

BESCHREIBENDER BERICHT

Die Rechtsvorschriften

Das Land Südtirol hat primäre Zuständigkeit im Bereich öffentlicher Nahverkehr im Sinne des Autonomiestatuts DPR 31. August 1972, Nr. 670 und der entsprechenden Durchführungsbestimmung laut DPR vom 19. November 1987, Nr. 527 auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessenbereich der Provinz.

Das Landesgesetz vom 23.11.2015, Nr. 15 regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse. Das Land Südtirol richtet die öffentlichen Verkehrsdienste von Landesinteresse ein und ist zuständig für deren Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung. Es legt die Verfahren für die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste in Angleichung an jene der Europäischen Union fest. Die Referenznorm des Sektors ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007, über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Der öffentliche Verkehr in Südtirol ist durch die Integration der verschiedenen öffentlichen Verkehrsdienste (Bus-, Trambahn-, Seilbahn, Dienste auf fest installierten Anlagen und Regionalzüge in der Tarifzuständigkeit des Landes Südtirol) gekennzeichnet, die zu einem einheitlichen Tarif- und Fahrplanplansystem zusammengefasst sind.

Das Land Südtirol verfügt mit dem Landesmobilitätsplan (LMP), genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 09.01.2018, über einen Planungs- und Programmierungsinstrument, in dem die strategischen Ziele und Qualitätskriterien des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol im Einklang mit den sozioökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeitsstrategien festgelegt sind, wobei insbesondere die Strategien für die Verringerung des Privatverkehrs, die Optimierung der Nachhaltigkeit der Mobilität und die modale Integration der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden.

Eine Reihe von Maßnahmen sowohl gesetzgeberischer, administrativer als auch technischer Natur, die von der

RELAZIONE DESCRITTIVA

La Normativa

La Provincia di Bolzano ha competenza primaria in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dello Statuto di Autonomia DPR 31 agosto 1972, n. 670 e della relativa norma di attuazione di cui al DPR 19 novembre 1987, n. 527 in materia di comunicazione e trasporti di interesse provinciale.

La legge provinciale del 23.11.2015 n. 15 disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale. La Provincia di Bolzano è competente per l'istituzione dei servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale e svolge le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza. Fissa le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea. La normativa di settore è il Regolamento (CE) n. 1370 del 23.10.2007, del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia.

Il trasporto pubblico in Provincia di Bolzano è caratterizzato dall'integrazione dei diversi mezzi di trasporto pubblico (servizi di trasporto di linea con autobus, servizi tranviari, funiviari, su impianti fissi e treni regionali per le tratte di competenza tariffaria della Provincia) che sono riuniti in un unico sistema tariffario e orario.

La Provincia di Bolzano con il Piano della Mobilità, approvato con delibera della Giunta provinciale n. 20 del 09.01.2018, si è dotata di uno strumento di pianificazione e programmazione nel quale sono individuati gli obiettivi strategici e i criteri di qualità dei servizi di trasporto pubblico di persone in Alto Adige in coerenza con le strategie socio-economiche e di sostenibilità ambientale e individuando in particolare le strategie per la riduzione del traffico privato, per l'ottimizzazione della sostenibilità della mobilità e per l'integrazione modale delle varie modalità di trasporto.

Una serie di provvedimenti di natura legislativa, amministrativa, e tecnica, adottati dalla Giunta e dal Consiglio provinciale,

Landesregierung und vom Südtiroler Landtag sowohl nach der Genehmigung des LMP, als auch nach der Ausschreibung des Wettbewerbes verabschiedet wurden, haben den Rahmen der Leitlinien für die Verwaltung des öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrs mit Autobussen durch eine umfangreiche und begründete Aufwertung des öffentlichen Interesses wesentlich abgeändert:

In Übereinstimmung mit dem einstimmig genehmigten Beschlussantrag Nr. 103/2019 hat der Landtag mit dem Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, den Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) abgeändert und folgenden Absatz 9 hinzugefügt: „Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Die mit Beschluss der Landesregierung Nr. 768 vom 10.09.2019 eingesetzte Kommission hat einerseits Absatz 9 des Artikels 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 berücksichtigt, - welcher die Notwendigkeit anerkennt, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehrsdienst in erster Linie von der öffentlichen Verwaltung geführt wird - sowie, andererseits, die neuen politischen Leitlinien und Handlungslinien, die im Beschluss der Landesregierung vom 31.07.2018, Nr. 749 enthalten sind. Mit diesem Beschluss hat die Landesregierung das „Programm zur Reduzierung der NO₂ – Belastung 2018 – 2023“ genehmigt, mit dem sich das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichten Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Emissionen zu ergreifen, einschließlich der Dekarbonisierung des Fuhrparks der städtischen und außerstädtischen Linienverkehrsdienste.

Zudem hat Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe c) des Landesgesetzes vom 16. April 2020, Nr. 3, den Absatz 1 des Artikels 8 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 aufgehoben, der Folgendes vorsah: „Einzugsgebiete sind homogene Gebiete, die einheitliche Lose für die Vergabe der Linienverkehrsdienste – ausgenommen Eisenbahnverkehrsdienste – darstellen. Jedem Einzugsgebiet entsprechen ein Betriebsnetz und -

successivamente sia all'approvazione del PPM, che all'indizione del bando di gara hanno modificato sostanzialmente il quadro degli indirizzi in materia di gestione dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbano con autobus, attraverso una compiuta e motivata rivalutazione dell'interesse pubblico.

In coerenza con la mozione n. 103/2019 approvata all'unanimità il Consiglio Provinciale con l'articolo 4, comma 2 della legge provinciale 09.07.2019, n. 3 ha modificato l'articolo 7 della legge provinciale n. 16/2015 (Disposizioni sugli appalti pubblici) introducendo il comma 9 che recita “Il servizio di trasporto pubblico locale è principalmente garantito dalla Provincia autonoma di Bolzano, anche attraverso un modello di gestione pubblica in house o azienda speciale, secondo i principi della mobilità sostenibile, nel rispetto della normativa unionale.

La commissione istruttoria istituita con delibera n. 768 del 10.09.2020 ha preso atto del comma 9 dell'articolo 7 della L.P. 16/2015 che riconosce l'esigenza di prevedere che il servizio di trasporto pubblico sia principalmente oggetto di gestione pubblica, sia delle nuove indicazioni programmatiche e delle linee di azione contenute nella delibera del 31.07.2018 n. 749 con la quale la Giunta Provinciale ha approvato il Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ 2018 – 2023, che impegna la Provincia e le principali città dell'Alto Adige ad intraprendere azioni per la riduzione delle emissioni di NO₂, tra cui la decarbonizzazione del parco autobus dei servizi di linea urbani ed extraurbani.

Inoltre, l'articolo 38, comma 1, lettera c), della legge provinciale 16 aprile 2020, n. 3, ha abrogato il comma 1 dell'articolo 8 della legge provinciale n. 15/2015 il quale prevedeva che “I bacini sono aree territoriali omogenee che costituiscono i lotti unitari per l'affidamento dei servizi di linea, eccetto i servizi ferroviari. A ogni bacino corrispondono una rete e un

programm der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs".

Diese Änderung steht in völliger Kontinuität zu den vorgenannten Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 3/2019 und beseitigt die Verpflichtung, die Übereinstimmung zwischen dem Mobilitätseinzugsgebiet und dem Ausschreibungslos zu gewährleisten, was übrigens bereits im Widerspruch zu Artikel 48 Absatz 4 des Gesetzesdekretes vom 24. April 2017, Nr. 50, mit Gesetz vom 21. Juni 2017, Nr. 96, abgeändert und zum Gesetz erhoben, steht, welcher vorsieht, dass jedes Mobilitätseinzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird.

So können die Lose auf der Grundlage von Kriterien anerkannt werden, die nicht mehr die Struktur der Nachfrage betreffen (diese wurden durch die übergeordnete Anerkennung der Abgrenzung der Einzugsgebiete, was in diesem spezifischen Fall durch den LMP erfolgt ist, erfüllt und vollständig bestätigt) sondern übergeordneten Zielsetzungen entsprechen, unter anderem das der ökologischen Nachhaltigkeit, unter Berücksichtigung der von den staatlichen und europäischen rechtlichen Leitlinien vorgesehenen Möglichkeit, das Angebot der KMU, die eine spezifische Organisationsstruktur zur Optimierung der Investitionen und zum Betrieb des öffentlichen Linienverkehrsdienstes aufgebaut haben, nicht zu benachteiligen.

Die Landesregierung hat dann in der Sitzung vom 13.10.2020 die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis genommen und ist im Hinblick auf die vom Landesgesetzgeber umrissenen strategischen Ziele der Ansicht, dass ein öffentlich-privates Verkehrsmodell, das auf der einen Seite für das Hauptverkehrsnetz für umweltverträglichen Verkehr die direkte Beauftragung eines von der Provinz kontrollierten Unternehmens, und gleichzeitig die Vergabe der übrigen territorialen Gebiete über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, ein Modell darstellt, welches die Ausrichtung der Dienstleistungserbringung über das Inhouse providing und die gleichzeitig bestehende Notwendigkeit einer Öffnung des Marktes zugunsten der Klein- und Mittelständischen Unternehmen in Einklang bringt. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen der Provinz, so wie

programm di esercizio dei servizi del trasporto pubblico di persone."

Tale modifica ponendosi in piena continuità con le già citate disposizioni dell'articolo 4, comma 2, della legge provinciale n. 3/2019 ed eliminando l'obbligo di coincidenza tra bacino di mobilità e lotto di gara, peraltro già in contrasto con l'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il quale dispone che ogni Bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, consente di riconoscere i lotti sulla base di criteri non più attinenti alla struttura della domanda (i quali sono stati assolti dal preordinato riconoscimento della individuazione dei Bacini, nel caso specifico operata dal PPM e in tutto e per tutto confermata) ma rispondenti ad obiettivi sovraordinati, di coerenza funzionale e organizzativa del servizio sul territorio, tra cui quello di sostenibilità ambientale, tenendo conto dell'opportunità di non svantaggiare l'offerta delle P.M.I., secondo gli indirizzi del diritto europeo e nazionale, che hanno disposto una peculiare struttura organizzativa per l'ottimizzazione degli investimenti e la gestione del servizio di trasporto pubblico.

La Giunta provinciale nella seduta del 13.10.2020 ha preso poi atto degli esiti del procedimento istruttorio e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale ha ritenuto che un modello di trasporto misto che preveda l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali si configura come modello che contempera da una parte l'indirizzo di una gestione in house providing dei servizi e dall'altra parte prevede l'apertura al mercato tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese. Il modello proposto risponde pienamente alla realtà locale e alle esigenze di mobilità della Provincia, come emerso, a giudizio dell'Amministrazione provinciale, dalle analisi istruttorie.

es nach Meinung der der Landesverwaltung aus der Analyse der Untersuchungen hervorgeht.

Gross Cost

Nach dem Gross- Cost-Prinzip erhalten die Betriebe eine Vergütung, die den vollen Kosten für die Leistungserstellung zuzüglich eines Gewinnaufschlags entspricht. Jegliche Erträge aus dem Verkauf von Fahrscheinen werden an das Land durchgereicht. Chancen und Risiken aus Absatz- und Umsatzenschwankungen übernimmt damit der Auftraggeber. Das bereits jetzt in Südtirol praktizierte Gross-Cost-System erlaubt die Anwendung sozialer Tarife, ohne mit den Betreibern der Dienste über Ausgleichszahlungen verhandeln zu müssen. Gleichzeitig hat die Autonome Provinz Bozen die uneingeschränkte Möglichkeit, die Tarife zu gestalten, um den Herausforderungen der Zukunft und allgemeinen Tarifentwicklungen im ÖV-Sektor zu begegnen.

Die Wahl des Gross Cost verleiht dem System eine starke soziale Dimension und bestätigt daher die Entscheidung, die öffentlich-rechtliche Ausrichtung durchzusetzen.

Einteilung in Lose

Gemäß Art. 28 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 17. Dezember 2015, Nr. 16 und Art. 51 des GvD Nr. 50/2016 werden die Gründe angeführt, weshalb und wie die unten angeführte Unterteilung in Lose entschieden wurde.

Der Beschluss der Landesregierung Nr. 749/2018 „Programm zur Reduzierung der NO₂ - Belastung 2018 – 2023“ gilt in erster Linie für die Städte Leifers, Bozen und Meran. Die Messungen der Luftqualität im Gebiet von Leifers, Bozen und Meran ergeben besorgniserregende Werte der Umweltverschmutzung. Das vom Land direkt zu führendem nachhaltigem Verkehrsnetz wäre deshalb die Gesamtheit der Haupt-, Basis- und örtlichen Linien, die in den Gemeinden Leifers, Bozen und Meran zusammenlaufen. Das ermöglicht dem Land, den Fuhrpark zu erneuern und einen schrittweisen Wechsel von Dieselfahrzeugen zu Wasserstoff- oder batteriebetriebenen Fahrzeugen vornehmen. Diese neuen Technologien sind durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb zu nehmen und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand. Aus diesen Gründen

Gross Cost

Secondo il principio del gross cost, le imprese ricevono un corrispettivo corrispondente al costo totale della prestazione del servizio più un margine di profitto. Tutte le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio vengono trasferite alla Provincia. Le opportunità e i rischi derivanti dalle fluttuazioni delle vendite e del fatturato sono quindi assunti dall'ente affidante. Il sistema gross cost, già applicato in Alto Adige, rende possibile l'applicazione di tariffe sociali senza dover negoziare pagamenti di compensazione con gli operatori dei servizi. Allo stesso tempo, la Provincia Autonoma di Bolzano ha la possibilità piena di progettare le tariffe per affrontare le sfide del futuro e gli sviluppi tariffari generali nel settore del trasporto pubblico.

La scelta del gross cost conferisce una forte connotazione sociale al sistema e, pertanto, conferma la scelta di far prevalere gli indirizzi di tipo pubblicistico.

Suddivisione in lotti

Ai sensi dell'art. 28, comma 2 della legge provinciale 17 dicembre 2015, n. 16 e dell'art. 51 D.Lgs. n. 50/2016, sono indicate le motivazioni in base alle quali è stata decisa e con quali modalità, la suddivisione in lotti di seguito riportata.

La delibera della Giunta provinciale n. 749/2018 “Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ 2018 – 2023” vale principalmente per le città di Laives, Bolzano e Merano. Le misurazioni della qualità dell'aria nella zona di Laives, Bolzano e Merano mostrano preoccupanti livelli di inquinamento ambientale. La rete di trasporto ecosostenibile gestita direttamente dalla Provincia sarebbe quindi costituita dall'insieme delle linee principali, di base e locali convergenti sui comuni di Laives, Bolzano e Merano. Questo permetterebbe alla Provincia di rinnovare il parco rotabile e di passare gradualmente dai veicoli diesel a quelli a idrogeno o a batteria. Queste nuove tecnologie devono essere messe in funzione attraverso studi e test appropriati e richiedono un elevato sforzo finanziario. Per questi motivi dovrebbero essere realizzate da una società direttamente subordinata alla Provincia.

sollten sie von einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft durchgeführt werden.

Aus dem der Landesregierung in der Sitzung vom 21. Jänner 2020 vorgestellten und von dieser zur Kenntnis genommenen Vermerk gehen im Großen und Ganzen die Linien und Zonen des ÖPNV hervor, welche nicht ausgeschrieben, sondern einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft übergeben werden sollen.

Das verbleibende Verkehrsnetz wurde nach folgenden Kriterien in 10 Lose aufgeteilt:

- Jedes Los ist funktionell in sich geschlossen und von anderen Netzen unabhängig;
- Die Linien bilden verkehrliche Einheiten, die sich jeweils sinnvoll zentral von einer Remise oder Werkstatt aus bedienen lassen. Meist sind es Talschaften oder Teile eines Tales mit einer Hauptlinie und einigen Nebenästen;
- Die durchzuführenden Jahreskilometer der 10 Lose liegen ungefähr zwischen 1,45 und 2,8 Millionen km. Der Fahrzeugbedarf zur Durchführung der Dienste innerhalb eines Loses liegt zwischen 20 und 45 Autobussen. Eine derartige Losgröße kann auch von bereits in Südtirol bestehenden kleinen und mittleren Unternehmen (KMU's) bedient werden.

Obwohl die Linien 170 (Bozen- Kastelruth), 350 (Bozen-Gröden) und 180 (Bozen-Eggental) in Bozen starten bzw. enden, können sie nicht zu den von einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft geführten Linien hinzugefügt werden. Die Besonderheit dieser Linien besteht darin, dass sie eine Art tragende und vollständig integrierte Struktur im Hinblick auf die lokalen Linien der Lose 2 (Eggental) und 3 (Gröden) bilden, die für sich genommen völlig unabhängige Netze in Bezug auf das direkt geführte Netz und die anderen Lose darstellen. Daher ist es unumgänglich, die Linie 180 in Los 2 und die Linien 170 und 350 in Los 3 einzufügen, um Bedingungen schwerwiegender Ineffizienz zu vermeiden. Bei dieser Entscheidung handelt es sich um eine symmetrische Anwendung desselben Kriteriums auf die Entscheidungen in Bezug auf die Ortslinien im Ultental und im Passeiertal. Im besagten Fall wurden diese Linien, auch wenn sie nicht in Meran zusammenlaufen, in das direkt geführte Netz aufgenommen, um die Effizienz in der

Dal promemoria presentato nella seduta della Giunta provinciale del 21 gennaio 2020 e dalla presa d'atto che ne è scaturita, emergono a grandi linee le aree del territorio provinciale e le linee del TPL, che non devono essere oggetto di gara d'appalto, ma devono essere affidate a una società direttamente subordinata alla Provincia.

La restante rete dei servizi è stata suddivisa in 10 lotti in base ai seguenti criteri:

- ogni lotto è funzionalmente autonomo ed è indipendente da altre reti;
- le linee formano unità di traffico, ognuna delle quali può essere gestita in maniera centralizzata da un unico deposito-officina. Si tratta per lo più di vallate o di tratti di una valle con una linea principale e alcuni rami secondari;
- le percorrenze annuali dei 10 lotti variano approssimativamente tra 1,45 e 2,8 milioni di km. Il fabbisogno di veicoli necessari per effettuare i servizi all'interno di un lotto è compreso tra 20 e 45 autobus. Una tale dimensione dei lotti può essere servita anche dalle piccole e medie imprese (PMI) già presenti in Alto Adige.

Le linee 170 (Bolzano-Castelrotto), 350 (Bolzano-Val Gardena) e 180 (Bolzano-Val d'Ega), pur essendo convergenti su Bolzano, non sono inseribili nell'elenco delle linee gestite da una società direttamente subordinata alla Provincia. La peculiarità di queste linee è infatti quella di costituire una sorta di struttura portante e totalmente integrata rispetto alle linee locali dei lotti 2 (Val d'Ega) e 3 (Val Gardena) che di per sé costituiscono reti totalmente indipendenti rispetto alla rete gestita direttamente e agli altri lotti individuati. Di conseguenza, è indispensabile inserire la linea 180 nel lotto 2 e le linee 170 e 350 nel lotto 3 al fine di evitare condizioni di grave inefficienza. Questa decisione si configura come applicazione simmetrica del medesimo criterio rispetto a quanto deciso per le linee locali della Val d'Ultimo e della Val Passiria. In tal caso, infatti, queste linee, pur non essendo convergenti su Merano, sono state inserite nella rete gestita direttamente al fine di massimizzare l'efficienza gestionale poiché esse risultano strettamente integrate con la

Verwaltung zu maximieren, da sie eng in die jeweilige Hauptlinie im Talgrund integriert sind, ohne jedoch ein entsprechendes Gewicht bezüglich der Strecken zu haben, welches die Einrichtung eines autonomen Depots rechtfertigen würde, zusätzlich zum Depot des direkt geführten Netzes in Meran.

Aus Gründen einer effizienten Organisation und der Optimierung im Einsatz der Ressourcen werden die Nightlinerdienste auf den Hauptstrecken, die als von Landesinteresse definiert werden, mit den Linienverkehrsdiensten des zuständigen funktionellen Loses ausgeschrieben.

Lossperre

Lossperren verhindern die mögliche Abhängigkeit des Landes von einem einzigen Betreiber (auch in Folgevergaben). Es wird entschieden die Angebotsabgabe für alle 10 Lose zuzulassen, wobei max. 3 Lose zugeschlagen werden können.

Flexibilität des Betriebsprogramms

Es wurde eine Flexibilität des Betriebsprogramms ins Auge gefasst, um eine rechtzeitige Anpassung der Angebotsmodalitäten an die Nachfrageentwicklung, die Verbesserung der Umläufe, bei Änderungen des Straßennetzes, programmierten Arbeiten und anderen Änderungen der Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Im neuen Dienstleistungsangebot wird die Durchführung von ergänzenden Liniendiensten für besondere Veranstaltungen und/oder Veranstaltungen touristischer, sportlicher, kultureller oder sozialer Art bereitgestellt.

Sozialklausel

Um die Beschäftigungsstabilität unter Beachtung der Prinzipien der Europäischen Union zu fördern, und unbeschadet der erforderlichen Harmonisierung mit der Organisation des eintretenden Wirtschaftsteilnehmers und den vom neuen Vertrag vorgesehenen technisch-organisatorischen und mit der Arbeitskraft zusammenhängenden Erfordernissen, ist der Auftragnehmer verpflichtet, sofern mit der eigenen Unternehmensorganisation vereinbar, in den eigenen Stellenplan vorrangig das nicht leitende Personal aufzunehmen, das bereits beim abtretenden Unternehmen lohnabhängig beschäftigt war, wie im Artikel 48 Absatz 7 Buchstabe e) des Gesetzesdekretes Nr. 50/2017 vorgesehen, wobei die Anwendung der gesamtstaatlichen Arbeitskollektivverträge

corrispondente linea principale di fondovalle senza avere però un peso relativo in termini di percorrenze tale da giustificare la previsione di un deposito-officina autonomo, rispetto a quello della rete gestita direttamente localizzato a Merano.

Per ragioni di efficienza organizzativa e di ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, i servizi Nightliner sulle tratte principali, definiti di interesse provinciale, saranno compresi nei servizi di linea messi a gara per il lotto funzionale di pertinenza.

Limitazione dei lotti

La limitazione dei lotti impedisce l'eventuale dipendenza della Provincia da un singolo operatore (anche negli affidamenti successivi). Si è deciso di consentire la presentazione di offerta per tutti i 10 lotti, con un massimo di 3 lotti aggiudicabili.

Flessibilità del programma di esercizio

È stata prevista una flessibilità del programma di esercizio al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda, per esigenze di miglioramento della circolazione, in seguito a cambiamenti dell'assetto della viabilità, per lavori programmati o per altre modifiche delle condizioni di contesto. Nella nuova offerta dei servizi sarà prevista l'effettuazione di servizi di linea integrativi in occasione di manifestazioni e/o eventi particolari a carattere turistico, sportivo, culturale o sociale.

Clausola sociale

“Al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea, e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'affidataria è tenuta, compatibilmente con la propria organizzazione d'impresa, ad assorbire prioritariamente, ai sensi dell'art. 48, comma 7, lettera e) del DL n. 50/2017, nel proprio organico il personale non dirigente già operante alle dipendenze del gestore uscente, garantendo comunque l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del d.lgs. 15 giugno 2015, n. 81. L'individuazione del personale da trasferire sarà determinata con riferimento all'effettivo fabbisogno

des Sektors laut Art. 51 des GvD Nr. 81 vom 15. Juni 2015 garantiert wird. Die Identifizierung des zu übernehmenden Personals wird unter Bezugnahme auf den tatsächlichen organisatorischen Bedarf der neuen Dienstleistung gemäß Maßnahme 21 des Beschlusses A.R.T. n. 154/2019 festgelegt."

8. Remisen

Die Remisen müssen vom Auftragnehmer bereitgestellt werden.

Aus folgenden Gründen wurde entschieden, keine Remisen im Eigentum des Landes zur Verfügung zu stellen:

- nicht in allen 10 Losen ist eine Remise im Eigentum des Landes/der STA vorhanden, weshalb nicht für alle Lose die gleichen Voraussetzungen gegeben wären;
- nach dem Urteil des Landesgerichts Bozen Nr. 561/2020, bleiben die mit derzeitigen Betreibern abgeschlossenen Mietverträge der Remisen im Eigentum des Landes/der STA bis 2024 bestehen.

Fuhrpark

Es sind ausschließlich Fahrzeuge mindestens der Euro-Klasse 6 einzusetzen, deren Erstzulassung nicht mehr als zwei Jahre vor dem Datum der Aufnahme des Dienstes zurückliegt.

Qualität

Die Erreichung und die Beibehaltung der Qualität der Dienstleistungen werden vom Land Südtirol unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Regelmäßigkeit, Komfort und Zugänglichkeit, Information, Pünktlichkeit und Sauberkeit ständig überwacht.

organizzativo che il nuovo servizio richiede, ai sensi della Misura 21 della delibera A.R.T. n. 154/2019."

8. Rimesse

Le rimesse devono essere fornite dall'affidataria.

Per i seguenti motivi si è deciso di non mettere a disposizione le rimesse di proprietà della Provincia/della STA:

- non in tutti i 10 lotti è presente una rimessa di proprietà della Provincia/STA, quindi non per tutti i lotti sarebbero soddisfatte le stesse condizioni;
- in base alla sentenza del Tribunale civile n. 561/2020 i contratti di locazione delle rimesse di proprietà della Provincia/STA, stipulati con attuali gestori rimangono validi fino al 2024.

Parco rotabile

Devono essere impiegati esclusivamente veicoli non inferiori alla classe Euro 6 la cui immatricolazione sia stata effettuata al massimo due anni prima della data di avvio del servizio.

Qualità

Il raggiungimento e il mantenimento della qualità dei servizi saranno costantemente monitorati dalla Provincia di Bolzano con particolare riferimento agli aspetti della regolarità, del comfort e dell'accessibilità, dell'informazione, della puntualità e della pulizia.