

Relazione di affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia autonoma di Bolzano periodo 2025 - 2039

(Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019)

Premesse

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

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

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

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

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	Affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse provinciale per il periodo 2025 - 2039
Ente affidante	Provincia autonoma di Bolzano
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Procedura di gara ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007
Durata dell'affidamento	15 anni
Nuovo affidamento	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio da affidare	Provincia autonoma di Bolzano e servizi transfrontalieri Austria

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Martin Vallazza
Ente di riferimento	Provincia Autonoma di Bolzano
Settore	Ripartizione Mobilità
Telefono	0471-414690
Mail	mobilita@provincia.bz.it
PEC	mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it
Data di redazione	Marzo 2024 (integrata giugno 2024)

1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento

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

Il D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 ha delineato il contesto normativo di riferimento per il conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, stabilendo all'articolo 1, comma 3 che "per le Regioni a statuto speciale e le Province Autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione".

La normativa di riferimento è presentata nel capitolo 1 "Quadro giuridico" della "Relazione ex delibera ART 48/2017 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano per gli anni 2025-2034" alla quale si rimanda. Si precisa che l'ART, nel rendere il proprio parere su questo documento, ha formulato alcune osservazioni che sono state recepite dalla Provincia di Bolzano.

La definizione dei Bacini di mobilità, la definizione degli Ambiti di servizio ferroviario e la perimetrazione del Lotto di affidamento sono ampiamente trattate nella già citata "Relazione ex delibera ART 48/2017 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano per gli anni 2025-2034" alla quale si rimanda.

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

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

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

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

- pubblicazione dell'avviso di preinformazione relativo a un contratto di servizio pubblico sul Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. GU/S S215 08/11/2022 618906-2022-IT;
- l'avviso di preinformazione è stato rettificato, con sostanziale identico contenuto, in data 24.05.2024 (GU OJ S 100/2024 n. 308238- 2024) e in data 05.06.2024 (OJ S 108/2024 n. 331081-2024);
- la Provincia di Bolzano ha redatto la Relazione ai sensi della Misura 4, punto 11 dell'Allegato alla Delibera ART n. 48/2017 anche con la finalità di assolvere agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012) con riferimento specifico all'affidamento dei servizi ferroviari ex art. 9 del D.lgs. 422/1997. La Relazione è stata inviata all'Autorità il 24.05.2023 e a seguito delle osservazioni di ART in data 13.07.2023 la Provincia ha inviato la Relazione aggiornata rispetto alla quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti si è espressa favorevolmente (Parere n. 15_2023);
- la ricognizione dei beni mobili e immobili e del personale dei gestori uscenti, di cui alla Misura 3 e seguenti della Delibera ART 154/2019, è stata avviata il 27.03.2023;
- l'avviso di consultazione dei soggetti interessati è stato pubblicato il 25.10.2023 sul sito istituzionale dell'amministrazione trasparente e sul sito del sistema informativo contratti pubblici della Provincia di Bolzano;
- osservazioni sulla documentazione in consultazione sono pervenute da parte dei gestori uscenti e del Centro Tutela Consumatori. I dati trasmessi dai gestori uscenti sono stati successivamente integrati con la richiesta di chiarimenti da parte dell'Amministrazione;

- i risultati della procedura di consultazione, conclusasi contestualmente alla presente Relazione, sono riportati nella presente Relazione di Affidamento (punto 2);
- il tema del trasferimento del personale dal gestore uscente alla nuova affidataria è stato trattato in separati incontri con le organizzazioni sindacali del territorio;
- contestualmente l'Amministrazione ha predisposto la documentazione di gara: Disciplinare, Capitolato speciale, Capitolato tecnico e altri allegati tecnici, Modulo di offerta, Piano di accesso al Dato, Matrice Rischi, Allegato CMQ, Classificazione dei beni mobili e immobili.

1.2. Contesto operativo di riferimento

La gestione del servizio di trasporto ferroviario provinciale è attualmente assicurata mediante la sottoscrizione ed esecuzione di due contratti di servizio.

1. CONTRATTO TRENITALIA

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

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

Il volume di produzione prestato nel 2016 ammontava a 2.730.000 treni*km, mentre nel 2023 il programma di esercizio prevedeva l'effettuazione di 2.842.490 treni*km.

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

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

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

2. CONTRATTO SAD S.p.A.

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

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

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

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

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

- cadenzamento;

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

Nella tabella seguente sono riportati i corrispettivi dei contratti di servizio attualmente in vigore e riferiti alle annualità 2018 e 2019.

Corrispettivi da contratti ferroviari in Alto Adige				
	Km da PdE finale	Totale corrispettivo	Corrispettivo gestore infrastruttura	Corrispettivo senza costi gestore
Contratto Provincia – Trenitalia				
2018	Km 2.716.362	Euro 31.371.269	Euro 6.472.060	Euro 24.899.209
2019	Km 2.723.014	Euro 30.388.306	Euro 6.016.449	Euro 24.371.857
Contratto Provincia – SAD				
2018	Km 2.435.732	Euro 26.578.144,66	Euro 3.565.114,60	Euro 23.013.030
2019	Km 2.290.540	Euro 26.659.613,08	Euro 3.269.010,84	Euro 23.390.602

Per quanto attiene alle pregresse gestioni del servizio oggetto di affidamento, con riferimento ai valori target e ai valori consuntivi, si rimanda alla Relazione ex Delibera 48/2017, nella quale sono esposti per entrambi i contratti di servizio i dati relativi a: corrispettivi, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, velocità commerciale, coverage ratio e load factor.

L'articolo 31 della legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15 prevede che per le spese di investimento possono essere concessi contributi annuali e pluriennali finalizzati a promuovere il potenziamento, il rinnovo e la manutenzione del parco rotabile.

La Provincia autonoma di Bolzano si è imposta un piano a lungo termine volto a migliorare la mobilità. Il trasporto ferroviario in questo piano ha il ruolo di spina dorsale del trasporto pubblico di passeggeri lungo le valli principali. Molti progetti infrastrutturali sono già in fase di attuazione e altri in fase di pianificazione. Grazie a questi investimenti infrastrutturali sarà possibile offrire un maggior numero di corse con un aumento dell'offerta di posti a sedere, il che aumenterà notevolmente la capacità e l'attrattività dei servizi. Parimenti la Provincia di Bolzano ritiene necessario investire anche nel parco rotabile, sia prevedendo l'acquisto di nuovi treni al fine di implementare l'offerta sia procedendo alla sostituzione di vecchi treni. La Provincia di Bolzano ha strategicamente scelto di finanziare interamente l'acquisto del nuovo materiale rotabile nell'ottica di gestire direttamente le specifiche tecniche dei treni e minimizzare gli oneri finanziari dell'investimento.

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

Anno 2022	VOTI 6 - 9		VOTI 8+9	
Indici di soddisfazione	TRENITALIA	SAD	TRENITALIA	SAD
1. Sicurezza	93,38%	98,44%	57,69%	79,38%
2. Puntualità e regolarità	88,00%	97,62%	46,96%	74,97%
3. Comfort a bordo	90,13%	97,62%	52,08%	73,81%
4. Info a bordo e assistenza clientela	93,40%	97,60%	55,54%	74,84%

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

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

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

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

1.3 Descrizione delle caratteristiche della gara

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

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

La procedura aperta si compone di diverse fasi:

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

La pubblicazione del bando di gara è prevista per luglio 2024. Qualora non si evidenzino criticità l'aggiudicazione efficace del contratto dovrebbe essere disposta a novembre e la stipula del contratto essere conclusa a dicembre 2024.

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

A seguito di approfondite analisi e valutazioni effettuate in conformità alla Delibera dell'ART n. 48/2017 e riportate nel capitolo 8 della citata Relazione, la Provincia di Bolzano ha optato in favore della procedura a lotto singolo. Rispetto al confronto con scenari a doppio lotto con servizio su reti separate è risultato infatti che il lotto unico rappresenti una "dimensione ottima minima", con particolare riguardo all'estensione della rete ferroviaria, all'ammontare dei chilometri annui di servizio e, soprattutto, all'aspetto economico. Il lotto unico, inoltre, pare possa ragionevolmente attrarre sia aziende di dimensioni più significative sia aziende di dimensioni modeste considerato che la Provincia di Bolzano si è impegnata a mettere a disposizione degli operatori economici i rotabili necessari alla produzione del servizio e a rendere disponibili quelli attualmente di proprietà di uno dei gestori. In secondo luogo, sono rese disponibili dall'ente pubblico rimesse che, integrate con quella di nuova realizzazione a Bolzano Sud, possono risultare sufficienti a soddisfare le esigenze produttive.

L'affidamento ha ad oggetto l'intero ambito territoriale di competenza della Provincia di Bolzano oltre all'effettuazione di servizi transfrontalieri da e verso i Länder austriaci. Nel corso della durata

contrattuale sono previsti potenziamenti dei servizi e l'attivazione di servizi aggiuntivi che sono stati individuati in fase di programmazione.

Il piano di offerta allegato al contratto e, conseguentemente, il PEF tengono conto della predetta implementazione dei servizi, che sarà attuata secondo le previsioni delle tempistiche di attivazione delle nuove infrastrutture. Nel 2025 durante la realizzazione degli interventi infrastrutturali (elettrificazione) sulla linea della Val Venosta è prevista e programmata l'effettuazione di servizi sostitutivi con bus per un ammontare di circa 800.000 bus*km. L'organizzazione e l'attivazione di detti servizi saranno a carico dell'Impresa Affidataria.

Dal 2027 la produzione a regime prevista dal nuovo contratto di servizio è pari a 7.033.787 treno*km.

Si specifica che nel primo anno (2025) la produzione programmata è di 4.740.516 treno*km considerata l'indisponibilità di alcune tratte della rete in Pusteria e Venosta a causa degli interventi infrastrutturali di potenziamento. Dal 2026 dovrebbe essere disponibile tutta l'infrastruttura e il nuovo materiale rotabile e la produzione programmata è di 6.897.850 treno*km, ma la produzione annua potrebbe essere inferiore a quanto programmato nel caso di ritardi.

L'assetto del servizio oggetto della procedura di gara non è del tutto corrispondente a quello attuale. Come dettagliato nel capitolo 6 della Relazione ex Delibera 48/2017 è previsto un cambiamento significativo dei servizi (Modello V1).

I programmi orari dei prossimi anni sono articolati in step funzionali di grande impatto, e in sottoscenari di minor impatto.

1. 2025 base intero anno

- linee della Bassa Atesina attestate a Trento;
- la linea della Val Pusteria interrotta tra Fortezza e San Candido per l'intera durata dell'orario (eventualmente anche oltre); il servizio ferroviario attivo tra Brunico e Lienz;
- linea Brennero effettuazione di sole due coppie mattutine e serali di corse dirette per Innsbruck;
- la linea "Merano-Malles" seguirà un programma di attivazione ERTMS, TE e servizio; nel corso dell'anno saranno forniti 15 veicoli ETR 160 Coradia Stream che permetteranno l'attivazione parziale di alcuni servizi.

2. Scenario di riferimento 2026 (opere finanziate e in funzione nel 2026):

- variante ferroviaria del Virgolo con annesso ingresso indipendente (a semplice binario) della linea Merano – Bolzano nella stazione di Bolzano (RFI);
- elettrificazione della Linea Merano – Malles (STA);
- realizzazione della variante di Riga per eliminare il perditempo connesso al "giro banco" dei treni nella stazione di Fortezza (RFI);
- realizzazione della nuova fermata San Giacomo – Aeroporto;
- fornitura di materiale rotabile aggiuntivo in concomitanza con il programma di esercizio potenziato contestualmente con l'apertura all'esercizio della variante di Riga (RFI);
- potenziamento tecnologico sulla Linea Verona – Brennero (RFI).

3. Scenario di riferimento programmatico (opere finanziate oppure attualmente finanziate solo parzialmente, in funzione dal 2035):

- Tunnel di Base del Brennero (BBT);
- accesso al Tunnel di Base: Tratta Fortezza – Ponte Gardena (RFI);
- linea Merano – Bolzano: raddoppio tratta Maia Bassa – Casanova (RFI).

La nuova infrastruttura del Brenner Basis Tunnel produrrà un cambiamento radicale della mobilità su ferro sulla linea del Brennero, con attivazione di un servizio regionale con cadenzamento orario da Bolzano (ed eventualmente oltre) a Innsbruck attraverso il BBT.

La linea Bolzano-Merano sarà parzialmente raddoppiata per l'inserimento di due treni Regionali Espresso che assicureranno i collegamenti trasversali dalla Val Venosta a Bolzano e oltre. Verrà introdotta la fermata di Sinigo

Si prevede un aumento di ca. 0,8 mln km/a per il BBT, e di ca. 0,6 mln km/a per il raddoppio della linea Meranese.

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

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

La Provincia potrà richiedere l'effettuazione di eventuali corse ferroviarie aggiuntive o in diminuzione rispetto alle quantità chilometriche indicate in sede di gara, prevedendo il relativo adeguamento del corrispettivo contrattuale secondo i criteri che saranno specificati nella documentazione di gara.

Sistema tariffario

I servizi sono svolti dai gestori applicando le tipologie tariffarie, le gratuità e le agevolazioni previste dal sistema tariffario integrato, definito dalla Giunta provinciale con delibera n. 365/2023 e successive modifiche. Le modalità e i termini di applicazione e di revisione delle tariffe sono di competenza della Provincia di Bolzano.

Spettano alla Provincia gli introiti del sistema tariffario provinciale relativi ai viaggi effettuati sui servizi oggetto del CdS basato su un modello *gross cost*.

2. Esiti della procedura di consultazione

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

La consultazione è stata avviata mediante pubblicazione in data 25.10.2023 sul sito www.bandi-altoadige.it, nella pagina dell'Amministrazione trasparente della Provincia di Bolzano e mediante invio di PEC ai soggetti individuati dall'Autorità.

Alla consultazione hanno risposto due operatori economici, in data 14.11.2023 e 13.11.2023.

I riscontri delle due società hanno richiesto un ulteriore approfondimento. Mediante posta elettronica certificata gli operatori economici hanno fornito le indicazioni integrative.

A seguito della conclusione della consultazione, l'Amministrazione ha apportato alcune modifiche agli allegati pubblicati in data 25.10.2023.

Gli allegati che ne sono derivati sono allegati alla presente relazione e sono i seguenti: A) Beni immobili; B) Materiale rotabile; C) Personale; D) Allegato CMQ, linee guida per la redazione del piano d'intervento e sistema incentivante; E) Piano di accesso al dato.

Gli allegati "Consultazione: riscontro primo operatore" e "Consultazione: riscontro secondo operatore" contengono le specifiche risposte dell'Amministrazione a ciascuna osservazione presentata dall'azienda di trasporto. Gli allegati di cui sopra recepiscono queste risposte.

Tutti i documenti citati verranno allegati al Decreto del Direttore di ripartizione che formalizzerà la chiusura della consultazione, il cui iter di approvazione è attualmente in corso.

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

Come già esposto nella Relazione ex Delibera 48/2017 si evidenzia che la Provincia intende garantire la messa a disposizione del 100% del materiale rotabile indispensabile (quasi interamente di proprietà pubblica).

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera ART n. 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali, e approvata con decreto del direttore del Dipartimento Mobilità.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità,

- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- dominanza.

Sono definiti “indispensabili” i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, invece definiti “commerciali” i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

3.1. *Materiale rotabile*

Considerato che per l'effettuazione del programma di esercizio 2026 si dovranno utilizzare 44 treni, di cui 6 in accordo con ÖBB per garantire in particolar modo il servizio transfrontaliero verso il Tirolo (linea del Brennero fino a Innsbruck) e verso il Tirolo Orientale (linea della Pusteria fino a Lienz).

Per garantire all'aggiudicatario della gara la disponibilità del necessario numero di rotabili, l'Amministrazione intende agire come di seguito dettagliato:

- 13 elettrotreni tipo “Flirt” (moderni ed attrezzati per i servizi transfrontalieri), già in servizio, al 100% di proprietà di STA S.p.A., attualmente locati alle due imprese ferroviarie che hanno sottoscritto i contratti di servizio, saranno resi disponibili in locazione;
- altri 10 elettrotreni tipo “Flirt”, uguali e coevi ai 13 precedenti, che sono stati acquistati da Trenitalia nell'ambito del precedente e dell'attuale contratto di servizio beneficiando di contributi pubblici e con clausole contrattuali che stabiliscono vincoli d'uso, saranno ugualmente resi disponibili mediante acquisto da parte di PAB tramite la propria società in house STA e successiva messa a disposizione dell'Impresa Affidataria a titolo di locazione;
- 15 nuovi elettrotreni tipo “Coradia Stream” (attrezzati per i servizi transfrontalieri), in fase di acquisto da parte di STA S.p.A. con consegna a scaglioni nel corso del 2025, saranno messi a disposizione dell'aggiudicatario della gara in regime di locazione;
- 6 elettrotreni tipo “Coradia Stream”, necessari, come detto in precedenza, per il servizio transfrontaliero, saranno acquistati con finanziamento dell'impresa austriaca ÖBB. Anch'essi saranno utilizzati dall'aggiudicatario della gara per l'effettuazione dei servizi transfrontalieri, secondo gli accordi di collaborazione tra i Länder austriaci e la Provincia di Bolzano. In particolare, per i servizi transfrontalieri nelle stazioni di confine avverrà, come già oggi (e anche per i treni Flirt ove necessario), lo scambio dei rotabili tra le imprese titolari del servizio in territorio italiano (l'aggiudicatario della gara) e in quello austriaco (attualmente ÖBB). La ripartizione dei costi di gestione e di manutenzione tra le imprese è regolata nell'accordo tra i Länder austriaci e la Provincia, secondo il principio per cui ogni Amministrazione (PAB e Länder austriaci) assume l'onere dei costi sui chilometri di propria competenza territoriale.

Per il 2025, in attesa dell'arrivo dei 15 treni Coradia Stream, l'Ente Affidante garantirà la disponibilità tramite la STA S.p.A. degli 11 treni diesel tipo GTW attualmente utilizzati sulla linea della Venosta e destinati alla dismissione a seguito dell'elettificazione della stessa, nonché i rotabili di Trenitalia (E464) attualmente in uso nel contratto di servizio, in locazione. Si tratta, comunque, di una situazione transitoria, eventualmente anche risolvibile o mitigabile rinviando l'attivazione di parte dei nuovi servizi transfrontalieri.

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di treni stimati come necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del servizio e delle duplicabilità a costi sostenibili.

Accanto al criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la classificazione ha tenuto conto anche dell'adeguatezza tecnica del materiale rotabile nonché dei finanziamenti pubblici.

Il materiale rotabile valutato come indispensabile (trattandosi di beni non condivisibili) sarà messo a disposizione dell'affidatario con le diverse modalità indicate nell'Allegato “Materiale rotabile”.

Per quanto attiene ai mezzi di soccorso si specifica che un locomotore diesel attrezzato con ETCS livello 2 è disponibile presso il gestore infrastruttura STA e sarà messo a disposizione dell'Impresa Affidataria su specifica richiesta per il solo soccorso giornalmente secondo necessità e dietro

pagamento di un compenso giornaliero. L'Impresa Affidataria dovrà invece attrezzarsi autonomamente per dotarsi di un locomotore di soccorso elettrico (da reperire compatibilmente con i tempi del mercato). L'impresa ferroviaria aggiudicataria dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli ATR 100 GTW e degli ETR 170 FLIRT. I costi di manutenzione di secondo livello vengono rimborsati da parte di STA. La manutenzione ordinaria e straordinaria dei veicoli Coradia Stream sarà invece affidata nell'ambito di un contratto full service ad Alstom Ferroviaria (della durata di 12 anni con possibilità di proroga), che coprirà anche il ruolo di ECM (I-II-III-IV). Il contratto è stipulato in prima sede da STA con l'obbligo di subentro dell'aggiudicatario.

Per maggiori specifiche si rimanda all'Allegato "Materiale rotabile" che riporta anche l'ammontare dei canoni di locazione e le modalità di manutenzione.

3.2. Beni immobili

Per quanto riguarda gli impianti e le officine destinate alla manutenzione e al rimessaggio dei rotabili, si fa presente che la Provincia di Bolzano è impegnata nella costruzione di una rimessa di proprietà pubblica da erigere a Bolzano Sud. Sulla base della programmazione questa dovrebbe essere operativa dal 2028 e dovrebbe garantire, unitamente alle altre rimesse già di proprietà pubblica (considerando tali anche quelle di proprietà di STA S.p.A.) gli spazi per la gestione dei rotabili.

Sino ad allora, si dovrà avere riguardo alle rimesse attualmente in uso ai gestori, tra le quali si devono distinguere quelle di proprietà pubblica e privata.

Gli attuali gestori hanno messo a disposizione della Provincia l'elenco delle rimesse attualmente utilizzate.

Sono rimesse di proprietà pubblica (utilizzate dall'attuale esecutrice SAD):

- rimessa di San Candido (attualmente manutenzione di treni Flirt);
- rimessa di Merano (attualmente manutenzione di primo e secondo livello dei treni attuali ATR);
- rimessa di Malles (attualmente manutenzione di primo e secondo livello dei treni attuali ATR).

Rimessa di proprietà dei gestori:

- rimessa di Bolzano Centro (attualmente manutenzione di Flirt, Jazz e materiale E464 e vetture), di proprietà di Trenitalia S.p.A. e resa disponibile con un uso promiscuo per la produzione dei servizi del contratto di servizio della Provincia di Trento.

È inoltre presente un'area sosta cisterne e reflui a Fortezza di proprietà di RFI. Il bene è classificato come "commerciale" e disponibile in locazione.

Per maggiori specifiche si rimanda all'Allegato "Beni immobili".

3.3. Altri beni mobili

Nel perimetro degli altri beni mobili sono ricompresi il magazzino relativo agli impianti sopra elencati, le dotazioni delle stazioni, i sistemi informatici afferenti alla gestione del servizio ferroviario, il sistema di gestione della sicurezza.

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

3.4. Sistemi informativi

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

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

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

Alla documentazione di gara sarà allegato uno specifico documento che descrive i sistemi tecnologici per i servizi ferroviari e i processi necessari per il loro corretto funzionamento. L'utilizzo di questo sistema è da considerarsi obbligatorio per gli operatori ferroviari.

4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ai sensi dell'art. 48 del decreto-legge n. 50/2017, l'Impresa Affidataria è tenuta ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale, non dirigente, già operante alle dipendenze del gestore uscente, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001.

A tal fine, l'amministrazione intende garantire l'applicazione del contratto collettivo sottoscritto dal precedente gestore del servizio Trenitalia S.p.A., "CCNL della Mobilità/ Area contrattuale Attività Ferroviarie", nella sua ultima versione vigente. Tuttavia, è ammessa la possibilità di applicare un differente C.C.N.L., purché in sede di partecipazione alla gara l'operatore economico sottoscriva una dichiarazione con la quale si impegna a garantire per i dipendenti le stesse tutele di quello indicato dall'Amministrazione, nel rispetto dei criteri previsti dall'art. 11 del decreto legislativo n. 36 del 2023, dalla legge provinciale 16 giugno 2023, n.11, dall'art. 48 del decreto-legge n.50 /2017 nonché dalle conseguenti determinazioni dell'A.R.T. e dell'A.N.A.C.

In caso di inadempimento di tale obbligo il contratto può essere risolto.

In base ai dati trasmessi dagli attuali gestori (riferimento situazione a dicembre 2022 e aggiornamento a ottobre 2023) il personale operativo è il seguente:

SAD

142 lavoratori (esclusi i dirigenti), di cui 100 per la condotta e la scorta, 10 per il coordinamento, formazione e gestione equipaggi, 12 per la manutenzione (escluso il personale che opera nell'ambito del contratto di manutenzione in full service dal costruttore Stadler) e 20 per la direzione e l'amministrazione.

Trenitalia

232 lavoratori (esclusi i dirigenti) con sede a Bolzano, di cui 132 per condotta e scorta, 2 per la manovra, 10 per la gestione equipaggi, 7 per la Sala Operativa, 24 per le attività commerciali, le biglietterie e la Customer Room, 31 per la manutenzione, 26 per la direzione e l'amministrazione.

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

Di conseguenza, è stato chiesto a Trenitalia di individuare il numero esatto di risorse da imputare a ciascun contratto utilizzando un driver oggettivo (i.e. numero di chilometri di servizio effettuati).

Trenitalia ha quantificato in 218 il numero di dipendenti imputabili oggettivamente al contratto di Bolzano utilizzando il driver chilometrico (le 218 risorse corrispondono al 58,8% del personale totale delle due Province).

L'allegato "sintesi personale" definisce ulteriormente le scelte dell'amministrazione in ordine alla clausola sociale.

Il fabbisogno effettivo di risorse da destinare al contratto è stato simulato nei PEFs.

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

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

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

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

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

Al fine di consentire la piena operatività della clausola sociale, l'amministrazione intende in pratica subordinare l'istituto della cd. "proporzionale etnica" alla clausola sociale in sede dell'iniziale trasferimento del personale presso il nuovo gestore. Viceversa, i due obblighi di bilinguismo e proporzionalità assumeranno vincolatività cogente in tutte le successive assunzioni, in funzione di "riequilibrio" della situazione esistente, dovendo essere (ad oggi) la pianta organica della società di trasporto obbligatoriamente parametrata sulla popolazione censita, nel rispetto dei tre ceppi linguistici correnti (italiano, tedesco e ladino).

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

5. Requisiti di partecipazione

Ai fini della partecipazione alla procedura di gara oltre al possesso dei requisiti di carattere generale stabiliti dalla normativa vigente sarà previsto e meglio precisato nella documentazione di gara:

- requisito di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del D.L. 50/2017, ovvero l'obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara;
- ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa, di cui ai commi 3 e 4 della Misura 19 della Delibera ART 154/2019, verrà data piena applicazione. L'Amministrazione si riserva di indicare, a seguito di approfondimento sul tema, gli esatti parametri nella documentazione di gara;
- possesso e mantenimento, per tutta la durata dell'affidamento, del Certificato di Sicurezza Unico ai sensi del Regolamento (EU) 2018/763 e Direttiva (EU) 2016/798, o del Certificato di Sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ai sensi del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che recepisce la Direttiva 2004/49/CE;
- possesso e mantenimento, per tutta la durata dell'affidamento, della licenza per l'espletamento di servizi di trasporto per ferrovia sulla rete ferroviaria rientrante nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo n. 112/2015, così come modificato dal Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139;
- requisito per tutto il personale di condotta del possesso di quanto espresso nel D.lgs. 274/2010.

Si segnala che i macchinisti in servizio sulla linea "Merano – Malles" devono essere in possesso di specifica autorizzazione rilasciata dall'Ufficio provinciale competente in materia di sicurezza ferroviaria ai sensi dell'articolo 33 della legge provinciale n. 15/2015.

Con riferimento ai titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio, quali licenze e certificati di sicurezza, nel rispetto dei principi generali di non discriminazione, parità di trattamento e libertà di stabilimento, si prevede:

- in sede di offerta, l'impegno dei PG ad ottenere i necessari titoli amministrativi in tempo utile per la sottoscrizione del CdS e, in ogni caso, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;
- il possesso da parte dell'IA dei titoli amministrativi richiesti in tempo utile per la sottoscrizione del CdS e, in ogni caso, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara.

6. Criteri di aggiudicazione

L'appalto sarà aggiudicato secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, prevedendo un punteggio tecnico massimo di 50 punti e un punteggio massimo economico di 50 punti. L'attribuzione di punteggio da parte dell'apposita Commissione avverrà in relazione alle componenti dell'offerta tecnica ed economica presentate da ciascun offerente, ai sensi della normativa in materia vigente e secondo quanto descritto nel Sistema di Valutazione delle Offerte (SVO) che sarà parte integrante della documentazione di gara.

7. Obiettivi del CdS

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

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

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

Gli obiettivi di efficienza economica sono misurati attraverso gli indicatori (KPI), di cui All'annesso 2 della Delibera ART 120/2018. Per la definizione degli obiettivi l'ART ha considerato le performance relative al quinquennio 2015-2019, comunicando alla Provincia di Bolzano i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2015-2019, suddivisi per i due contratti di servizio, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

Il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo "Valore di Periodo", da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza, è stato fornito da ART con nota del 09.03.2023.

Il Valore di Periodo comunicato è 2,99%, pari a un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni 2025-2029 di 0,6%. Tali valori rappresentano il riferimento per la fissazione dell'obiettivo di efficienza relativo al primo periodo regolatorio del Piano Economico Finanziario.

valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo Provincia autonoma di Bolzano	
valore di periodo	2,99%
valore annuale (T=5)	0,60%

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

Tuttavia, alcuni fattori, che di seguito si espongono, hanno fatto propendere per l'esclusione di penali in tal senso.

- Gross cost: l'amministrazione adotta il regime *gross cost*, in virtù del quale i proventi dei titoli di viaggio spettano all'ente pubblico. Questo non significa che l'Amministrazione non persegua il corretto equilibrio tra ricavi e costi, bensì significa solo che questi obiettivi non sono segnalati nella documentazione di gara, perché gli offerenti sono relativamente coinvolti, fatto salvo quanto segue.
- Sistema incentivante: per evitare che in un regime *gross cost* l'IA non sia sufficientemente motivata a perseguire l'aumento delle frequentazioni, l'EA ha elaborato un sistema che incentiva l'aumento delle frequentazioni: nella Sez. c), art. 2, allegato "Condizioni minime di qualità e penalità" si prevedono dei premi spettanti all'Impresa Affidataria in caso di incremento dei viaggiatori trasportati. Il premio massimo ammonta a 150.000 euro l'anno. Inoltre, è previsto un premio fino all'0,5% del corrispettivo per il raggiungimento degli indicatori di qualità.
- Misure di tutela dell'Amministrazione in caso di deficit o surplus programmatico: la documentazione di gara precisa la facoltà dell'Amministrazione di aumentare o diminuire i servizi in conformità per proprio interesse e, conseguentemente, descrive come cambia il corrispettivo Euro*km contrattuale in ragione di ciò (senza entrare qui nel merito, è sufficiente chiarire che i treni*km in aumento o in diminuzione ricevono una remunerazione Euro*km, seppur non piena. Inoltre, il costo della rete ferroviaria è corrisposto a piè di lista). In questo modo l'amministrazione può in qualsiasi momento intervenire su *coverage ratio* e *load factor*.
- Modifiche del servizio: sono previste modifiche di impatto significativo proprio nel primo anno di servizio. Le modifiche sono preordinate al miglioramento del servizio, con un contestuale aumento delle corse, il completamento del parco rotabile elettrico e la diminuzione dei tempi di percorrenza.
È ragionevole ritenere che questo comporterà una svolta nel rapporto costi e ricavi, che si evolverà nel tempo ma in misura difficile da prevedere (specialmente sul fronte dei ricavi). Le modifiche di maggior impatto sono le seguenti:
 - transizione elettrica: nel corso del 2025 è pianificata la conclusione della transizione elettrica in Val Venosta, con la parallela consegna dei nuovi treni elettrici e il contestuale aumento di chilometri;
 - lavori in Val Pusteria: a cavallo tra il 2024 e il 2026 è prevista l'interruzione del servizio su parte della rete della Val Pusteria per consentire i lavori della cd. "Variante della Val di Riga". Senza entrare nel dettaglio, si consentirà l'ingresso della rete ferroviaria della Val Pusteria sulla rete del Brennero in un punto che favorirà il collegamento con la città di Bolzano, riducendo i tempi di percorrenza e consentendo l'effettuazione di corse senza cambio di treno.
- Riequilibrio economico-finanziario: la documentazione di gara contiene le misure di riequilibrio economico-finanziario al termine dei periodi regolatori.

Gli obiettivi di qualità sono specificati nell'Allegato "Condizioni Minime di Qualità e Penalità", al quale si rimanda, che definisce, ai sensi della Delibera ART 16/2018, le condizioni minime di qualità (CMQ), a base di gara, da integrare con eventuali offerte migliorative.

Al di sotto di tali CMQ saranno applicate le penalità.

Gli scostamenti tra valori programmati e consuntivati saranno esaminati nel corso delle verifiche periodiche.

8. Piano Economico-Finanziario Simulato

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

Il PEFs è stato redatto nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997, nonché secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 alla delibera ART n.154/2019.

Il PEFs è articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, con indicazione separata del periodo di proroga di 5 anni.

Metodo

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

I costi operativi fanno riferimento a 3 diversi **scenari di produzione**, già descritti in precedenti paragrafi di questa relazione: 1) anno 2025, 2) servizio base del periodo di gara (2026), 3) servizio base del periodo di proroga (2035). Per ciascuno di questi scenari i costi sono stati stimati in modo analitico per ciascuna voce significativa e, successivamente, sommati nei totali di conto economico come indicati nello Schema 1 dell'Annesso 5 alla delibera ART n. 154/2019:

- 3a) materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
- 3b) servizi di terzi (comprendenti i costi di accesso all'infrastruttura)
- 3c) godimento beni di terzi
- 3d) personale
- 3f) oneri diversi di gestione
- 5) ammortamenti.

L'evoluzione dei costi nei restanti anni in cui viene esercito lo stesso programma di esercizio è stata calcolata applicando i **tassi percentuali di crescita dei costi del personale e dell'inflazione**, posti al 2%, coerentemente con gli ultimi dati di trend disponibili e con la programmazione economica nazionale (DEF). In coerenza con le indicazioni trasmesse dall'Autorità all'Ente Affidante, è stato infine inserito un **tasso di efficientamento** medio annuo del KPI Costo operativo per treno*km dello 0,6% per ciascuno degli anni a partire dal 2026 (variazione 2026-27) misurato come percentuale *cagr* sui dati di costo non inflazionati. Resta a discrezione dei concorrenti la scelta delle voci di costo su cui ottenere questa riduzione e la facoltà di offrire un efficientamento maggiore.

Questa procedura di gara è caratterizzata, come già esposto in precedenza trattando il tema dei beni strumentali e del materiale rotabile, dalla messa a disposizione del **materiale rotabile** e delle **officine** da parte dell'Ente Affidante per il tramite della società STA (nel caso di Bolzano, a decorrere dall'attivazione del nuovo impianto di Bolzano Sud che, ai fini del PEF, è stata ipotizzata dal 2028). Questi beni sono resi **disponibili dietro pagamento di canoni di locazione che, nei PEFs, sono recepiti secondo le regole del principio contabile IFRS 16**, come da nota n. 1 allo Schema 2 Stato Patrimoniale dell'Annesso 5 alla delibera ART n.154/2019. Al riguardo, si precisa che il tasso di interesse utilizzato nei PEFs per il calcolo degli oneri finanziari impliciti è il 5,27% corrispondente al parametro Rd pre-tax (tasso di rendimento privo di rischio aumentato del premio al debito) risultante dal vigente calcolo del WACC pubblicato da ART. Inoltre, il calcolo è separato per i due periodi dell'affidamento (2025-2034) e della eventuale proroga (2035-2039); ne consegue che i diritti d'uso sono capitalizzati prima per 10 anni, con ammortamento integrale su questo periodo e, poi, per i 5 anni della proroga.

Al fine di assicurare la trasparenza della procedura e la parità di trattamento tra i concorrenti, **l'Ente Affidante intende pubblicare i dati di ammortamento e di stato patrimoniale dei beni resi disponibili da STA come predefiniti negli Schemi di PEF** che dovranno essere consegnati dai concorrenti unitamente alle loro offerte economiche: per tali importi, quindi, non saranno ammesse variazioni in aumento o in diminuzione.

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

Come detto in precedenza, il servizio oggetto di gara prevede l'effettuazione di collegamenti in gran parte di tipo transfrontaliero con materiale rotabile interoperabile che sarà utilizzato anche dall'impresa ferroviaria che gestisce il servizio ferroviario in Austria nel Tirolo e Tirolo Orientale, attualmente ÖBB.

Al termine di ogni anno, quindi, le due imprese procederanno a un **conguaglio sintetico calcolato sull'eccesso di percorrenze prodotte dal materiale rotabile nel territorio dell'altro Stato**. I conguagli avverranno a costi predefiniti mediante accordo tra i due Enti Affidanti italiano ed austriaco, comprendenti sia la locazione, sia la manutenzione. Anche in questo caso, lo schema di PEF per i concorrenti della gara conterrà le cifre predefinite corrispondenti alla migliore stima al momento disponibile: il conguaglio sulla locazione ha natura di altro ricavo e sarà indicato con segno opposto tra i costi per servizi di terzi e tra gli altri crediti dello Stato Patrimoniale. Il conguaglio per la manutenzione, per semplicità, sarà indicato solo tra gli altri crediti dello Stato Patrimoniale.

Per la compilazione dello **Stato Patrimoniale** dei PEFs, sono state fatte alcune ipotesi in merito agli altri investimenti a carico dell'Impresa Affidataria, in particolare per le attrezzature d'officina e per il materiale rotabile destinato al soccorso in caso di guasti in linea o incidenti e per il circolante costituito dalle rimanenze, da crediti commerciali verso l'Ente Affidante (in coerenza con le regole per il pagamento del corrispettivo) e da debiti verso i fornitori dei servizi. È stato verificato che la percentuale dei crediti commerciali nei PEFs rispetto ai costi del Conto Economico è sempre inferiore al 30%.

La **compensazione a base di gara** è quella data, per ogni anno, dalla voce Effetto finanziario netto dello Schema 3 Piano Finanziario Regolatorio Simulato dell'Annesso 5 alla delibera ART n.154/2019, applicando quindi il criterio della compensazione variabile. Si precisa che il PEFs è stato redatto considerando annualità di 365 giorni durante le quali vige lo stesso programma di esercizio. Ciò causa, nei soli anni in cui avviene il passaggio da uno scenario di produzione all'altro, un piccolo disallineamento con la compensazione di bilancio dell'anno solare, dal momento che il cambio orario avviene attorno alla metà del mese di dicembre. Ai fini amministrativi è stato perciò predisposto un prospetto di raccordo che provvede al calcolo del corrispettivo dell'anno solare. L'offerta economica sarà comunque formulata su 10 + 5 periodi di 365 giorni in cui si produce lo stesso orario.

L'**utile ragionevole** a base di gara è stato calcolato applicando il tasso WACC individuato da ART e vigente al momento della redazione dei PEFs (7,45%) al Capitale Investito Netto calcolato nello Schema 2 Stato Patrimoniale applicando le formule indicate dall'Autorità. Il CIN, per quanto esposto in precedenza, risulta, in sintesi, composto da: diritti d'uso capitalizzati delle officine e del materiale rotabile messi a disposizione da STA, altro materiale rotabile (soccorso) e investimenti (attrezzature) effettuati dall'Impresa Affidataria, attivo circolante composto da crediti e rimanenze, debiti (in detrazione).

Si sottolinea il fatto che questa è una scelta prudenziale in considerazione del minor livello di rischio della gestione dei servizi oggetto di questa gara rispetto alla generalità dei casi dovuto sia al modello *gross cost*, sia alla fornitura di molti asset da parte dell'Ente Affidante, sia alla presenza di costi rilevanti che sono rimborsati interamente a consuntivo anche se diversi da quanto preventivato. Esiste perciò spazio per auspicabili offerte più vantaggiose anche su questa voce dei PEFs. L'Amministrazione sta valutando una possibile riduzione di questo tasso anche a base di gara in considerazione del minor rischio dell'Impresa Affidataria (si fa espresso riferimento al fatto che il rischio sugli introiti tariffari grava sull'Amministrazione).

Assumptions

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

- per il **volume di produzione** e le altre caratteristiche del programma di esercizio si rinvia a quanto esposto in precedenza precisando che i servizi da produrre e le loro modifiche nel corso del periodo di affidamento sono decisi dall'Ente Affidante (gara di tipo "rigido");
- nella documentazione di gara saranno messi a disposizione dei concorrenti i **turni di impiego del materiale rotabile** su cui è stata basata anche la stima dei costi nei PEFs, comprensivi delle disponibilità e delle soste per manutenzione, ferma restando la libertà dell'Impresa Affidataria di organizzarsi diversamente;
- l'orario e i turni sono stati ideati per azzerare o comunque ridurre al minimo le **percorrenze fuori servizio** grazie al cadenzamento degli orari e all'inserimento di corse limitate nelle fasce orarie serali e di prima mattina;
- il **fabbisogno del personale** è stato stimato sulla base di parametri di produttività degli addetti di bordo (condotta e scorta) e di percentuali standard di incidenza dei costi accessori della produzione (gestione equipaggi, sala operativa, manovra) e di quelli generali e di staff: i parametri scelti dai concorrenti nelle loro offerte potranno essere riscontrati con quelli usati per i PEFs per verificare eventuali anomalie;

- la **produttività del personale di condotta** è stata quantificata in 724 ore di guida all'anno (al netto quindi dei tempi accessori);
- la **produttività del personale di scorta** è stata quantificata in 793 ore di guida all'anno (al netto quindi dei tempi accessori);
- per la quantificazione del personale si è tenuto conto degli esiti dell'apposita consultazione dei gestori uscenti e dei sindacati, rilevando comunque che il volume di produzione crescente permette l'agevole assorbimento di tutti i lavoratori che, in caso di subentro, vorranno avvalersi dei diritti loro spettanti per la clausola sociale;
- i **costi del personale** utilizzati nei PEFs fanno riferimento al CCNL delle attività ferroviarie e tengono conto delle risultanze della consultazione, in un contesto che vedrà un significativo fabbisogno di personale aggiuntivo dal 2026;
- per la **manutenzione** è stato recepito quanto esposto in precedenza in questa relazione, ovvero un modello misto che prevede:
 - per la nuova flotta di treni multisistema tipo Coradia un full service al costruttore comprensivo degli interventi di secondo livello al costo chilometrico risultante dal contratto di imminente stipula tra il costruttore e STA, e al quale subentrerà l'Impresa affidataria da rivalutare annualmente all'inflazione;
 - per i restanti rotabili la libertà organizzativa dell'impresa affidataria: si evidenzia che attualmente i gestori fanno ricorso in modo significativo all'esternalizzazione di parte della manutenzione dei rotabili di tipo Flirt: nei PEFs è stato ipotizzato quindi l'uso in parte di fornitori esterni e per il resto di personale dipendente, tenuto conto della clausola sociale, con approvvigionamento di ricambi e materiale di consumo;
 - per i treni in locazione da STA la manutenzione di secondo livello è effettuata dall'impresa utilizzatrice con rimborso delle spese sostenute da parte del proprietario STA (come negli attuali contratti di servizio);
- la **pulizia** è stata quantificata secondo un piano standard basato su interventi di tipo coerente con le CMQ in base ai quali è stato definito un costo per cassa*km, intendendosi con questo termine ogni componente degli elettrotreni che deve essere pulito;
- per i costi di **accesso alle infrastrutture** ferroviarie:
 - i pedaggi per la rete RFI sono stati calcolati applicando le tariffe del PIR vigente alla data di redazione dei PEFs (si tratta comunque di costi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante), rivalutati annualmente del tasso di inflazione programmata;
 - i pedaggi della linea Val Venosta e l'energia elettrica di trazione fornita da STA sono posti uguali a zero essendo i costi di gestione di tale infrastruttura coperti interamente dal contratto di servizio tra la Provincia di Bolzano e STA;
 - l'energia elettrica di trazione fornita da RFI è quantificata a un costo chilometrico medio stimato rivalutato annualmente del tasso di inflazione programmata (costo rimborsato a consuntivo dall'Ente Affidante);
 - i costi per il parking dei treni sono calcolati in percentuale sul costo dell'energia di trazione (costi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante);
 - i costi di stazionamento negli impianti di RFI sono stimati sulla base dei turni ipotizzati e della tariffa del PIR vigente alla data di redazione dei PEFs (costi rimborsati a consuntivo dall'Ente Affidante);
- il costo per il **gasolio di trazione** utilizzato nei primi anni di servizio è stimato nei PEFs e sarà rimborsato a consuntivo dall'Ente Affidante;
- nel 2025 è previsto un **servizio bus sostitutivo** a causa dei lavori infrastrutturali in Val Pusteria e di adeguamento tecnologico della linea Val Venosta in vista dell'attivazione dell'elettificazione: nel primo caso non vi sono oneri per i PEFs essendo il servizio sostitutivo prodotto dal gestore delle linee automobilistiche della zona, per la Val Venosta i collegamenti bus sono a carico dell'aggiudicatario di questa gara e sono stati quantificati a un costo chilometrico corrispondente alla media 2024 dei corrispettivi (costi) dei lotti bus extraurbani, rivalutata al 2025,
- sono a carico dell'aggiudicatario gli **investimenti aggiuntivi** rispetto a quanto è messo a disposizione dall'Ente Affidante per mezzo di STA, in particolare per il soccorso in linea e per la manutenzione:

- per il **soccorso** è stato inserito nel PEFs l'ammortamento di una locomotiva elettrica standard ed è stato quantificato l'uso della macchina diesel di STA ipotizzando un possibile numero di corse annue che abbisognano di tale servizio e che sarà pagato a una tariffa giornaliera stabilita da STA, rivalutata all'inflazione;
- per le **attrezzature di manutenzione** è stato ipotizzato un investimento complessivo ammortizzato su un periodo di 10 anni, sia nel periodo di affidamento, sia per la proroga. Con queste risorse si ricorda l'obbligo di procurare un mezzo leggero (tipo trattore ferroviario) per la movimentazione dei treni Coradia nell'officina di Malles per la manutenzione che sarà effettuata dal costruttore;
- altri fattori produttivi quantificati nel PEFs sono gli uffici e le sale per il personale in locazione dai gestori delle infrastrutture secondo i fabbisogni derivanti dal progetto di servizio.

Costo standard

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

Il confronto è possibile per le componenti della formula del decreto che individuano il costo di gestione del servizio (coefficienti da 1 a 4) dal momento che per questa gara ci si avvale di modalità particolari di fornitura del materiale rotabile.

Ai fini del confronto il costo standard è stato rivalutato dal 2018 al 2026, anno cui si riferisce il modello di servizio di riferimento per la gara.

Monitoraggio e verifica dell'equilibrio

Le regole del capitolato di gara prevedono la verifica periodica del mantenimento a consuntivo dell'equilibrio economico-finanziario, nonché di adeguamento, qualora necessario, del PEF e dei correlati obiettivi. Queste regole sono esplicitate in un apposito allegato che definisce la Governance Economica.

In sintesi, in primo luogo sono previste modalità di aggiornamento annuale del corrispettivo in relazione sia a modifiche del programma di esercizio, inclusi i servizi sostitutivi con autobus per lavori e casi di emergenza, sia alla mancata effettuazione di parte dei servizi per le diverse cause. Queste variazioni sono regolate mediante valori chilometrici e secondo le regole della matrice dei rischi.

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

9. Piano di Accesso al Dato

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

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

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

- offerta di posti (Misura 6);
- regolarità e puntualità (Misura 7);
- informazioni all'utenza prima e durante il viaggio (Misura 8);
- livelli minimi di pulizia – esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (Misura 12);
- livelli minimi di pulizia – conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (Misura 12);

- livelli minimi di comfort del materiale rotabile – funzionamento impianti di climatizzazione (Misura 12);
- livelli minimi di comfort del materiale rotabile – accessibilità e funzionamento della toilette a bordo dei treni (Misura 12);
- indicatori e livelli minimi di accessibilità – Piano operativo per l'accessibilità e disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13);
- livelli minimi di accessibilità – porte di accesso funzionanti (Misura 13);
- livelli minimi di accessibilità – disponibilità di servizi bici (Misura 13);
- indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore (Misura 14).

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

Per il dettaglio, si rinvia al documento "Piano di Accesso al Dato" allegato alla presente Relazione.

10. Allocazione dei rischi

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

È opportuno evidenziare che la Provincia di Bolzano applica un sistema *gross-cost* nel quale il rischio commerciale è a carico dell'ente affidante, cui spettano i ricavi della gestione, mentre il rischio industriale è a carico del soggetto affidatario, che si vedrà corrisposto un corrispettivo basato unicamente sui costi previsti e maggiorato di una quota di remunerazione del capitale investito. Sono previsti incentivi per miglioramento della qualità percepita dai viaggiatori e aumento dei passeggeri trasportati.

Si evidenzia che l'Amministrazione prevede la messa a disposizione del materiale rotabile senza che a tal fine l'Impresa Affidataria debba investire capitale proprio.

In conseguenza di tale assunto nella "Matrice Rischi" le voci di rischio sono diversamente attribuite rispetto a quanto previsto in via generale dall'Autorità nell'Annesso 4.

Nella matrice sono individuati "Rischi di natura operativa" e "Rischi di altra natura" ed esaminati gli eventi ritenuti possibili fonti di rischio.

Nel contratto verranno puntualmente individuate le misure di mitigazione dei suddetti rischi e quantificati i relativi meccanismi di attivazione.

ALLEGATI alla RdA

1. Allegato "Beni immobili"
2. Allegato "Materiale rotabile"
3. Allegato "Sintesi personale"
4. Allegato "Condizioni Minime di Qualità e Penalità" (con linee guida per la redazione del Piano di Intervento e sistema incentivante)
5. Allegato "Piano di Accesso al Dato (PAD)"
6. Allegato "Riscontro osservazioni primo concorrente"
7. Allegato "Riscontro osservazioni secondo concorrente"
8. Allegato "Matrice dei rischi" (Annesso 4 alla delibera n. 154/2019)