione mensile posticipata da parte dell'IF, i reclami degli utenti o ispezioni a bordo.

I dati riepilogativi annuali relativi alle non conformità sono consuntivati e sono reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibili a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi, sono accessibili all'IF in quanto destinataria di eventuali penali.

Trasparenza (Misura 10)

L'IF e la Provincia pubblicano sui rispettivi portali web le informazioni e i documenti previsti dalla

16/2018 Maßnahme 10, Punkt 1 vorgesehene Informationen und Dokumente.

Die Nichtkonformität ergibt sich, wenn das EVU die Informationen nicht innerhalb des im Beschluss ART 16/2018 festgelegten Zeitrahmens veröffentlicht hat. Die konsolidierten Daten der Nichtkonformitäten sind auf den Webseiten des Landes und des EVUs veröffentlicht und somit für jeden zugänglich

Die Elementardaten sind für Dritte nicht zugänglich.

Verfügbarkeit/Betrieb von digitalen Ticketingsysteme (Maßnahme 11)

Das EVU gewährleistet auf eigene Kosten für den Verkauf von Fahrkarten von anderen nationalen und internationalen Netzen. Darüber hinaus überträgt und verwaltet das EVU die Daten und alle Aufgaben, die für den Verkauf der Fahrkarten über die Trenitalia-Verkaufskanäle und andere elektronische Verkaufskanäle erforderlich sind.

Mindestanforderung - Durchführung der geplanten Reinigungszyklen des Rollmaterials (Maßnahme 12)

Das EVU ist verpflichtet, alle in Tabelle 5 des Qualitätsanhangs definierten Reinigungszyklen durchzuführen und den Plan für die Reinigungszyklen im Voraus und monatlich mit dem Land zu teilen.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über die tatsächliche Durchführung der Reinigungszyklen vom EVU bei Abrechnung vorzulegen. Andernfalls richtet das Land ein manuelles Überwachungssystem ein, das auf Kontrollen basiert und den Reinigungszyklusplan berücksichtigt. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Durchführung der Reinigungszyklen auch im Falle einer automatischen Überwachung stichprobenartig zu überprüfen.

Die endgültigen Daten über die Nichteinhaltung werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden und sind somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Elementardaten sind dem EVU als Empfänger etwaiger Strafen zugänglich.

Mindestanforderung - Einhaltung der Reinigungszyklen am Rollmaterial

Delibera ART 16/2018 Misura 10, punto 1.

Le non conformità derivano dal ritardo o dalla mancata pubblicazione da parte dell'IF delle informazioni nei tempi indicati nella Delibera ART 16/2018. I dati consolidati delle non conformità sono reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibili a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi.

Disponibilità / funzionamento di sistemi di biglietteria telematica (Misura 11)

L'IF si adopera a proprie spese a garantire la vendita di biglietti di altre reti nazionali e internazionali. Inoltre, l'IF trasmette e gestisce i dati e tutte le incombenze necessarie per la vendita dei titoli di viaggio nei canali di vendita Trenitalia ed altri canali di vendita telematici.

Livelli minimi di pulizia – Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (Misura 12)

L'IF è tenuta ad eseguire la totalità dei cicli di pulizia definiti dalla Tabella 5 nell'allegato di qualità e condividere in anticipo e mensilmente il piano dei cicli di pulizia con la Provincia.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'effettiva esecuzione dei cicli di pulizia sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato sulle verifiche ispettive, programmate considerando il piano dei cicli di pulizia. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa l'esecuzione dei cicli di pulizia anche in caso di monitoraggio automatico.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi, sono accessibili all'IF in quanto destinataria di eventuali penali.

Livelli minimi di pulizia – Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (Misura

(Maßnahme 12)

Das EVU ist verpflichtet, alle Reinigungszyklen in Übereinstimmung mit Tabelle 5 des Anhangs zu den Mindestqualitätsbedingungen durchzuführen und die Einhaltung des Erscheinungsbildes in den Zügen zu gewährleisten.

Falls das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über die tatsächliche Einhaltung der Reinigungszyklen vom EVU zu liefern. Andernfalls, wenn es keine automatische Überwachung der Reinigungszyklen gibt, ist ein manuelles Überwachungssystem einzurichten. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität der Reinigungszyklen auch im Falle einer automatischen Überwachung zu kontrollieren.

Für das Erscheinungsbild richtet das Land ein nicht automatisiertes Überwachungssystem ein, das auf Kontrollen zu zufälligen Zeiten und an zufälligen Tagen beruht.

Die endgültigen Daten über die Nichteinhaltung werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden und sind somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Daten zu den Ergebnissen der Kontrollen sind dem EVU zugänglich.

Mindestbedingung Komfort - Betrieb der Klimaanlage (Maßnahme 12)

Das EVU ist verpflichtet sicherzustellen, dass alle Klimaanlage an Bord auf allen Fahrten in einem ordnungsgemäßen Zustand sind, wie im Qualitätsanhang festgelegt.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über den ordnungsgemäßen Betrieb der Klimaanlage vom EVU bei Abrechnung vorzulegen. Andernfalls richtet das Land ein manuelles Überwachungssystem ein, das auf Kontrollen basiert. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität des Betriebs der Klimaanlage auch im Falle einer automatischen Überwachung stichprobenartig zu überprüfen.

Die endgültigen Daten über die Nichteinhaltung werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden sind und sind somit für jeden zugänglich.

12)

L'IF è tenuta ad eseguire in maniera conforme la totalità dei cicli di pulizia secondo quanto definito dalla tabella 5 dell'allegato sulle condizioni minime di qualità e a garantire la conformità del decoro a bordo dei treni.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'effettiva conformità dei cicli di pulizia sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, in caso di mancanza del monitoraggio automatico dei cicli di pulizia predispone un sistema di monitoraggio manuale. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche circa la conformità dei cicli di pulizia anche in caso di monitoraggio automatico.

Relativamente al decoro, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive ad orari e giorni casuali.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi. Sono accessibili all'IF i dati relativi ai risultati delle ispezioni.

Livelli minimi di comfort - Funzionamento impianti di climatizzazione (Misura 12)

L'IF è tenuta a garantire che la totalità dei climatizzatori a bordo su tutte le corse risulti funzionante in modo adeguato come definito all'interno dell'allegato qualità.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'adeguato funzionamento dei climatizzatori sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità del funzionamento dei climatizzatori anche in caso di monitoraggio automatico.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Elementardaten sind dem EVU als Empfänger etwaiger Strafen zugänglich.

Mindestbedingung - Zugänglichkeit und Betrieb der Toiletten (Maßnahme 12)

Das EVU ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Toiletten an Bord und auf allen Fahrten zugänglich und in einem ordnungsgemäßen Zustand sind.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über Betrieb und Zugänglichkeit der Toiletten vom EVU bei Abrechnung vorzulegen. Andernfalls richtet das Land ein manuelles Überwachungssystem ein, das auf Kontrollen basiert. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, auch im Falle einer automatischen Überwachung Stichprobenkontrollen über die Einhaltung der Vorgaben für die Toiletten durchzuführen.

Die endgültigen Daten über die Nichteinhaltung werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden sind und sind somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten sind Dritten nicht zugänglich. Die Elementardaten sind dem EVU als Empfänger etwaiger Strafen zugänglich.

Mindestanforderung Barrierefreiheit - Aktionsplan für die Barrierefreiheit (Maßnahme 13)

Das EVU hat innerhalb eines Jahres nach Abschluss des Dienstleistungsvertrags einen Aktionsplan für die Zugänglichkeit zu erstellen, der den Inhalt von Maßnahme 13 Punkt 2 der ART-Beschlusses enthält.

Die Nichtkonformität ergibt sich aus der Verzögerung oder dem Versäumnis des EVU, den Aktionsplan zu erstellen und umzusetzen. Die zusammenfassenden Daten der Nichtkonformität sind auf den Webseiten des Landes und des EVU verfügbar und somit für alle zugänglich.

Die Elementardaten (der Aktionsplan) sind für Dritte über die Webseiten des Landes und des EVU zugänglich.

Mindestanforderung Barrierefreiheit - Verfügbarkeit und Nutzbarkeit von PRM-Diensten (Maßnahme 13)

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi, sono accessibili all'IF in quanto destinataria di eventuali penali.

Livelli minimi di comfort - Accessibilità e funzionamento della toilette (Misura 12)

L'IF è tenuta a garantire che la totalità delle toilette a bordo su tutte le corse risulti accessibile e funzionante in modo adeguato.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'adeguato funzionamento e all'effettiva accessibilità delle toilette sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità delle toilette anche in caso di monitoraggio automatico.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi, sono accessibili all'IF in quanto destinataria di eventuali penali.

Livelli minimi di accessibilità - Piano Operativo per l'Accessibilità (Misura 13)

L'IF adotta entro un anno dalla stipula del contratto di servizio il Piano Operativo per l'Accessibilità contenente quanto indicato dal punto 2 della Misura 13 della Delibera ART.

La non conformità deriva dal ritardo o dalla mancata adozione e applicazione da parte dell'IF del Piano Operativo. Il dato consuntivo dell'eventuale non conformità è reperibile sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

Il dato elementare di base (il Piano) è accessibile ai terzi tramite i siti web della Provincia e dell'IF.

Livelli minimi di accessibilità - Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

Das EVU ist verpflichtet, sicherzustellen, dass alle für PRM barrierefrei geplanten Fahrten, die als zugänglich gelten, tatsächlich zugänglich sind, wie im Qualitätsanhang beschrieben.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über die tatsächliche Zugänglichkeit der Fahrten, wie im Betriebsprogramm vorgesehen, vom EVU am Ende des Jahres vorzulegen. Andernfalls richtet die PAB ein manuelles Überwachungssystem auf der Grundlage von Inspektionen ein. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität der barrierefreien Fahrten auch im Falle einer automatischen Überwachung mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen.

Die endgültigen Daten über die Nichtkonformitäten werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden sind und sind somit für jeden zugänglich.

Das EVU ist in jedem Fall verpflichtet, die STA rechtzeitig über Änderungen der Eignung des rollenden Materials für den barrierefreien Transport von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu informieren.

Die elementaren Grunddaten sind für Dritte nicht zugänglich. Die Daten zu Stichprobenkontrollen sind dem EVU zugänglich.

Die Mindestinformationen über die Verfügbarkeit der zugänglichen fahrplanmäßigen Fahrten sind auf der Webseite des EVU und der STA zu finden und somit für jeden zugänglich.

Mindestanforderungen an die Zugänglichkeit - funktionierende Zugangstüren (Maßnahme 13)

Das EVU ist verpflichtet, die im Qualitätsanhang genannten MQB in Bezug auf den Prozentsatz der Fahrten mit funktionierenden Türen zu gewährleisten.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, hat es bei Abrechnung die Jahreszusammenfassung der Daten über den tatsächlichen Betrieb der Türen vorzulegen. Andernfalls richtet das Land ein manuelles Überwachungssystem auf der Grundlage von Kontrollen ein. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Konformität des Betriebs der Tore auch im Falle einer automatischen Überwachung mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen.

L'IF è tenuta a garantire che la totalità delle corse programmate come accessibili per le PMR siano effettivamente accessibili come descritto nell'allegato qualità.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'effettiva accessibilità delle corse, come da PdE, sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità delle corse programmate accessibili anche in caso di monitoraggio automatico.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

L'IF in ogni caso è tenuta a comunicare a STA tempestivamente le modifiche relative all'idoneità del materiale rotabile al trasporto di PMR.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi. Sono accessibili all'IF i dati relativi alle verifiche a campione.

Informazioni minime sulla disponibilità delle corse programmate accessibili sono presenti sul sito web dell'IF e di STA e quindi accessibili a tutti.

Livelli minimi di accessibilità – Porte di accesso funzionanti (Misura 13)

L'IF è tenuta a garantire la CMQ individuata all'interno dell'allegato di qualità in termini di percentuale di corse effettuate con porte funzionanti.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato annuale riferito all'effettivo funzionamento delle porte sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa la conformità del funzionamento delle porte anche in caso di monitoraggio automatico.

Die endgültigen Daten über die Nichtkonformitäten werden vom EVU in der Qualitätscharta und in der zusammenfassenden Tabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden und sind somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten sind für Dritte nicht zugänglich. Die Daten zu den Stichprobenkontrollen für das EVU zugänglich.

Mindestanforderungen an die Zugänglichkeit - Verfügbarkeit von Fahrradservices (Maßnahme 13)

Das EVU ist verpflichtet, die im Qualitätsanhang festgelegte MQB in Bezug auf den prozentualen Anteil der tatsächlich für den Fahrradtransport geeigneten Fahrten gemäß dem Betriebsprogramm im Vergleich zur Gesamtzahl der geeigneten geplanten Fahrten zu gewährleisten.

Wenn das EVU ein automatisches Überwachungssystem einrichtet, sind die jährlichen zusammenfassenden Daten über die tatsächliche Eignung der Fahrten für den Transport von Fahrrad vom EVU am Jahresende vorzulegen. Andernfalls richtet das Land ein manuelles Überwachungssystem auf der Grundlage von Kontrollen ein. In jedem Fall behält sich das Land das Recht vor, die Eignung für die Fahrradbeförderung auch im Falle einer automatischen Überwachung mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen.

Die tatsächlichen Daten über die Nichteinhaltung werden vom EVU in der Service-Charta und der Übersichtstabelle veröffentlicht, die auf den Webseiten des Landes und des EVU zu finden sind und somit für jeden zugänglich sind.

Das EVU ist in jedem Fall verpflichtet, den STA zu Beginn des Monats die Anzahl der für den Fahrradtransport vorgesehenen Plätze mitzuteilen, wenn die Fahrzeuge umgerüstet werden. Im Falle außerordentlicher Änderungen teilt das EVU den STA die Änderung rechtzeitig mit.

Die Elementardaten sind für Dritte nicht zugänglich. Die Daten zu den Stichprobenkontrollen sind für das EVU zugänglich.

Mindestinformationen über die Verfügbarkeit fahrplanmäßiger Fahrten, die für die Fahrradmitnahme geeignet sind, sind auf der Webseite des EVU und der STA verfügbar und somit für jeden zugänglich

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi. Sono accessibili all'IF i dati relativi alle verifiche a campione.

Livelli minimi di accessibilità – Disponibilità di servizi bici (Misura 13)

L'IF è tenuta a garantire la CMQ individuata all'interno dell'allegato di qualità in termini di percentuale delle corse effettivamente idonee al trasporto di BICI, come dal PdE, rispetto al totale delle corse programmate idonee.

Qualora l'IF predisponesse un sistema di monitoraggio automatico, il dato riepilogativo annuale riferito all'effettiva idoneità delle corse al trasporto di BICI sarà fornito dall'IF a consuntivo. Altrimenti, PAB predispone un sistema di monitoraggio manuale basato su verifiche ispettive. La Provincia si riserva in ogni caso la facoltà di effettuare le verifiche a campione circa l'idoneità al trasporto delle biciclette anche in caso di monitoraggio automatico.

I dati consuntivi delle non conformità sono pubblicati dall'IF nella Carta dei Servizi e nel quadro sintetico, reperibili sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

L'IF in ogni caso è tenuta a comunicare a STA all'inizio del mese il numero di posti dedicati per il trasporto bici in fase di vestizione dei mezzi. Relativamente ai casi di modifiche straordinarie l'IF dovrà comunicare la variazione a STA tempestivamente.

I dati elementari di base non sono accessibili ai terzi. Sono accessibili all'IF i dati relativi alle verifiche a campione.

Informazioni minime sulla disponibilità delle corse programmate idonee al trasporto di biciclette sono presenti sul sito web dell'IF e di STA e quindi accessibili a tutti.

Mindestindikatoren und -anforderung für die Sicherheit von Fahrten und Fahrgäste (Maßnahme 14)

Innerhalb eines Jahres nach Abschluss des Dienstleistungsvertrags nimmt das EVU den betrieblichen Sicherheits- und Kontrollplan an, der den Inhalt von Punkt 2 der Maßnahme 14 des ART-Beschlusses übernimmt.

Die Nichtkonformität ergibt sich aus der Verspätung oder Versäumnis des EVU, den Aktionsplan zu erstellen und umzusetzen. Die zusammenfassenden Daten der Nichtkonformität sind auf den Webseiten des Landes und des EVU verfügbar und somit für jeden zugänglich.

Die Elementardaten (der Plan) sind für Dritte über die Webseiten des Landes und des EVU zugänglich.

Indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore (Misura 14)

L'IF adotta entro un anno dalla stipula del contratto di servizio il Piano Operativo di Sicurezza e Controlleria contenente quanto indicato dal punto 2 della Misura 14 della Delibera ART.

La non conformità deriva dal ritardo o dalla mancata adozione e applicazione da parte dell'IF del Piano Operativo. Il dato consuntivo dell'eventuale non conformità è reperibile sui siti web della Provincia e dell'IF, e dunque accessibile a tutti.

Il dato elementare di base (il Piano) è accessibile ai terzi tramite i siti web della Provincia e dell'IF.



ANLAGE F
KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER IM RAHMEN DER AUSSCHREIBUNG
FÜR DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS AUF SCHIENE IN SÜDTIROL
FÜR DIE JAHRE 2028–2042 /
FRAGEN DER INTERESSENTEN UND STELLUNGNAHMEN DER VERGABESTELLE

Prämisse

Die Vergabestelle hat am 04.12.2025 auf der Webseite der Landesmobilitätsabteilung der Autonomen Provinz Bozen sowie auf dem Landesportal für öffentliche Aufträge (bandi-altoadige.it) die Konsultationsunterlagen zum vorliegenden Verfahren veröffentlicht, gemäß den Bestimmungen des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 in geltender Fassung.

Zusätzlich wurden gemäß Maßnahme 4 des genannten Beschlusses PEC-Nachrichten an alle potenziell interessierten Stellen versandt.

Vier Rechtssubjekte haben Stellungnahmen und Fragen eingereicht: die Antragsteller Nr. 1 und 2 mittels PEC vom 22.01.2026; der Antragsteller Nr. 3 mittels PEC vom 21.01.2026; der Antragsteller Nr. 4 mittels PEC vom 08.01.2026.

Nachfolgend werden die von jedem der genannten Subjekte übermittelten Stellungnahmen und Fragen (soweit möglich in anonymisierter Form) dargestellt. Die Verwaltung gibt zu jeder Stellungnahme eine jeweilige Rückmeldung.

Teilnehmer Nr. 1

A KLASIFIZIERUNG DER UNBEWEGLICHEN GÜTER

Fragen:

Bezüglich der im Bau befindlichen **neuen Anlage in Bozen Süd** wird die Projektplanimetrie derselben angefordert und es wird gebeten, die Ausstattung der Anlage zu spezifizieren, um bewerten zu können, ob diese als unverzichtbar eingestufte Anlage – zusammen mit den anderen zur Verfügung gestellten Anlagen – tatsächlich ausreicht, um die Wartung der Materialien im Rahmen der Ausschreibung sicherzustellen.

Antwort. *Die Werkstatt in Bozen Süd wird für die Instandhaltung der „Coradia Stream“ Züge bestimmt sein und zu diesem Zweck vom Unternehmen Alstom genutzt werden, das auf Grundlage eines Full-Service-Wartungsvertrags tätig sein wird. Ihre Eignung wurde von den Technikern der Vergabestelle positiv bewertet. Es wird ersucht, die Beschreibung im Anhang Nr. 2 zur vorliegenden Konsultation zu berücksichtigen, welche ein Gebiet von erheblicher Größe darstellt. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens wird eine umfassende technische Dokumentation veröffentlicht.*

Es wird um Bestätigung gebeten, dass die Nutzung der **ATR-Werkstatt in Meran** – sobald der Einsatz der GTW beendet ist – für die Betreiber optional ist (die Unterlagen sehen zwar keinen Endtermin vor, bezeichnen sie jedoch als unverzichtbar).

Antwort. Die ATR-Werkstatt in Meran ist verpflichtend und unverzichtbar, solange die GTW-Züge im Einsatz sind. Mit der Außerdienststellung der GTW wird die ATR-Werkstatt nicht mehr den Betreibern zur Verfügung stehen, da diese von der STA für den Einsatz des Rettungsfahrzeugs genutzt wird. Unberührt bleibt die Möglichkeit für den Zuschlagsempfänger, die angrenzenden Gleise für das Abstellen zu verwenden.

Es wird um Bestätigung gebeten, dass die Nutzung der **Werkstatt in Mals**, obwohl sie als unverzichtbar eingestuft ist, für die Betreiber nach der Errichtung der Anlage in Bozen Süd durch die STA optional ist.

Antwort. Mit der Inbetriebnahme des Instandhaltungszentrums in Bozen Süd wird Alstom sämtliche Wartungstätigkeiten an diesen Standort verlegen. Mals kann daher als „einfache“ Abstellanlage sowie für Innenreinigung, Be- und Entladung sowie Inspektionen genutzt werden. Die Vergabestelle bestätigt deren Verbindlichkeit, da angesichts des Schienennetzes im Land Südtirol, der geplanten Fahrten und der verfügbaren Abstellflächen nicht daran zu denken ist, darauf zu verzichten, auch im Hinblick auf die Sicherstellung der Servicequalität.

C. PERSONAL IM DIENST BEI DEN AKTUELLEN BETREIBERN DES EISENBAHNDIENSTES IN DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN

In Bezug auf die anzuwendenden Arbeitsverträge **wird ersucht**, in den Ausschreibungsunterlagen die Anwendung des **Nationalen Kollektivvertrags** für die Mobilität/Vertragsbereich Eisenbahntätigkeiten (1. Ebene) sowie der gleichen, im Laufe der Zeit beizubehaltenden Regelungen und Schutzbestimmungen **vorzusehen**, die im Unternehmensvertrag der FS-Italiane-Gruppe (2. Ebene) und in den von Trenitalia unterzeichneten territorialen Abkommen festgelegt sind. Dies um eine größere Klarheit aus der Perspektive der Arbeitnehmer zu gewährleisten.

Antwort. Der italienische Gesetzgeber hat den „Übergang des gesamten beim bisherigen Betreiber beschäftigten Personals auf den neuen Betreiber unter Anwendung des gesamtstaatlichen Kollektivvertrags des Sektors sowie des vom ausscheidenden Betreiber angewandten Vertrags der zweiten Ebene oder des territorialen Arbeitsvertrags“ vorgesehen (Art. 48 Abs. 7 Buchst. e), des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017).

Zusätzlich findet gemäß Art. 11 Abs. 2 des GvD 36/2023 der Vertrag „Eisenbahnaktivitäten“ Anwendung, vorbehaltlich der kodizistischen Bestimmungen zu Verträgen mit gleichwertigem Schutz. Jede weitere Frage praktischer Umsetzung kann im Rahmen der gewerkschaftlichen Verhandlungen behandelt werden.

Fragen:

Es wird darum ersucht, die Modalitäten und den Zeitplan für die **Personalverwaltung** in einem eventuellen **Übergangszeitraum** zu präzisieren.

Antwort. Es wird die „starke“ Sozialklausel gemäß Art. 48 Abs. 7 Buchst. e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, umgesetzt durch Gesetz Nr. 96/2017, angewandt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die konkreten

zeitlichen Abläufe und Umsetzungsmodalitäten noch nicht im Detail vorhersehbar. Präzisere Informationen werden nach Abschluss des Vergabeverfahrens bereitgestellt.

D. MINDESTQUALITÄTSBEDINGUNGEN UND VERTRAGSSTRAFEN — MAßNAHME 4 DES ART-BESCHLUSSES NR. 16/2018

Was die **Mindestqualitätsbedingungen (MQB)** betrifft, werden folgende Anmerkungen formuliert:

Es wird darum gebeten, wie bei den Prämien einen jährlichen **Höchstbetrag** für die Vertragsstrafen vorzusehen.

Antwort. Die Vergabestelle prüft die Möglichkeit, eine Obergrenze für die Vertragsstrafen einzuführen, unter Beachtung der Regelungen der Verkehrsregulierungsbehörde.

Es wird darum gebeten, die Modalitäten zur Festlegung der **ansteigenden Entwicklung** der Leistungsziele zu präzisieren.

Antwort. Für die Jahre nach dem ersten werden die MQB zur Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit anhand des Durchschnitts der im vorhergehenden Dreijahreszeitraum erzielten Werte aktualisiert, sofern dieser höher ist als die für das erste Jahr vorgesehene MQB.

Es wird darum gebeten, vorzusehen, dass die **Inspektionen** zur Bewertung der MQB **gemeinsam** mit dem Personal des Auftragnehmers durchgeführt werden

Antwort. Die Vergabestelle wird die eingebrachte Anmerkung prüfen, äußert jedoch derzeit eine negative Orientierung.

Es wird ersucht, offenzulegen, welches externe Ereignis einen so erheblichen Anstieg der erwarteten Pünktlichkeit auf der Strecke **Unterland** verursachen könnte.

Antwort. Wie in der Anmerkung des Dokuments „Anlage Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ angegeben, wird die MQB zur Pünktlichkeit für die Strecke im Unterland anhand der für die Jahre 2022–2023–2024 erhobenen Pünktlichkeitsdaten aktualisiert.

Es wird gebeten, vorzusehen, dass die Inspektionen zur Bewertung der MQB **Reinigung** bis spätestens zum ersten Halt nach Abfahrt vom Ausgangsbahnhof durchgeführt werden.

Antwort. Die Vergabestelle wird die eingebrachte Anmerkung prüfen, äußert jedoch derzeit eine negative Orientierung.

Es wird darum gebeten, ein **kontradiktorisches Verfahren** für die Diskussion der durch Beschwerden/Meldungen der Nutzer festgestellten Nichtkonformitäten vorzusehen.

Antwort. Der Antrag wird angenommen.

Es wird ersucht, die operativen Modalitäten der in Anlage 5 Maßnahme 14 S. 35 vorgesehenen Regelungen zur Kontrolltätigkeit zu präzisieren, unter Berücksichtigung der Sichtkontrollen, der zahlreichen Fahrausweise des Landes Südtirol, der unterschiedlichen Nutzungssituationen und der komplexen einschlägigen Rechtsvorschriften.

Antwort. Die Verwaltung hat im Anhang „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ im Rahmen der Maßnahme 14 die grundlegenden Hinweise zur Kontrolltätigkeit an Bord der Züge bereitgestellt. In den Ausschreibungsunterlagen werden weitere Details angegeben. In jedem Fall wird daran erinnert, dass der ART-Beschluss Nr. 16/2018, Maßnahme 14 Absatz 2 vorsieht, dass der

Auftragnehmer einen „Operativen Sicherheits- und Kontrolleinsatzplan“ auf Grundlage der in demselben Beschluss dargelegten Grundsätze erstellen muss.

Es wird darum gebeten, für den Einsatzplan der Ersatzdienste die Bestimmung zur Zweisprachigkeitspflicht für die Fahrer der Ersatzdienste neu zu bewerten, angesichts der Schwierigkeiten bei deren Rekrutierung, die zu einer systematischen fehlenden Eigennachbesetzung im Fall von Störungen führen könnte.

Antwort. Derzeit erlaubt der gesetzliche Rahmen (insbesondere Art. 2 D.P.R. 574/1988) nicht, dem Antrag stattzugeben, doch die Vergabestelle verfolgt aufmerksam die Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften.

Es wird gebeten, zu bestätigen, dass für die Reinigungszyklen gemäß Tabelle 5, S. 25 „Reinigung des Rollmaterials“ Eingriffsklasse D eine monatliche Frequenz vorgesehen ist, was strenger ist als die in den MQB des ART-Beschlusses Nr. 16/2018, Tab. 4 S. 26.

Antwort. Die monatliche Frequenz wird bestätigt. Für die Verwaltung handelt es sich um einen wichtigen Aspekt, den sie entsprechend aufwerten möchte.

Es wird darum ersucht, dass die Feststellungen von Nichtkonformitäten auf den Konvoi und nicht auf die vom Konvoi selbst durchgeführten kommerziellen Fahrten bezogen werden.

Antwort. Die Vergabestelle prüft die Anfrage. Derzeit wird es als angemessen erachtet, dass bestimmte Qualitätsaspekte nicht mehrfach demselben Konvoi angelastet werden können, soweit es dem Unternehmen unmöglich ist, rechtzeitig aktiv einzugreifen. Dies gilt jedoch nicht für die Pünktlichkeit, da der ART-Beschluss 16/2018 ausdrücklich die Berücksichtigung der Zwischenstationen bei der Berechnung der Sanktion vorsieht; daher muss dies umso mehr für einen Konvoi gelten, der mehrere kommerzielle Fahrten hintereinander ausführt. Auch im Hinblick auf die Regelmäßigkeit bestehen Handlungsmöglichkeiten für das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Es wird gebeten, ein Zeitfenster festzulegen, das sich auf den Zeitraum zwischen zwei planmäßigen Wartungseinsätzen bezieht und innerhalb dessen die in aufeinanderfolgenden Kontrollen festgestellte Nichtkonformität an einem Konvoi nicht zur Anwendung weiterer Vertragsstrafen führt.

Antwort. Die Verwaltung prüft den Vorschlag, der sachlich nachvollziehbar erscheint.

Es wird ersucht, zu präzisieren, für welche Flotte WLAN und Monitore vorgesehen sein müssen.

Antwort. Die gesamte Flotte wird vom Auftraggeber bereitgestellt, und sowohl Monitore als auch WLAN werden in jedem Fahrzeug vorhanden sein.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die nachträgliche monatliche Abrechnung die Telediagnostik und IT-Systeme für die FLIRT-Züge von der STA verwaltet werden.

Antwort. Die Verwaltung hält es für wichtig klarzustellen, dass der Auftragnehmer die notwendigen Instrumente bereitzustellen hat, um über die für die Abrechnung erforderlichen Daten zu verfügen, wie dies bereits im Rahmen des geltenden Vertrags der Fall ist.

Es wird ein Schreibfehler im Betrag der in der italienischen Version vorgesehenen Sanktion gemäß Art. 7 Abs. 2 „Nicht ersetzte Ausfälle“, betreffend die letzten Fahrten, gemeldet, wonach eine

Vertragsstrafe von 1.100,00 Euro pro Zug-km vorgesehen ist, während die deutsche Version 11,00 Euro vorsieht.

Antwort. *Es handelt sich um einen Schreibfehler. Der korrekte Betrag beträgt 11,00 Euro.*

Es wird darauf hingewiesen, dass das Dokument „Informationssysteme — Planung, Betrieb und Monitoring des Dienstes“, auf das mehrfach Bezug genommen wird, nicht beigelegt wurde.

Antwort. *Die Anlage wird in der Ausschreibungsphase bereitgestellt. In der Konsultationsphase hat die Bereitstellung des technischen Dokuments nur begrenzte Relevanz im Hinblick auf die Abgabe von Stellungnahmen zum Anhang „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“.*

Es wird darum gebeten, die Bestimmung in Art. 4 Abs. 3 — Regelmäßigkeit (Maßnahme 7) des Anhangs Nr. 5, Konsultation zur Qualität, zu überdenken: „Für den Fall, dass zukünftige Fahrten aufeinanderfolgend mehrere Linien der Tabelle 1 befahren, werden diese Fahrten so oft gezählt, wie die Linien, aus denen sie bestehen. Diese Bestimmung gilt sowohl für die Zählung der Gesamtzüge als auch für jene der pünktlich ankommenden Züge“. Diese Regelung erscheint im Widerspruch zum allgemeinen Grundsatz, der eine doppelte Sanktionierung desselben Sachverhalts gegenüber demselben Subjekt untersagt.

Würden die genannten Fahrten so oft gezählt wie die von ihnen durchfahrenen Linien, würde das Unternehmen mehrfach für denselben Umstand sanktioniert, was ein klarer Verstoß gegen den allgemeinen Grundsatz des Verbots der Sanktionskumulation darstellen würde, welches der Proportionalität dient und offensichtlich übermäßige Sanktionen vermeiden soll.

Antwort. *Die Verwaltung beurteilt den Antrag, der eine vertiefte Prüfung verdient.*

Im Hinblick auf die Bestimmung in Art. 13 Abs. 3 (...) behält man sich vor, dem neuen Betreiber das eigene Vertriebssystem (z. B. PICO) entgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Antwort. *Die ausschreibende Stelle behält sich dies vor.*

Es wird gebeten, in die Ausschreibungsunterlagen die mit dem Infrastrukturbetreiber abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen aufzunehmen, die mit den im Rahmen der Ausschreibung vorgesehenen 7 Mio. Zugkilometern übereinstimmen.

Antwort. *Wird bestätigt*

Es wird darum ersucht, die Modalitäten der Verwaltung von zwischen mehreren Verträgen geteilten Zügen vorzusehen.

Antwort. *Soweit entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen werden, werden die leistungsbezogenen und wirtschaftlichen Verpflichtungen in den Ausschreibungsunterlagen offengelegt. Der grenzüberschreitende Verkehr in Richtung Lienz und Innsbruck erfolgt, im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbund Tirol und in Kontinuität mit den Vorjahren, zusammenfassend durch die Übergabe der Züge und Fahrzeuge an den Auftragnehmer durch das für den österreichischen Abschnitt zuständige EVU.*

Bezüglich der Kontrolltätigkeit an Bord der Züge wird darum gebeten, auch die Möglichkeit vorzusehen, die vom Personal des Auftragnehmers verwendeten Systeme weiterzuentwickeln, anstatt neue Geräte bereitzustellen, was in manchen Fällen (z. B. ...) zu einer Verdoppelung der vorhandenen Geräte führen würde.

Antwort. Für die Berechnung des Ausschreibungsbetrags und der Angebotsabgabe werden die Kosten für die Geräte zur Fahrkartenkontrolle an Bord nicht berücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass STA die Geräte bereitstellen wird.

Nach Abschluss des Verfahrens wird die Verwaltung etwaige Vorschläge prüfen, sofern ein öffentliches Interesse besteht (z. B. Kostenreduzierung für die Autonome Provinz Bozen), ohne sich jedoch an diese gebunden zu fühlen.

Es wird darum ersucht, die Kostendeckung für die Implementierung des ETCS zu präzisieren.

Antwort. Die Leistungen im Zusammenhang mit der Implementierung des ETCS sind nicht Gegenstand der Ausschreibung.

In Anbetracht der Natur des Gross-Cost-Vertrags wird darum ersucht, die Einführung eines Anreizmechanismus zugunsten des Auftragnehmers zu prüfen, der an die over performance der Verkehrserlöse gekoppelt ist.

Antwort. Es wird bestätigt, dass im Anhang „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ ein „Anreizsystem“ vorgesehen ist und dass der Anstieg der beförderten Fahrgäste einem finanziellen Anreiz unterliegt (S. 51).

Teilnehmer Nr. 2

Fahrzeuge / Instandhaltung

Auf Grundlage der bereitgestellten Unterlagen gehen wir davon aus, dass alle für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge bereitgestellt werden und die hierfür anzusetzenden Kosten vorgegeben sind.

Wir bitten um Bestätigung, ob diese Annahme zutreffend ist. Unabhängig davon bleibt der zugrunde liegende vertragliche Rahmen der Fahrzeugbereitstellung aus den Unterlagen nicht eindeutig ersichtlich. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Klarstellung zu folgenden Punkten:

Antwort. Es wird bestätigt, dass alle für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge vom Land über ihre In-House-Gesellschaft STA bereitgestellt werden. Mit STA wird der Auftragnehmer einen Mietvertrag abschließen. Die Mietkosten werden in den zum Vergabeverfahren gehörenden Unterlagen angegeben. Es handelt sich dabei um Kosten, die von der Autonomen Provinz Bozen in Höhe der tatsächlich vom Auftragnehmer getragenen Kosten übernommen werden. Diese Kosten werden daher im Formular für das wirtschaftliche Angebot bereits vorausgefüllt enthalten sein. Die übrigen fahrzeugbezogenen Kosten trägt der Auftragnehmer, der das Risiko übernimmt, vorbehaltlich der in den folgenden Antworten beschriebenen Präzisierungen.

1. FLIRT-Fahrzeuge im Allgemeinen (Eigentum STA und Trenitalia)

- a) Verbleiben die FLIRT-Fahrzeuge im Eigentum des Landes und damit in dessen Risikosphäre, oder erfolgt eine Eigentumsübertragung auf das beauftragte EVU?

Antwort. *Die FLIRT-Züge bleiben im Eigentum von STA (In-House-Gesellschaft des Landes)*

- b) Wie ist die Eigentums- und Nutzungsüberlassung vertraglich geregelt, insbesondere im Hinblick auf Risiken aus Fahrzeugverlust (z. B. infolge von Unfällen) sowie aus unvorhersehbaren, außergewöhnlichen Instandhaltungskosten?

Antwort. *Es ist die vertragliche Form der Miete vorgesehen. Der Mieter muss das Fahrzeug mit einer „Kasko-Versicherung“ absichern und haftet gegenüber STA sowie gegenüber Dritten für sämtliche Schäden gemäß den Bestimmungen der dem Vergabeverfahren beigefügten Miet- und Wartungsverträge sowie nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen.*

Die planmäßige Instandhaltung der ersten Stufe liegt vollständig beim Mieter, während die Kosten, die der Mieter für die Instandhaltung der Fahrzeuge der zweiten Stufe, außerordentliche, außergewöhnliche oder nicht vorhersehbare Instandhaltung aufwendet, vom Eigentümer der Züge getragen werden.

- c) Wie ist vertraglich vorgesehen, mit Abweichungen umzugehen, sofern die vom Aufgabenträger vorgegebenen oder zugrunde gelegten Kostenansätze in der tatsächlichen Betriebsphase überschritten werden, und welcher Vertragspartner trägt in diesem Fall das wirtschaftliche Risiko?

Antwort. *Die Betriebs- und planmäßigen Instandhaltungskosten der ersten Stufe trägt der Auftragnehmer. Die Instandhaltungskosten der zweiten Stufe, die außergewöhnlichen, außergewöhnlichen oder nicht vorhergesehenen Wartungen werden vom Auftragnehmer vorfinanziert und anschließend von STA erstattet. Zu den Ausschreibungsunterlagen wird auch eine Risikomatrix gehören, aus der die Kriterien zur Zuordnung der Kostenabweichungsverantwortung zwischen Provinz und Auftragnehmer hervorgehen. Die Matrix wird bereits vor Veröffentlichung der Ausschreibung gemeinsam mit der Vergabeunterlage im Entwurf veröffentlicht.*

- d) Da das EVU die ECM I-IV Verantwortung tragen soll, muss nach unserem Verständnis das EVU auch als Halter der Fahrzeuge auftreten. Wie ist mit sich daraus ergebenden Risiken/Chancen umzugehen, insbesondere im Hinblick auf den Restwert der Fahrzeuge zum Vertragsende?

Antwort. *Die Fahrzeuge sind Eigentum von STA; STA trägt somit eventuelle Erhöhungen oder Verminderungen des Buchwerts. Für weitere Details wird auf die vorherigen und nachfolgenden Antworten sowie auf die Ausschreibungsunterlagen verwiesen.*

- e) Sind die 2 Mehrsystemfahrzeuge mit den anderen Fahrzeugen des gleichen Typs Mehrfachtraktionsfähig? Sind die Fahrzeuge mit den derzeit im Eigentum der Trenitalia befindlichen Fahrzeugen des Typs ETR170 mehrfachtraktionsfähig?

Risposta. *I veicoli ETR170 appartengono a serie diverse (0, 100, 200) e sono compatibili solo in trazione doppia intra serie 0 (8 treni) e solo intra serie 200 (15 treni), mentre non è prevista la trazione multipla mista. Si precisa che nell'ambito delle operazioni di retrofit ETCS i veicoli ETR170 di serie 100 diventano di serie 200.*

Antwort. Die ETR170-Fahrzeuge gehören zu unterschiedlichen Serien (0, 100, 200) und sind nur in Doppelantrieb innerhalb der Serie 0 (8 Züge) und nur innerhalb der Serie 200 (15 Züge) kompatibel. Eine gemischte Mehrfachantrieb ist nicht vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Umrüstung auf ETCS die Fahrzeuge ETR170 der Serie 100 zur Serie 200 werden..

- f) Sind die Fahrzeuge der ersten Bauserie (2013-2014) mit den Fahrzeugen der zweiten Bauserie (2017) mehrfachtraktionsfähig?

Antwort. Siehe Antwort auf die vorherige Frage.

2. Coradia-Fahrzeuge und Full-Service-Vertrag

- a) Welche Auswirkungen haben die unterschiedlichen Halterverantwortungen zwischen STA und ÖBB auf das Vertragsverhältnis zwischen Aufgabenträger und dem EVU?

Antwort. Die Fahrzeuge der ÖBB (Eigentümer und Halter: ÖBB) müssen im Rahmen einer Vereinbarung zwischen den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (Auftragnehmer und ÖBB) übernommen werden und werden im Dienstleistungsvertrag zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer unter denselben Bedingungen behandelt wie die übrigen Fahrzeuge.

- b) Wie ist die Risikoverteilung bei Verzögerungen, Leistungsmängeln oder sonstigen Problemen im Rahmen der Instandhaltung geregelt?

Antwort. Die Risiken werden zwischen dem EVU und dem Instandhalter Alstom aufgeteilt. Die Grenzen der jeweiligen Verantwortlichkeit sind im Instandhaltungsvertrag geregelt.

- c) Wird der Full-Service-Vertrag direkt zwischen dem Land und Alstom abgeschlossen oder ist das EVU-Vertragspartei bzw. in sonstiger Weise eingebunden?

Antwort. Das EVU ist Vertragspartei und muss den bereits zwischen STA und Alstom unterzeichneten trilateralen Instandhaltungsvertrag akzeptieren.

- d) Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Fahrzeuge über eine uneingeschränkte Zulassung für den Betrieb auf den zur Ausschreibung stehenden Strecken verfügen werden und alle nötigen Abnahmeprozesse durch den AT erfolgen?

Antwort. Die Zulassung entspricht dem vorgesehenen Einsatz und liegt in der Verantwortung von Alstom. Es wird präzisiert, dass Mehrfachtraktion anfangs nicht zugelassen sein wird.

- e) Ist eine Zulassung zum uneingeschränkten Einsatz auf dem Streckennetz der ÖBB Infra vorgesehen?

Antwort. Die Zulassung entspricht dem vorgesehenen Einsatz und liegt in der Verantwortung von Alstom. Es wird präzisiert, dass Mehrfachtraktion anfangs nicht zugelassen sein wird.

- f) Wie ist die Nutzungsüberlassung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge vertraglich geregelt, insbesondere im Hinblick auf Risiken aus Fahrzeugverlust (z. B. infolge von Unfällen) sowie aus unvorhersehbaren, außergewöhnlichen Instandhaltungskosten?

Antwort. Vorausgeschickt, was in der Antwort auf die Frage 1) b) klargestellt wurde, ist die Instandhaltung der 2. Stufe im Instandhaltungsvertrag mit Alstom enthalten.

Grundsätzlich werden Schadensfälle versicherungsrechtlich abgewickelt; es gelten die zivilrechtlichen Grundsätze des italienischen Rechts zur Haftung. Im Detail sind die Bestimmungen der Miet- und Instandhaltungsverträge maßgeblich.

g) Welche Mitwirkungs- bzw. Dokumentationspflichten obliegen dem EVU?

Antwort. Diese Aspekte werden im Mietvertrag im Detail geregelt.

3. Fahrzeugübernahme und Datenbereitstellung

a) Wie erfolgt die Übernahme der Fahrzeuge durch das EVU, und welche technischen, betrieblichen und instandhaltungsrelevanten Daten werden im Zuge der Übergabe zur Verfügung gestellt?

Antwort. Die wichtigsten technischen Daten sowie die Wartungsprotokolle und weitere betriebliche Aspekte werden im Rahmen des Vergabeverfahrens bereitgestellt.

b) Wir gehen davon aus, dass die Diesellokomotiven des Typs Stadler GTW in gleichem Maße behandelt werden wie die elektrischen FLIRTS aus den Fragen mit der Nummer 1.

Antwort. Dies wird bestätigt.

4. Werkstatt und Instandhaltung

a) Im Termin am 17.12.2025 wurde ausgeführt, dass das neue Werk in Bozen Süd nicht über eine Unterflurdrehbank (für Radprofilierung) verfügt.

Antwort. Es wird bestätigt, dass im Instandhaltungszentrum Bozen Süd keine Unterflurdrehbank vorgesehen ist.

Da diese für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen regelmäßig erforderlich ist, bitten wir um Klärstellung,

a. ob entsprechende Arbeiten an anderen Standorten durchgeführt werden müssen,

Antwort. Die Radprofilierung wird von Alstom an den von Alstom festgelegten Standorten durchgeführt.

b. wer die daraus entstehenden Kosten und Risiken (z. B. Überführungsfahrten, Fahrzeugverfügbarkeit) trägt

Antwort. Die Kosten für die Radprofilierung sind im Full-Service-Wartungsvertrag enthalten und werden daher von Alstom getragen. Wie bei allen Tätigkeiten innerhalb dieses Full-Service-Vertrags ist eine abgestimmte Planung zwischen Alstom und dem Fahrzeugnutzer erforderlich, ebenso wie die Zusammenarbeit bei Überführungen (z. B. Überführungsfahrten und Begleitung).

c. Wir gehen davon aus, dass Alstom im Rahmen des Full-Service-Vertrags die Verantwortung für die Ausführung dieser Arbeiten trägt und das EVU bzw. von EVU beauftragte Dritte diese für die übrigen Fahrzeuge durchführen muss. Trifft diese Annahme zu?

Antwort. Dies wird bestätigt.

b) Da der Werkstattstandort Bozen Süd zu Vertragsbeginn noch nicht zur Verfügung stehen wird, ist davon auszugehen, dass für die Instandhaltung zunächst auf alternative Werkstattstandorte zurückgegriffen werden muss. Wir bitten um Klärstellung, ob hierfür ausschließlich die in den

Unterlagen genannten **vier Werkstattstandorte** vorgesehen sind oder **ob auch weitere**, nicht explizit benannte **Standorte genutzt werden können**.

Antwort. Die von der Vergabestelle zur Verfügung gestellten Remisen und Werkstätten sind jene, die in der Konsultationsphase angegeben wurden; dort ist auch angeführt, ob deren Nutzung verpflichtend oder fakultativ ist. Sie werden als ausreichend für die Bedürfnisse des Betreibers angesehen. Sollte der Betreiber weitere Werkstätten nutzen wollen, steht es ihm frei, dies zu tun.

- c) Im Hinblick auf die Kalkulation der Instandhaltungskosten FLIRT bitten wir um Auskunft, welche fahrzeugbezogenen Unterlagen den Bietern zur Verfügung gestellt werden, um eine belastbare Kostenkalkulation zu ermöglichen. Insbesondere bitten wir um Klarstellung, ob historische Wartungs- und Instandhaltungsdaten, Störungs- und Fehlerstatistiken, Wartungsprotokolle oder gegebenenfalls externe Gutachten bereitgestellt werden.

Antwort. Die Wartungsprotokolle der FLIRT-Fahrzeuge werden im Rahmen der Ausschreibung zur Verfügung gestellt. Das Land behält sich vor, die Bereitstellung historischer und statistischer Daten für die Teilnehmer zu prüfen.

Alternativ bitten wir um Bestätigung, ob die für die Instandhaltung anzusetzenden Kosten durch den Aufgabenträger vorgegeben werden und wie vertraglich mit Abweichungen umgegangen wird, sofern die tatsächlichen Kosten diese Ansätze überschreiten.

Antwort. Für die FLIRT-Fahrzeuge wird auf die Antwort zu Frage 1.c) verwiesen. Für die Coradia-Stream-Fahrzeuge wird bestätigt, dass ein Full-Service-Wartungsvertrag vorgesehen ist, dessen Kosten vom Land über STA getragen werden.

- d) Wir verstehen die zur Verfügung gestellten Unterlagen so, dass der Aufgabenträger die Kosten für die schwere Instandhaltung trägt. Gehen wir daher richtig in der Annahme, dass keine Rückstellungen durch EVU zu leisten sind?

Antwort. Für die Regeln zur Zahlung der Instandhaltungskosten der zweiten Stufe wird auf die Antwort zu 1.c) verwiesen. Daher wird unterstrichen, dass für den Auftragnehmer keine Notwendigkeit besteht, Rückstellungen für diese zukünftigen Aufwendungen zu bilden.

- e) In welchem Umfang bestehen Möglichkeiten bzw. Vorgaben zur Übernahme von Ersatzteilkosten? Wir gehen davon aus, dass die entsprechenden Kosten hierfür allen Bietern zur Verfügung gestellt werden.

Antwort. Zunächst verfügt STA über strategische Ersatzteillbestände, die dem Instandhalter und dem EVU übergeben werden; das EVU ist verpflichtet, diese auf eigene Kosten funktionsfähig zu halten. Die Auffüllung dieser Bestände obliegt dem EVU.

5. ETCS-Umrüstung der Bestandsfahrzeuge

- a) Es wird ausgeführt, dass die Kosten für die ETCS-Umrüstung der Bestandsfahrzeuge vom Land getragen werden und nicht Bestandteil der Kalkulation sind. Wir bitten um Bestätigung, dass diese Kosten vollständig außerhalb des wirtschaftlichen Risikos des EVU liegen.

Antwort. Es wird bestätigt, dass diese Leistungen nicht zu den im Rahmen dieser Ausschreibung vom Auftragnehmer zu erbringenden gehören und dass für das beauftragte EVU diesbezüglich kein wirtschaftliches Risiko besteht.

b) Rettungs- und Wartungsfahrzeuge

- a) Wir verstehen die zur Verfügung gestellten Unterlagen so, dass eines der Rettungsfahrzeuge durch den AT zur Verfügung gestellt wird. Wie ist die Eigentums- und Nutzungsüberlassung vertraglich geregelt.

Antwort. *Das Eigentum liegt bei STA AG. Die Nutzungsbedingungen werden in einem Mietvertrag geregelt. Die Nutzung erfolgt auf Anfrage und nur für den unbedingt erforderlichen Zeitraum, gegen ein pauschales Tagesentgelt.*

- b) Die Wartung des vom AT überlassenen Fahrzeuges erfolgt durch den AT, gehen wir Recht in der Annahme, dass dem EVU daher keine weiteren als die genannten Kosten für die Nutzung entstehen?

Antwort. *Es wird bestätigt, dass die einzigen zu tragenden Kosten im Falle der Nutzung der Diesel-Rettungslokomotive der STA, die im Bedarfsfall anzufordern ist, die Zahlung der täglichen Gebühr sind, welche in den dem Ausschreibungsverfahren beigefügten Unterlagen veröffentlicht wird. Es wird daran erinnert, dass die Verpflichtung, sich für den Rettungsdienst auszurüsten – über die betreffende Lokomotive hinaus – beim Auftragnehmer liegt. Die Bereitstellung des Fahrzeugs, das STA für die Instandhaltung ihrer eigenen Infrastruktur nutzt, dient in erster Linie dazu, die Verfügbarkeit mindestens eines für die Vinschger Bahn geeigneten Fahrzeugs sicherzustellen.*

- c) Ist unser Verständnis korrekt, dass das zweite vorgeschriebene Rettungsfahrzeug und die Rangierlokomotive durch das EVU zur Verfügung gestellt werden müssen und sich in dessen Eigentum und Verantwortung befinden? Wie stellt der Aufgabenträger einen diskriminierungsfreien Zugang zu verfügbarem Rollmaterial sicher? Welche Anforderungen (über ETRMS Ausrüstung und die Streckenkompatibilität hinaus) sind an die Rettungs- bzw. Rangierfahrzeuge gestellt?

Antwort. *Es handelt sich um Güter, die als ‚kommerziell‘ eingestuft sind und die Vergabestelle daher von jeglicher Verpflichtung entbinden, diese bereitzustellen oder ähnliche Verpflichtungen zu erfüllen, wie im ART-Beschluss Nr. 154/2019 (in geltender Fassung) näher präzisiert. Was die Anforderungen betrifft, müssen sowohl das zweite Rettungsfahrzeug als auch die Rangierlokomotive für den vorgesehenen Einsatz geeignet und mit den geltenden Vorschriften konform sein.*

- d) Gehen wir Recht in der Annahme, dass das EVU die ECM I-IV Verantwortung tragen soll und folglich auch als Halter der Fahrzeuge auftreten wird?

Antwort. *Das EVU ist verpflichtet, die gesetzlichen Verantwortlichkeiten für die Rettungs- und Instandhaltungsfahrzeuge zu erfüllen – mit Ausnahme des von STA angemieteten Fahrzeugs.*

- e) Besteht die Möglichkeit diese Fahrzeuge in Form von Dienstleistungen bei durch das EVU beauftragten dritten zu beziehen?

Antwort. *Ja, das ist möglich. Es wird empfohlen, die Vorgaben des jeweiligen Infrastrukturbetreibers zu beachten.*

- f) Wir bitten Sie uns zu erläutern in welchen Umfang die Rettungsfahrzeuge benötigt werden und zu welchem Zweck sie vorgehalten werden um eine Einschätzung des Einsatzumfangs zu gewährleisten.

Antwort. Die Leistungsbewertung obliegt dem EVU. Es wird jedoch empfohlen, die Bestimmungen der Infrastrukturbetreiber zu berücksichtigen, insbesondere das PIR des RFI-Netzes (derzeit Abschnitt 6.3.3.2 „Räumung der Infrastruktur“).

B: Personal

1. Nach den Ausführungen im Termin vom 17.12.2025 ist davon auszugehen, dass der Zeitraum zwischen Zuschlagserteilung und Betriebsaufnahme maximal sechs Monate beträgt. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Klarstellung, wie ein neu hinzutretendes EVU innerhalb dieses Zeitraums die erforderliche Rekrutierung und Qualifikation des Betriebspersonals sicherstellen soll, insbesondere für sicherheitsrelevante Funktionen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht zwingend davon auszugehen ist, dass sämtliches Betriebspersonal des Bestandsbetreibers zu einem neuen Betreiber wechselt. Ergänzend bitten wir um Auskunft, wie dieser Zeitraum mit den üblichen Ausbildungs- und Qualifikationsdauern für sicherheitsrelevantes Betriebspersonal, beispielsweise für Triebfahrzeugführer (Ausbildungsdauer ca. ein Jahr), in Einklang gebracht werden soll.

Antwort. Die Verwaltung teilt mit, dass der Termin für die Betriebsaufnahme mehr als sechs Monate nach Zuschlag liegen wird; aktuell wird ein Zeitraum von etwa zwölf Monaten angenommen, mit der Möglichkeit, bei Bedarf einen längeren Zeitraum festzulegen.

Wir haben den Inhalt verschiedener Schulungen analysiert, die von Unternehmen angeboten werden, die nach Art. 18 des GvD Nr. 247 vom 30. Dezember 2010 von Ansfisa akkreditiert sind (Athena S.r.l., Fer Consulting S.r.l., Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria S.r.l. usw.) und der Erwerb der Fahrberechtigung und des ergänzenden harmonisierten Zertifikats B zum Ziel haben. Wir haben festgestellt, dass diese Lehrgänge – je nach Ausbildungszentrum – etwa 75 bis 85 Unterrichtstage umfassen, was insgesamt ca. 4 bis 6 Monaten entspricht.

Zu diesen zeitlichen Abläufen kommt noch ein Zeitraum für die ‚Schulung‘ und das ‚praktische Ausbildungspraktikum‘ hinzu, der von den Eisenbahnunternehmen bereitgestellt wird und dessen Dauer variieren kann, jedoch auf wenige Monate beschränkt ist. Schließlich haben wir weitere zeitliche Faktoren berücksichtigt, wie die Rekrutierung der Personen, die an den Kursen teilnehmen sollen, die Tatsache, dass die Kurse nicht zum Zeitpunkt der Zuschlagserteilung, sondern zu festgelegten Terminen beginnen, die ärztlichen Untersuchungen usw.

Unter Berücksichtigung all dessen erscheint der angenommene Zeitraum angemessen. In jedem Fall wird den tatsächlichen Erfordernissen der Ausbildung angemessen Rechnung getragen.

2. Vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit bitten wir um Auskunft, ob und in welcher Form berücksichtigt wird, dass neu hinzutretende Betreiber regelmäßig zusätzliche Aufwendungen für Rekrutierung und Ausbildung von Personal tragen müssen, während diese beim Bestandsbetreiber typischerweise nur eingeschränkt oder nicht anfallen. Wird erwogen, entsprechende Kostenbestandteile in geeigneter Weise wettbewerbsneutral auszugestalten?

Antwort. Das Land behält sich vor, den Vorschlag zu prüfen; der aktuelle Ansatz sieht jedoch nicht vor, diese Kosten neutral zu gestalten. Es sei daran erinnert, dass Personalrekrutierungs- und Ausbildungskosten werden in jedem Fall erforderlich sein, sowohl im Hinblick auf die Zusammenführung des bestehenden Personals in einen einheitlichen Vertrag als auch für die Vereinheitlichung der Kompetenzen für den Verkehr auf beiden Infrastrukturen sowie im Zusammenhang mit dem Personalwechsel, insbesondere bei den derzeit bei Trenitalia Beschäftigten. Dies gesagt, werden im Sinne der Sozialklausel, also im Hinblick auf die Übernahme der beim bisherigen Betreiber eingesetzten Arbeitnehmer, auch deren Ausbildungen und Kompetenzen übertragen; daher

besteht die behauptete Bevorzugung des bisherigen Betreibers nicht. Das Land prüft zudem Maßnahmen zur Förderung der Ausbildung.

3. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verpflichtung eines neu hinzutretenden Betreibers, dem Bestandspersonal ein Vertragsangebot zu gleichen Konditionen zu unterbreiten, bitten wir um Klarstellung, ob diese Verpflichtung auch die Übernahme sämtlicher bei den bisherigen Betreibern (z. B. Trenitalia oder SAD) geltender Betriebsvereinbarungen umfasst. Darüber hinaus bitten wir um Auskunft, ob den Bietern im Vergabeverfahren eine anonymisierte Personalliste, einschließlich der jeweiligen Bruttojahresgehälter, zur Verfügung gestellt wird, um belastbare Annahmen hinsichtlich Personalübergang und Personalkosten treffen zu können.

Antwort. *Die Übernahme der beim bisherigen Betreiber geltenden Betriebsvereinbarungen gegenüber dem zuvor vom bisherigen Betreiber beschäftigten Personal ergibt sich aus einer ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung und ist daher einzuhalten (Art. 48 Abs. 7 Buchst. e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, umgewandelt in Gesetz Nr. 96/2017).*

Es wird bestätigt, dass eine anonymisierte Liste mit den entsprechenden Angaben zur Verfügung gestellt.

4. Wir bitten um Klarstellung, auf welchen Personenkreis sich die Verpflichtung zur Unterbreitung eines gleichwertigen Vertragsangebots an Bestandsmitarbeiter erstreckt. Gilt diese Verpflichtung ausschließlich für tarifgebundene bzw. operative Mitarbeiter oder für sämtliche Beschäftigten des bisherigen Betreibers, einschließlich administrativer und indirekter Funktionen?
- Darüber hinaus bitten wir um Auskunft, ob und in welchem Umfang einzelne Leistungsbestandteile, beispielsweise die Instandhaltung, an externe Dienstleister vergeben werden können und wie in diesem Fall die genannte Verpflichtung zur Übernahme von Bestandsmitarbeitern vertraglich zu behandeln ist.

Antwort. *Nach den der Verwaltung vorliegenden Informationen unterliegt das gesamte Personal der bisherigen Betreiber der Kollektivverhandlung.*

Die gesetzliche Regelung (Art. 48 Abs. 7 Buchst. e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017) zur Sozialklausel nimmt ausdrücklich auf „alle Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers“ Bezug, weshalb davon auszugehen ist, dass diese Bestimmung tatsächlich für alle Arbeitnehmer gilt, mit Ausnahme der Führungskräfte und der Berater.

Was die Instandhaltung betrifft, wird – wie bereits in der Konsultation angegeben – in der Ausschreibung die Verpflichtung vorgesehen sein, die Instandhaltung der Coradia-Stream-Züge an Alstom, den Hersteller der Züge, im Rahmen eines „Full-Service“-Wartungsvertrags zu vergeben.

Allgemeiner besteht die Möglichkeit, auf Drittanbieter zurückzugreifen, grundsätzlich gemäß Art. 119 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 36/2023 (Unterauftrag). Für einen genaueren Überblick empfehlen wir jedoch, die Bestimmungen der besonderen Vertragsbedingungen im Rahmen der Ausschreibung zu berücksichtigen.

5. In welchem Umfang sind im Rahmen der Angebotsabgabe Angaben zur Personalplanung und Personalkalkulation vorzulegen? Insbesondere bitten wir um Klarstellung, ob eine rein kostenbasierte Herleitung ausreichend ist oder ob darüber hinaus detaillierte Darstellungen, beispielsweise in Form von Musterschichtplänen oder vergleichbaren Einsatzkonzepten, gefordert werden.

Antwort. *Die Inhalte des Angebots werden in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt. Vorab kann – unverbindlich und nicht abschließend – mitgeteilt werden, dass die Anzahl der Beschäftigten und deren Gesamtkosten (nicht individuell), mit Aufschlüsselung nach Tätigkeitsbereichen (Fahrdienst,*

Zugbegleitung, Personal-Management, Betriebszentrale, Rangierdienst, Instandhaltung, sonstiges Personal wie Verwaltung/Back-Office etc.), verlangt werden. Es liegt in der Verantwortung jedes Bieters, die erforderlichen Detailanalysen vorzunehmen, um den Personalbedarf und die Kosten zu schätzen, da diese in seinem eigenen Risiko- und Verantwortungsbereich liegen.

C: Qualität und Daten

1. Zur Bewertung der im Betrieb erreichbaren sowie der geforderten Qualitätskennzahlen bitten wir um Auskunft, ob den Bietern Daten aus dem bisherigen Betrieb zur Verfügung gestellt werden. In vergleichbaren Vergabeverfahren innerhalb der Europäischen Union werden hierzu regelmäßig Qualitätskennzahlen, etwa monatliche Pünktlichkeitswerte oder Ausfallstatistiken der letzten Jahre, bereitgestellt. Wird eine entsprechende Bereitstellung solcher Daten auch im vorliegenden Verfahren angestrebt?

Antwort. *Die Mindestqualitätsbedingungen (MQB) gemäß dem Anhang „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ in Bezug auf die Indikatoren Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit werden auf Grundlage der durchschnittlichen monatlichen Werte des Zeitraums 2022-2023-2024 aktualisiert, wie in den jeweiligen Anmerkungen angegeben. Die Vergabestelle behält sich in jedem Fall vor, die vorgebrachte Anmerkung zu prüfen und zu bewerten.*

D: Kalkulation

1. In den zur Verfügung gestellten Unterlagen werden die geschätzten Gesamtkosten mit rund 1,7 Mrd. EUR angegeben. Wir bitten um Klarstellung, ob dieser Betrag als verbindliche Kostenobergrenze zu verstehen ist, die im Rahmen der Angebotsabgabe von den Bietern nicht überschritten werden darf, oder ob es sich hierbei ausschließlich um eine unverbindliche Kostenschätzung handelt.

Antwort. *Es wird klargestellt, dass der endgültige Ausschreibungswert in der Ausschreibungsbekanntmachung veröffentlicht wird und von dem in der Bekanntmachung der Vorinformation im EU-Amtsblatt am 05.09.2025 angegebenen Betrag abweichen kann. Im Einklang mit den geltenden Vergaberegeln stellt der in der Ausschreibungsbekanntmachung veröffentlichte Wert die Obergrenze für die vom Bieter beanspruchbare Kompensation dar.*

E: Betriebskonzept

1. Nach unserem Verständnis wird das Betriebskonzept, insbesondere Fahrplan und Umlaufplanung, durch den Aufgabenträger verbindlich vorgegeben und ist nicht Bestandteil der Angebotsabgabe durch die Bieter. Wir bitten um Klarstellung, ob und in welchem Umfang Anpassungen oder Abweichungen von diesen Vorgaben zulässig oder gewünscht sind, beispielsweise im Hinblick auf eine alternative Planung von Instandhaltungszuführungen. Sofern solche Anpassungen vorgesehen sind, bitten wir um Auskunft, wie diese im Rahmen der wirtschaftlichen Bewertung berücksichtigt werden. Alternativ bitten wir um Bestätigung, dass Abweichungen vom vorgegebenen Betriebskonzept nicht vorgesehen sind.

Antwort. *Änderungen am Fahrplan sind nicht zulässig. Hingegen kann der Fahrzeugumlauf vom EVU definiert werden. Etwaige notwendige Leerfahrten („Sendung/Invio“) sind vom EVU zu prüfen, und die damit verbundenen Kosten trägt das EVU selbst.*

Hinsichtlich der Instandhaltung besteht die Verpflichtung zur Unterzeichnung des Vertrages mit Alstom und die Pflicht zur Nutzung der als „verpflichtend“ ausgewiesenen Wartungsstandorte. Davon abgesehen kann das EVU die operativen Tätigkeiten nach eigenem Ermessen organisieren; die Kosten trägt es selbst.

- 2 Sofern die Umlaufplanung durch den Aufgabenträger verbindlich vorgegeben wird, bitten wir um Bestätigung, dass sämtliche hierfür erforderlichen betrieblichen Anlagen, insbesondere Abstellkapazitäten sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, an den benannten Standorten in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen und nicht durch den Bieter zusätzlich sicherzustellen sind.

Antwort. *Fahrplanänderungen sind nicht zulässig, der Fahrzeugumlauf kann jedoch vom EVU definiert werden. Nach Ansicht der Vergabestelle sind die genannten Standorte geeignet.*

Teilnehmer Nr. 3

(...) hält es für wesentlich, die Ausschreibung unter folgenden Bedingungen zu gestalten:

1. Aufteilung in zwei Lose mit einem Zuschlagsverbot für mehr als ein Los,
2. Berücksichtigung der erforderlichen Zeit zur Gewinnung der gesamten vorgesehenen Belegschaft unter Einhaltung der Bestimmungen über die ethnische Proportionalität (DPR 752/1976),
3. Ausschreibung, die darauf ausgerichtet ist, die Erfahrungsvoraussetzungen der Unternehmen aufzuwerten, um die Qualität eines besonders komplexen Dienstes zu gewährleisten.

DIE ETHNISCHE PROPORTIONALITÄT BLOCKIERT DEN ZUGANG ZUR AUSSCHREIBUNG

Wie bekannt, hat der Arbeitnehmer, der vom ausscheidenden auf den neuen Betreiber wechselt, die Garantie seiner Einstellung („Sozialklausel“). Diese Garantie bedeutet jedoch keineswegs, dass der Arbeitnehmer, z. B. von F.S., tatsächlich zum neuen Betreiber wechseln will oder wird.

In der Regel erfordert die Einstellung eines Mitarbeiters im Schienenpersonennahverkehr folgende Zeiten:

- Rekrutierung des Personals (Auswahl, Bewertung und medizinische Tauglichkeitsuntersuchung),
- eisenbahnspezifische Ausbildung (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter, Rangierer, Mechaniker usw.),
- Erwerb des Zweisprachigkeitsnachweises (im früheren Verfahren war das alte Niveau „B“ vorgesehen).

Diese Ungewissheit (im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Verpflichtungen) ist bei Ausschreibungen üblich und physiologisch. In der vorliegenden Ausschreibung stellt sie jedoch ein äußerst schwerwiegendes Hindernis für den freien Zugang der Bewerber sowie ein stark wettbewerbsverzerrendes Element dar, da alle Neueinstellungen (also jene, die nicht von der sogenannten ‚Sozialklausel‘ erfasst sind) der Regelung des D.P.R. 752/1976 und insbesondere den Art. 32-bis und 18 Abs. 1 unterliegen.

Für Neueinstellungen ist es zwingend erforderlich, die sog. „ethnische Proportionalität“ der letzten Zählung einzuhalten (70 % deutschsprachige Gruppe, 25 % italienische Gruppe, 5 % ladinische Gruppe), vorbehaltlich einer möglichen Ausnahme, die jedoch auf den bekannten Höchstwert von 50 % begrenzt ist. Zudem ist die Erklärung zur Zuordnung (Art. 18, Abs. 1) möglich, hat jedoch unmittelbare Wirkung nur für Personen, die bislang keiner Sprachgruppe im Land Südtirol angehörten (z. B. bei Zuzug aus anderen Regionen).

Für all jene hingegen, die bereits einem der drei ethnischen Landesgruppen angehörten, wird die neue Zuordnungserklärung erst nach 18/24 Monaten wirksam.

Hinzu kommt, dass die *Zuordnungserklärung* zu einer Sprachgruppe eine persönliche Entscheidung des Bürgers ist, sodass keineswegs sicher ist, dass ein Bewerber aus Lombardei, Kampanien oder Sardinien bereit ist, sich der deutschen oder ladinischen Sprachgruppe anzuschließen.

In diesem Zusammenhang unterliegt daher die Gewinnung neuer Humanressourcen für den im Ausschreibungsverfahren stehenden ÖPNV-Dienst nicht nur den bekannten subjektiven Voraussetzungen (Ausbildung und erfolgreicher Abschluss des Kurses mit Erwerb der Befähigungsnachweise für den Einsatz auf der Eisenbahnstrecke), sondern zusätzlich der Bedingung, dass der Bewerber einer bestimmten ethnischen Gruppe angehört – eine Voraussetzung, die praktisch unmöglich zu erfüllen ist, weil:

- die im Eisenbahnsektor tätigen Mitarbeiter in der Autonomen Provinz Bozen einzig jene sind, die bereits heute im Einsatz sind (mit anderen Worten existiert kein lokaler Markt an Fachkräften für den regionalen Eisenbahnverkehr, aus dem neue Ressourcen gewonnen werden könnten),
- der Wettbewerber im Voraus nicht wissen kann, welcher Sprachgruppe die neuen Mitarbeitenden angehören würden.

Für jeden neuen Bieter besteht daher das reale Risiko, nicht über die erforderliche Belegschaft verfügen zu können, was zu Nichterfüllung, Vertragsauflösung, Verlust des Auftrags und der hohen Kautions (ca. 8 Mio €) führen würde.

Dieser Bedarf an der Aufnahme **neuer** Humanressourcen (also solcher, die nicht durch die Sozialklausel gewährleistet sind) ist hingegen völlig **objektiv und sicher**, da:

- ein erheblicher Anstieg der gefahrenen Zugkilometer vorgesehen ist, was zusätzliche Mitarbeitende erfordert,
- der Incumbent Trenitalia bereits mitgeteilt hat, dass ein bedeutender Teil des Personals zurückbehalten wird, da dieses auch im nationalen Netz eingesetzt ist,
- viele Mitarbeitende des „fahrenden Personals Trenitalia“ in Bozen von Trient und/oder Verona abgeordnet sind und voraussichtlich in ihre ursprünglichen Dienststellen zurückkehren möchten,
- Es ist zudem allgemein bekannt (aufgrund langjähriger gefestigter Erfahrungen), dass der Trenitalia-Mitarbeiter einen Übergang zu einem anderen Betreiber nicht akzeptiert, da er die berufliche Kontinuität, die er bei den Unternehmen der FS-Gruppe für größer hält, bevorzugt.

Die unvermeidliche Einstellung neuer Mitarbeiter wird daher die Verfügbarkeit *neuen* Personals erfordern (nach ethnischer Zugehörigkeit wie oben aufgeschlüsselt), das selbstverständlich bereits ausgebildet ist. Dieses Ziel ist jedoch völlig unrealistisch, da, wie gesagt, das einzig verfügbare Eisenbahnpersonal jenes der beiden derzeitigen Incumbents ist, bei dem jedoch keinerlei Sicherheit besteht, dass es zum neuen und anderen Betreiber wechseln wird.

Das soeben dargestellte Gesamtszenario macht die möglichen Bieter daher auf die erhebliche Gefahr aufmerksam, nicht über das gesamte erforderliche Personal verfügen zu können. Bereits dieser bloße **Zweifel**, also das objektive Fehlen der gegenteiligen Gewissheit der Verfügbarkeit, stellt das **erste und wichtigste Hindernis für den Zugang zum Vergabeverfahren im Rahmen eines freien Wettbewerbs** dar.

Da nämlich die verlässliche Aussicht fehlt, das gesamte erforderliche Personal erwerben zu können, ist jeder Bieter dem Risiko ausgesetzt, als vertragsuntreu zu gelten, mit der Konsequenz, den Auftrag zu verlieren und die hohe Kautionszahlung zu zahlen.

Dieses Hindernis wird auch nicht durch die Möglichkeit der sogenannten Zuordnungserklärung (Art. 18 1. Absatz, DPR 752/1976) beseitigt, da dieses Mittel davon abhängt, dass der Bewerber bereit ist, auf seine eigene ethnisch-sprachlich-kulturelle Zugehörigkeit zu verzichten, um eine neue anzunehmen, die ihm nicht eigen ist. Im Wesentlichen stellt eine solche Erklärung eine echte juristische Fiktion dar, die die Einstellung des Bewerbers (z. B. aus Kampanien oder Sardinien usw.) davon abhängig macht, dass er erklärt, sich einem der drei lokalen Sprachgruppen anzuschließen (selbst wenn diese nicht seiner natürlichen Zugehörigkeit entspricht).

Dieses besondere Regime, das ausschließlich in der Autonomen Provinz Bozen existiert und in Europa einzigartig ist, setzt den Teilnehmer einem erheblichen Risiko aus, nicht über die notwendige Belegschaft verfügen zu können und somit als vertragsuntreu zu gelten, mit allen schwerwiegenden Konsequenzen.

Dies führt zu einer faktischen und wettbewerbswidrigen Zugangsbeschränkung.

Diese schwerwiegende Problematik trifft insbesondere KMU (...), die, anders als der große Betreiber FS-Trenitalia, der als *historischer Monopolist* über umfangreiches Personal verfügt, nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen.

Um dieses unüberwindbare Hindernis zu beseitigen (welches das Vergabeverfahren für den tatsächlichen Wettbewerb verschließt und völlig undurchsichtig bzw. *intransparent* macht), ist Folgendes erforderlich:

- das Einzugsgebiet in zwei Lose aufzuteilen, um den KMU zu ermöglichen, die für mindestens EINES der beiden Lose erforderliche Arbeitskraft zu erwerben und so das Zugangshindernis zu mindern, indem zwei Lose mit geringerem organisatorischen und wirtschaftlichen Aufwand auf den Markt gebracht werden;
- lange Zeiträume zwischen Zuschlag und tatsächlichem Übergang des Auftragnehmers vorzusehen (mindestens 24–36 Monate), um dem neuen Betreiber zu ermöglichen, sich mit dem gesamten notwendigen Personal auszustatten — unter Wahrung der ethnischen Proportionalität, was bedeutet, über bereits geschultes Personal zu verfügen, das einem bestimmten Sprachgruppenzugehörigkeitsstatus angehört (oder diesem zumindest zugeordnet werden kann).

Es sei daran erinnert, dass während der Anhörung am 17.12. 2025 die Vertreter der österreichischen Eisenbahnen ÖBB mit Nachdruck auf das Problem des Personalübergangs hingewiesen haben und dabei ihre eigene Erfahrung vorgebracht haben, wonach das Personal des bisherigen Betreibers stets zögert, vom alten zum neuen Betreiber überzugehen. Dies hat zahlreiche öffentliche Auftraggeber in der EU dazu veranlasst, geeignete Übergangszeiten (12–24 Monate) vorzusehen, um dem neuen Betreiber zu ermöglichen, die notwendige Personalausstattung vollständig aufzubauen.

Zu beachten ist außerdem, dass die vom ÖBB-Konzern während der Anhörung vorgebrachten Bedenken sich jedoch auf die normalen und typischen Bedingungen eines jeden Personalwechsels bezogen und sich noch nicht auf die besondere Regelung der sogenannten *ethnischen Proportionalität* bezogen.

Abschließend wird bekräftigt, dass im vorliegenden Fall die NUR in der Autonomen Provinz Bozen geltende und in ganz Europa einzigartige Regelung zur *ethnischen Proportionalität* die bereits erheblichen Schwierigkeiten bei der Rekrutierung neuen Personals erheblich verschärft. Sie rechtfertigt daher die Aufteilung in zwei Lose sowie die vorgesehenen langen Übergangszeiten für die Aufnahme des Dienstes (das heißt bis der Auftragnehmer den gesamten vorgesehenen

Personalbestand aufgebaut hat), in einem Ausmaß von nicht weniger als 36 Monaten bzw. bis der neue Betreiber seine Personalstruktur vollständig ergänzt und mögliche Engpässe ausgeglichen hat.

Antwort. Die beiden Fragen werden durch einige Überlegungen eingeleitet, die allesamt darauf abzielen, die Schwierigkeiten bei der Rekrutierung des für die Erbringung der Dienstleistungen erforderlichen Personals innerhalb enger zeitlicher Vorgaben hervorzuheben.

Es trifft zu, dass die gefahrenen Dienstkilometer zunehmen und folglich neue Einstellungen vorgenommen werden müssen.

Zutreffend ist zudem die Feststellung über das Bestehen von Einstellungspflichten im Einklang mit der ethnischen Proportionalität; jedoch ist Folgendes zu berücksichtigen: Wie bekannt, wird die Regelung der Einstellungen im Zusammenhang mit dem Institut der ethnischen Proportionalität durch spezifische Durchführungsbestimmungen zum Statut geregelt, auf die im Rahmen des geltenden und sich weiterentwickelnden Normgefüges strikt Bezug zu nehmen ist.

Dies vorausgeschickt wird präzisiert, dass in der Standardsituation, in der der Bürger auf die ausdrückliche Mitteilung der Gemeinde reagiert und die Sprachgruppenzugehörigkeitserklärung abgibt (Art. 20-ter, Abs. 5, D.P.R. 752/1976), diese sofort wirksam wird. Dasselbe gilt für Personen, die von außerhalb der Provinz kommen (Art. 20-ter, Abs. 7-bis, D.P.R. 752/1976). Ausnahmen betreffen jene Personen, die – obwohl sie von der Gemeinde über die Folgen der fehlenden Erklärung informiert wurden – sich entscheiden, diese nicht abzugeben. In diesem Fall benötigt die verspätet abgegebene Erklärung 18 Monate, um wirksam zu werden (Art. 20-ter, Abs. 4).

All dies vorausgeschickt, wird darauf hingewiesen, dass die geänderte und derzeit geltende Fassung von Art. 2, Abs. 5, D.P.R. 752/1976 vorsieht: „Um die Funktionsfähigkeit der staatlichen Ämter und Behörden, der Unternehmen und der Agenturen gemäß diesem Dekret zu gewährleisten, kann in Fällen außergewöhnlicher Ereignisse, die außergewöhnliche Arbeitsbelastungen mit sich bringen, die mit dem vorhandenen Personal nicht bewältigt werden können, oder bei besonderen Situationen von Personalmangel (...) und die die ordnungsgemäße Erbringung wesentlicher Dienstleistungen beeinträchtigen würden, vorübergehend von den Bestimmungen abgewichen werden, die die Vorbehaltung der Stellen im Verhältnis zur Stärke der italienischen, deutschen und ladinischen Sprachgruppe vorsehen, und zwar für eine Anzahl von Einstellungen, die 50 Prozent der im betreffenden Berufsprofil unbesetzten Stellen nicht überschreitet. Die Abweichung, die der vorherigen Zustimmung des in Artikel 13 genannten Ausschusses bedarf, bezieht sich auf befristete Einstellungen des für die genannten Ämter, staatlichen Einrichtungen, Unternehmen und Agenturen unbedingt erforderlichen Personals und findet Anwendung, wenn mindestens 10 Prozent der im Berechnungsrahmen der proportionalen Quoten vorgesehenen Stellen nicht besetzt sind.“

Die Erklärungen der Wirtschaftsteilnehmer hinsichtlich der Anwendung der Sozialklausel in Bezug auf ihr eigenes oder fremdes Personal sind in dieser Phase unerheblich. Zunächst wird darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber die öffentlichen Auftraggeber ausdrücklich verpflichtet, in den Ausschreibungen „die nahtlose Übernahme des gesamten beschäftigten Personals“ vorzusehen. Zweitens wird dazu eingeladen, den Willen der Arbeitnehmer in den Mittelpunkt zu stellen, da diese, sofern sie es wünschen, zum neuen Auftragnehmer übergehen können.

In Bezug auf die genannten Faktoren, die die Bereitschaft des Arbeitnehmers beeinflussen könnten, bei Trenitalia zu bleiben, ist Folgendes zu berücksichtigen: Die wirtschaftliche Solidität des Unternehmens kann zwar abstrakt gesehen durchaus eine Rolle spielen, scheint jedoch nicht entscheidend ins Gewicht zu fallen, da der neue Auftragnehmer den Dienst für 15 Jahre erbringen wird und dabei die beim bisherigen Betreiber erworbenen Rechte garantiert. Dies alles in einem unionsrechtlichen Rahmen, der

den Bereich des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs für den Wettbewerb geöffnet hat und damit die bisherigen Gewissheiten aller Unternehmen der Branche – einschließlich Trenitalia – grundlegend verändert hat.

Was das abgeordnete Personal betrifft, werden keine Detailangaben gemacht; jedenfalls ist aus dem Austausch mit den Gewerkschaftsvertretern kein diesbezüglich besorgniserregendes Element hervorgegangen.

Abschließend wird festgestellt, dass der in der Antwort auf die Frage „B: Personal“ des zweiten Antragstellers angegebene Zeitraum geeignet erscheint, um qualifiziertes Personal angemessen zu rekrutieren. Es wird auf die hierzu dargelegten Erwägungen in der Antwort auf die Frage Nr. 1 im Abschnitt „B: Personal“ verwiesen. Die Verwaltung behält sich vor, im Rahmen der Ausschreibung weitere Bewertungen vorzunehmen.

Abschließend ist festzuhalten, dass nach unserer Auffassung, was die Zweiteilung in zwei Lose als mögliche Lösung zur Entschärfung der Probleme im Zusammenhang mit der Personalrekrutierung betrifft, bei einem Auftragnehmer, der nicht zu den derzeitigen Betreibern gehört, die Schwierigkeiten, die sich aus einer Losaufteilung ergeben, unverändert bestehen bleiben würden. Der einzige Effekt wäre, dass diese Schwierigkeiten auf zwei Auftragnehmer anstatt auf einen einzigen verteilt würden, ohne jeden Vorteil, es sei denn, man würde als „Vorteil“ ansehen, dass sich zwei Unternehmen gegenseitig um das Personal konkurrieren, zum Nachteil des jeweils anderen.

Darüber hinaus müsste man einem weiteren Erschwernis bei der Personalrekrutierung begegnen, das mit dem natürlichen Anstieg der erforderlichen Neueinstellungen infolge des Wegfalls von Skaleneffekten verbunden ist.

DIE DIMENSION DER AUSSCHREIBUNGSLOSE

Die Vorinformation zur Ausschreibung weist auf die mögliche Wahl eines einzigen Loses hin, eine Option, die jedoch erhebliche kritische Aspekte aufweist.

MANGELNDER SCHUTZ DER KMU

Eine Ausschreibung mit nur einem Los ist offensichtlich auf ein großes Unternehmen der Branche zugeschnitten und schließt daher kleine und mittlere Unternehmen (KMU) aus.

Dies wird bereits dadurch bestätigt, dass der derzeitige Gesamtumfang des Dienstes (vergleichbar mit dem vorgesehenen Einzellos) nur von den beiden *incumbents* SAD und Trenitalia erbracht wird, die zusammen rund 5,5 Mio. km produzieren.

Nun ist die im neuen Vergabeverfahren vorgesehene Jahresleistung auf 8,6 Mio. km angestiegen und führt zu einer sehr umfangreichen Dimension des Einzelloses; dies entspricht jedoch nicht der (eigentlich erforderlichen) angemessenen betrieblichen Größe für kleine und mittlere Unternehmen (KMU).

Der Staatsrat hat in seinem Urteil Nr. 6880/2025 (betreffend die Aufhebung der vorherigen Ausschreibung) wie folgt festgestellt: ...*„Im Rahmen des Schutzes der Wettbewerbsfreiheit tritt ein weiteres, eigenständiges wirtschafts- und sozialpolitisches Ziel hinzu, nämlich der **Schutz der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)**“.*

Das vom Gesetzgeber vorgesehene Instrument zur Erreichung des Ziels, die Teilnahme kleiner und mittlerer Unternehmen an öffentlichen Ausschreibungen zu erleichtern, im Einklang mit den Vorgaben des supranationalen Rechts (in zahlreichen Erwägungsgründen der Richtlinie 2024/24/EU

wird das Prinzip der Förderung der Beteiligung von KMU hervorgehoben), ist die **Aufteilung der Aufträge in Lose**, die zunächst durch das Gesetzesdekret Nr. 163/2006 eher „verhalten“ eingeführt und sodann deutlich stärker durch das Gesetzesdekret Nr. 50/2016 sowie schließlich durch das derzeit geltende Gesetzesdekret Nr. 36/2023 ausgestaltet wurde.

Das Urteil verweist daher direkt auf den Gesetzeswortlaut, der dieses „Favor-Prinzip“ bestätigt. *Insbesondere bestimmen die Absätze 1 und 2 von Art. 58 des D.Lgs. 36/2023:*

“1. Um die **tatsächliche Beteiligung von Mikro-, kleinen und mittleren Unternehmen**, auch solchen in räumlicher Nähe, zu gewährleisten, **werden die Aufträge in funktionsbezogene, leistungsbezogene oder mengenbezogene Lose unterteilt**, entsprechend den Kategorien oder Spezialisierungen im Bereich der Arbeiten, Dienstleistungen und Lieferungen.

2. In der Ausschreibungsbekanntmachung oder der Vorinformation begründen die Vergabestellen die fehlende Aufteilung des Auftrags in Lose unter Berücksichtigung der europäischen Grundsätze zur Förderung gleicher Wettbewerbsbedingungen für kleine und mittlere Unternehmen. **Im Falle einer Losaufteilung muss deren Wert so bemessen sein**, dass die effektive Teilnahme von Mikro-, kleinen und mittleren Unternehmen gewährleistet ist.“

Abschließend fasst der Staatsrat die Argumentation zusammen und erinnert an das Prinzip ... *der Beachtung der Markt- und Wettbewerbsdynamiken, einschließlich der Notwendigkeit, die Teilnahme von KMU zu fördern und ihre Zuschlagschancen zu erhöhen.*

Dasselbe Gesetz (Art. 58 Vergabekodex, GvD 36/2023) schreibt den Vergabestellen klar vor, den **Wert der Ausschreibung so anzupassen**, dass er mit der Leistungsfähigkeit von Mikro-, kleinen und mittleren Unternehmen vereinbar ist. **Dies ist ausschließlich durch eine Aufteilung der (vorliegenden) Ausschreibung in zwei Lose möglich.**

Die gesetzliche Vorgabe ist völlig vorrangig und genügt für sich allein, um die juristische Notwendigkeit einer solchen Aufteilung der Ausschreibung in zwei Lose zu begründen.

Mit anderen Worten kann die Größe des Loses (die **für KMU angemessen und kompatibel** sein muss) nicht dadurch „umgangen“ werden, dass man lediglich die Teilnahmeanforderungen absenkt, um sie an die KMU anzupassen, denn entscheidend ist die **Losgröße selbst**. Daran erinnert das erwähnte Urteil Nr. 6880/2025 des Staatsrats auf den Seiten 24/25 in folgenden präzisen Formulierungen ... *Die Frage betrifft nicht die Verhältnismäßigkeit der geforderten Eignung im Verhältnis zum Auftragsgegenstand, da bei rund 110 Millionen gesamten Transportkilometern in 15 Jahren die Erbringung eines Dienstes von mindestens 8 Millionen Kilometern im letzten Fünfjahreszeitraum nicht als offensichtlich unvernünftig angesehen werden kann.*

*Der Grund des Mangels (...) liegt in der **OBJEKTIVEN VERLETZUNG DES GRUNDSATZES DES MARKTZUGANGS**. Andererseits ist zur Bestätigung dieser Umstände darauf hinzuweisen, dass der Antrag auf Teilnahme an der Ausschreibung **von enormem Wert**“*

Was letztlich zählt, ist, dass nach Auffassung des Staatsrates diese Ausschreibung (im Wert von 1,6 Mrd. Euro) von ENORMER BEDEUTUNG ist, weshalb eine Aufteilung in zwei Lose zwingend erforderlich ist.

*

Auf einer ANDEREN Ebene, nämlich jener der **Wirtschaftswissenschaft**, ist daran zu erinnern, dass das der Konsultation beigefügte Dokument 1 (*Bestandsaufnahme der instrumentellen Güter und des Personals ...*) auf Seite 3 die Option des Einzelloses mit der Möglichkeit begründet, die Kosten *aufgrund von Skaleneffekten* zu senken.

Dieser Ansatz ist jedoch nicht überzeugend, da aufgrund der größeren Losdimension und der besonderen betrieblichen Bedingungen, insbesondere der geografischen, meteorologisch-klimatischen und umweltbedingten Verhältnisse sowie, nicht zuletzt, des Schutzes der lokalen Minderheiten durch die ethnische Proporzregelung in Verbindung mit der Verpflichtung

zu zweisprachigem Personal, der im Rahmen der Ausschreibung zu erbringende Dienst besondere und deutlich höhere **Komplexitäten** aufweist, die sich nachteilig auf die Wirkungsweise möglicher Skaleneffekte auswirken.

Man denke daran, dass das Vergabelos in einem äußerst heterogenen Gebiet liegt (teils in der Ebene, teils aber auch im Gebirge) mit erheblichen Temperatur- und Höhenunterschieden (von 300 bis 1.370 m ü.d.M.) sowie sehr ausgeprägten meteorologisch-klimatischen Bedingungen; dass die Personalrekrutierung die aufwändigen Verfahren der sogenannten ethnischen Proporzregelung und die Verpflichtung zur Zweisprachigkeit einhalten muss, was die Gewinnung geeigneter Arbeitskräfte erheblich erschwert; und dass die Verkehrsnachfrage keineswegs gleichmäßig ist, sondern im Gegenteil starken Nachfrage-spitzen unterliegt, die mit der unregelmäßigen und massiven Anwesenheit von Touristinnen und Touristen zusammenhängen.

Hinzu kommt, dass das Einzellos zwei Staatsgrenzen berührt (Brenner und Winnebach), was zusätzliche Komplexität im Zusammenhang mit der Überführung von Material und Dienstleistungen über die Landesgrenzen hinweg mit sich bringt, sowie die zunehmend häufigen außerordentlichen Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur, die die Organisation zusätzlich belasten.

All diese spezifischen betrieblichen Besonderheiten machen dieses Ausschreibungslos besonders anspruchsvoll und komplex und schränken mögliche Skaleneffekte stark ein.

Etwas anderes ist es, eine Million Zugkilometer in der flachen Poebene auf weitgehend geraden Strecken zu produzieren; etwas völlig anderes ist es, dieselbe Leistung in einem Gebiet wie der Autonomen Provinz Bozen zu erbringen, in dem die Strecken wesentlich komplexer sind und die Anforderungen an das Eisenbahnunternehmen zahlreicher, spezieller und differenzierter sind.

Nun ist in der Betriebswirtschaftslehre allgemein bekannt, dass Skaleneffekte durch die **Komplexität** einer Dienstleistung begrenzt werden und dass eine übermäßige Komplexität sogar zu **Skalennachteilen** führen kann.

Dieses Szenario tritt im Allgemeinen dann ein, wenn die organisatorische Dimension eines Dienstes das optimale Maß übersteigt.

Die besondere Komplexität des Schienenpersonennahverkehrs im Land Südtirol wird durch das Einzellos noch verstärkt, da dieses zusätzliche Probleme einer optimalen Steuerung und operative Ineffizienzen sowie Verzögerungen mit sich bringt.

Sobald die optimale Schwelle überschritten wird (konkret also **von den derzeitigen 5,5 Mio. km auf die kommenden 8,6 Mio. km**) kommt es zu einem Anstieg der Kosten, um die größere und ungünstigere Komplexität der Koordinierung der verschiedenen Tätigkeiten zu bewältigen, wodurch die Vorteile eines potenziell niedrigeren Einheitspreises infolge der größeren Dienstleistungsdimension vollständig zunichtegemacht werden.

Im vorliegenden Fall ergibt das Einzellos mit Linien von Mals bis Innichen (West–Ost) und vom Brenner bis Trient (Nord–Süd) die Zusammenführung zweier Dienste, die seit Jahren getrennt betrieben werden und nachweislich optimal auf die Nutzerströme abgestimmt sind, insbesondere in Zeiten höchster Auslastung.

Es ist zu bedenken, dass die Flotte im künftigen Betrieb aus 22 ALLSTOM-CORADIA-Zügen und 23 STADLER-FLIRT-Zügen bestehen wird

Die Aufteilung der Lose wird daher bereits durch die zwei unterschiedlichen Flotten nahegelegt, die den beiden Auftragnehmern zugewiesen würden. Diese Aufteilung wird zudem durch die Tatsache bestätigt, dass die Instandhaltung der CORADIA-Züge vollständig in Bozen zentralisiert wäre (im Jahr 2028 in der FS- oder Meran-ETR-Werkstatt und ab 2029 in der STA-Alstom-Werkstatt), während die Instandhaltung der FLIRT-Züge an den äußeren Endpunkten (Ost-West) in den Werkstätten von Innichen und Mals erfolgen würde.

Diese „flottenbezogene“ Aufteilung (im Einklang mit der geografischen Lage der zuständigen Alstom- und Stadler-Werkstätten) stellt daher einen erheblichen Vereinfachungsfaktor für das Management des Rollmaterials dar und führt zu klaren Zeit- und Kostenersparnissen, also zu echten Skaleneffekten innerhalb der einzelnen Lose, frei von unnötiger Komplexität.

Man betrachte beispielhaft die Sommer- und Wintersaison, in denen regelmäßig die größte touristische Präsenz verzeichnet wird. Insbesondere an bestimmten Tagen (z. B. Regentage im Sommer oder die Winter-Weihnachtsmärkte) kommt es zu massiven Mobilitätswellen von den Tälern und peripheren Gebieten in die größeren Zentren (Bozen, Meran, Brixen, Bruneck).

Angesichts dieser inzwischen wiederkehrenden und typischen Situationen (in denen sich zudem ein oftmals drastischer Autoverkehr mit einem entsprechenden Anstieg der Nachfrage nach Schienenverkehr zeigt) ist eine zentralisierte, einheitliche Steuerung des gesamten Eisenbahndienstes in einem einzigen Los nicht in der Lage, die wünschenswerte größere Flexibilität des Planungssystems und damit die bestmögliche Reaktionsfähigkeit der Organisation zu gewährleisten. Denn dieselben kritischen Situationen treten in gleichem Maße in allen genannten Zentren auf, sodass der einzige Betreiber gerade aufgrund der größeren und anspruchsvolleren Entfernungen die größten Schwierigkeiten hat, die Nachfragespitzen und den außergewöhnlichen Andrang an Fahrgästen zu bewältigen.

Die optimale Dimension von zwei Losen („kurze Wertschöpfungskette“) ermöglicht hingegen eine schnellere und effizientere Verteilung der Ressourcen zur Bewältigung außergewöhnlicher Nachfrage, da die Distanzen halbiert sind und die organisatorischen und operativen Prozesse schlanker und effektiver gestaltet werden können.

Die Organisation von Zusatzzügen oder Sonderzügen in Zeiten außerordentlicher Nachfrage ist mit der aktuellen Zweiteilung wesentlich einfacher und effizienter, da sich die Fahrzeuge näher am jeweiligen geografischen Einsatzgebiet befinden und die Überführungen innerhalb kleinerer Räume erfolgen.

Genauer betrachtet müsste sogar das Einzellos, um optimal funktionieren zu können, seinerseits eine wesentliche interne Aufteilung in zwei geografische Pole vornehmen, mit einem daraus resultierenden Anstieg des Personal- und Ressourcenbedarfs aufgrund der erweiterten Führungs- und Kommandohierarchie; mit allen damit verbundenen höheren Verwaltungskosten, vor allem aber mit einer allgemeinen Verlangsamung der Abläufe, was letztlich zu Lasten der Qualität geht.

Antwort:

Zunächst wird der im Kodex der öffentlichen Aufträge sowie in den europäischen Richtlinien verankerte *favor participationis* zugunsten der KMU keineswegs in Abrede gestellt.

Gleichzeitig können jedoch weder die besondere Natur der Eisenbahnverkehrsdienstleistung noch die Zweckmäßigkeitsbewertung bei der Vergabe eines Dienstes von solcher nationaler und europäischer Bedeutung ausgeblendet werden.

Im Folgenden werden einige detailliertere Hinweise zu den in der Frage genannten Punkten gegeben.

1. Effiziente Losgröße

Unter diesem ersten Gesichtspunkt ist das Thema der Interoperabilität zwischen verschiedenen Strecken und unterschiedlichen Betreibern wesentlich, um die Effizienz des Dienstes zu gewährleisten. Dieser Aspekt wird ausführlich in dem „Bericht zu den Losen“ gemäß ART-Beschluss 48/2017 behandelt werden.

Zur Erinnerung sei vorangestellt, wie im Vorabinformationstext OJ S 170/2025 vom 05.09.2025 angegeben, dass das im Vergabeverfahren ausgeschriebene Leistungsvolumen 7 Millionen Zugkilometer beträgt und dass die Erhöhung auf 8,6 Millionen Zugkilometer in den

darauffolgenden Jahren schrittweise aktiviert wird, auch in Abhängigkeit vom Abschluss der Infrastruktur-ausbauarbeiten, insbesondere an den Linien Meran und Brenner (BBT).

*Auch ohne spezifische Studien ist allgemein anerkannt, dass sich betriebliche Skaleneffekte im Schienenverkehr ab einem Volumen von mindestens 5 Millionen Zug-km ergeben. Das optimale Produktionsvolumen hängt von lokalen Faktoren ab, insbesondere von der Produktivität der Flotte, ausgedrückt in km/Jahr/Zugausstattung. Es liegt daher auf der Hand, dass eine Teilung in zwei Lose von jeweils 3,5 Millionen Zug*km zu Beginn, später steigerbar auf 4,3 Millionen, nicht effizient wäre. Für vertiefende Analysen wird auf den „Bericht zu den Losen“ gemäß ART-Beschluss Nr. 48/2017 verwiesen.*

2. Organisatorische Aspekte

L'ambito territoriale in cui si svolge il servizio in gara è sì montano, ma non diverso da altri in Italia e nei Paesi confinanti dove sono presenti linee ferroviarie internazionali (ad esempio Frejus tra Piemonte e Francia, Sempione tra Piemonte e Svizzera, Pontebbana tra Friuli-Venezia-Giulia e Austria) su cui si innestano linee locali. In questi casi i servizi ferroviari sono gestiti nell'ambito di concessioni molto più ampie, spesso di dimensione regionale, a testimonianza del fatto che un modello provinciale a lotto unico è coerente con il modello predisposto dagli altri enti locali.

Zweitens besteht, wie in dem Bericht zu den Losen näher ausgeführt wird, ein Vorteil im Hinblick auf die Vereinfachung der gesamten Betriebsführung, wenn unterschiedliche Unternehmen und wirtschaftliche Betreiber mit allen angebotenen Leistungen befasst sind, einschließlich der Ersatzverkehre, sowie mit den Wartungspflichten und den Anforderungen an die Sicherheit.

Das geografische Gebiet, in dem der auszuschreibende Dienst erbracht wird, ist zwar ein Gebirgsgebiet, unterscheidet sich jedoch nicht von anderen Regionen in Italien oder den Nachbarländern, in denen internationale Eisenbahnlinien verlaufen (z. B. Fréjus zwischen Piemont und Frankreich, Simplon zwischen Piemont und der Schweiz, Pontebbana zwischen Friaul-Julisch Venetien und Österreich), an die regionale bzw. lokale Linien angebunden sind. In all diesen Fällen werden die Eisenbahnleistungen im Rahmen deutlich umfangreicherer, oftmals regionaler Konzessionen betrieben, was zeigt, dass ein Einzellos-Modell des Landes mit dem von anderen örtlichen Körperschaften angewandten Modell im Einklang steht.

Die derzeitige Organisation in Südtirol sieht hingegen die weitgehende gleichzeitige Präsenz beider Betreiber auf allen Linien vor, einschließlich der beiden Grenzübergänge nach Österreich. Dies stellt eine Quelle zusätzlicher Komplexität und Schwierigkeiten dar, da Tätigkeiten, Berufsprofile sowie dezentrale Strukturen für Personal und Rollmaterial verdoppelt werden müssen.

Ebenfalls ein zusätzlicher Komplexitätsfaktor ist die Notwendigkeit für den einzigen österreichischen Betreiber, mit zwei italienischen Unternehmen zu interagieren.

*Das Einzellos ermöglicht dagegen die Vereinheitlichung vieler der derzeit bestehenden Leitungs-, Aufsichts- und Koordinierungsstrukturen, was zu einer höheren Produktivität und Flexibilität sowie zu einer Verkürzung der Reaktionszeiten bei Unterbrechungen, Bauarbeiten, Unvorhergesehenem oder außergewöhnlichen und saisonalen Verkehrsspitzen führt – und dies weiterhin innerhalb einer maximalen Größenordnung, die mit mittelgroßen Dienstleistungsverträgen (unter 10 Millionen Zug*kilometern) vergleichbar ist, wie sie in anderen italienischen Regionen gelten. Die Vereinheitlichung der Ressourcensteuerung erlaubt es zudem, diese bei Bedarf optimal umzuverteilen – im Gegensatz zu dem, was in der Anfrage behauptet wurde. Schließlich gewährleistet die Entscheidung, eine gewidmete und im Eigentum des Auftraggebers stehende Flotte einzusetzen, die Nähe der Fahrzeuge zu den Orten ihres tatsächlichen Einsatzes.*

3. Teilnahme der KMU

Drittens wird den KMU dennoch Bedingungen und erhebliche Erleichterungen für die Teilnahme garantiert.

Die für das Vergabeverfahren vorgesehenen Regelungen verfolgen das Ziel, die Teilnahme aller Unternehmen, einschließlich der KMU sowie jener, die derzeit keine Dienste im Land erbringen, zu erleichtern und die sogenannten Markteintrittsbarrieren stärker abzubauen, als dies bislang in ähnlichen Ausschreibungen in Italien der Fall war. Tatsächlich beabsichtigt der Auftraggeber, wie in den Konsultationsunterlagen erläutert, über seine Gesellschaft STA bereitzustellen:

- *das gesamte erforderliche Rollmaterial sowie*
- *die Instandhaltungsanlagen, die es ermöglichen, auf die Werkstatt im Eigentum von Trenitalia zu verzichten, welche den Bietern in jedem Fall gemäß den Grundsätzen des GvD Nr. 112/2015 zur Verfügung steht.*

Die neuen Coradia-Stream-Züge werden über einen Full-Service-Wartungsvertrag zwischen STA und dem Hersteller Alstom bereitgestellt.

Zudem werden das Gross-Cost-Modell und das Fehlen einer vom Betreiber aufzubauenden Vertriebsstruktur die Übernahme des Dienstes nach der Zuschlagserteilung erheblich vereinfachen und den Auftragnehmer von den Risiken der Nachfrageschwankungen entlasten, die vollständig beim Auftraggeber verbleiben.

Es ist nachvollziehbar, dass die Gewinnung von Personal, selbst unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgesehenen Sozialklausel, für die Teilnehmer am Vergabeverfahren eine Herausforderung darstellen kann, jedoch steht dies nicht im Zusammenhang mit der Wahl der Lose. Tatsächlich würde eine etwaige Aufteilung in Lose ausschließlich den derzeitigen Betreibern zugutekommen, da nur sie in der Lage wären, mit dem bereits bestehenden Personalbestand weiterzuarbeiten. Zudem würde die Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit noch deutlicher ausfallen, wenn die Zuschlagserteilung auf ein Los pro Bieter beschränkt würde.

4. Trennung der Flotten

Zwei getrennte Flotten verursachen höhere Kosten

Die Hypothese, zwei Lose entsprechend der für jede der beiden Flotten erzielbaren Produktionskapazität zu bilden, wurde geprüft, weist jedoch technische Schwierigkeiten und höhere Kosten auf, darunter auch die Notwendigkeit des Kaufs eines zusätzlichen Coradia-Stream-Zuges (mit alleinigen Anschaffungskosten von rund 12 Millionen Euro). Dies gilt unbeschadet der bereits festgelegten und in der Landesplanung genehmigten Dienstprogrammierung, die – wie bekannt – auf Direktverbindungen vom Vinschgau nach Bozen mit Weiterführung nach Brenner und Innsbruck sowie nach Innichen und Lienz beruht.

Zur Vermeidung von Missverständnissen sei daran erinnert, dass im Konsultationsdokument „Klassifizierung der Immobilien“ erläutert wird, dass für den Full-Service-Wartungsvertrag für die Coradia-Stream-Züge die Nutzung der Werkstatt in Mals vorgesehen wird und anschließend, sobald verfügbar, in Bozen Süd.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Wahl des Einzelloses bereits im Rahmen der ersten Ausschreibung von der Verkehrsregulierungsbehörde (ART) geprüft und mit einer positiven und

begründeten Stellungnahme (Stellungnahme Nr. 15/2023 – <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-15-2023/>) versehen wurde, in der die Behörde unter anderem dazu einlud, „die Möglichkeit der Identifizierung überprovinzieller Lose zu prüfen, vorbehaltlich einer Vereinbarung mit der Autonomen Provinz Trient und/oder anderen angrenzenden Regionen“. Darüber hinaus gehört die Wahl des Einzelloses nicht zu den Gründen, die zur Aufhebung der vorherigen Ausschreibung durch das Urteil des Staatsrates Nr. 6880/2025 geführt haben. Für das neue Verfahren werden im Rahmen dem gemäß ART-Beschluss 48/2017 zu den erstellenden Bericht zu den Losen erneut das Einzellos und verschiedene Szenarien einer Losaufteilung miteinander verglichen, wobei auch die im Rahmen der vorliegenden Konsultation eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt werden.

In jedem Fall behält sich die Verwaltung, nach diesen notwendigen Vorbemerkungen, eine vertiefte Bewertung in dieser Hinsicht vor.

Insbesondere werden für dieses neue Verfahren im Rahmen dem gemäß der ART-Beschluss Nr. 48/2017 zu erstellenden Bericht zu den Losen erneut das Einzellos und mehrere Szenarien einer Losaufteilung miteinander verglichen, wobei auch die im Zuge der vorliegenden Konsultation eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt werden.

DIE KORREKTE ABWÄGUNG ZWISCHEN EFFIZIENZ – PRINZIP DER MAXIMALEN TEILNAHME – SCHUTZ DER KMU

Es ist bekannt, dass zu den grundlegenden Prinzipien des Verwaltungshandelns im spezifischen vertraglichen Leistungsbereich, neben den Grundsätzen der Rechtmäßigkeit, der Gerechtigkeit, der *Gleichbehandlung*, des Wettbewerbs und der optimalen Nutzung öffentlicher Ressourcen, auch das Prinzip der **größtmöglichen Beteiligung** gehört. Auf europäischer Ebene wurde dieses Prinzip weiterentwickelt, indem ein neues hinzugefügt wurde: **der Schutz der kleinen und mittleren Unternehmen**.

Dieses Prinzip, dessen normative Grundlage oben bereits genannt wurde, wird durch das neue Vergabekodex besonders hervorgehoben: Es stärkt nicht nur ein offensichtliche *Favor* zugunsten der KMU, sondern auch die **Qualität der Leistung** und insbesondere deren **ökologische Nachhaltigkeit**, um die Teilnahme **ortsnahe** KMU zu erleichtern und so Wettbewerbsasymmetrien zu mindern, die ansonsten den Großunternehmen zugutekämen.

Die Wahl von zwei Losen würde somit das „europäische Prinzip des **„think small first“** aufwerten, indem die Losgröße an die größere Flexibilität angepasst würde, die gerade die KMU bieten können.

Antwort. Der Antragsteller wiederholt im Wesentlichen einige bereits zuvor vorgebrachte Überlegungen. Folglich wird auf die vorherige Antwort verwiesen.

DAS EINZIGE LOS FÜR EINEN ZEITRAUM VON 15 JAHREN FÜHRT FAKTISCH ZU EINEM MONOPOLREGIME MIT ERHEBLICHEN NACHTEILEN FÜR DEN WETTBEWERB UND DIE DIENSTQUALITÄT

Die gleichzeitige Präsenz der beiden bisherigen Betreiber, die den Eisenbahnverkehr in der Autonomen Provinz Bozen erbringen, hat im Laufe der letzten Jahrzehnte eine Situation des ständigen gegenseitigen Vergleichs geschaffen, die zu einer unbestreitbaren Verbesserung des Dienstes geführt hat. Der Zufriedenheitsgrad der Nutzer liegt seit jeher an der Spitze der nationalen Rankings.

Die Einführung eines einzigen Betreibers für 15 Jahre würde hingegen faktisch ein echtes **LANGZEITMONOPOL** schaffen, mit allen unvermeidlichen negativen Auswirkungen auf die Dienstqualität.

Ein einziges Los über 15 Jahre würde nämlich eine starke wettbewerbsfeindliche und monopolbegünstigende Tendenz erzeugen, mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Dienstleistung: Der einzige Betreiber wäre, mangels eines kontinuierlichen Vergleichs mit einem zweiten Betreiber, nicht mehr motiviert (wie es jetzt ist), einen relativ besseren Dienst anzubieten, noch dazu angeregt, die eigene Dienstqualität auf hohem Niveau zu halten.

Risposta: Die nach europäischem Recht (Verordnung Nr. 1370/2007) und nach italienischem Recht für wirtschaftlich nicht selbsttragende Verkehrsleistungen, die daher durch öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen finanziell abgegolten werden, vorgesehene Wettbewerbsform ist bekanntlich der ‚Wettbewerb um den Markt‘: In diesem Fall findet der Wettbewerb zwischen den Unternehmen während des Vergabeverfahrens statt.

Die vorgesehene Vertragsdauer entspricht den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Nach Auffassung des Auftraggebers, vorbehaltlich weiterer vertiefter Bewertungen, könnte die Wahl eines Einzelloses den aktuellen Erfordernissen der Weiterentwicklung des Südtiroler Verkehrssystems besser entsprechen, da das heutige infrastrukturelle, sozioökonomische und marktbezogene Umfeld ein anderes ist als jenes, das vor vielen Jahren zur Entscheidung für zwei parallel tätige Betreiber auf denselben Linien geführt hatte. Die Ausschreibungsunterlagen werden dennoch Regelungen für eine sorgfältige Qualitätsüberwachung sowie Klauseln für eine etwaige vorzeitige Vertragsauflösung im Falle schwerwiegender Leistungsabweichungen vorsehen. Es sei außerdem daran erinnert, dass im in Südtirol angewandten Gross-Cost-System, bei dem das Land die Ticketeinnahmen sowie das vollständige Risiko bezüglich der Fahrgastzahlen trägt, bereits heute kein eigentlicher Qualitätswettbewerb zwischen den Unternehmen mit Blick auf die Gewinnung von Fahrgästen besteht. In diesem Rahmen kommt der Rolle des Auftraggebers eine zentrale Bedeutung zu, sowohl für die Kontrolle der erbrachten Qualität als auch für die rasche Reaktion der Unternehmen, wenn Anpassungen des Dienstes erforderlich werden.

DIE DIENSTQUALITÄT ALS PRIMÄRES ERFORDERNIS NACH DER VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007 – DIE NOTWENDIGEN TEILNAHMEVORAUSSETZUNGEN

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verfolgt das Ziel, *hochwertige* öffentliche Verkehrsdienste zu gewährleisten, unter Einhaltung von Sicherheitsstandards, Fahrplänen und Arbeitnehmerrechten, und dies durch transparente Vergabeverfahren.

Die Entscheidung für ein Einzellot birgt jedoch das Risiko, dass die Dienstqualität aufgrund der übermäßigen Größe des Einzugsgebietes sinkt. Ohne Wiederholungen sei dennoch auf die bereits oben dargelegten kritischen Punkte hingewiesen, die sich nicht nur in größeren operativen Schwierigkeiten und höheren Kosten niederschlagen, sondern vor allem in einer geringeren Fähigkeit, Dienstleistungen auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Die größeren Entfernungen und der damit verbundene erhöhte Bedarf, Personal und Rollmaterial innerhalb eines Radius von 200 km zu verlagern (so groß ist die Straßenentfernung zwischen Mals und Innichen; selbst die kürzere Entfernung zwischen Brenner und Trient beträgt 160 km), verdeutlichen die erheblichen *BETRIEBLICHEN KOMPLEXITÄTEN*, denen ein Betreiber eines einzigen Loses ausgesetzt wäre, im Gegensatz zur Verwaltung zweier getrennter Lose.

Antwort. Es wird auf die ausführlicheren Erläuterungen in den Antworten auf die drei vorhergehenden Fragen verwiesen sowie, im Detail, auf den gemäß ART-Beschluss 48/2017 zu erstellenden Bericht zu den Losen, der sich derzeit in der finalen Ausarbeitung befindet.

Die bereits beschriebenen objektiven Schwierigkeiten und Besonderheiten des regionalen Schienenverkehrs in der Autonomen Provinz Bozen machen es daher zwingend erforderlich, einen ÖPNV-Dienst sicherzustellen, der in hohem Maße auf die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge, auf die Ausbildung des Personals und auf die Sicherheit des Dienstes ausgerichtet ist, bei gleichzeitiger vorrangiger Wahrung der ökologischen Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs. Dies wird durch die Aufteilung in ZWEI Lose sowie durch die vorherige Festlegung besonderer Teilnahmeanforderungen erreicht, die an die von den Bietern in vergleichbaren Ausschreibungssituationen und in den letzten Jahren erworbenen Erfahrungen anknüpfen (jüngere lokale Ausschreibungen beziehen sich hierfür auf einen Zeitraum der letzten fünf Jahre).

Die Ausschreibung sieht nämlich auch die Erbringung eines nicht unerheblichen Anteils von Busverkehrsleistungen vor, die besondere Einsatzmerkmale aufweisen (unterschiedliche und oft erhebliche Höhenlagen, mitunter widrige meteorologische Bedingungen, Eis, Schnee u. Ä.).

All diese Elemente verpflichten die Vergabestelle dazu, von den Teilnehmenden den Nachweis besonderer, konkreter und überprüfbarer Erfahrungen in mit der künftigen Ausschreibung vergleichbaren Kontexten zu verlangen, um die größtmögliche Sicherheit des Verkehrs sowie dessen Gesamtqualität zu gewährleisten.

Antwort. *Vorausgeschickt, dass kraft Gesetzes besondere Teilnahmeanforderungen bestehen und dies auch in der Konsultation ausdrücklich festgestellt wurde, ist festzuhalten, dass die Aufnahme zusätzlicher besonderer Teilnahmeanforderungen gemäß Maßnahme 19 des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 im Ermessen, und nicht in der Pflicht, der Vergabestelle liegt.*

Der Umweltschutz ändert sich durch eine Aufteilung in zwei Lose nicht: Die Fahrleistungen und die Bewegungen sind nahezu identisch.

Die Dienstleistungsqualität kann durch andere Maßnahmen gewährleistet werden, die im Rahmen der Ausschreibung festgelegt werden.

DIE WAHL DES NATIONALE KOLLEKTIVVERTRAGS (CCNL)

Gemäß Art. 11 Abs. 1 des GvD 36/2023 ... ist auf das in öffentlichen Aufträgen eingesetzte Personal der nationale und territoriale Kollektivvertrag anzuwenden, der für den jeweiligen Sektor und für das Gebiet gilt, in dem die Arbeitsleistungen erbracht werden.

In unserem Fall sind in der Autonomen Provinz Bozen zwei Kollektivverträge gebräuchlich, nämlich:

–der CCNL Autoferrotranvieri – Internavigatori vom 11.12.2024, unterzeichnet von Agens, Anav, Asstra und den Gewerkschaften Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl, Ugl-Fna;

–der CCNL Mobilità – Area Contrattuale Attività Ferroviarie vom 21.10.2025, die beide am 31.12.2026 auslaufen.

Da Art. 11 Abs. 2 des GvD 36/2023 vorsieht, dass die Vergabestellen den auf das im Auftrag eingesetzte Personal anzuwendenden Kollektivvertrag angeben, muss die Verwaltung zwischen den beiden Kollektivverträgen wählen und festlegen, welcher für die Ausschreibung gilt.

SAD empfiehlt, im Einklang mit den europarechtlichen Grundsätzen des Wettbewerbs, der größtmöglichen Teilnahme und des echten Vergleichs der Angebote, der Vergabestelle, jenen Kollektivvertrag vorzusehen, der die größten organisatorischen Flexibilität bietet.

Zu berücksichtigen ist nämlich, dass sich der Wettbewerb in der vorliegenden Ausschreibung (bei der die Vergabestelle sowohl die festen Anlagen als auch das Rollmaterial bereitstellt) auf eine sehr begrenzte Faktorenkette konzentriert (konkret auf die Energiekosten und auf die Personalressourcen).

Sobald jedoch jeglicher Handlungsspielraum im Energiebereich ausgeschlossen ist (da der Dieselpreis staatlich reguliert und somit für alle gleich ist) bleibt als einzige Möglichkeit für einen

echten Wettbewerbsvergleich zwischen den Angeboten die Organisation der eingesetzten Personalressourcen.

Daraus folgt, dass das vorliegende Vergabeverfahren, um einen tatsächlichen Vergleich zwischen den Angeboten zu ermöglichen und das bestmögliche Angebot zu ermitteln, den Bietern die Möglichkeit offenlassen muss, auf den flexibelsten geltenden Kollektivvertrag (CCNL) zurückzugreifen.

Antwort. Nach Auffassung der Verwaltung ist die Annahme, wonach die Organisation der Personalressourcen die einzige verbleibende Möglichkeit für einen echten Wettbewerbsvergleich darstelle, nicht zutreffend. Folglich entfällt auch der daraus abgeleitete Schluss, nämlich die Präferenz für den flexibelsten CCNL.

Vor diesem Hintergrund wird die Entscheidung zugunsten des CCNL „Attività ferroviarie“ durch weitere objektive Kriterien gerechtfertigt, die nachstehend aufgeführt sind und die die Verwaltung einheitlich auf denselben Vertrag ausgerichtet haben

- Spezialitätsprinzip: Der CCNL „Attività Ferroviarie“ ist ausschließlich für den Eisenbahnverkehr bestimmt. Der CCNL „Autoferrotranvieri“ hingegen gilt sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr,
- Prinzip der größeren Repräsentativität: Auch wenn der Kollektivvertrag „Autoferrotranvieri“ in absoluten Zahlen für den öffentlichen Verkehr, unter Einbeziehung sowohl des Schienen- als auch des Straßenverkehrs, als der repräsentativste gelten mag, so wird der Kollektivvertrag „Attività ferroviarie“ zum repräsentativsten, sobald ausschließlich die Eisenbahnleistungen betrachtet werden. Und da sich das vorliegende Verfahren ausschließlich auf Eisenbahnleistungen bezieht, wird folglich auf diesen Vertrag Bezug genommen,
- Prinzip des höheren Schutzes: Der Vertrag „Attività Ferroviarie“ bietet den besseren Arbeitnehmerschutz. Abgesehen von den reinen Vertragstexten weist die Verwaltung darauf hin, dass die maßgeblich repräsentativen Arbeitnehmerorganisationen konsultiert wurden und einstimmig diesen Tarifvertrag als Referenz vorgeschlagen haben.

All das vorab bemerkt **empfiehlt** die Unterzeichnende (...)unter Hinweis auf ihr entsprechendes Interesse

der Vergabestelle Folgendes:

- Durchführung einer Ausschreibung unter Aufteilung in zwei Lose (mit der entsprechenden Beschränkung der Zuschlagserteilung auf ein einziges Los),
- Ausrichtung auf eine hohe Dienstleistungsqualität (unter Angabe von Teilnahmevoraussetzungen, die an die besondere, in vergleichbaren Sektoren in den letzten Jahren erworbene Erfahrung der Bieter anknüpfen),
- Öffnung für einen echten Vergleich zwischen verschiedenen Organisationsmodellen, um der öffentlichen Verwaltung das bestmögliche Angebot zu gewährleisten,
- con la previsione di un tempo di 36 mesi dall’aggiudicazione al subingresso effettivo per consentire a ciascun aggiudicatario di dotarsi del necessario personale nel doveroso rispetto del DPR 752/1976.
- Festlegung einer Frist von 36 Monaten zwischen der Zuschlagserteilung und der tatsächlichen Betriebsübernahme, damit jeder Auftragnehmer das erforderliche Personal im zwingenden Einklang mit dem DPR 752/1976 beschaffen kann.

Antwort. Es wird auf die vorangegangenen Antworten verwiesen.

Teilnehmer Nr. 4

1. **S. 14, Tabelle 3 „Informationen für die Fahrgäste vor der Reise, gegliedert nach Kommunikationskanal“:** Die Art der Informationen ist wie folgt zu ergänzen: „Information vor dem Kauf, die angibt, ob das betreffende bzw. die betreffenden Tickets ein Durchgangsticket (kumulatives Ticket) darstellen“ (vgl. Verordnung (EU) 2021/782, Anhang II, Teil I „Informationen vor der Reise“).

Antwort. Die Anmerkung wird angenommen. Punkt 6 der Tabelle 3 wurde wie folgt neu formuliert: „Geltendes Tarifsysteem: Stufen, Ausgestaltung, Mengenrabatte (Abonnements), Integration mit anderen Fahrscheinen (gesetzliche oder regulatorische Verweise, Kriterien und Berechnungsformeln, Beispiele für Kilometerdistanzen); Kosten eventueller Zusatzleistungen; Information, ob der betreffende Fahrschein ein Verbundticket darstellt.“

2. **S. 15, Tabelle 3, Punkt 4 „Informationen für die Fahrgäste vor der Reise, gegliedert nach Kommunikationskanal“:** Ergänzung unter Bezugnahme auf den ART-Beschluss Nr. 28/2021 und Einbeziehung der außergerichtlichen Streitbeilegung: „Angabe der Kanäle und Kontaktmodalitäten für Nutzerbeschwerden gemäß ART-Beschluss 28/2021 sowie der Modalitäten des Zugangs zur außergerichtlichen Streitbeilegung“.

Antwort. Die Anmerkung wird angenommen; es erscheint jedoch zweckmäßig, keinen ausdrücklichen Verweis auf die einzelne Regelung aufzunehmen, sondern allgemein auf die geltenden Vorschriften zu verweisen, um auch künftige Anpassungen abzudecken. Punkt 4 der Tabelle 3 lautet daher nun: „Angabe der Kanäle und der Kontaktmodalitäten für Nutzerbeschwerden sowie für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten, die gemäß der geltenden Rechtsvorschriften und deren etwaigen Änderungen laufend aktualisiert werden müssen.“

3. **S. 15, Tabelle 3, Punkt 7 „Informationen für die Fahrgäste vor der Reise, gegliedert nach Kommunikationskanal“:** Ersetzung von „Dienstleistungskarte“ durch „Qualitätskarte der Dienstleistungen“.

Antwort. Die Anmerkung wird angenommen. Punkt 7 der Tabelle 3 lautet nun: „Modalitäten zur Einsichtnahme in die Qualitätskarte der Dienstleistungen.“

4. **S. 32, Punkt 1, Buchst. f):** Ersetzung von „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in der geltenden Fassung“ durch „Verordnung (EU) 2021/782 in der geltenden Fassung“.

Antwort. Es wird klargestellt, dass das im Dokument ‚Mindestqualitätsbedingungen‘ auf Seite 32, Punkt 1, Buchstabe f), Angeführte dem ART-Beschluss Nr. 16/2018 entspricht und auf die „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in geltender Fassung“ Bezug nimmt. Die Verordnung (EU) 2021/782 ersetzt die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und ist daher in der genannten Fassung automatisch enthalten. Zur besseren Verständlichkeit wurde die neue Verordnung jedoch zusätzlich ausdrücklich aufgenommen. Der Buchstabe f) auf Seite 32 wurde wie folgt geändert:
„f) Bedeutung etwaiger neuer Verpflichtungen für das EVU, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in der jeweils geltenden Fassung sowie aus der Verordnung (EU) Nr. 2021/782 in der jeweils geltenden Fassung ergeben.“

5. S. 36, Punkt 2.1

- a) Ergänzung des Hinweises auf die Einhaltung des Anhangs A des ART-Beschlusses Nr. 28/2021 („Auf Beschwerden und Meldungen wird innerhalb von fünf Arbeitstagen ab dem Datum der Zuweisung geantwortet und gemäß den operativen Vorgaben des Auftraggebers im Einklang mit dem ART-Beschluss Nr. 28/2021“),
- b) Ergänzung mit Angabe der maximalen Anzahl von Tagen ab dem Eingangsdatum der Beschwerde und/oder der Meldung, innerhalb derer die STA AG die Beschwerde und/oder die Meldung an das EVU weiterleitet,
- c) Information für die Nutzerinnen und Nutzer über die unter Buchstabe b) genannten Fristen, auch im Hinblick auf Maßnahme 6 ‚Entschädigungen‘ des Anhangs A des ART-Beschlusses Nr. 28/2021, im Einklang mit den Vorgaben der Verkehrsregulierungsbehörde.

Antwort a). Die Anmerkung wird angenommen. Punkt 2.1 lautet nun: „2.1 Auf Beschwerden und Meldungen wird innerhalb von fünf Arbeitstagen ab dem Datum der Zuweisung und gemäß den operativen Vorgaben der betrauenden Stelle im Einklang mit dem ART-Beschluss Nr. 28/2021 in der jeweils geltenden Fassung geantwortet, unbeschadet der Entschädigungen gemäß Maßnahme 6 des Anhangs A des bereits genannten ART-Beschlusses Nr. 28/2021 in der jeweils geltenden Fassung.“

Antwort b). Die Anmerkung wird nicht angenommen, da es sich um eine Verpflichtung einer dritten Gesellschaft handelt, die nicht Vertragspartei des Dienstleistungsvertrags ist.

Antwort c). Die Anmerkung wird angenommen; es wird auf die Formulierung unter Punkt 5 Buchst. a) verwiesen.

- 6. S. 48, Art. 1 Buchst. a):** Ersetzung der Bewertungsskala von 1 bis 9 (ungerade Anzahl von Bewertungsoptionen) durch eine Bewertungsskala mit einer geraden Anzahl von Bewertungsoptionen.

Antwort. Die Anmerkung wird nicht angenommen, da der ART-Beschluss 16/2018, Maßnahme 5 Punkt 4 Buchst. c), ausdrücklich eine Skala von 1 bis 9 vorsieht, wobei 7 die erste Zufriedenheitsstufe und 9 die höchste darstellt. Die gleiche Skala ist zudem im ART-Beschluss 53/2024 für den ÖPNV auf Straße vorgesehen.

- 7. S. 50, Buchst. i):** die angemessenen Stichprobendimensionen ergänzen, indem ein Mindestwert numerisch angegeben wird.

Antwort. Die Anmerkung wird nicht angenommen, jedoch wird darauf hingewiesen, dass die Vergabestelle selbst die Erhebungen in Auftrag geben wird und diese somit nach eigenem Ermessen durchführen kann, um stets eine ausreichend aussagekräftige Stichprobe zu gewährleisten. Auf Seite 48, Punkt b), wird folgende Präzisierung eingefügt: „Die Vergabestelle führt jährlich mindestens eine Erhebung zur wahrgenommenen Dienstleistungsqualität durch. Zu diesem Zweck kann sich die Vergabestelle eines spezialisierten und anerkannt erfahrenen externen Unternehmens bedienen.“

- 8. S. 50 Buchst. I):** Ergänzung der Bestimmung, die die Übermittlung der Ergebnisse der Kundenzufriedenheitserhebung an den Verbraucherschutzverband vorsieht.

Antwort. Die Anmerkung wird nicht angenommen, da die Übermittlung der Daten an das Verbraucherzentrum von der Vergabestelle vorgenommen werden kann, ohne dass diese Verpflichtung dem Auftragnehmer auferlegt werden muss. Zudem wird daran erinnert, dass vorgesehen ist, dass die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitserhebung sowohl auf der Website des Eisenbahnunternehmens als auch auf der Website der Vergabestelle veröffentlicht werden.



ALLEGATO F
CONSULTAZIONE DEI PORTATORI D'INTERESSE NELL'AMBITO
DELLA GARA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO
IN ALTO ADIGE PER GLI ANNI 2028 – 2042 /
QUESITI DEI PORTATORI D'INTERESSE E RISCONTRI DELLA STAZIONE APPALTANTE

Premessa

La stazione appaltante ha pubblicato il 04.12.2025 sulla pagina dell'amministrazione provinciale della Mobilità della Provincia autonoma di Bolzano, nonché sul portale degli appalti pubblici provinciale (bandi-altoadige.it) i documenti di consultazione in ordine alla procedura in oggetto in conformità alle disposizioni contenute dalla Delibera ART 154/2019, come successivamente modificata.

In aggiunta, sono state spedite Pec a tutti i soggetti potenzialmente interessati in conformità alla Misura 4 della predetta Delibera.

Hanno formulato osservazioni e quesiti quattro soggetti giuridici: i richiedenti n. 1 e 2 con pec del 22.1.2026; il richiedente n. 3 con Pec del 21.1.2026; il richiedente n. 4 con pec dell'8.1.2026.

Di seguito si espongono le osservazioni e i quesiti trasmessi da ciascun soggetto (in forma anonimizzata, per quanto possibile). Per ciascuna osservazione l'amministrazione fornisce il proprio riscontro.

Partecipante n. 1

A CLASSIFICAZIONE DEI BENI IMMOBILI

Quesiti:

Per quanto attiene al **nuovo impianto di Bolzano** sud in costruzione, si chiede la planimetria del progetto dello stesso e si chiede di specificarne l'attrezzaggio, al fine di valutare se effettivamente tale impianto indicato come bene indispensabile, insieme agli altri impianti messi a disposizione, possa risultare sufficiente per la manutenzione dei materiali in asset di gara.

Risposta. *L'officina di Bolzano sud sarà destinata alla manutenzione dei treni "Coradia Stream" e a tal fine sarà utilizzata dalla società Alstom, la quale opererà in virtù di un contratto full service di manutenzione. La sua idoneità è stata valutata positivamente dai tecnici della stazione appaltante. Si invita a considerare la descrizione contenuta nell'allegato n. 2 alla presente consultazione, che descrive un'area di portata significativa. In fase di gara sarà pubblicata documentazione tecnica esaustiva.*

Si chiede conferma che l'utilizzo **dell'officina di Merano ATR**, esaurito l'utilizzo con dismissione dei GTW, sia opzionale da parte degli operatori (la documentazione non prevede un termine pur indicandola come indispensabile).

Risposta. *L'officina di Merano ATR è obbligatoria e indispensabile fino al momento in cui i treni GTW saranno in utilizzo. Con la dismissione dei GTW, l'officina ATR non sarà più a disposizione degli operatori,*

in quanto sarà utilizzata da STA per la gestione del mezzo di recupero. Resta salva la possibilità per l'aggiudicatario della gara di utilizzare i binari adiacenti per la sosta.

Si chiede conferma che l'utilizzo **dell'officina di Malles**, pur classificata come indispensabile, sia opzionale da parte degli operatori dopo la realizzazione dell'impianto di Bolzano sud a cura di STA.

Risposta. *Con la messa in funzione del polo manutentivo a Bolzano Sud Alstom sposterà tutta la manutenzione in quella sede. Malles, quindi, sarà utilizzabile come "semplice" rimessa e per attività di pulizia interna, carico e scarico, nonché ispezioni. La stazione appaltante ne conferma l'obbligatorietà dal momento che, osservando il disegno della rete ferroviaria in provincia, le corse programmate e gli spazi disponibili per la sosta, non è pensabile di farne a meno anche solo nell'ottica di presidiare la qualità del servizio.*

C. PERSONALE IN SERVIZIO PRESSO GLI ATTUALI GESTORI DEL SERVIZIO FERROVIARIO IN PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

In riferimento ai contratti di lavoro da applicare, si **invita a prevedere** nella documentazione di gara, l'applicazione del **Contratto Collettivo Nazionale** della mobilità/ Area contrattuale Attività Ferroviarie (I livello), e della medesima normativa e medesime tutele, da mantenere nel tempo, previste dal contratto aziendale di Gruppo FS Italiane (II livello) nonché degli accordi territoriali sottoscritti da Trenitalia. Questo al fine di garantire maggiore chiarezza nella prospettiva dei lavoratori.

Risposta. *Il Legislatore italiano ha previsto "il trasferimento di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante, applicando al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente" (art. 48, co. 7, lett. e), D.L. 50/2017). In aggiunta, per effetto dell'art. 11, co. 2, D.Lgs 36/2023 si applica il contratto "attività ferroviarie", fatte salve le disposizioni codicistiche circa i contratti a tutele equivalenti. Ogni altra questione di natura applicativa potrà essere affrontata in sede di contrattazione sindacale.*

Quesiti:

Si chiede di specificare la modalità e la tempistica di gestione del **personale** nell'eventuale **periodo transitorio**

Risposta. *Sarà applicata la clausola sociale "forte" di cui all'art 48, co. 7, lett. e), D.L. 50/2017, conv. in L. 96/2017. Al momento le tempistiche e le modalità attuative non sono nel dettaglio prevedibili. Saranno fornite informazioni più precise all'esito della gara.*

D. CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ E PENALITÀ MISURA 4 DELLA DELIBERA ART 16/2018

Per quanto concerne le **Condizioni Minime di Qualità (CMQ)** si formulano le seguenti osservazioni:

Si chiede di prevedere un **tetto massimo** annuale alle penali, come previsto per i premi;

Risposta. *La stazione appaltante valuta la possibilità di introdurre un tetto alle penali, nel rispetto della disciplina dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.*

Si chiede di specificare la modalità di definizione dell'**andamento crescente** degli obiettivi di performance;

Risposta. *Relativamente agli anni successivi al primo, le CMQ riferite alla regolarità e puntualità saranno aggiornate in base alla media dei valori consuntivati nel triennio precedente, qualora superiore alla CMQ indicata per il primo anno.*

Si chiede di prevedere che le **ispezioni** per la valutazione delle CMQ avvengano **congiuntamente** con il personale dell'impresa aggiudicataria;

Risposta. *La stazione appaltante valuterà l'osservazione presentata, ma allo stato esprime un orientamento negativo.*

Si chiede di esplicitare quale evento esterno possa determinare un incremento tanto rilevante della puntualità attesa per la tratta **Bassa Atesina**;

Risposta. *Come indicato nella nota del documento "Allegato Condizioni minime di qualità e penalità", la CMQ riferita alla puntualità per la tratta della Bassa Atesina sarà aggiornata ai dati di puntualità rilevati per gli anni 2022-2023-2024.*

si chiede di prevedere che le ispezioni per la valutazione della CMQ **Pulizia** siano effettuate entro la prima fermata dalla partenza d'origine del treno;

Risposta. *La stazione appaltante valuterà l'osservazione presentata, ma allo stato esprime un orientamento negativo.*

si chiede di inserire un **contraddittorio** per le discussioni delle non conformità rilevate tramite reclami/segnalazioni dell'utenza;

Risposta. *Si accoglie la richiesta.*

si chiede di dettagliare le modalità operative della previsione all'allegato 5, Misura 14 pag. 35 in merito alla controlloria, tenendo conto della controlloria a vista, di numerosi titoli provinciali, delle diverse situazioni di frequentazione e della complessa normativa di riferimento;

Risposta. *L'amministrazione ha fornito nell'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità" nell'ambito della Misura 14 le indicazioni di base della controlloria a bordo dei treni. Nei documenti di gara si provvederà a fornire maggior dettaglio. In ogni caso, si ricorda che la Delibera 16/2018, Misura 14, comma 2 dispone che sia l'impresa affidataria a dover adottare un "Piano operativo di sicurezza e controlloria" sulla base dei principi esposti nella Delibera stessa.*

si chiede di rivalutare per il Piano d'intervento per i servizi sostitutivi la previsione circa il bilinguismo per gli autisti dei servizi sostitutivi, alla luce della carenza nel reperimento degli stessi, che potrebbe determinare la sistematica mancata auto sostituzione in caso di criticità;

Risposta. *Attualmente il quadro legislativo (in particolare, art. 2, D.P.R. 574/1988) non permette di accogliere la richiesta, ma l'ente affidante vigila sull'evoluzione della normativa in materia.*

si chiede di confermare che per i cicli di pulizia alla Tabella 5 pag. 25 Pulizia del materiale rotabile classe di intervento D sia richiesta una frequenza mensile, condizione più stringente rispetto a quanto previsto dalle CMQ della Delibera ART 16/2018 Tab. 4 pag. 26;

Risposta. *Si conferma la frequenza mensile. Per l'amministrazione è un aspetto rilevante e intende valorizzarlo.*

si chiede che le rilevazioni di non conformità siano riferite al convoglio piuttosto che ai treni commerciali effettuati dal convoglio stesso;

La stazione appaltante valuta la richiesta. Al momento si ritiene ragionevole che alcuni aspetti sulla qualità non possano essere imputati più volte sullo stesso convoglio, nella misura in cui impresa è impossibilitata a intervenire attivamente in tempo. Tuttavia, ciò non vale per la puntualità, visto che la Delibera 16/2018 contempla espressamente le stazioni intermedie al fine del computo della sanzione, quindi, a maggior ragione questo deve valere per un convoglio che esegue più corse commerciali di fila. Anche sulla regolarità si ravvisano margini di intervento della IF.

si chiede di definire una finestra temporale legata al tempo intercorrente tra due interventi manutentivi programmati, durante la quale la rilevazione di non conformità accertata su un convoglio in controlli successivi non determini applicazione di ulteriori penali;

Risposta. *L'amministrazione valuta la proposta, che ha un profilo ragionevole.*

si chiede di specificare su quale flotta debbano essere previsti il wi-fi e i monitor;

Risposta. *L'intera flotta sarà messa a disposizione da parte dell'ente affidante ed i monitor e il wi-fi saranno presenti su ciascun mezzo.*

si fa presente che, per la rendicontazione mensile posticipata, la telediagnostica e informatica per i Flirt è gestita da STA;

Risposta. *L'amministrazione ritiene importante precisare che è a carico dell'impresa affidataria la dotazione degli strumenti per avere a disposizione i dati necessari per la rendicontazione, come avviene ai fini del contratto vigente.*

si segnala un refuso nell'importo della sanzione prevista nella versione italiana Art. 7 - Soppressioni non sostituite, comma 2, relativo alle ultime corse, in cui si prevede una penale di 1.100,00 euro per ogni treno*km in quanto la versione tedesca riporta la sanzione di 11,00 euro;

Risposta. *Si tratta di un refuso. L'importo corretto è 11,00 euro.*

si fa presente che il documento "Sistemi Informativi — programmazione, esercizio e monitoraggio del servizio" più volte richiamato, non è stato allegato;

Risposta. *L'allegato sarà condiviso in fase di gara. In fase di consultazione la condivisione del documento tecnico ha un rilievo limitato al fine di formulare osservazioni sull'allegato "condizioni minime di qualità e penalità".*

si chiede di rivedere quanto previsto nell'Art. 4 comma 3 — Regolarità (Misura 7) dell'Allegato n. 5, Consultazione sulla qualità: "Nel caso in cui le corse future dovessero percorrere consecutivamente più linee della tabella 1, queste corse saranno conteggiate tante volte quanto le linee che la compongono. Questa disposizione è valida sia per il conteggio dei treni totali sia per quello dei treni arrivati a destinazione", in quanto tale disposizione appare in contrasto con il principio generale di garanzia che impedisce la duplicazione delle sanzioni per un medesimo fatto materiale nei confronti del medesimo soggetto. Invero, qualora le predette corse fossero conteggiate tante volte quante sono le linee che le compongono, l'impresa si troverebbe ingiustamente penalizzata più volte per lo stesso fatto e ciò si

tradurrebbe in una chiara violazione del principio generale di divieto di cumulo sanzionatorio sostanziale che mira, invece, a garantire proporzionalità evitando sanzioni manifestamente eccessive;

Risposta. *L'amministrazione valuta la richiesta, che è meritevole di approfondimento.*

con riferimento a quanto previsto nell'Art. 13 comma 3, (...) si riserva di valutare l'eventuale messa a disposizione, a titolo oneroso, del proprio sistema di vendita (i.e. PICO) al subentrante.

Risposta. *La stazione appaltante si riserva.*

si chiede di inserire nella documentazione di gara gli accordi quadro sottoscritti con il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria coerenti con i 7 mln di produzione previsti dalla gara stessa;

Risposta. *Si conferma.*

si chiede di prevedere la modalità di gestione dei treni condivisi tra più contratti;

Risposta. *Nella misura in cui saranno conclusi accordi in tal senso, saranno condivisi nella documentazione di gara gli obblighi prestazionali ed economici. Il servizio transfrontaliero in direzione Lienz e Innsbruck, nell'ambito della cooperazione con il Verkehrsbund Tirol e in continuità a quanto fatto negli anni precedenti, si sostanzia (in via riassuntiva) nella consegna dei treni e dei veicoli da parte dell'aggiudicataria alla IF incaricata per la tratta austriaca. Per il dettaglio della parte prestazionale ed economica si rimanda agli atti di gara.*

circa l'attività di controlloria a bordo dei treni si richiede di prevedere anche l'opportunità di implementare i sistemi in uso al personale dell'aggiudicatario, piuttosto che fornire nuovi apparecchi, che ad esempio nel caso di (...) porterebbe alla duplicazione degli apparecchi in dotazione;

Risposta. *Ai fini del calcolo della base d'asta e della presentazione delle offerte non si considerano i costi legati agli strumenti per il controllo dei biglietti a bordo, sul presupposto che sarà STA a fornire i dispositivi.*

Ciò detto, a procedura terminata l'amministrazione valuterà eventuali proposte, qualora ne derivi un interesse pubblico (es. riduzione dei costi per PAB), senza comunque ritenersi vincolata ad alcuna di esse.

si richiede di specificare la copertura dei costi dell'implementazione dell'ETCS;

Risposta. *Le prestazioni di implementazione dell'ETCS non rientrano nell'oggetto della gara.*

considerando la natura del contratto gross out, si richiede di valutare l'inserimento di un meccanismo di incentivazione per l'aggiudicatario, legato a over performance dei ricavi da traffico.

Risposta. *Si conferma che nell'allegato "condizioni minime di qualità e penalità" è previsto un "sistema incentivante" e che l'incremento dei viaggiatori trasportati è soggetto ad incentivo economico (pag. 51).*

Partecipante n. 2

Veicoli / Manutenzione

Sulla base della documentazione messa a disposizione, presumiamo che tutti i veicoli necessari per l'esercizio vengano forniti e che i relativi costi da considerare siano già definiti.

Chiediamo conferma che tale presupposto sia corretto. Indipendentemente da ciò, il quadro contrattuale alla base della messa a disposizione dei veicoli non risulta chiaramente desumibile dalla documentazione. Alla luce di ciò, chiediamo chiarimenti in merito ai seguenti punti:

Risposta. Si conferma che tutti i veicoli necessari per l'esercizio verranno forniti dalla Provincia per mezzo della sua società in-house STA con cui l'aggiudicatario di questa gara firmerà un contratto di locazione. I costi della locazione saranno indicati nella documentazione allegata al bando di gara. Si tratta di costi a carico della PAB per l'importo effettivamente sostenuto dall'Impresa Affidataria e perciò saranno inseriti nel modulo per l'offerta economica di gara in modo precompilato. I restanti costi riguardanti i veicoli saranno a carico dell'Impresa Affidataria, che se assumerà il rischio, fatte salve le precisazioni spiegate in risposta alle successive domande.

1. Veicoli FLIRT in generale (proprietà STA e Trenitalia)

- a) I veicoli FLIRT rimangono di **proprietà** della Provincia – e quindi nella sua sfera di rischio – oppure è prevista una cessione di proprietà all'impresa ferroviaria incaricata (IF)?

Risposta. I treni Flirt rimangono di proprietà di STA (società in house provinciale).

- b) Come è regolata contrattualmente la **proprietà e la concessione d'uso**, in particolare con riferimento ai rischi derivanti dalla perdita del veicolo (ad es. a seguito di incidenti) nonché da costi di manutenzione imprevedibili e straordinari?

Risposta. È prevista la forma contrattuale della locazione. Il locatario dovrà assicurare il bene con formula "kasko" e risponderà nei confronti di STA, così come nei confronti di terzi, per qualsiasi danno che dovesse essere causato secondo le disposizioni contenute nei contratti di locazione e di manutenzione allegati alla gara, nonché secondo i principi di diritto.

La manutenzione programmata di primo livello è totalmente a carico del locatario, mentre i costi sostenuti dal locatario per la manutenzione del materiale rotabile provinciale di secondo livello, di quella straordinaria, eccezionale e di quella comunque non prevista, sono a carico del proprietario dei treni.

- c) Come è contrattualmente previsto gestire eventuali scostamenti qualora i costi definiti o assunti dall'ente committente vengano superati nella fase di esercizio effettivo? E quale delle parti contrattuali sopporta in tal caso il **rischio economico**?

Risposta: I costi di esercizio e di manutenzione programmata di primo livello di questi veicoli saranno a carico dell'Impresa Affidataria. I costi di manutenzione di secondo livello, straordinaria, eccezionale e comunque non prevista dovranno essere anticipati dall'Impresa Affidataria e saranno poi rimborsati da STA. Della documentazione allegata al bando di gara farà parte anche una Matrice dei Rischi dove saranno indicati i criteri di attribuzione tra Provincia e Affidataria della responsabilità per gli scostamenti dei costi. La Matrice sarà anche pubblicata in bozza prima del bando assieme alla Relazione di Affidamento.

- d) Poiché la IF deve assumere la responsabilità **ECM I–IV**, secondo la nostra comprensione la IF deve anche figurare come **detentore dei veicoli**. Come devono essere gestiti i rischi e le opportunità risultanti da tale ruolo, in particolare riguardo al valore residuo dei veicoli alla fine del contratto?

Risposta. *Il veicolo è di proprietà di STA e STA beneficia e sopporta eventuali incrementi o diminuzioni di valore contabile. Per ulteriori dettagli si rimanda alle risposte precedenti e successive, nonché alla documentazione di gara.*

- e) I due veicoli multisistema sono dotati di **trazione multipla** compatibile con gli altri veicoli dello stesso tipo? I veicoli sono dotati di **trazione multipla** compatibile con i mezzi attualmente di proprietà Trenitalia del tipo ETR170?

Risposta. *I veicoli ETR170 appartengono a serie diverse (0, 100, 200) e sono compatibili solo in trazione doppia intra serie 0 (8 treni) e solo intra serie 200 (15 treni), mentre non è prevista la trazione multipla mista. Si precisa che nell'ambito delle operazioni di retrofit ETCS i veicoli ETR170 di serie 100 diventano di serie 200.*

- f) I veicoli della prima serie costruttiva (2013–2014) sono dotati di **trazione multipla** compatibile con i veicoli della seconda serie costruttiva (2017)?

Risposta. *Si veda la risposta alla domanda precedente.*

2. Veicoli Coradia e contratto Full Service

- a) Quali effetti hanno le diverse **responsabilità** del **detentore** tra STA e ÖBB sul rapporto contrattuale tra il committente e la IF?

Risposta. *I veicoli di ÖBB (possessore e detentore ÖBB) dovranno essere presi in gestione tramite accordo tra le imprese ferroviarie (IF aggiudicataria e ÖBB) e saranno trattati nell'ambito del contratto di servizio tra ente affidante e aggiudicataria secondo le stesse condizioni previste per gli altri treni.*

- b) Come è regolata la **ripartizione dei rischi** in caso di ritardi, carenze prestazionali o altri problemi nell'ambito della manutenzione?

Risposta. *Saranno ripartiti tra la IF e il manutentore Alstom. I limiti di attribuibilità sono regolati nel contratto di manutenzione.*

- c) Il contratto Full Service sarà stipulato direttamente tra la Provincia e Alstom oppure la IF è **parte contrattuale** o comunque coinvolta?

Risposta. *La IF è parte contrattuale e dovrà accettare il contratto di manutenzione trilaterale già firmato tra STA e Alstom.*

- d) Riteniamo corretto presumere che i veicoli disporranno di un'**omologazione illimitata** per l'esercizio sulle tratte oggetto di gara e che tutte le procedure di approvazione necessarie saranno effettuate dal committente?

Risposta. *L'autorizzazione è congrua al servizio previsto ed è onere di Alstom. Si precisa che inizialmente non sarà autorizzata la doppia trazione.*

e) È prevista un'**omologazione** per l'utilizzo senza limitazioni sulla rete infrastrutturale di ÖBB?

Risposta. *L'autorizzazione è congrua al servizio previsto ed è onere di Alstom. Si precisa che inizialmente non sarà autorizzata la doppia trazione.*

f) Come sono contrattualmente regolati la concessione d'uso e la disponibilità dei veicoli, in particolare con riferimento ai **rischi** derivanti dalla **perdita del veicolo** (ad es. in caso di incidenti) nonché da costi di manutenzione imprevedibili e straordinari?

Risposta. *Premesso quanto chiarito nella risposta alla domanda 1)b), la manutenzione di II° livello è inclusa nel contratto di manutenzione con Alstom.*

In linea di principio, la parte dei sinistri viene gestita a livello assicurativo e si applicano i principi civilistici del diritto italiano in materia di responsabilità. Nel dettaglio, si dovrà avere riguardo alle disposizioni contenute nei contratti di locazione e di manutenzione.

g) Quali obblighi di collaborazione e/o documentazione competono alla IF?

Risposta. *Questi aspetti saranno regolati nel dettaglio nel contratto di locazione.*

3. Presa in consegna dei veicoli e messa a disposizione dei dati

a) Come avviene la **presa in consegna** dei veicoli da parte della IF e quali rilevanti **dati tecnici**, operativi e di manutenzione vengono messi a disposizione durante la consegna?

Risposta. *I dati tecnici più significativi, nonché i protocolli manutentivi e gli altri aspetti operativi saranno messi a disposizione in fase di gara.*

b) Presumiamo che le motrici diesel del tipo **Stadler GTW** vengano trattati allo stesso modo degli elettrotreni FLIRT menzionati nelle domande al punto 1.

Risposta. *Si conferma.*

4. Officina e manutenzione

a) Nella riunione del 17.12.2025 è stato indicato che il nuovo impianto di Bolzano Sud non dispone di un **tornio sotto-piano** (*profilazione ruote*).

Risposta. *Si conferma che nel polo manutentivo di Bolzano Sud non è previsto il tornio in fossa.*

Poiché tale attrezzatura è regolarmente necessaria per la manutenzione dei veicoli ferroviari, chiediamo di chiarire:

a. se le relative lavorazioni debbano essere effettuate in altre sedi

Risposta. *La profilazione delle ruote è eseguita da Alstom, nelle sedi che valuterà.*

b. chi sostenga i costi e i rischi conseguenti (ad es. trasferimenti dei veicoli, disponibilità del materiale rotabile)

Risposta. *I costi connessi alla profilazione delle ruote rientrano nel full service manutentivo e pertanto sono sostenuti da Alstom. Come per tutte le attività connesse a questo full service, è richiesta una programmazione condivisa tra Alstom e impresa utilizzatrice dei veicoli e la collaborazione per i trasferimenti (condotta e scorta, ad esempio).*

c. presumiamo che Alstom, nell'ambito del contratto "Full Service", sia responsabile dell'esecuzione di tali lavorazioni, mentre la IF, o terzi incaricati dalla IF, debbano provvedere per gli altri veicoli. Tale presupposto è corretto?

Risposta. Si conferma.

b) Poiché l'officina di Bolzano Sud non sarà disponibile all'inizio del contratto, si presume che inizialmente si dovrà ricorrere a officine alternative. Chiediamo di chiarire se siano previsti esclusivamente i **quattro siti** indicati nella documentazione oppure se **possano essere utilizzate anche altre sedi** non esplicitamente menzionate.

Risposta. Le rimesse e officine messe a disposizione dalla stazione appaltante sono quelle indicate in sede di consultazione, dove è altresì indicato l'eventuale obbligo o facoltà di utilizzo. Sono ritenute idonee a soddisfare i bisogni del gestore. Ad ogni modo, qualora il gestore intenderà utilizzarne di altre, potrà farlo.

c) Ai fini della stima dei costi di manutenzione dei FLIRT, chiediamo quali documenti specifici relativi ai veicoli saranno messi a disposizione degli offerenti per consentire una valutazione attendibile. In particolare, chiediamo chiarimenti in merito alla **disponibilità di dati storici di manutenzione**, statistiche di guasti e anomalie, protocolli di manutenzione, eventuali perizie esterne.

Risposta. I protocolli di manutenzione dei veicoli Flirt saranno resi disponibili in occasione del bando di gara. La Provincia si riserva di valutare la richiesta di mettere a disposizione dei partecipanti alla gara i dati storici e statistici.

In alternativa, chiediamo conferma che i costi da considerare per la manutenzione siano definiti dall'ente committente e come sia contrattualmente gestita la situazione in cui i costi effettivi superino tali valori.

Risposta. Per i veicoli Flirt si rinvia alla risposta alla domanda 1.c). Per i veicoli Coradia Stream si ribadisce che è previsto un full service manutentivo con costo a carico della Provincia per il tramite della società STA.

d) Comprendiamo dalla documentazione che l'ente committente si farà carico dei costi di manutenzione "pesante". È pertanto corretto ritenere che la IF non debba effettuare degli accantonamenti?

Risposta. Per le regole sul pagamento dei costi di manutenzione di secondo livello si rinvia alla risposta 1.c). Pertanto, si conferma che non appare necessario per l'Impresa Affidataria fare accantonamenti per il futuro sostenimento di queste spese.

e) In quale misura sono previste possibilità risp. obblighi relativi all'acquisizione di **pacchetti di ricambi**? Presumiamo che i relativi costi saranno resi disponibili a tutti gli offerenti.

Risposta. In primo luogo, STA dispone di scorte strategiche che saranno consegnate al manutentore e alla IF, con onere di quest'ultima di mantenerle in efficienza a suo costo. La reintegrazione di tali scorte compete alla IF.

5. Adeguamento ETCS dei veicoli esistenti

a) È indicato che i costi per l'adeguamento ETCS dei veicoli esistenti saranno sostenuti dalla Provincia e non fanno parte della stima economica. Chiediamo conferma che tali costi ricadano completamente al di fuori del **rischio economico** della IF.

Risposta: *Si conferma che queste prestazioni non rientrano tra quelle richieste all'Aggiudicatario in questa gara e che per esse non vi è rischio economico per l'Impresa Affidataria.*

b) Veicoli di soccorso e di manutenzione

a) Dalla documentazione comprendiamo che uno dei veicoli di soccorso sarà messo a disposizione dall'ente committente. Come sono regolati contrattualmente la **proprietà** e la **concessione d'uso**?

Risposta. *La proprietà è di STA S.p.a. Le condizioni di utilizzo saranno regolate in un contratto di noleggio. L'uso è previsto su richiesta e per il tempo strettamente necessario con un costo forfettario giornaliero.*

b) La **manutenzione** del veicolo messo a disposizione dall'ente committente è effettuata dall'ente committente. Riteniamo pertanto corretto che la IF non debba sostenere ulteriori costi oltre a quelli indicati per l'utilizzo?

Risposta: *Si conferma che l'unico costo da sostenere, in caso di uso della locomotiva diesel di soccorso di STA da richiedere in caso di necessità di soccorso, è il pagamento del canone giornaliero che sarà pubblicato nei documenti allegati al bando di gara. Si ricorda che l'onere di attrezzarsi per il soccorso, al di là della locomotiva in questione, è dell'Impresa Affidataria. La messa a disposizione del veicolo che STA possiede e usa per la manutenzione della propria infrastruttura ha lo scopo principale di agevolare il reperimento di almeno un veicolo attrezzato per l'uso sulla linea Venosta.*

c) È corretto il nostro presupposto secondo cui il secondo veicolo di soccorso obbligatorio e la locomotiva da manovra devono essere forniti dalla IF e rientrare nella sua **proprietà** e **responsabilità**? In che modo l'ente committente garantisce un accesso non discriminatorio al materiale rotabile disponibile? Quali requisiti (oltre all'equipaggiamento ERTMS e alla compatibilità con la rete) sono richiesti per i veicoli di soccorso e per le locomotive da manovra?

Risposta. *Si tratta di beni classificati quali "commerciali" e, in quanto tali, esonerano la stazione appaltante da obblighi circa la messa a disposizione dei medesimi o da altri obblighi in tal senso, come meglio precisati nella Delibera ART 154/2019 (come successivamente modificata). Relativamente ai requisiti, il secondo veicolo e la locomotiva di manovra devono essere idonei al servizio richiesto e conformi alle regolamentazioni applicabili.*

d) È corretto ritenere che la IF debba assumere la responsabilità **ECM I-IV** e conseguentemente figurare come detentore dei veicoli?

Risposta. *È onere della IF adempiere alle responsabilità normative relative ai veicoli di soccorso e di manutenzione ad eccezione di quello noleggiato da STA.*

e) Esiste la possibilità di acquisire tali veicoli sotto forma di servizi forniti da terzi incaricati dalla IF?

Risposta. *La risposta è affermativa. Si invita a tenere conto di quanto disposto in materia dai gestori dell'infrastruttura.*

- f. Chiediamo di chiarire in quale misura i veicoli di soccorso sono necessari e per quale scopo devono essere mantenuti disponibili, al fine di consentire una valutazione del loro effettivo impiego.

Risposta. *La valutazione delle prestazioni in materia spetta alla IF. Ciò detto, si invita ad osservare quanto disposto dai gestori dell'infrastruttura facendo riferimento, in particolare, al PIR sulla rete RFI (attualmente par. 6.3.3.2 "sgombero dell'infrastruttura").*

B: Personale

1. Sulla base di quanto esposto nella riunione del 17.12.2025, si presume che il periodo tra l'aggiudicazione e l'avvio dell'esercizio sia di massimo **sei mesi**. A tal proposito chiediamo chiarimenti su come una nuova IF possa garantire, in tale arco temporale, il **reperimento e la qualificazione del personale** operativo necessario, in particolare per le funzioni rilevanti per la sicurezza. Va considerato che non è garantito che tutto il personale operativo dell'attuale gestore transiti automaticamente al nuovo operatore. Chiediamo inoltre come questo periodo si concili con le normali durate di formazione e qualificazione del personale per funzioni critiche, ad esempio i macchinisti (durata di formazione circa un anno).

Risposta. *L'amministrazione comunica che il termine di avvio del servizio sarà superiore ai 6 mesi dall'aggiudicazione, ipotizzando al momento un termine di circa 12 mesi, ferma restando la facoltà di stabilire un termine maggiore ove necessario.*

Abbiamo analizzato il contenuto di diversi corsi di formazione erogati da società accreditate da Ansfisa ai sensi dell'articolo 18 del D.lgs. 30 dicembre 2010, n. 247 (Athena S.r.l., Fer Consulting S.r.l., Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria S.r.l., etc.) per l'ottenimento della licenza di condotta e il Certificato Complementare Armonizzato B e abbiamo osservato che i corsi si attestano attorno alle 75 – 85 giornate, a seconda del centro di formazione, per un totale di circa 4 – 6 mesi per conseguire i certificati.

A queste tempistiche deve aggiungersi un periodo di "addestramento" e "tirocinio formativo", erogato dalle imprese ferroviarie e di durata variabile, ma circoscritto a mensilità in numero esiguo. Da ultimo, abbiamo considerato altre tempistiche di vario tipo, quali il reclutamento delle persone da iscrivere ai corsi, il fatto che i corsi non inizieranno al momento dell'aggiudicazione ma a date prestabilite, gli esami medici etc.

Tutto ciò compreso, il termine ipotizzato sembra adeguato. In ogni caso, si terrà conto ragionevolmente delle necessità concrete della formazione.

2. In un'ottica di concorrenza equa, chiediamo se e in quale forma si tenga conto del fatto che i nuovi operatori devono sostenere regolarmente **costi aggiuntivi per il reclutamento e la formazione** del personale, mentre tali oneri per il gestore uscente risultano generalmente limitati o nulli. È previsto di rendere tali componenti di costo neutrali ai fini concorrenziali?

Risposta: *La Provincia si riserva di valutare quanto proposto, ma l'orientamento attuale è volto a non rendere tali componenti di costo neutrali. Si ricorda, comunque, che i costi di reclutamento e di formazione del personale saranno in ogni caso necessari sia per la confluenza dell'attuale personale in un unico contratto, sia per l'omogeneizzazione delle competenze per la circolazione su entrambe le infrastrutture, sia in relazione al turn-over, in particolare dei lavoratori oggi impiegati da Trenitalia. Ciò detto, nell'ottica della clausola sociale, cioè nell'ottica del trasferimento dei dipendenti impiegati presso il gestore uscente, si trasferiscono anche le rispettive formazioni e competenze; quindi, non sussiste l'asserito favore verso il gestore uscente.*

In ogni caso, l'amministrazione provinciale sta valutando iniziative per favorire la formazione.

3. In relazione all'obbligo previsto per un nuovo operatore di offrire al personale esistente un contratto alle medesime condizioni, chiediamo chiarimenti sul fatto che tale obbligo comporti anche il **recepimento** di tutti gli **accordi aziendali** vigenti presso gli attuali gestori (ad es. Trenitalia o SAD).

Chiediamo inoltre se, nell'ambito della gara, sarà messa a disposizione degli offerenti una lista del personale in forma anonimizzata, comprensiva dei rispettivi salari annui lordi, per consentire valutazioni attendibili sul trasferimento del personale e sui relativi costi.

Risposta. *Il recepimento degli accordi aziendali vigenti presso il gestore uscente nei confronti del personale precedentemente impiegato dal gestore uscente deriva da un'espressa previsione di legge e in quanto tale deve essere rispettato (art. 48, co. 7, lett. e), D.L. 50/2017, conv. in L. 96/2017).*

Si conferma che sarà messa a disposizione la lista in forma anonima con le indicazioni di specie.

4. Chiediamo chiarimenti sul **perimetro** dei **lavoratori** cui si applica l'obbligo di proporre un **contratto equivalente**. Tale obbligo riguarda esclusivamente il personale operativo e soggetto a contrattazione collettiva, oppure tutti i dipendenti del gestore uscente, incluse le funzioni amministrative e indirette?

Chiediamo inoltre se e in quale misura singole attività, ad esempio la manutenzione, possano essere affidate a fornitori esterni e come, in tale situazione, debba essere gestito contrattualmente l'obbligo di subentro del personale esistente.

Risposta. *In base alle informazioni in possesso dell'amministrazione, tutto il personale dipendente dei gestori uscenti è soggetto a contrattazione collettiva.*

Il dettato legislativo (art. 48, co. 7, lett. e) D.L. 50/2017) riguardante la clausola sociale fa riferimento espresso a "tutti i dipendenti del gestore uscente", per cui si deve assumere che proprio a tutti i dipendenti si applichi, tranne dirigenti e i consulenti.

Per quanto riguarda la manutenzione, come indicato in consultazione, ci sarà il vincolo in gara di affidare la manutenzione dei treni Coradia Stream ad Alstom, produttrice dei treni, mediante contratto di manutenzione "full service".

Più in generale, è prevista la possibilità di rivolgersi a fornitori terzi, tendenzialmente in base a quanto previsto dall'art. 119, D.Lgs. 36/2023 (subappalto), ma per avere un quadro più preciso vi invitiamo a considerare le disposizioni del capitolato speciale in sede di gara.

5. In quale misura, nell'ambito dell'offerta, devono essere presentate indicazioni sulla **pianificazione e sui costi del personale**? Chiediamo in particolare se sia sufficiente una derivazione puramente basata sui costi, oppure se siano richieste rappresentazioni più dettagliate, ad esempio sotto forma di schemi turno tipo o concetti operativi comparabili.

Risposta: *I contenuti dell'offerta saranno specificati nella documentazione allegata al bando di gara. Si può comunque anticipare, a titolo esplicativo e non esaustivo, che saranno richiesti il numero di addetti ed il loro costo totale (non individuale) con dettaglio per ogni categoria di attività: condotta, scorta, gestione equipaggi, sala operativa, manovra, manutenzione, altro (staff, amministrazione, ecc.). Spetta ad ogni concorrente fare le analisi di dettaglio che ritiene necessarie per stimare i fabbisogni ed i costi, essendo questi di propria responsabilità e rischio.*

C: Qualità e dati

1. Ai fini della valutazione dei livelli qualitativi raggiungibili e richiesti in esercizio, chiediamo se saranno messi a disposizione degli offerenti **dati relativi all'esercizio pregresso**. In procedure di

gara analoghe all'interno dell'Unione Europea vengono regolarmente forniti indicatori di qualità, come valori mensili di puntualità o statistiche dei disservizi degli ultimi anni.
È prevista anche in questa gara la fornitura di dati di questo tipo?

Risposta. *Le Condizioni Minime di Qualità (CMQ) di cui all'allegato "Condizioni minime di qualità e penalità", relative agli indicatori di puntualità e regolarità, saranno aggiornate sulla base del valore medio mensile registrato nel triennio 2022-2023-2024, come specificato nelle relative note. L'Ente affidante si riserva comunque di esaminare e valutare l'osservazione presentata.*

D: Calcolo economico

1. Nella documentazione messa a disposizione i costi complessivi stimati sono indicati in circa **1,7 miliardi** di euro. Chiediamo chiarimenti sul fatto che tale importo debba essere inteso come limite massimo vincolante che gli offerenti non possono superare, oppure se rappresenti solo una stima non vincolante.

Risposta. *Si precisa che l'importo definitivo a base di gara sarà pubblicato nel bando e potrà differire da quello pubblicato nell'avviso di preinformazione sulla GUUE il 5/9/2025. Nel rispetto delle leggi vigenti in materia di gare il valore pubblicato nel bando è il limite massimo della compensazione richiesta dagli offerenti.*

E: Concept operativo

1. Secondo la nostra comprensione, il concept operativo — in particolare **l'orario e la pianificazione** dei turni rotabili — è definito in modo vincolante dal committente e non costituisce parte dell'offerta.
Chiediamo chiarimenti se e in quale misura siano ammesse o desiderate modifiche o deviazioni da tali specifiche, ad esempio con riferimento a soluzioni alternative degli stanziamenti per la manutenzione. Se tali modifiche sono ammesse, chiediamo come verranno valutate dal punto di vista economico. In alternativa, chiediamo conferma che non siano previste deviazioni dal concetto operativo definito.

Risposta. *Non sono ammesse variazioni all'orario. Diversamente, il giro materiale può essere definito dalla IF. L'eventuale necessità di corse di tipo "invio" dovrà essere valutata dalla IF e i relativi costi sono a suo carico.*

Relativamente alla manutenzione, la sottoscrizione dell'accordo con Alstom è obbligatoria e sussiste l'onere di utilizzare i siti manutentivi indicati come "obbligatori" dalla stazione appaltante. Ciò detto, la IF può gestire le operazioni come di sua convenienza, con i costi sono a suo carico.

2. Qualora la **pianificazione dei turni** rotabili sia definita in modo vincolante dal committente, chiediamo conferma che tutte le infrastrutture operative necessarie — in particolare capacità di ricovero, impianti di approvvigionamento e smaltimento — siano disponibili in misura sufficiente nei siti indicati e non debbano essere rese disponibili aggiuntivamente dall'offerente.

Risposta. *Non sono ammesse variazioni all'orario, ma il giro del materiale può essere definito dalla IF. Ad avviso della stazione appaltante, i siti indicati sono idonei.*

Partecipante n. 3

(...) ritiene fondamentale definire la gara nei seguenti termini:

1. Suddivisa in due lotti con inerente vincolo di aggiudicazione limitato a un lotto,
2. Previsione dei tempi necessari per acquisire tutta la prevista forza lavoro e compatibili con la normativa sulla proporzionale etnica (DPR 752 del 1976).
3. Gara Orientata a valorizzare i requisiti esperienziali delle aziende per garantire la qualità del servizio, di particolare complessità.

LA PROPORZIONALE ETNICA SBARRA L'ACCESSO ALLA GARA

Come noto il lavoratore che passa dal vecchio al nuovo gestore ha la garanzia della sua assunzione (c.d. clausola sociale) ma questa non dà alcuna garanzia che il lavoratore, ad es. di F.S., voglia passare e passi effettivamente al nuovo e diverso gestore.

Nella normalità dei casi l'assunzione di un addetto al TPL ferroviario richiede i tempi necessari per

- il reclutamento del personale (selezione, valutazione e visita medica per idoneità sanitaria),
- la formazione ferroviaria (macchinista, Capotreno, manovratore, meccanico etc.) e
- l'acquisizione del patentino di bilinguismo (nello scorso bando era previsto il vecchio "B").

Questa incertezza (legata agli adempimenti sopra descritti) è tipica e fisiologica nelle gare mentre in questa gara invece costituisce un gravissimo ostacolo al libero accesso dei concorrenti e una potente leva anticoncorrenziale in quanto nella gara in oggetto tutte le assunzioni nuove (cioè non coperte dalla c.d. "clausola sociale") sono soggette alla disciplina del DPR 752/1976 e in particolare degli artt. 32 bis e 18, co.1).

Per le nuove assunzioni infatti è obbligatorio rispettare la c.d. proporzionale etnica derivante dall'ultimo censimento (70% al gruppo Tedesco 25% al gruppo italiano e 5% al gruppo ladino) salvo la possibile deroga che però è limitata al noto massimale del 50%.- E' prevista anche la dichiarazione di aggregazione (art. 18 1° comma) che però ha effetto immediato solo per coloro i quali (provenendo magari da altra provincia) non avevano mai fatto alcuna dichiarazione di appartenenza etnica.

Per tutti coloro i quali, invece, già appartenevano a uno dei tre gruppi etnici provinciali la nuova *dichiarazione di aggregazione* ha efficacia solo dopo 18/24 mesi.

In ogni caso poi la *dichiarazione di aggregazione etnica* è una facoltà del cittadino per cui non è nemmeno sicuro che un aspirante che proviene dalla Lombardia, dalla Campania o dalla Sardegna, voglia aggregarsi al gruppo etnico tedesco o ladino

In questo contesto, pertanto, l'acquisizione di *nuove* risorse umane da destinare al servizio di TPL ferroviario in gara è sottoposta non solo alle note condizioni soggettive (preparazione e superamento del corso con acquisizione dei titoli per operare sulla linea ferroviaria) ma è sottoposta alla condizione ulteriore di appartenenza del candidato ad un determinato gruppo etnico il che costituisce una condizione sostanzialmente impossibile in quanto:

- gli addetti al servizio ferroviario pubblico residenti nella Provincia Autonoma di Bolzano sono solo quelli già oggi operativi (in altre parole non esiste un mercato locale di operatori del trasporto ferroviario locale dal quale poter attingere nuove risorse
- il concorrente non è nemmeno in grado di sapere in anticipo l'appartenenza etnica dei nuovi assunti).

Il pericolo, infatti, per ogni nuovo contendente è quello di non poter disporre della necessaria forza lavoro il che sarebbe motivo di inadempienza e di risoluzione del rapporto con la grave perdita della commessa e anche della onerosa cauzione a garanzia (circa 8 mio).

Questa necessità di acquisire **nuove** risorse umane (cioè non garantite dalla clausola sociale) è invece del tutto **oggettiva e certa** in quanto:

- è previsto un consistente progressivo aumento delle percorrenze con l'inerente e necessaria acquisizione di ulteriore personale
- l'incumbent Trenitalia ha già comunicato che trattiene parte significativa della propria attuale forza lavoro in quanto già addetta anche al trasporto sulla propria rete nazionale passeggeri,
- parte importante dei dipendenti del "viaggiante Trenitalia" che opera nella provincia di Bolzano è distaccata da Trento e/o Verona per cui vorrà fare rientro alla propria sede di appartenenza piuttosto che transitare al nuovo diverso gestore,
- è poi notorio (in base a pregresse consolidate esperienze) che il dipendente di Trenitalia non accetta di passare ad altro gestore privilegiando la continuità lavorativa che ritiene maggiore presso le aziende del Gruppo FS.

L'inevitabile assunzione di nuovi dipendenti quindi, richiederà la disponibilità di *nuovo* personale (ripartito per appartenenza etnica come sopra) ovviamente già formato ma questo traguardo è del tutto irrealizzabile in quanto- come detto- il solo personale ferroviario disponibile è quello degli attuali due incumbent del quale però non vi è alcuna sicurezza che transiterà presso il nuovo e diverso gestore.

Lo scenario complessivo appena rappresentato pone quindi, all'attenzione dei possibili concorrenti il grave pericolo di non poter disporre di tutto il necessario personale e già questa solo **dubbio** (ovvero l'oggettiva mancanza della contraria certezza di disponibilità) **costituisce il primo e più importante ostacolo per l'accesso alla gara in regime di libera concorrenza –**

Mancando, infatti, l'affidabile prospettiva di poter acquisire tutto il necessario personale, ogni concorrente sarà esposto al rischio di risultare inadempiente con la conseguenza di perdere la commessa e dover pagare l'onerosa cauzione.

Tale ostacolo non è eliminato poi nemmeno dalla possibilità della c.d. *dichiarazione di aggregazione* (art. 18 1° comma DPR 752/1976) perché tale rimedio dipende dalla disponibilità del candidato di rinunciare alla propria appartenenza etnico- linguistica- culturale per abbracciarne una nuova che non gli appartiene. In sostanza tale dichiarazione costituisce una vera e propria finzione di diritto che sottopone l'assunzione del candidato (ad esempio proveniente dalla Campania o dalla Sardegna ecc.) alla dichiarazione di aggregarsi ad uno dei 3 gruppi linguistici locali (anche se diverso dal quello proprio naturale)

Questo particolare regime (vigente solo nella Provincia Autonoma di Bolzano e sconosciuto nel resto dell'Unione Europea) espone quindi il partecipante alla gara al rischio di non poter disporre delle necessarie risorse umane e di risultare così inadempiente con tutte le gravissime conseguenze.

Il che realizza quello sbarramento all'accesso alla gara del tutto anticoncorrenziale sopra denunciato.

Tale gravissima criticità vale soprattutto per le PMI (...) le quali, a differenza del colosso FS-Trenitalia giustamente definito come il *monopolista storico*, non dispongono di tutta la forza lavoro necessaria.

Per ovviare a tale ostacolo insormontabile (che rende la gara chiusa alla reale concorrenza e del tutto opaca ovvero *non trasparente*) è necessario:

- dividere il bacino in due lotti per consentire alle PMI di acquisire la forza lavoro necessaria per almeno UNO dei due lotti e mitigare così l'ostacolo all'accesso mettendo sul mercato due lotti di minore impatto organizzativo ed economico,
- Prevedere tempi lunghi dalla aggiudicazione all' effettivo subentro dell'aggiudicatario (almeno 24-36 mesi) per consentire al nuovo gestore di dotarsi di tutto il necessario personale nel rispetto della proporzionale etnica il che significa poter disporre di personale già formato e appartenente ad un determinato gruppo linguistico (o almeno aggregato al medesimo).

Si rammenta che nel corso dell'audizione del 17.12 scorso i rappresentanti delle ferrovie austriache OEGBB hanno molto insistito sul problema del passaggio del personale portando la loro personale esperienza secondo la quale il personale dell'incumbent è sempre restio a transitare dal vecchio al

nuovo gestore il che ha portato molte S.A. nell'UE a prevedere tempi idonei (12-24 mesi) per permettere al nuovo gestore di completare la necessaria dotazione di personale.-

Da notare poi che le preoccupazioni espresse dal gruppo OEGB nel corso dell'audizione facevano riferimento però alle condizioni normali e tipiche di ogni avvicendamento del personale e non si riferivano ancora alla particolare disciplina della c.d. *proporzionale etnica*.-

In conclusione si ribadisce come nel caso specifico la normativa sulla *Proporzionale etnica* vigente SOLO nella PAB e unica in tutta Europa, aggrava enormemente le già serie difficoltà di arruolamento del nuovo personale e giustifica quindi la suddivisione in 2 lotti e la previsione dei descritti tempi lunghi nell'avvio del servizio (cioè fino a quando l'aggiudicatario avrà completato l'acquisizione di tutto il previsto organico di personale) in misura non inferiore ai 36 mesi ovvero fino a quando il nuovo incumbent avrà potuto completare la propria dotazione di personale coprendo le possibili carenze.

Risposta. *I due quesiti sono preceduti da alcune considerazioni, tutte orientate ad evidenziare le difficoltà di reclutare il personale necessario all'espletamento dei servizi entro tempistiche ristrette.*

È corretto il fatto che i chilometri di servizio aumentano e, conseguentemente, si dovrà procedere a nuove assunzioni.

È corretta, altresì, l'affermazione circa la sussistenza di obblighi di assunzione in conformità alla proporzionalità etnica, ma si deve considerare quanto segue. Come noto, la disciplina delle assunzioni, con riferimento all'istituto della proporzionale etnica, è regolato da precise disposizioni attuative dello statuto in base al quadro normativo vigente e in evoluzione a cui fare stretto riferimento.

Ciò detto, si precisa che, nella situazione standard in cui il cittadino si attiva di fronte all'espressa comunicazione del Comune e rende la dichiarazione di appartenenza linguistica (art. 20-ter, co. 5, DPR 752/1976), essa ha efficacia immediata. Lo stesso vale per chi viene da fuori provincia (art. 20-ter, co. 7-bis, DPR 752/1976). Le eccezioni riguardano quelle persone che, seppur avvisate dal Comune degli effetti della mancata dichiarazione, scelgono di non renderla. In questo caso, una volta resa tardivamente la dichiarazione, servono 18 mesi affinché sia efficace (art. 20-ter, co. 4).

Tutto ciò premesso, si invita a considerare la versione modificata e vigente dell'art. 2, co. 5, D.P.R. 752/1976, laddove dispone che: "al fine di garantire la funzionalità degli uffici e degli enti statali, delle società e delle agenzie di cui al presente decreto, in caso di eventi di carattere eccezionale che impongono straordinari carichi di lavoro non assolvibili con il personale assunto o particolari situazioni di carenza di organico (...) tali da pregiudicare la regolare somministrazione dei servizi essenziali, si può temporaneamente derogare all'applicazione delle disposizioni che prevedono la riserva dei posti in rapporto alla consistenza dei gruppi linguistici italiano, tedesco e ladino, per un numero di assunzioni non superiore al 50 per cento dei posti non ricoperti nel profilo professionale. La deroga, previo assenso del comitato di cui all'articolo 13, è riferita alle assunzioni a tempo determinato del personale strettamente necessario ai predetti uffici ed enti statali, società e agenzie e si applica nel caso in cui almeno il 10 per cento dei posti previsti nel gruppo di calcolo delle quote proporzionali non sia coperto".

Le dichiarazioni degli operatori economici relative all'attuazione della clausola sociale in relazione al proprio personale o a quello altrui risultano irrilevanti in questa fase. Si invita ad osservare, in primo luogo, la ferma disposizione del Legislatore in capo alle stazioni appaltanti di prevedere nei bandi "il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente". In secondo luogo, si invita a mettere al centro della questione la volontà del lavoratore, il quale potrà transitare presso il nuovo aggiudicatario se lo vorrà.

Relativamente ai fattori citati che potrebbero incidere sulla volontà del lavoratore di rimanere presso Trenitalia, si invita a considerare quanto segue: la solidità aziendale è un aspetto che in astratta può

senz'altro incidere, ma non sembra idoneo a rilevare in via impattante a fronte di un servizio che l'aggiudicatario svolgerà per 15 anni, garantendo il mantenimento dei diritti acquisiti presso il gestore uscente, in un contesto normativo comunitario che ha aperto alla concorrenza il settore al trasporto pubblico ferroviario, facendo venir meno le certezze di tutte le aziende del settore, Trenitalia inclusa.

Quanto al personale distaccato non si fornisce alcun elemento di dettaglio, in ogni caso dal confronto delle parti sindacali non è emerso alcun elemento preoccupante in tal senso.

In conclusione, si ritiene che il termine indicato nella risposta al quesito "B: Personale" del secondo richiedente sia idoneo a reclutare il personale adeguatamente qualificato. Si rinvia alle considerazioni esposte a questo proposito nella risposta al quesito n. 1 nella sezione "B: Personale". L'amministrazione si riserva in sede di bando di fare ulteriori valutazioni.

Da ultimo, relativamente all'ipotesi a due lotti quale soluzione idonea a mitigare i problemi legati all'assunzione di personale, a nostro avviso, in presenza di un aggiudicatario diverso dai gestori attuali le difficoltà derivanti dalla divisione in lotti rimarrebbero le stesse, con il solo effetto di suddividerle tra due aggiudicatarie anziché una sola, senza alcun vantaggio, a meno che per tale non sia inteso il contendersi il personale tra le due società l'uno al danno dell'altra.

Per di più, si dovrebbe far fronte a un ulteriore aggravamento del reclutamento di personale legato al naturale aumento di assunzioni derivante dalla perdita delle economie di scala.

LA DIMENSIONE DEI LOTTI DI GARA

Il preavviso di gara segnala la possibile scelta del lotto unico, scelta questa che mostra però significative criticità.

MANCATA TUTELA DELLE PMI

La gara a lotto unico è chiaramente destinata ad una Grande azienda del settore ed esclude, pertanto, le piccole e medie aziende (PMI).

Ciò è confermato dal fatto stesso che attualmente l'intero servizio (comparabile al previsto lotto unico) è reso dai due *incumbent* SAD e Trenitalia, i quali però rendono complessivamente una produzione di circa 5,5 Mio di Km.

Ora, la percorrenza prevista dalla nuova gara è aumentata a 8,6 mio Km/anno e disegna una dimensione del lotto unico molto consistente; il che non rispetta (come invece dovrebbe) la dimensione operativa adeguata per le PMI.

Il Consiglio di Stato, nella sua sentenza n. 6880/2025 (relativa all'annullamento della precedente gara) ha così sancito *all'interno della tutela della libertà di concorrenza, si aggiunge un ulteriore ed autonomo obiettivo di politica economica e sociale e cioè la tutela delle piccole e medie imprese.*

Lo strumento individuato dal legislatore per realizzare l'obiettivo di facilitare la partecipazione agli appalti pubblici delle piccole e medie imprese, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento sovranazionale (in numerosi considerando della direttiva 2024/24/UE è presente il tema del favor per la partecipazione alle gare delle piccole e medie imprese), è la suddivisione degli appalti in lotti, introdotto, in modo più "timido", dal d.lgs. n. 163 del 2006 e poi, in maniera più significativa, dal d.lgs. n. 50 del 2016 e dal d.lgs. n. 36 del 2023 attualmente vigente.

La sentenza riprende, quindi, il dettato normativo che da solo basta a confermare tale favor:.... In particolare, i primi due commi dell'art. 58 del d.lgs. n. 36 del 2023 stabiliscono che:

*"1. Per garantire la **effettiva partecipazione delle micro, delle piccole e delle medie imprese**, anche di prossimità, **gli appalti sono suddivisi in lotti funzionali**, prestazionali o quantitativi in conformità alle categorie o specializzazioni nel settore dei lavori, servizi e forniture.*

2. Nel bando o nell'avviso di indizione della gara le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti tenendo conto dei principi europei sulla promozione di condizioni di

concorrenza paritarie per le piccole e medie imprese. **Nel caso di suddivisione in lotti, il relativo valore deve essere adeguato in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle microimprese, piccole e medie imprese**".

In conclusione dunque il CdS riassume l'argomentazione ricordando il principio del *...rispetto delle dinamiche del mercato e della concorrenza, ivi compresa la necessità di favorire la partecipazione ed accrescere le possibilità di aggiudicazione per le PMI.*

La stessa norma ricordata (art. 58 Cod. App. 36/20023) è precisa nell'imporre alle SS.AA. di **adeguare il valore** della gara cioè di limitare detto valore a misura compatibile con le MICRO-PICCOLE- MEDIE imprese; **il che si può avere solo ed unicamente con la suddivisione della (presente) gara in due lotti.**

Il dato normativo è del tutto preminente e basta da solo a definire la necessità giuridica di tale suddivisione in due lotti di gara.

In altre parole la dimensione del lotto (che deve essere **adeguata e compatibile per le PMI**) non può essere superata riducendone semplicemente i requisiti richiesti per adeguarli alle PMI perché ciò che conta è la **dimensione del lotto in sé**. Lo ricorda la menzionata sentenza 6880/2025 del CdS alle pagg. 24/25 nei seguenti precisi termini.... *La questione non è la proporzionalità del requisito richiesto in rapporto all'oggetto del contratto atteso che, per circa 110 milioni di chilometri complessivi di trasporto in 15 anni, l'aver svolto un servizio di almeno 8 milioni di chilometri nell'ultimo quinquennio non può ritenersi manifestamente irragionevole.*

Il motivo del vizio..... ha la sua fonte NELLA OGGETTIVA VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI ACCESSO AL MERCATO. D'altra parte, a riprova di tale circostanza, giova osservare che la domanda di partecipazione alla gara di enorme valore.....".

Ciò che conta, in altre parole, è che per il Consiglio di Stato questa gara (da 1,6 MLD) è di **ENORME VALORE** per cui la suddivisione nei due lotti si impone.

*

Sul DIVERSO piano poi della **scienza economica**, occorre ricordare che il documento **1** allegato alla consultazione (*Ricognizione dei beni strumentali e del personale...*) alla pag.3 giustifica l'opzione del lotto unico con la possibilità di abbattere i costi *in ragione delle economie di scala*.

Tale assunto però non è condivisibile poiché, a causa proprio della maggiore dimensione del lotto e delle particolari condizioni operative (in particolari delle condizioni geografiche, meteorologiche, ambientali e, non ultima, della tutela delle minoranze locali a mezzo della proporzionale etnica unita all'obbligo di personale bilingue) il servizio a gara mostra delle particolari e ben maggiori **complessità** che incidono negativamente sulla stessa dinamica delle economie di scala.

Si pensi al fatto che il lotto di gara è situato in ambiente diversificato (di pianura ma anche in ambito montano) con escursioni termiche e altimetriche (dai 300 ai 1.370 m.s.l.m.) e meteorologiche molto significative, che l'arruolamento del personale deve rispettare le laboriose procedure della c.d. Proporzionale etnica e l'obbligo del bilinguismo con l'inerte grave difficoltà di reperimento degli addetti, che la domanda di trasporto non è assolutamente regolare ma anzi sconta grandi picchi di domanda correlati alla saltuaria e massiccia presenza della popolazione turistica-

Si aggiunga che il lotto unico si riversa su due confini di Stato (Brennero e Prato Drava) con tutte le complessità legate al trasferimento del materiale e dei servizi fuori dei confini nazionali e che si registrano le periodiche necessarie attività di manutenzione straordinaria della linea (sempre più frequenti) le quali aggiungono ulteriore complessità all'organizzazione.

Tutte queste particolarità operative del servizio ne fanno un lotto di gara particolarmente difficile e complesso con caratteristiche particolari che limitano grandemente le possibili economie di scala.

Altro è produrre un milione di km nella pianura padana lungo tratte molto lineari e ben altro è produrre gli stessi km in un contesto come quello della Provincia Autonoma di Bolzano nel quale le

linee sono molto più complicate e gli adempimenti richiesti al gestore ferroviario sono più numerosi, specifici e diversificati.

Ora, è ben noto in *Business Administration* che le economie di scala trovano un limite nella **complessità** del servizio, complessità che può introdurre addirittura **diseconomie di scala**.

Tale scenario, in generale, si ha in conseguenza della eccessiva dimensione organizzativa del servizio il che si verifica una volta superato il limite dimensionale ottimale.

La particolare complessità del servizio di TPL ferroviario nella Provincia di Bolzano viene addirittura aumentata dal lotto unico che introduce problemi di ottimale gestione con l'insorgere di inefficienze e di ritardi operativi.

Una volta superata la soglia ottimale (nello specifico **dagli attuali 5,5 Mio di KM ai prossimi 8,6 Mio di Km**) insorge un proliferare dei costi per far fronte alla maggiore e peggiore complessità di coordinare le varie attività, il che annulla i benefici del minor costo unitario ricavabile in ipotesi dalla maggiore dimensione del servizio.

Nel caso in questione il lotto unico con tratte di trasporto pubblico che vanno da Malles a San Candido, (O—E) e da Brennero a Trento (N—S) comporta l'accorpamento dei due servizi attuali che da anni sono separati e che hanno dato prova di ottimale funzionamento in rapporto alla massa degli utenti, soprattutto nei periodi di massimo affollamento.

Si consideri che la flotta dei rotabili, una volta a regime l'affidamento, si compone di 22 treni ALLSTOM CORADIA e rispettivamente di 23 treni STADLER FLIRT.

La divisione dei lotti, quindi, è già suggerita dalle due diverse flotte che verrebbero affidate ai due aggiudicatari. Tale divisione è poi confermata nella sua logica dal fatto che le manutenzioni dei CORADIA sarebbero tutte centralizzate su Bolzano (nel 2028 presso l'officina FS o Merano Etr e dal 2029 presso l'officina STA-Allstom) mentre la manutenzione dei FLIRT si svolgerebbe ai punti estremi (O-E) nelle officine di San Candido e Malles.

Questa suddivisione "per flotte" (coerente con la descritta ubicazione delle pertinenti officine Alstom e Stadler) diventa, quindi, un potente fattore di semplificazione nella gestione del materiale rotabile, cui consegue un innegabile risparmio nei tempi e nei costi o meglio una importante economia di scala all'interno del singolo lotto e al riparo da ogni complessità.

Si considerino, ad esempio i periodi estivo o invernale, che registrano notoriamente il massimo affollamento della presenza turistica, e si vedrà che, soprattutto in determinate occasioni (le giornate di pioggia estiva o i mercatini natalizi d'inverno) si registrano imponenti esodi della popolazione turistica dalle valli e dalle zone decentrate verso i centri maggiori (Bolzano Merano Bressanone Brunico).

A fronte di tali situazioni ormai ricorrenti e tipiche (che vedono anche un traffico automobilistico spesso drammatico con inerente aumento della domanda di trasporto ferroviario) la gestione centralizzata e unica del servizio ferroviario in un lotto unico non è in grado di assicurare la desiderabile migliore duttilità del sistema di pianificazione e quindi la migliore risposta dell'organizzazione in quanto le medesime criticità si manifestano in uguale misura presso tutti i centri indicati per cui il gestore unico, proprio a causa delle maggiori e più impegnative distanze, incontra le maggiori difficoltà a gestire i picchi di richiesta e lo straordinario affollamento di utenti.-

Diversamente la dimensione ottimale dei due lotti (la c.d. *filiere corta*) è in grado di attuare la più rapida e migliore distribuzione delle risorse da impiegare per affrontare lo straordinario afflusso di domanda in quanto le distanze sono dimezzate e la capacità di organizzazione e di comando risulta molto più snella ed efficace.

Organizzare treni bis e/o treni speciali nei momenti di straordinaria domanda risulta più agevole ed efficiente con l'attuale suddivisione in due lotti poiché i mezzi sono più prossimi al quadrante

geografico di impiego dal momento che i trasferimenti sono concentrati all'interno della due aree ristrette.

A ben vedere, lo stesso lotto unico, per funzionare al meglio, dovrebbe instaurare anch'esso una sostanziale divisione interna in due poli geografici con inerente aumento delle risorse umane e materiali in conseguenza alla aumentata gerarchia di comando; con tutti gli inerenti maggiori costi amministrativi ma soprattutto con un generale rallentamento dei processi, a discapito in definitiva della qualità (misurata ovviamente*ceteris paribus*).

Risposta:

Innanzitutto, non si disconosce quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici e dalle Direttive europee in merito al *favor participationis* da riconoscere alle PMI.

Tuttavia, non possono essere negate la natura speciale del servizio ferroviario e la valutazione di convenienza nell'affidamento di un servizio di tale rilievo nazionale ed europeo.

Si forniscono alcuni elementi di maggior dettaglio sui seguenti punti citati nella domanda.

1. Dimensione efficiente del lotto

Sotto il primo profilo diviene essenziale il tema della interoperabilità fra tratte e operatori diversi ai fini dell'efficienza del servizio, che sarà approfondita nell'ambito della Relazione sui lotti ex Delibera ART 48/2017.

*Si ricorda, in premessa, come indicato nell'avviso di preinformazione OJ S 170/2025 05/09/2025, che il volume di servizio a gara ammonta a 7 milioni di treni*km e che l'aumento fino a 8,6 milioni sarà attivato progressivamente negli anni successivi, anche in dipendenza del completamento dei lavori di potenziamento infrastrutturale, in particolare delle linee Meranese e Brennero (BBT).*

*Pur in assenza di studi specifici, è comunemente riconosciuto che per i servizi ferroviari le economie di scala operative si raggiungono a partire da volumi di servizio di almeno 5 milioni di treni*km. Il numero esatto del volume produttivo ottimale dipende da fattori locali, tra cui in particolare la produttività della flotta, espressa in km/anno/composizione. È perciò evidente come la divisione in 2 lotti di 3,5 milioni di treni*km ciascuno inizialmente, poi elevabili fino a 4,3 milioni, risulti non efficiente. Per analisi più approfondite si rimanda alla Relazione dei Lotti ai sensi della delibera ART n. 48/2017.*

2. Aspetti organizzativi.

In secondo luogo, come sarà meglio precisato in sede di relazione sui lotti, sussiste una convenienza sotto il profilo della semplificazione della gestione con imprese ed operatori economici differenti in relazione a tutti i servizi offerti, anche sostitutivi, oltre che agli obblighi di manutenzione e ai fini della sicurezza.

L'ambito territoriale in cui si svolge il servizio in gara è sì montano, ma non diverso da altri in Italia e nei Paesi confinanti dove sono presenti linee ferroviarie internazionali (ad esempio Frejus tra Piemonte e Francia, Sempione tra Piemonte e Svizzera, Pontebbana tra Friuli-Venezia-Giulia e Austria) su cui si innestano linee locali. In questi casi i servizi ferroviari sono gestiti nell'ambito di concessioni molto più ampie, spesso di dimensione regionale, a testimonianza del fatto che un modello provinciale a lotto unico è coerente con il modello predisposto dagli altri enti locali.

L'attuale organizzazione in Alto Adige, invece, prevede la tendenziale coesistenza dei due gestori su tutte le linee compresi i due valichi con l'Austria, e questo rappresenta una causa di complessità e di difficoltà proprio perché è necessario duplicare attività, figure professionali e strutture decentrate per il personale e i rotabili.

È anche un elemento di complessità la necessità per l'unico gestore austriaco di interfacciarsi con due imprese italiane.

*Il lotto unico, invece, consente l'unificazione di molte delle attuali strutture di direzione, supervisione e coordinamento con un incremento della produttività e della flessibilità e una riduzione dei tempi di risposta nel caso di interruzioni, lavori, imprevisti e di punte di traffico straordinarie e stagionali, restando comunque entro una dimensione massima comparabile a quella dei contratti di servizio di taglia media (minori di 10 milioni di treni*km) in vigore in altre regioni italiane. L'unificazione della gestione delle risorse, infatti, permette di ridistribuirle al meglio nel caso di necessità, al contrario di quanto affermato nella domanda. Infine, la scelta di utilizzare una flotta dedicata e di proprietà dell'Ente Affidante garantisce la prossimità dei mezzi ai luoghi del loro utilizzo.*

3. Partecipazione delle PMI.

In terzo luogo, alle PMI sono comunque garantite condizioni e agevolazioni notevoli ai fini della partecipazione.

Le regole previste per la gara hanno lo scopo di agevolare la partecipazione di tutte le imprese, incluse le PMI e quelle che oggi non gestiscono i servizi provinciali, riducendo le cosiddette barriere all'ingresso in misura superiore a quanto finora fatto in Italia in gare simili. Infatti, come è stato spiegato nei documenti in consultazione, l'Ente Affidante intende rendere disponibile per il tramite della propria società STA

- tutto il materiale rotabile necessario, nonché*
- gli impianti per la manutenzione che consentano di fare a meno dell'officina di proprietà di Trenitalia, la quale è in ogni caso a disposizione degli offerenti in conformità ai principi del D.Lgs. 112/2015.*

I nuovi treni Coradia Stream saranno resi disponibili con un contratto di manutenzione full service tra STA e il costruttore Alstom.

Inoltre, la modalità gross cost e l'assenza di rete di vendita da gestire semplificheranno la presa in carico del servizio dopo l'aggiudicazione ed esonerano l'aggiudicatario dai rischi legati alle oscillazioni della domanda, che graveranno solo sull'ente affidante.

Si comprende che l'acquisizione del personale possa costituire un elemento sfidante per i partecipanti alla gara, anche con la clausola sociale prevista dalla legge, ma non è correlato alla scelta sui lotti. Infatti, l'eventuale divisione in lotti agevolerebbe esclusivamente gli attuali gestori, essendo gli unici in grado di proseguire con i lavoratori già alle proprie dipendenze. E la riduzione della contendibilità sarebbe ancor più marcata nell'ipotesi di limitare l'aggiudicazione ad un lotto per concorrente.

4. Separazione delle flotte.

Due flotte separate determinano maggiori costi.

L'ipotesi di costruzione di due lotti corrispondenti alla produzione fattibile per ciascuno da una delle due flotte è stata esaminata e presenta difficoltà tecniche e costi maggiori, tra cui l'acquisto di un treno Coradia Stream aggiuntivo (il quale incide, solo di acquisto, per circa 12 milioni di euro). Questo, ferma restando la programmazione del servizio che è stata definita ed approvata nella pianificazione provinciale basata, come è noto, sui collegamenti diretti dalla Venosta a Bolzano con prosecuzione per Brennero e Innsbruck e per San Candido e Lienz.

Per evitare equivoci, si ricorda che nel documento in consultazione "Classificazione dei beni immobili" è spiegato che il full service manutentivo dei treni Coradia Stream prevede di utilizzare l'officina di Malles e poi, appena disponibile, quella di Bolzano Sud.

In conclusione, si fa presente che la scelta del lotto unico è stata già oggetto di esame da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in occasione del primo bando con un parere positivo e motivato (parere n.15/2023 <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-15-2023/>) in cui tra

l'altro l'Autorità invitava a considerare "la possibilità di individuare lotti sovraprovinciali, previa intesa con la richiamata Provincia autonoma di Trento e/o altre regioni limitrofe", né rientra tra i motivi dell'annullamento da parte del Consiglio di Stato con la sentenza n.6880/2025. Comunque, per questa nuova procedura saranno nuovamente confrontati nell'ambito della relazione sui lotti da redigere ai sensi della Delibera ART 48/2017 il lotto unico e più scenari di divisione in lotti e si darà atto delle osservazioni pervenute nella presente consultazione.

In ogni caso, fatte queste debite premesse, l'amministrazione si riserva valutazioni approfondite sul punto.

In particolar modo, per questa nuova procedura saranno nuovamente confrontati nell'ambito della relazione sui lotti da redigere ai sensi della Delibera ART 48/2017 il lotto unico e più scenari di divisione in lotti e si darà atto delle osservazioni pervenute nella presente consultazione.

LA GIUSTA COMPARAZIONE FRA EFFICIENZA-PRINCIPIO DELLA MASSIMA PARTECIPAZIONE-TUTELA DELLE PMI

È noto che fra i Principi cardine della azione amministrativa nello specifico comparto produttivo negoziale, accanto a Principi di legalità, dell'equità, della *par condicio*, della concorrenza e dell'uso ottimale delle risorse pubbliche, vi è quello della **massima partecipazione**. In ambito comunitario si è poi declinato tale Principio introducendone uno nuovo, quello della **tutela delle piccole e medie imprese**

Tale Principio, del quale è già stato indicato sopra il necessario referente normativo, è valorizzato dal nuovo Codice degli appalti valorizza non solo un evidente *Favor* verso le PMI, ma anche la **qualità della prestazione** e precisamente la sua **sostenibilità ambientale** volendo così agevolare la partecipazione delle PMI **di prossimità** per mitigare le asimmetrie competitive che diversamente vedrebbero il prevalere delle grandi imprese.

La scelta dei due lotti verrebbe così a valorizzare il "principio europeo del **"think small first"**", conformando la dimensione dei lotti alle maggiori duttilità offerte dalle PMI.

Risposta. *Il richiedente ribadisce in sintesi alcune osservazioni già esposte in precedenza. Di conseguenza, si rinvia alla risposta precedente.*

IL LOTTO UNICO, PER UN PERIODO DI 15 ANNI INTRODUCE IN CONCRETO UN REGIME MONOPOLISTICO CON GRAVE DANNO DELLA CONCORRENZA E DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO

La presenza dei due *incumbent* a rendere il servizio ferroviario nella Provincia Autonoma di Bolzano ha dimostrato di instaurare (così negli ultimi decenni) una situazione di continuo confronto fra le stesse con inerente innegabile miglioramento del servizio che, nel gradimento degli utenti, si attesta da sempre ai vertici della classifica nazionale.

Diversamente la previsione di avere per 15 anni la presenza di un solo gestore introdurrebbe in concreto un vero e proprio **MONOPOLIO DI LUNGO PERIODO**, con tutte le inevitabili criticità per la qualità del servizio.

Il lotto unico per un periodo di 15 anni determinerebbe, infatti, una potente deriva anticoncorrenziale e promonopolistica con tutti gli inerenti negativi riflessi sulla qualità del servizio; l'operatore unico, infatti, mancando un continuo confronto con l'altro operatore, non sarebbe spinto (come è ora) a offrire un servizio comparativamente migliore (dell'altro) e non sarebbe nemmeno indotto a mantenere un efficace controllo della qualità propria.

Risposta: *La forma di concorrenza prevista dalla normativa europea (Regolamento n.1370/2007) e italiana nel caso di servizi di trasporto non autosufficienti economicamente e, pertanto, soggetti ad obblighi di servizio compensati finanziariamente da un Ente pubblico è, come noto, la "concorrenza per*

il mercato”: in questo caso la competizione tra le imprese avviene durante la procedura per l’aggiudicazione.

La durata è in linea con le disposizioni del Regolamento Ce n.1370/2007.

A parere dell’Ente Affidante, e ferma ogni ulteriore valutazione, la scelta del lotto unico potrebbe rispondere meglio alle necessità attuali di sviluppo del sistema di trasporto altoatesino, in uno scenario infrastrutturale, socioeconomico e di mercato diverso da quello che molti anni fa aveva motivato il sistema con due operatori compresenti sulle stesse linee. I documenti di gara prevederanno comunque regole per un attento monitoraggio della qualità e clausole per un’eventuale risoluzione anticipata nel caso di gravi difformità del servizio. Va anche ricordato che nel sistema gross cost adottato dall’Alto Adige, in cui la Provincia trattiene i ricavi dei biglietti e tutto il rischio circa la presenza di passeggeri a bordo, già oggi non esiste un vero e proprio confronto tra le imprese in termini di qualità orientato a contendersi passeggeri. In questo modo diventa centrale il ruolo dell’Ente Affidante per il controllo della qualità erogata e la pronta risposta delle imprese quando si rendono necessarie modifiche al servizio.

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO ESIGENZA PRIMARIA NEL REG. CE 1370/007- I NECESSARI REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

Il Regolamento CE 1370/2007 si pone lo scopo di fornire servizi di *elevato livello*, rispettando standard di sicurezza, orari e diritti dei lavoratori, attraverso affidamenti trasparenti.

Ora, la scelta del lotto unico evidenzia il rischio di introdurre una minore qualità del servizio in diretta conseguenza della stessa eccessiva dimensione del bacino. Per non ripeterci dobbiamo però ribadire quelle stesse criticità sopra evidenziate e ribadire che queste si traducono non solo in maggiori difficoltà operative e conseguenti maggiori costi ma prima ancora, nella maggiore difficoltà a rendere servizi di elevato livello.

Le maggiori distanze con le inerenti maggiori esigenze di dislocare risorse umane e materiale rotabile entro un raggio di 200 km (tale è la distanza stradale fra Malles e San Candido ma si pensi anche alla minore distanza di 160 Km fra Brennero a Trento) mostrano tutte quelle maggiori **COMPLESSITÀ OPERATIVE** che deve affrontare il gestore del lotto unico a differenza della gestione dei due lotti.

Risposta. *Si fa rinvio a quanto meglio specificato nelle risposte ai 3 quesiti precedenti e, per il dettaglio, alla relazione sui lotti ai sensi della Delibera ART 48/2017, prossima alla definizione.*

Le già descritte difficoltà oggettive e caratteristiche del trasporto ferroviario regionale nella Provincia Autonoma di Bolzano convincono, quindi, della necessità di assicurare un servizio di TPL fortemente orientato alla qualità dei mezzi, alla preparazione degli operatori alla sicurezza del servizio stesso con prevalente salvaguardia della sostenibilità ambientale del trasporto pubblico; il che si ottiene con la suddivisione in DUE lotti e con la preliminare fissazione di particolari requisiti di partecipazione legati alle esperienze maturate dalle concorrenti in contesti di gara simili e negli ultimi esercizi (recenti gare locali indicano a tal fine la misura degli ultimi cinque anni).-

La gara, infatti, prevede anche la prestazione di una non secondaria quota di servizi su gomma che presentano caratteristiche di intervento particolari (altitudini diverse e spesso significative, condizioni meteorologiche anche avverse, ghiaccio neve e simili).

Tutti questi elementi impongono alla S.A. di richiedere ai partecipanti la dimostrazione di non comuni concrete e verificabili esperienze maturate in contesti analoghi a quello dalla futura gara e tali da garantire la maggiore sicurezza del trasporto e la complessiva sua qualità.

Risposta. *Premesso che sussistono ex lege requisiti speciali di partecipazione e che nella consultazione se ne è dato atto, si deve osservare che l’inserimento di ulteriori requisiti speciali di partecipazione è una facoltà e non un obbligo per la stazione appaltante ai sensi della Misura 19 della Delibera ART 154/2019.*

La tutela dell'ambiente non cambia con la suddivisione in due lotti: le percorrenze e le movimentazioni sono pressoché identiche.

La qualità del servizio può essere garantita tramite altre circostanze, che saranno indicate in sede di gara.

LA SCELTA DEL CCNL

Ai sensi dell'art. 11, co.1 del D.lgs 36 del 2023 ... al personale impiegato nei servizi oggetto di appalti pubblici 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.

Nel caso nostro i CCNL in uso nella Provincia di Bolzano sono due e precisamente:

- il CCNL Autoferrotranvieri- Internavigatori dd. 11.12.2024 sottoscritto da Agens, Anav, Asstra e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl, Ugl-Fna

- il CCNL Mobilità- Area Contrattuale Attività Ferroviarie dd.21.10.2025 i quali entrambi scadono il 31.12.2026.-

Ora, poiché l'art. 11, co.2 del D.lgs 36 del 2023. prevede che le stazioni appaltanti indicano il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'appalto, codesta Amministrazione dovrà scegliere fra i due CCNL e indicare quale si applica alla gara.

Sul punto SAD, conformemente ai principi eurounitari della concorrenza, della massima partecipazione e del reale confronto fra le offerte, raccomanda a codesta S.A. di indicare quello dei CCNL che offre le maggiori flessibilità organizzative.

Occorre osservare infatti che nella presente gara (nella quale la S.A. mette a disposizione le strutture fisse e il materiale rotabile) il confronto si sviluppa su di una catena di fattori molto ristretta (concretamente limitata alle risorse energetiche e alle risorse umane).

Una volta esclusa però ogni possibilità di manovra sul fronte energetico (perché il prezzo del gasolio è amministrato e quindi è uguale per tutti) la sola possibilità che rimane per aversi un reale confronto competitivo fra le offerte è quella giocata sulla organizzazione delle risorse umane impegnate.

Ne consegue come la presente gara, per assicurarsi un reale confronto fra le offerte per ricavarne la migliore offerta possibile, deve lasciare aperta la possibilità per i concorrenti di disporre del CCNL più flessibile.

Risposta. *Ad avviso dell'amministrazione non è corretto l'assunto secondo cui l'organizzazione delle risorse umane sia la sola possibilità che rimane per aversi un reale confronto competitivo. Di conseguenza, viene meno anche il corollario da esso scaturente, ovvero la preferenza per il CCNL più flessibile.*

Ciò premesso, la scelta vero il CCNL "Attività ferroviarie" è giustificata da altri criteri oggettivi di seguito elencati, i quali hanno tutti indirizzato in via uniforme l'amministrazione verso lo stesso contratto:

- *principio di specialità: il CCNL "Attività ferroviarie" è destinato solo ed esclusivamente al servizio ferroviario. Diversamente, il CCNL "Autoferrotranvieri" vale sia per i servizi su rete ferroviaria, sia per i servizi su strada;*
- *principio di maggiore rappresentatività: se è vero che il contratto "Autoferrotranvieri" è il più rappresentativo in termini assoluti di trasporto pubblico, volendo comprendere in questa nozione sia il trasporto su ferro che il trasporto su gomma, è altresì vero che il contratto "attività ferroviarie" diventa il più rappresentativo se si prendono a riferimento i soli servizi ferroviari. E poiché di servizi ferroviari tratta la presente procedura, ad esso si fa riferimento;*
- *principio di maggiore tutela: il contratto "Attività ferroviarie" è il contratto di maggior favore in termini di trattamento dei lavoratori. Al di là della lettera dei contratti, facciamo presente che*

l'amministrazione ha proceduto a consultare le associazioni dei lavoratori maggiormente rappresentative, le quali hanno espresso all'unanimità questo indirizzo.

Tanto premesso la scrivente (...) , segnalando il proprio relativo interesse,

raccomanda alla S.A. la apertura di una gara:

- suddivisa in due lotti (con inerente limite di aggiudicazione ad uno soltanto),
- orientata alla qualità del servizio (con l'indicazione di requisiti di gara correlati alla particolare esperienza maturata nel settore analogo dai concorrenti negli ultimi esercizi),
- aperta ad un reale confronto fra le diverse organizzazioni per offrire alla P.A. *la migliore offerta possibile*,
- con la previsione di un tempo di 36 mesi dall'aggiudicazione al subingresso effettivo per consentire a ciascun aggiudicatario di dotarsi del necessario personale nel doveroso rispetto del DPR 752/1976.

Risposta. *Si rimanda alle risposte precedenti.*

Partecipante n. 4

1. **pag. 14, tabella 3 “Informazioni all’utenza prima del viaggio distinte per canale di comunicazione”:** integrare la tipologia di informazioni con “Informazione, prima dell'acquisto, che indichi se il o i biglietti in questione costituiscono un biglietto cumulativo”, (vedasi Reg. (UE) 2021/782, Allegato II, parte I “Informazioni prima del viaggio”).

Risposta. *Si accoglie l’osservazione. Il punto 6 della Tabella 3 è stato riformulato come segue: “Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi, informazione se il biglietto in questione costituisce un biglietto cumulato.”*

2. **pag. 15, tabella 3 “Informazioni all’utenza prima del viaggio distinte per canale di comunicazione”, punto 4:** integrare citando la delibera ART 28/2021 e comprendendo la conciliazione extragiudiziale delle controversie: “indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell’utenza conformemente alla delibera ART 28/2021 e delle modalità di accesso alla conciliazione stragiudiziale delle controversie”.

Risposta: *Si accoglie l’osservazione; tuttavia, si ritiene opportuno non fare espresso riferimento alla singola disposizione, bensì richiamare in modo generico la normativa vigente, così da garantire l’adeguamento a eventuali futuri aggiornamenti. Il punto 4 della tabella 3 viene pertanto riformulato come segue: “Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell’utenza e per la conciliazione extragiudiziale delle controversie, da mantenere costantemente aggiornate in conformità alla normativa vigente e alle sue eventuali modifiche.”*

3. **pag. 15, tabella 3 “Informazioni all’utenza prima del viaggio distinte per canale di comunicazione”, punto 7:** sostituire “carta dei servizi” con “carta della qualità dei servizi”.

Risposta. *Si accoglie l’osservazione. Il punto 7 della tabella 7 è così riformulato: “Modalità di consultazione della carta della qualità dei servizi”.*

4. pag. 32, punto 1 lett. f): sostituire “Regolamento (CE) 1371/2007 e s.m.i.” con “Regolamento (UE) 2021/782 e s.m.i.”.

Risposta. Si precisa che quanto riportato nel documento “Condizioni minime di qualità” a pag. 32, punto 1, lett. f), corrisponde alla delibera ART n. 16/2018 e fa riferimento al “Regolamento (CE) 1371/2007 e s.m.i.”. Il Regolamento (UE) 2021/782 sostituisce il Regolamento (CE) n. 1371/2007 ed è pertanto incluso nelle s.m.i. indicate. Per maggiore chiarezza, è stato però aggiunto il nuovo regolamento. La lettera f) della pagina 32 è stata modificata come segue:

«f) rilevanza di eventuali nuove azioni in capo all’IF derivanti dal Regolamento (CE) 1371/2007 e s.m.i. e dal Regolamento (UE) n. 2021/782 e s.m.i.»

5. pag. 36, punto 2.1:

- a) integrare inserendo il riferimento al rispetto dell’Allegato A della delibera ART 28/2021 (“A reclami e segnalazioni viene data risposta entro 5 giorni lavorativi dalla data di assegnazione e secondo le indicazioni operative dell’ente affidante nel rispetto della delibera ART 28/2021”);
- b) integrare indicando il numero massimo di giorni dalla data di ricezione del reclamo e/della segnalazione entro i quali STA s.p.a. trasmette il reclamo e/la segnalazione all’IF;
- c) informare l’utenza sui predetti tempi di cui alla lett. b), anche con riferimento alla Misura 6 “Indennizzi” dell’Allegato A della delibera ART 28/2021, nel rispetto di quanto stabilito dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Risposta a). Si accoglie l’osservazione. Il punto 2.1 è stato riformulato come segue: “2.1 A reclami e segnalazioni viene data risposta entro cinque giorni lavorativi dalla data di assegnazione e secondo le indicazioni operative dell’ente affidante nel rispetto della delibera ART 28/2021 e s.m.i. e fatto salvo gli indennizzi di cui alla misura 6 dell’Allegato A della già menzionata delibera ART n. 28/2021 e s.m.i..

Risposta b). Non si accoglie l’osservazione, poiché si tratta di un obbligo a carico di una società terza rispetto alle parti coinvolte nel futuro contratto di servizio.

Risposta c). Si accoglie l’osservazione e si rimanda a quanto indicato al punto 5, lettera a).

6. pag. 48, art. 1 lett. a): sostituire la scala di valutazione da 1 a 9 (numero dispari di opzioni di valutazioni) con una scala di valutazione con un numero di opzioni di valutazioni pari.

Risposta. Non si accoglie l’osservazione perché la delibera dell’ART 16/2018 prevede alla misura 5 punto 4, lettera c) una scala di valutazione tra 1 e 9, dove 7 rappresenta il primo livello di soddisfazione e 9 il massimo. La stessa scala di valutazione è stata prevista anche dalla delibera ART 53/2024 per i servizi di TPL su strada.

7. pag. 50, lett. i): integrare le dimensioni adeguate del campione di indagine indicando un valore numerico minimo.

Risposta. Non si accoglie l’osservazione, ma si invita a considerare che sarà l’ente committente a commissionare le indagini, in questo modo potrà gestirle come ritiene più opportuno e garantire sempre un campione soddisfacente.

A pag. 48, punto b) si inserisce la seguente precisazione: “l’ente affidante effettua annualmente almeno un’indagine della qualità percepita dall’utenza. A tal fine l’ente affidante può avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità.”

8. **pag. 50 lett. l)**: integrare prevedendo la trasmissione dei risultati dell'indagine di customer satisfaction al Centro Tutela Consumatori Utenti.

Risposta. *Non si accoglie l'osservazione, perché la trasmissione dei dati al C.T.C.U. potrà essere effettuata dall'Ente affidante, senza che tale obbligo debba essere imposto all'affidataria. In aggiunta, si ricorda che è previsto che i risultati dell'indagine di customer satisfaction siano pubblicati sia sul sito web dell'impresa ferroviaria sia sul sito web dell'Ente affidante.*



ANLAGE G

Konsultation der Wirtschaftsteilnehmer im Rahmen des Verfahrens zur Vergabe der öffentlichen Eisenbahn-Personenverkehrsdienste in Südtirol für die Jahre 2028–2042 gemäß ART-Beschluss 154/2019, Maßnahme 21

Datum	17.12.2025
Beginn	14:30
Ort	Bozen

Teilnehmer

Für die Wirtschaftsakteure

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Online zugeschaltet:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Für das Land Südtirol (PAB)

- Martin Vallazza (Abteilungsleiter und Vergabestellenleiter – RUP)
- Nadine Mattei, Giordano Bruno Alfonsi, Paola Bissolo (Verwaltungsamt Mobilität)
- Dr. Ferdinando Stanta (als Berater der Provinz)
- Prof. Avv. Pierluigi Mantini (online, als Berater der Provinz)

Die Konsultation bezog sich auf folgende Dokumente fünf Anhänge zu folgenden Themen:



- betriebsnotwendige Immobilien
- Rollmaterial
- Personal
- Mindestqualitätsstandards
- Datenzugangsplan
- sowie alle weiteren Elemente gemäß Maßnahme 4, Abs. 6, ART-Beschluss 154/2019 und nachfolgenden Änderungen.

Die Konsultationsunterlagen wurden auf der Website der Verwaltung (<https://amministrazione-trasparente.provincia.bz.it/it/home>) und auf dem Landesvergabeportal (<https://www.bandi-altoadige.it>) veröffentlicht.

Gemäß Maßnahme 4, Abs. 10, ART-Beschluss 154/2019 werden die Beiträge – soweit möglich – anonymisiert wiedergegeben.

Einleitung

Der aktuelle Stand des Vergabeverfahrens für die Eisenbahnverkehrsdienste in der Provinz Bozen wurde kurz erläutert.

Nach dem Urteil des Staatsrates, mit dem die am 16.08.2024 veröffentlichte Ausschreibung aufgehoben wurde, bereitet die Provinz eine neue Ausschreibung vor, die vollständig an das Urteil angepasst wird.

Insbesondere werden die Akten des neuen Verfahrens dem Urteil zu den drei Nichtigkeitsgründen angepasst, nämlich:

1. **Vorabinformation:** die Verwaltung hat am 05.09.2025 eine neue Vorabinformation im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht;
2. **Betriebsleistungsvolumen (Zugkm):** dieses wird nicht mehr als Teilnahmevoraussetzung gefordert, sondern allenfalls als wertende Erfahrungsanforderung.
3. **Technische Unterlagen (Lizenz, Sicherheitsbescheinigung):** die erforderlichen Nachweise müssen innerhalb 6 Monaten nach Zuschlagserteilung vorgelegt werden.

Die zuständigen Behörden werden gemäß geltenden Vorschriften informiert.
Mit ANAC besteht ein freiwilliges Protokoll für vorbeugende Rechtskontrollen.

Präzisierungen

Entgegen den Angaben in den veröffentlichten Konsultationsunterlagen wurde präzisiert, dass die Frist für die Einreichung schriftlicher Bemerkungen, Bedenken, Klarstellungsersuchen usw. vom 08.01.2026 auf den 22.01.2026 verschoben wurde.

Zusammenfassung der Beiträge nach Themen

Remisen



- **Ein Teilnehmer** merkte an, dass die Tatsache, dass die Remise Bozen Zentrum Eigentum von Trenitalia ist und dass Trenitalia voraussichtlich an der Ausschreibung teilnimmt, zu möglichen Beeinflussungen hinsichtlich der Bereitstellung der Remise gegenüber anderen Betreibern führen könne.

Die Provinz hat in Anlage 2 der Konsultation die Werkstätte Bozen von Trenitalia als unverzichtbares Gut im Sinne der geltenden ART-Regelung klassifiziert. Daraus ergibt sich die Pflicht zur Bereitstellung an den Zuschlagsempfänger. Außerdem unterliegt diese Anlage spezifischen von ART erlassenen Regeln für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen (insbesondere Beschluss ART Nr. 95/2023). Die Provinz ist der Ansicht, dass 2028 die anderen öffentlichen Anlagen in Mals, Meran und Innichen ausreichend Wartungskapazitäten bieten können, falls der Zuschlagsempfänger die Werkstätte Bozen von Trenitalia nicht nutzen möchte.

Außerdem wird 2029 die Remise Bozen Süd, in öffentlichem Eigentum, in Betrieb gehen – eine völlig neue, groß dimensionierte Anlage für die Wartung der Coradia-Flotte. Es werden auch Abstellgleise vorgesehen, die die Zuschlagsempfängerin von der STA anmieten wird, die sich diesbezüglich (wie bei den zuvor genannten Anlagen) verfügbar erklärt hat. Es wurde darauf hingewiesen, dass nach der italienischen Rechtsordnung dieses Verfahren, mit dem die Provinz die Erhebung und Einstufung der von den derzeitigen Betreibern der provincialen Eisenbahndienste genutzten Immobilien vorgenommen hat, die Funktion hat, in der Ausschreibung die Bereitstellung der als wesentlich oder unverzichtbar eingestuften Güter für die Zuschlagsempfängerin vorzuschreiben.

- **Ein Teilnehmer** fragte nach Klarstellungen zur Pflicht, die ausdrücklich für Alstom vorgesehenen Werkstätten zu nutzen, wie in den Slides angegeben.

Die Provinz stellte klar, dass Alstom Inhaberin des Full-Service-Wartungsvertrags für die Züge "Coradia Stream" ist, den die Auftragnehmerin zu unterzeichnen hat, und dass diese Arbeiten in den ausschließlich Alstom zugewiesenen Anlagen durchgeführt werden. Es handelt sich um Mals bis zur Fertigstellung von Bozen Süd und anschließend um Bozen Süd.

- **Ein Teilnehmer** fragte, ob die Zuschlagsempfängerin die Mietentgelte für die Alstom überlassenen Werkstätten zahlen müsse.

Die Provinz behielt sich eine Antwort vor.

- **Ein Teilnehmer** fragte, ob die Anlage in Bozen mit einer Drehbank zur Radprofilierung ausgestattet sein wird.

Die Provinz behielt sich eine Antwort vor, präzisierte jedoch, dass der Full-Service-Vertrag von Alstom in den Ausschreibungsunterlagen beigefügt sein wird und dass die Alstom obliegenden Leistungen im Vertrag beschrieben sind.

Rollmaterial

- **Ein Teilnehmer** fragte, ob das von STA bereitgestellte Hilfsfahrzeug mit Dieselantrieb arbeitet.
Die Provinz bestätigte dies.

- **Ein Teilnehmer** wies darauf hin, in den von PAB zur Konsultation bereitgestellten Unterlagen keine Mietkosten gefunden zu haben.

Die Provinz präzisierte, dass die Mietkosten im Rahmen der Ausschreibung gemäß den von ART im Beschluss 154/2019 (mit späteren Änderungen) definierten Regeln angegeben werden.



- **Ein Teilnehmer** fragte, wie die Verantwortlichkeit an der Übergabeschnittstelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Alstom geregelt ist.

Die Provinz behält sich eine Antwort vor.

- **Ein Teilnehmer** fragte, ob im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen der Kalender für die Abstellungen der FLIRT-Fahrzeuge zur ETCS-Nachrüstung veröffentlicht wird.

Die Provinz behält sich eine Antwort vor.

- **Zwei Teilnehmer** fragten, ob die von der Provinz angegebene Anzahl von 45 Fahrzeugen zur Durchführung des Dienstes auch die Abstellungen für die Level-II-Wartung berücksichtigt. Zudem ob der Zuschlagsempfänger verpflichtet wird, Fahrzeuge zu ergänzen, falls aufgrund der Level-II-Wartung Engpässe entstehen. Ein Teilnehmer fragte, ob PAB bewertet habe, ob 45 Züge auch unter Berücksichtigung der Stillstandszeiten aufgrund der Level-II-Wartung ausreichen.

Die Provinz behält sich vor, die technischen Stellen zu konsultieren.

- **Ein Teilnehmer** wies darauf hin, dass die Konsultationsunterlagen für einige Züge ausdrücklich vorsehen, dass das EVU der Fahrzeughalter (Vehicle Keeper) sein und die Rolle(n) ECM I–IV übernehmen (oder delegieren) muss, während für das neue Rollmaterial, das Alstom in Wartung übernimmt, nichts angegeben ist. Es wurde daher gefragt, ob Alstom diese Rolle übernimmt oder nicht.

Die Provinz behält sich eine Überprüfung vor. Zu diesem präzisierte die Provinz jedenfalls, dass die Level-II-Wartung der öffentlichen Fahrzeuge – mit Ausnahme der Coradia Stream – zulasten der Auftragnehmerin geht, die die Kosten anschließend STA als Eigentümerin zur Rückerstattung verrechnet. Für zukünftige Leistungssteigerungen ist die Beschaffung neuen Rollmaterials durch die Provinz (über STA) vorgesehen.

- **Ein Teilnehmer** fragte, wie die Zusammenarbeit für grenzüberschreitende Dienste geregelt wird (Vereinbarung mit VVT, Übergabe/Übernahme der Züge etc.).

Die Provinz antwortete, dass dies in den Ausschreibungsunterlagen detailliert beschrieben wird.

Personal

Die Provinz wies darauf hin, dass die Ermittlung des von Trenitalia in die Sozialklausel aufzunehmenden Personals objektiven, sachlichen Kriterien (gefahrte Zugkilometer) zu folgen hat und nicht der formalen Zuordnung des Personals nach Bozen. Diese Präzisierung ist erforderlich, da ein Teil des Personals von Trenitalia, das formal den Provinzen Trient oder Bozen zugeordnet ist, an den Dienstleistungen in beiden Gebieten beteiligt ist.

Abschließend wurde präzisiert, dass sich die Daten auf 2024 beziehen. Sollte 2025 deutlichere Abweichungen aufweisen, behält sich die Provinz vor, auf das Thema zurückzukommen.

- **Ein Teilnehmer** merkte an, wenn dies bedeutet, dass auch ein Anteil des formal zu Trient zugeordneten Personals in die Sozialklausel fallen muss, sei es zweckmäßig, dieses in die Listen aufzunehmen, da sich Entgelte je nach Umständen (Dienstjahre, Spezialisierungen etc.) unterscheiden können. Zudem hat der Teilnehmer hingewiesen, dass die Zuschlagsempfängerin ohne Garantien hinsichtlich des Übergangs von Beschäftigten keinen Spielraum, die Leistung zu gewährleisten, hat, da zwischen dem voraussichtlichen Zuschlagszeitpunkt (Anfang 2027) und dem Leistungsbeginn (2028) keine angemessene Zeitspanne liegt. Hinzu kommt die Qualifizierung des Eisenbahnpersonals, die in weniger als 12 Monaten nicht



erfolgen kann, und unabhängig davon bleibt stets die Ungewissheit, solches Personal zu finden. Darüber hinaus erschwert in der Provinz die Zweisprachigkeit die Suche zusätzlich.

Es wurde festgestellt, dass die Gewährung einer angemessenen Frist zwischen der Vergabe und der Aufnahme des Dienstes eine geeignete Lösung wäre. Es wurde gefragt, ob die Möglichkeit in Betracht gezogen wurde, dass das gesamte oder ein Großteil des Personals des Incumbents nicht zur Zuschlagsempfängerin wechseln wird.

- **Ein anderer Teilnehmer** führte an, dass nach Kenntnis anderer Verfahren eine verlässliche Schätzung für die Zeit, die nach Zuschlagserteilung bis zum Leistungsbeginn benötigt wird, bei etwa 12/15 Monaten liege. Dieser Zeitraum ist erforderlich, um Personal auszubilden.

Die Provinz stellte fest, dass der im Konsultationsmaterial dargelegte Ansatz, der sich nicht von den in Italien bislang verwendeten Vorgehensweisen bei solchen Verfahren unterscheidet, zwangsläufig einen Risikospiegelraum für die Zuschlagsempfängerin beinhaltet, und behielt sich weitere Vertiefungen für die Ausarbeitung der Ausschreibungsunterlagen vor.

- **Ein Teilnehmer** berichtete, dass im Ausland auch die Praxis besteht, dass der Incumbent Betriebszweige an die Zuschlagsempfängerin vermietet, um bereits im Dienst befindliches und ausgebildetes Personal verfügbar zu machen. Häufig wird zudem die Ausbildung für die Einfügung neuen Personals finanziert, das an die Stelle des Personals des Incumbents tritt.

Die Provinz bekräftigte, dass das Thema der Zeiten zwischen Zuschlag und Leistungsbeginn auch in den Ausschreibungsunterlagen behandelt wird, ebenso für die Erteilung der Dienstgenehmigungen.

Die Provinz wies darauf hin, dass die Fristen diejenigen der zertifizierenden Stellen sind und dass die Ausschreibungsunterlagen – unter Beachtung des genannten Urteils des Staatsrats – die Frist von 6 Monaten für den Erwerb der Genehmigungstitel oder eine andere längere Frist, sofern festgelegt, enthalten werden.

- **Ein Teilnehmer** fragte hinsichtlich der Verpflichtung der Zuschlagsempfängerin, den unter die Sozialklausel fallenden Arbeitnehmern die Kollektivverträge der ersten und zweiten Ebene des scheidenden Betreibers zu garantieren, ob diese Verpflichtung auch für zukünftige Einstellungen gilt.

Die Provinz wies darauf hin, dass der Vergabekodex lediglich die erste Vertragsebene garantiert.

- **Ein Teilnehmer** vertrat die Auffassung, dass im Zusammenhang mit dem Thema der Verhältnismäßigkeit es erforderlich sei, in der Provinz geboren und ansässig zu sein, um die Erklärung der Sprachgruppenzugehörigkeit abzugeben. Andernfalls muss man eine sehr lange Wartezeit in Betracht ziehen.

Die Provinz präzisierte, dass die Bürger – sowohl in der Provinz ansässig als auch nicht ansässig – die Erklärung der Zugehörigkeit gemäß den von der geltenden Rechtsordnung vorgesehenen Modalitäten und der Auslegung der zuständigen Stelle abgeben.

- **Ein Teilnehmer** fragte, ob eine Übergangszeit vorgesehen ist, in der – solange nicht vollständig den Zweisprachigkeitsverpflichtungen entsprechendes Personal im Dienst ist – die CMQ-Vertragsstrafen betreffend die Verwendung der deutschen Sprache nicht angewandt werden.



Die Provinz stellte fest, dass keine Ausnahmen von der Anwendung dieser Vertragsstrafen vorgesehen sind. Sie werden gemäß den in den Ausschreibungsunterlagen vorgesehenen Modalitäten angewandt.

Lose

Die Provinz bestätigte die Option eines einzigen Loses auf der Grundlage vertiefter wirtschaftlicher und technischer Bewertungen (z. B. Nutzung des Rollmaterials und der Wartungsstandorte), worüber sie im Losbericht gemäß Beschluss ART 48/2017 ausführlicher berichten wird.

- **Ein Teilnehmer** stellte fest, dass das bereitgestellte Material zusammenfassende, aber wenig vertiefte Begründungen liefert und auf einen spezifischen Bericht zu diesem Punkt (gemäß ART-Beschluss 48/2017) verweist, dessen Veröffentlichung für den Zeitraum der Konsultation nicht vorgesehen ist.

Die Provinz stellte fest, dass der Bericht über die Lose (gemäß ART-Beschluss 48/2017) später veröffentlicht wird und dass der Bericht zur vorherigen Ausschreibung bereits vertiefte und angemessene Begründungen enthält, die ebenfalls Gegenstand eines Rechtsstreits waren, aber vom Verwaltungsgericht nicht beanstandet wurden. Unbeschadet der sicheren Vorteile, die die Lösung des Einzelloses im Hinblick auf die Interoperabilität und die effizientere Programmierung versichert, werden im Rahmen der Begleitdokumentation an ART zu diesem Punkt ausführlichere und vollständigere Gründe dargelegt, der auf jeden Fall Gegenstand voller Ermessensentscheidung auf Verwaltungsebene ist. Es bleibt dabei, dass das Thema nicht Gegenstand einer Konsultation ist, außer in dem von der Verkehrsregulierungsbehörde vorgesehenen Umfang, und dass die Provinz dennoch die Möglichkeit sich vorbehält, etwaige diesbezügliche Stellungnahmen zu prüfen.

- **Ein Teilnehmer** wies darauf hin, dass das neue Betriebsprogramm, das auf langen und grenzüberschreitenden Relationen basiert, eine Verschlechterung von Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit verursachen könnte, und ersucht, dies bei der Festlegung der Mindestniveaus der MQB zu berücksichtigen.

Teilnahmevoraussetzungen

Auch der Punkt der Teilnahmevoraussetzungen wurde behandelt. In diesem Zusammenhang hat die Provinz ausdrücklich auf Anhang 1 der Konsultation verwiesen und daran erinnert, dass zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen Folgendes erforderlich ist:

- das Vorhandensein eines Eigenkapitals für jeden Teilnehmer in Höhe von mindestens 15 % der auf die Ausschreibung entfallenden jährlichen Vergütung (Art. 48, Abs. 7, Buchst. b), D.L. 50/2017, ART-Beschluss 154/2019 – Maßnahme 19);
- Eintragung in die Handelskammer (oder gleichwertig für ausländische Betreiber);
- Besitz der Zertifikate und Lizenzen vor Aufnahme des Dienstes, jedoch nur vor Aufnahme der Dienstleistung und nicht während der Angebotsabgabe.

Mindestqualitätsbedingungen und Interventionsplan, Anreizsystem und Datenzugangsplan

Die Provinz hat die Betreiber aufgefordert, die veröffentlichten Dokumente zu analysieren und eventuelle Anmerkungen schriftlich einzureichen, da eine persönliche Konsultation eher für allgemeine Themen geeignet ist, die eine Aussprache erfordern, während das betreffende Dokument eher punktuelle Aspekte behandelt.



Die Anwesenden erklärten sich mit dem Vorschlag einverstanden, zumal es sich um Detailspekte handelt.

KPI

- **Ein Teilnehmer** bat um Kenntnis der aktuellen Ist-Daten der Qualitätsindikatoren.

Die Provinz antwortete, dass sie im Rahmen der Vertraulichkeit prüft, was verfügbar gemacht werden kann.

Die Provinz wies auch darauf hin, dass in Bezug auf die derzeit erbrachten Dienste ein Teil der Daten zu den Unternehmensleistungen in der Qualitätscharta veröffentlicht sind.

Die Konsultation endete mit der Bekräftigung des gemeinsamen Willens zur größtmöglichen Zusammenarbeit zwischen den Betreibern und der Vergabestelle, auch mit dem Ziel, Antworten und Klarstellungen zu den notwendigen Punkten zu liefern.



ALLEGATO G

Consultazione degli operatori economici nell'ambito della procedura per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di persone ferroviari in Alto Adige per gli anni 2028 – 2042 ai sensi della Delibera ART 154/2019, Misura 4

Data	17.12.2025
Ora di inizio	14:30
Luogo	Bolzano

Partecipanti

Per gli operatori economici

[Redacted names of economic operators]

Collegati on line:

[Redacted names of participants connected online]

Per PAB

- Martin Vallazza (Direttore di Dipartimento e RUP)
- Nadine Mattei, Giordano Bruno Alfonsi, Paola Bissolo (Ufficio amministrativo Mobilità)
- Dott. Ferdinando Stanta (in qualità di consulente della Provincia)
- Prof. Avv. Pierluigi Mantini (online in qualità di consulente della Provincia)

La consultazione ha avuto a oggetto i seguenti documenti cinque allegati concernenti:

- immobili strumentali al servizio;
- materiale rotabile;
- personale;
- condizioni minime di qualità del servizio;
- piano di accesso al dato;



- nonché ogni altro elemento previsto dal comma 6 della Misura 4 della Delibera A.R.T. 154/2019 e successive modifiche.

I documenti oggetto di consultazione sono stati pubblicati sul sito dell'amministrazione (<https://amministrazione-trasparente.provincia.bz.it/it/home>) e sul portale dei contratti pubblici provinciali (<https://www.band-di-altoadige.it>).

Per effetto della Misura 4, co. 10, Delibera ART 154/2019 con s.m.i. gli interventi sono resi in forma anonima, per quanto possibile.

Introduzione

È stato brevemente illustrato lo status quo relativo alla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario in Provincia di Bolzano. A seguito della sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la gara pubblicata il 16.08.2024, la Provincia, al fine di adeguarsi in toto a detta sentenza, sta predisponendo la pubblicazione di un nuovo bando.

Nello specifico, gli atti della nuova procedura si conformeranno alla sentenza sui tre motivi di annullamento, ovvero:

- **preavviso di informazione:** l'Amministrazione ha provveduto alla pubblicazione sulla GUCE di un nuovo avviso di preinformazione in data 05.09.2025;
- **volume km prestati:** non sarà più previsto come requisito di partecipazione, ma eventualmente come requisito esperienziale premiante;
- **documentazione tecnica** necessaria all'effettuazione del servizio (licenza e certificato di sicurezza): sarà previsto il termine di 6 mesi dopo l'aggiudicazione per l'acquisizione dei titoli abilitativi necessari.

Le Autorità competenti sono tenute informate, come previsto dalle norme e regolazioni vigenti. Con ANAC è in essere un protocollo di intesa volontaria per il controllo preventivo di legalità.

Precisazioni

Contrariamente a quanto indicato nella documentazione di consultazione pubblicata, è stato precisato che il termine ultimo per manifestare in forma scritta osservazioni, dubbi, richieste di chiarimento etc. è spostato dal 08.01.2026 al 22.01.2026.

Sintesi degli interventi per argomento

Rimesse

- **Un operatore** ha osservato che il fatto che la rimessa di Bolzano Centro sia di proprietà di Trenitalia, contestualmente al fatto che Trenitalia sia un verosimile partecipante alla gara, possa dare luogo a possibili interferenze circa la messa a disposizione della rimessa nei confronti degli altri operatori.

La Provincia ha classificato nell'Allegato 2 oggetto della consultazione l'officina di Bolzano di Trenitalia quale bene "indispensabile" ai sensi della vigente regolazione di ART. Da questo deriva l'obbligo di messa a disposizione dell'aggiudicatario della gara. Inoltre, questo impianto è soggetto a regole specifiche di messa a disposizione emanate per l'accesso alle infrastrutture ferroviarie (in particolare, Delibere ART n.95/2023). La Provincia ritiene che nel 2028 gli altri impianti di proprietà pubblica a Malles, Merano e San Candido messi a disposizione possano garantire spazio manutentivo sufficiente, nel caso in cui l'aggiudicatario non volesse utilizzare l'officina di Bolzano di Trenitalia.

Inoltre, nel 2029 entrerà in funzione la rimessa di Bolzano Sud, di proprietà pubblica, un impianto interamente nuovo e di dimensioni significative dedicato alla manutenzione della flotta Coradia.



Saranno previsti anche binari di sosta che l'aggiudicataria utilizzerà in locazione da STA, che si è resa in tal senso disponibile, come per gli altri impianti prima citati.

È stato fatto presente che, secondo le Deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, questa procedura con cui la Provincia ha fatto la ricognizione e la classificazione dei beni immobili utilizzati dagli attuali gestori dei servizi ferroviari provinciali ha la funzione di prescrivere nella gara la messa a disposizione dell'aggiudicatario dei beni classificati essenziali o indispensabili.

- **Un operatore** ha chiesto chiarimenti sull'obbligo di utilizzo delle officine espressamente destinate ad Alstom, come indicato nelle slides.

La Provincia ha chiarito che Alstom è titolare del contratto di manutenzione full service dei treni "Coradia Stream" che l'impresa affidataria è tenuta a sottoscrivere e che queste lavorazioni saranno svolte in impianti dedicati e affidati in esclusiva alla stessa Alstom. Si tratta di Malles fino al completamento di Bolzano sud e, poi, di Bolzano sud.

- **Un operatore** ha chiesto se sia l'aggiudicataria a dover pagare i canoni di affitto delle officine affidate ad Alstom.

La Provincia si è riservata di rispondere

- **Un operatore** ha chiesto se l'impianto di Bolzano sarà dotato di tornio per la profilazione ruote.

La Provincia si è riservata di rispondere, ma ha precisato che il contratto full service di Alstom sarà allegato nella documentazione di gara e che le prestazioni in capo ad Alstom sono descritte nel contratto.

Materiale rotabile

- **Un operatore** ha chiesto se la macchina da soccorso messa a disposizione da STA funziona a trazione diesel.

La Provincia ha confermato.

- **Un operatore** ha evidenziato di non aver trovato i costi di locazione nel materiale messo a disposizione da PAB ai fini della consultazione.

La Provincia ha precisato che i costi di locazione saranno indicati in sede di gara, secondo le regole definite da ART nella Delibera 154/2019 (con s.m.i).

- **Un operatore** ha chiesto come è regolata la responsabilità al confine di accesso all'officina tra l'impresa ferroviaria e Alstom.

La Provincia si è riservata di rispondere.

- **Un operatore** ha chiesto se sarà pubblicato nella documentazione di gara il calendario dei ritiri dei rotabili FLIRT per l'installazione del segnalamento ETCS.

La Provincia si è riservata di rispondere.

- **Due operatori** hanno chiesto se la quantificazione della Provincia di 45 rotabili per effettuare il servizio tenga conto anche dei fermi per la manutenzione di secondo livello. Un operatore ha chiesto, inoltre, se sarà richiesto all'aggiudicatario di integrare i rotabili nel caso di mancanze per fare la manutenzione di secondo livello.

La Provincia si è riservata di consultare gli uffici tecnici.

- **Un operatore** ha fatto presente che la documentazione di consultazione indica espressamente per alcuni treni che la IF dovrà essere il Vehicle Keeper e assumere (o delegare) il/i ruolo/i di ECM I-IV, mentre non indica alcunché rispetto al nuovo materiale rotabile che sarà affidato in manutenzione ad Alstom. Ha quindi chiesto se questo ruolo sarà assunto da Alstom oppure no.



La Provincia si è riservata di verificare.

Sul tema la Provincia ha precisato, comunque, che la manutenzione di II livello dei rotabili di proprietà pubblica, ad eccezione dei Coradia Stream, è a carico dell'affidataria che fatturerà poi la spesa al proprietario STA per essere rimborsata.

Per i futuri potenziamenti dei servizi sarà programmato l'acquisto da parte della Provincia (tramite STA) di nuovo materiale rotabile.

- **Un operatore** ha chiesto come sarà regolata la cooperazione per i servizi transfrontalieri (convenzione con VVT, consegna/passaggio treni, etc.).

La Provincia ha risposto che ciò sarà descritto nel dettaglio nella documentazione di gara.

Personale

La Provincia ha fatto presente che l'individuazione del personale di Trenitalia da inserire nella clausola sociale deve seguire criteri oggettivi di tipo sostanziale (driver chilometrici) e non l'attribuzione formale del personale assegnato alla sede di Bolzano. Questa precisazione è dovuta per via del fatto che una parte del personale di Trenitalia, formalmente attribuito alle Province di Trento o di Bolzano, partecipa ai servizi su entrambe i territori.

Da ultimo, è stato precisato che i dati riguardano il 2024. Se il 2025 dovesse presentare scostamenti più ragguardevoli la Provincia si è riservata di tornare sull'argomento.

- **Un operatore** ha osservato che se questo significa che deve rientrare nella clausola sociale anche una quota del personale formalmente attribuita a Trento, allora è bene che sia inserita negli elenchi, perché tra un lavoratore e un altro possono variare le retribuzioni in ragione di diverse circostanze (anni di servizio, specializzazioni etc.). Inoltre, ha evidenziato che in assenza di garanzie sul passaggio di lavoratori, l'aggiudicatario non ha margine per garantire l'esecuzione del servizio, non incorrendo un tempo ragionevole tra la presunta data di aggiudicazione (inizio 2027) e l'avvio del servizio (2028). Su questo incide la qualificazione del personale ferroviario, che non può essere formato in meno di 12 mesi e, comunque, al di là della formazione, resta sempre l'incognita di trovarlo. A ciò si aggiunge in Provincia il problema del bilinguismo che aggrava ulteriormente la ricerca.

È stato affermato che la concessione di un tempo adeguato tra aggiudicazione e avvio del servizio sarebbe una soluzione idonea.

È stato chiesto se è stata valutata l'eventualità che tutto o gran parte del personale dell'incumbent non accetti di passare all'aggiudicatario.

- **Un altro operatore** ha fatto presente che, dall'esame di altre procedure a loro conoscenza, una stima attendibile per il tempo necessario a iniziare il servizio dopo l'aggiudicazione potrebbe essere individuata in circa 12/15 mesi. Detto periodo è necessario per poter formare il personale.

La Provincia ha osservato che nell'approccio prefigurato nei documenti in consultazione, non diverso da quelli utilizzati finora in Italia in questo tipo di procedure, è insito inevitabilmente un margine di rischio per l'impresa aggiudicataria e si è riservata ulteriori approfondimenti in vista della redazione dei documenti di gara.

- **Un operatore** ha riportato che all'estero sussiste anche la prassi di stipulare contratti di affitto di ramo d'azienda da parte dell'incumbent con l'aggiudicatario per rendere disponibile il personale già in servizio e formato. Spesso inoltre viene finanziata la formazione per l'inserimento del nuovo personale da assumere al posto di quello dell'incumbent.

La Provincia ha ricordato anche che la questione dei tempi tra l'aggiudicazione e l'avvio del servizio sarà trattata nei documenti di gara, anche a proposito del rilascio dei titoli autorizzativi al servizio.

La Provincia ha fatto presente che a quest'ultimo proposito i termini sono quelli indicati dai soggetti certificatori e che gli atti di gara, nel rispetto della citata sentenza del Consiglio di Stato, conterranno



la previsione del termine di 6 mesi per l'acquisizione dei titoli autorizzativi, o altro diverso e maggiore termine ove stabilito.

- **Un operatore**, relativamente all'obbligo dell'aggiudicataria di garantire ai lavoratori che usufruiscono della clausola sociale di godere dei Contratti di primo e secondo livello del gestore uscente, ha chiesto se quest'obbligo vale anche per le assunzioni future.

La Provincia ha fatto presente che il Codice degli Appalti si limita a garantire il primo livello contrattuale.

- **Un operatore** ha sostenuto che, relativamente al tema della proporzionalità, è necessario essere nati e residenti in Provincia per la dichiarazione di appartenenza linguistica. In caso contrario è necessario attendere un lasso di tempo molto ampio.

La Provincia ha precisato che i cittadini, sia residenti che non residenti in Provincia di Bolzano, rendono la dichiarazione di appartenenza secondo le modalità previste dalla normativa vigente e dall'interpretazione data dall'ufficio competente.

- **Un operatore** ha chiesto se è previsto un periodo transitorio durante il quale, essendo in servizio personale non interamente conforme agli obblighi di bilinguismo, non si applicano le penali CMQ riguardanti l'uso della lingua tedesca.

La Provincia ha fatto presente che non sono previste deroghe all'applicazione di queste penali. Si applicano secondo le modalità previste nella documentazione di gara.

Lotti

La Provincia ha confermato l'opzione per un unico lotto sulla base di approfondite valutazioni economiche e tecniche (p.e. utilizzo materiale rotabile e poli manutentivi), di cui darà conto in modo più esaustivo nella Relazione sui lotti ai sensi della Delibera ART 48/2017.

- **Un operatore** ha rilevato che il materiale messo a disposizione fornisce motivazioni sintetiche e poco approfondite e che rimanda a una relazione specifica sul punto (ex delibera ART 48/2017), la cui pubblicazione non è prevista entro il tempo in cui avviene la consultazione.

La Provincia ha fatto presente che la relazione sui lotti (ex delibera ART 48/2017) sarà pubblicata successivamente e che la relazione relativa alla gara precedente contiene già approfondite e congrue motivazioni, pure esse oggetto di impugnazione in sede giurisdizionale, ma non oggetto di censura da parte del Giudice amministrativo.

Fermi restando i sicuri vantaggi che la soluzione del lotto unico garantisce ai fini dell'interoperabilità e della più efficiente programmazione, nell'ambito della relazione di accompagnamento ad ART saranno espresse motivazioni più approfondite e complete sul punto, che è comunque materia di piena valutazione discrezionale in sede amministrativa. Resta fermo il fatto che il tema non è oggetto di consultazione, se non nella misura prevista dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e che la Provincia si è comunque riservata la possibilità di valutare eventuali osservazioni pervenute in merito.

- **Un operatore** ha segnalato che il nuovo programma di esercizio basato su relazioni lunghe e transfrontaliere potrebbe causare un peggioramento di puntualità e regolarità e chiede di tenerne conto per stabilire i livelli minimi delle CMQ.

Requisiti di partecipazione

È stato affrontato anche il punto dei requisiti di partecipazione. Al riguardo la Provincia ha fatto espresso rimando all'Allegato 1 alla consultazione, ricordando che, oltre ai requisiti obbligatori ex lege, è richiesto:

- il possesso per ciascun partecipante di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (art. 48, co. 7, lett. b), D.L. 50/2017, ART delibera 154/2019 - Misura 19);



- l'iscrizione alla Camera di Commercio (o equivalente per operatori stranieri);
- il possesso di certificati e licenze, ma solo prima dell'avvio del servizio e non in sede di partecipazione.

Condizioni Minime di Qualità e piano d'intervento, Sistema incentivante e Piano di accesso al dato

Si è discusso il punto delle condizioni minime di qualità in epigrafe.

La Provincia ha invitato gli operatori ad analizzare i documenti pubblicati e a far pervenire per iscritto eventuali osservazioni in merito, dal momento che la consultazione in presenza sembra più adatta ad affrontare tematiche di indirizzo generale, tali da richiedere un confronto, mentre il documento in questione coglie aspetti più mirati.

I presenti si sono dichiarati concordi con la proposta, anche considerando che si tratta di elementi di dettaglio.

KPI

- **Un operatore** ha chiesto di conoscere i dati attuali consuntivi degli indicatori di qualità.

La Provincia ha risposto che verificherà cosa può essere reso disponibile nei limiti della riservatezza.

La Provincia ha fatto comunque presente che in relazione ai servizi attualmente in svolgimento una parte dei dati relativi alle performance aziendali sono pubblicati nella Carta della qualità.

La consultazione si è conclusa ribadendo la condivisa volontà della massima collaborazione tra gli operatori e la stazione appaltante anche al fine di fornire risposte e chiarimenti sui punti necessari.



ANLAGE H

Konsultation der Gewerkschaftsorganisationen gemäß Art-Beschluss Nr. 154/2019, Maßnahme 21

Neues Vergabeverfahren für die Ausschreibung des Eisenbahn-ÖPNV-Dienstes der Autonomen Provinz Bozen 2028–2042

Datum	17.12.2025
Beginn	08:30
Ort	Bozen

Teilnehmende

Für die Gewerkschaften

- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (ASGB)
- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (FIT SGB CISL)
- [REDACTED] (FIT CISL)
- [REDACTED] (SLM FAST)
- [REDACTED] (UILT TRASPORTI)
- [REDACTED] (UIL TRASPORTI)
- [REDACTED] (UGL FERROVIERI)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (UILT BZ)

Für die Autonome Provinz Bozen

- Martin Vallazza (Abteilungsleiter und EVV)
- Nadine Mattei, Giordano Bruno Alfonsi, Paola Bissolo (Verwaltungsamt Mobilität)

Die Konsultation begann pünktlich und verlief ordnungsgemäß anhand der folgenden Punkte.

1. Nach einer kurzen Einführung, welche den Status quo bezüglich der Ausschreibung für die Vergabe der Eisenbahndienstleistungen in der Provinz Bozen zusammenfasste, wurde klargestellt, dass die Provinz nach dem Urteil des Staatsrates, welches die am 16.08.2024 veröffentlichte Ausschreibung aufgehoben hatte, nun eine neue Ausschreibung vorbereitet.



Dabei werden die Vorschriften aus dem Urteil aufgenommen und das grundsätzliche Konzept der vorherigen Ausschreibung insbesondere hinsichtlich der Arbeitnehmerrechte bestätigt.

2. Es wird erneut betont, wie bereits schriftlich mitgeteilt, dass entgegen ersten Aussagen während der Konsultation im Jahr 2023 auch das Wartungspersonal unter die Sozialklausel zu fallen habe.
3. Bezüglich der Frage, ob Auszubildende in die Sozialklausel einzubeziehen seien, wurde festgehalten, dass es sich um eine juristische Frage handle. Die Rechtsnorm bezieht sich ausdrücklich auf angestelltes Personal, und der Status eines Auszubildenden ist nicht vollständig dem einer regulären Anstellung gleichgestellt, wenngleich er in einigen Aspekten gleichgestellt wird. Die Ämter vertreten die Auffassung, dass auch diese Beschäftigten durch die Sozialklausel geschützt werden sollten, halten jedoch eine zusätzliche rechtliche Prüfung für sinnvoll.
4. Ethnischer Proporz: es wird bestätigt, dass die „starke“ Sozialklausel wie in der Ausschreibung beschrieben Anwendung findet, d. h., dass das derzeit beschäftigte Personal vollständig übergeht. Allerdings muss mit angemessener Raschheit sichergestellt werden, etwaige Ungleichgewichte zwischen den Sprachgruppen, auch infolge von Pensionierungen und Neueinstellungen, auszugleichen.
5. Trenitalia: die formale Zuweisung des Personals zum Standort Bozen oder Trient ist problematisch, da das Personal aus Gründen der Skaleneffekte für beide Verträge gleichzeitig eingesetzt wird und die Anzahl der Personen, die formal dem einen oder anderen Standort zugeordnet sind, möglicherweise nicht mit der tatsächlich erbrachten Leistung in Kilometern oder Stunden übereinstimmt. Abschließend wurde der Vorzug für den Inhalt gegenüber der Form gegeben, und zwar mit der Absicht, mit objektiven Treibern eine Anzahl von Ressourcen zuzuweisen, die im Wesentlichen für Bozen eingesetzt werden.
6. Die Gewerkschaften verwiesen auf ein Gutachten des Staatsrates, das die Möglichkeit einer „unlauteren Konkurrenz“ eines Betreibers thematisiert, der auf freiwilliger Basis Personal behielt. Das Thema bedarf einer vertieften Prüfung. Das Gutachten wurde nicht vorgelegt, soll jedoch übermittelt und sorgfältig bewertet werden.
7. Fahrkartenschalter: es wird bestätigt, dass die Beschäftigten auf freiwilliger Basis zur STA übergehen können. Der von STA angewandte Kollektivvertrag ist jener des Handelssektors. Die Gewerkschaften vertreten die Meinung, dass stattdessen der aktuell für diese Berufsgruppen vorgesehene Kollektivvertrag anzuwenden sei; es bleibt zu klären, ob sich dies insbesondere auf die wirtschaftliche Behandlung bezieht.
8. Es wurde ein wichtiger Aspekt hervorgehoben: das Wartungspersonal verfügt über unterschiedliche Spezialisierungen; manche kümmern sich um bestimmte Aspekte, andere um andere. Manche arbeiten an bestimmten Zügen, andere an anderen. Wartungsarbeiten können verschiedene Formen annehmen (ordentlich, zyklisch, außerordentlich) und entsprechend unterschiedliche Inhalte haben. Das Thema verdient es, vertieft zu werden.
9. Wartung: bezüglich der Wartung der neuen Züge *Coradia Stream* dürfte der Eintritt von Alstom mit eigenem Personal zu einer generellen Verringerung der von den derzeitigen Beschäftigten durchgeführten Wartungsleistungen führen. Dennoch gilt unverändert, dass alle Beschäftigten



(mit Ausnahme der Führungskräfte) durch die Sozialklausel geschützt werden müssen. Ein weiterer Aspekt wurde hervorgehoben: es ist nicht sicher, dass sämtliches Personal zum neuen Betreiber wechseln wird, da keine Verpflichtung dazu besteht. Um feststellen zu können, in welchem Ausmaß die Reduktion der Wartungsleistungen auf das Personal wirkt, müsste man zunächst wissen, welche Beschäftigten die Sozialklausel anwenden wollen.

10. Das Landesgesetz 15/2025 (Art. 17) scheint ausreichend klar zu sein und lässt keinen Zweifel. Die Gewerkschaften weisen jedoch darauf hin, dass nach 12 Monaten keine Verpflichtung mehr für den Betreiber besteht, denselben nationalen Kollektivvertrag (CCNL) beizubehalten. Es wird um Prüfung gebeten, ob die europäische Rechtslage von der Landesregelung abweicht. Zudem wird erwähnt, dass Trenitalia derzeit eine Reihe von Zusatzleistungen (Welfare) anbietet.
11. Für das Personal, das nicht im Front-Office tätig ist, schlagen die Gewerkschaften vor, das erforderliche Sprachnachweisniveau – soweit vernünftig – zu verringern. Die Provinz weist darauf hin, dass die Regelung klar ist: das Sprachlevel hängt von der für die jeweilige Tätigkeit erforderlichen Ausbildung ab und ist gesetzlich festgelegt. Zwar können die Ämter den Vorschlag dem Landtag unterbreiten, doch dürfen in den Ausschreibungsunterlagen keine von der gesetzlichen Regelung abweichenden Bestimmungen aufgenommen werden, da dies die Ausschreibung anfechtbar machen würde. Die Gewerkschaften fordern zudem eine wirtschaftliche Aufwertung des Zweisprachigkeitsnachweises, wie es bereits für das Personal der SASA vorgesehen ist.
12. Die Gewerkschaften weisen darauf hin, dass ANSFISA nicht akzeptiert, dass Lokführer keinen Maturitätsabschluss besitzen. In der Vinschgau-Bahn sei dies früher möglich gewesen, da sie nicht unter ANSFISA-Zuständigkeit fiel. Das Thema muss vertieft werden.
13. Technische Punkte bezüglich des Werkstatts Bozen Süd (im Bau), der Anzahl und Länge der Gleise usw. wurden angesprochen. Die Provinz hat nichts dagegen, Ideen, Vorschläge oder Bewertungen einzuholen. Der Austausch wird als hilfreich angesehen. Es handelt sich jedoch um rein technische Aspekte, die nicht Teil der eigentlichen Konsultation sind.

Zum Abschluss der Konsultation wurde der gemeinsame Wille bekräftigt, bei allen Punkten, die weitere Klärung und Vertiefung erfordern, größtmöglich zusammenzuarbeiten.



ALLEGATO H

Consultazione delle organizzazioni sindacali ai sensi della Delibera ART 154/2019, Misura 21

Nuova procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia autonoma di Bolzano 2028 - 2042

Data	17.12.2025
Ora di inizio	08:30
Luogo	Bolzano

Partecipanti

Per le parti sindacali

- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (ASGB)
- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (ORSA)
- [REDACTED] (FIT SGB CISL)
- [REDACTED] (FIT CISL)
- [REDACTED] (SLM FAST)
- [REDACTED] (UILT TRASPORTI)
- [REDACTED] (UIL TRASPORTI)
- [REDACTED] (UGL FERROVIERI)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (FILT CGIL)
- [REDACTED] (UILT BZ)

Per PAB

- Martin Vallazza (Direttore di Dipartimento e RUP)
- Nadine Mattei, Giordano Bruno Alfonsi, Paola Bissolo (Ufficio amministrativo Mobilità)

La consultazione ha avuto inizio in modo puntuale e si è svolta in modo regolare con la trattazione dei seguenti punti.

1. Dopo una breve premessa introduttiva che ha riassunto lo *status quo* relativo alla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario in Provincia di Bolzano, è stato chiarito che, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la gara pubblicata il 16.08.2024, la



Provincia sta predisponendo la pubblicazione di un nuovo bando, recependo le indicazioni della sentenza e confermando l'impianto sostanziale della gara precedente per quel che riguarda gli aspetti concernenti i diritti dei lavoratori.

2. Si ribadisce quanto già espresso per iscritto: contrariamente a quanto si era inizialmente affermato in prima battuta nel corso della consultazione del 2023, si ritiene che anche il personale di manutenzione debba essere compreso nella clausola sociale.
3. Si era già posto il problema di inserire o meno i tirocinanti (apprendisti) nell'ambito della clausola sociale. Qui la questione è giuridica, perché la normativa fa espresso riferimento al personale dipendente e lo status di tirocinante non è formalmente equiparabile al personale dipendente in senso stretto. Tuttavia, per taluni aspetti è equiparato. Gli uffici ritengono che anche questi lavoratori debbano essere tutelati dalla clausola sociale, ma un approfondimento legale sembra opportuno.
4. Proporzionalità linguistica: conferma della clausola sociale "forte" come descritta in gara ossia il personale attualmente impiegato è trasferito in blocco. Si dovrà però provvedere ad adeguarsi con ragionevole speditezza a sanare eventuali squilibri tra le minoranze linguistiche, anche a seguito di pensionamenti e nuove assunzioni.
5. Trenitalia: l'attribuzione formale del personale sulla sede di Bolzano o Trento è problematica in quanto, essendo il personale impiegato contemporaneamente su entrambi i contratti per ragioni di economie di scala, il numero di persone formalmente imputate sull'uno o l'altra sede può non essere coincidente con il servizio effettivamente prestato in termini di chilometri o di ore. In conclusione, si è espressa preferenza per la sostanza sulla forma contando di imputare con *driver* oggettivi un numero di risorse sostanzialmente impiegate su Bolzano.
6. Conferma del passaggio del personale su base volontaria. I Sindacati hanno posto l'attenzione su un parere del Consiglio di Stato in cui si evidenziava la possibile "concorrenza sleale" di un operatore che avesse trattenuto su base volontaria i dipendenti. La questione merita un approfondimento. Il parere non è stato esibito, ma verrà spedito e valutato con attenzione.
7. Biglietterie: si conferma il passaggio dei lavoratori in STA (ovviamente su base volontaria). Il contratto applicato da STA è quello del commercio. I sindacati ritengono che debba invece essere applicato il contratto attualmente previsto per queste figure ma resta da chiarire se il riferimento è in particolare al trattamento economico.
8. Manutenzione: viene evidenziato un aspetto significativo con riguardo al personale manutentivo: alcuni lavoratori curano certi aspetti, altri lavoratori altri. Alcuni operano su certi treni, altri su altri. Le manutenzioni possono assumere quindi diverse forme (ordinaria, ciclica, straordinaria) e avere di conseguenza diversi contenuti. Il tema merita di essere approfondito.
9. In materia di manutenzione dei nuovi treni Coradia Stream, l'ingresso di Alstom con il proprio personale dovrebbe portare a una complessiva riduzione delle prestazioni manutentive del personale attualmente impiegato. Resta salvo il fatto che la clausola sociale deve tutelare tutti i lavoratori (tranne i dirigenti) e da questo principio non ci si discosta. Su questa circostanza incide anche un altro aspetto, ben evidenziato dalle parti sindacali: non ci sono certezze che tutto il personale passerà al nuovo gestore, non essendoci un obbligo. Quindi, per stabilire in che misura la riduzione delle prestazioni manutentive inciderà sul personale, bisognerebbe prima sapere quali lavoratori decideranno di avvalersi della clausola sociale.
10. Mantenimento dei diritti dei lavoratori nel tempo. La legge provinciale 15/2025 (art. 17) sembra essere sufficientemente chiara e non lasciare margine di dubbio. I sindacati evidenziano che dopo 12 mesi non sussiste più l'obbligo per il gestore di mantenere lo stesso CCNL. Si chiede di verificare se la normativa europea diverge da quella provinciale. Si fa inoltre presente che attualmente Trenitalia offre una serie di benefits (Welfare).
11. In materia di bilinguismo, le parti sindacali manifestano un suggerimento per il personale diverso da quello *front office*: si chiede la possibilità di declassare per quanto ragionevole il livello di certificazione linguistica richiesta. La Provincia fa presente che la regola è chiara (il livello di patentino dipende dal titolo di studio richiesto per la professione) ed è disciplinato a livello normativo. Gli uffici possono portare all'attenzione del Consiglio la richiesta, ma a livello di documenti di gara l'inserimento di clausole difformi dalla legge non porterebbe alcun giovamento,



in quanto ciò renderebbe l'atto annullabile. I sindacati chiedono inoltre l'adeguamento economico del patentino come già previsto per il personale di SASA.

12. I sindacati fanno presente che ANSFISA non ammette che i macchinisti siano privi di diploma di maturità. Però in Venosta questo non avveniva perché precedentemente non rientrava in quota ANSFISA. Il tema deve essere approfondito.
13. Aspetti tecnici legati alla rimessa di Bolzano SUD in via di costruzione, al numero di binari, lunghezza, etc. La Provincia non ha nulla in contrario alla raccolta di idee, suggerimenti, valutazioni. Si ritiene che il confronto possa essere di aiuto, però si tratta di aspetti squisitamente tecnici che esulano dalla consultazione in senso stretto.

La consultazione si è conclusa ribadendo la condivisa volontà della massima collaborazione sui punti che meritano approfondimenti e chiarimenti ulteriori.