

**Ausschreibung**

AOV/SUA-SF 008/2021

**KONZESSION DER ÖFFENTLICHEN  
AUSSERSTÄDTISCHEN  
LINIENVERKEHRSDIENSTE MIT  
AUTOBUSSEN IN DER ZUSTÄNDIGKEIT  
DES LANDES SÜDTIROL**

LOS 1: 86207969E7  
 LOS 2: 8620821E87  
 LOS 3: 8620837BBC  
 LOS 4: 8620880F37  
 LOS 5: 8621250091  
 LOS 6: 8621266DC1  
 LOS 7: 8621452741  
 LOS 8: 86215876A9  
 LOS 9: 8621594C6E  
 LOS 10: 8621601238

**Gara**

AOV/SUA-SF 008/2021

**CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI  
TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA  
EXTRAURBANO CON AUTOBUS DI  
COMPETENZA DELLA PROVINCIA  
AUTONOMA DI BOLZANO**

LOTTO 1: 86207969E7  
 LOTTO 2: 8620821E87  
 LOTTO 3: 8620837BBC  
 LOTTO 4: 8620880F37  
 LOTTO 5: 8621250091  
 LOTTO 6: 8621266DC1  
 LOTTO 7: 8621452741  
 LOTTO 8: 86215876A9  
 LOTTO 9: 8621594C6E  
 LOTTO 10: 8621601238

**Erläuterungsanfrage Nr. 47****Richiesta di chiarimento n. 47****Frage 1**

In den Ausschreibungsbedingungen, Teil II, heißt es unter Bezugnahme auf die Berechnung der Technischen Punktzahl (Seite 67. Parameteraufwertung): „Für jeden Bieter wird dann die Summe der angeglichenen Punkte für jedes Kriterium berechnet. Die laut Ausschreibungsbedingungen höchste Punktezahl für das Element Qualität wird dem Teilnehmer mit der höchsten Punktezahl zugeteilt. Die Punkte der anderen Teilnehmer werden im Verhältnis angeglichen“.

Wir bitten um Bestätigung der Interpretation des oben beschriebenen Mechanismus, wie er im folgenden Beispiel mit Bezug auf die Spalte b) Parameteraufwertung dargestellt ist:

	a) Summe der Punkte der fünf Qualitätskriterien	b) Parameteraufwertung
Teilnehmer x	24 Punkte	30 Punkte
Teilnehmer y	22 Punkte	27,5 Punkte (=22/24*30)

**Quesito 1**

Nel Disciplinare di Gara, parte II, con riferimento al Calcolo del Punteggio Tecnico (pag.67. riparametrazione), si precisa che "Per ogni offerente viene quindi effettuata la somma dei punteggi riparametrati ottenuti per ogni singolo criterio. Al concorrente con punteggio più elevato viene dato il massimo dei punti previsti dal disciplinare per l'elemento qualità. I punteggi attribuiti agli altri concorrenti vengono riparametrati in misura proporzionale."

Si richiede cortesemente conferma dell'interpretazione del meccanismo sopradescritto, come illustrata nell'esempio seguente con riferimento alla colonna b) Riparametrazione:

	a) Somma dei punteggi dei cinque criteri di Qualità	b) Riparametrazione
Partecipante X	24 punti	30 punti
Partecipante Y	22 punti	27,5 punti (= 22/24*30)



### Antwort 1

Die Parameterrückwertung wird zuerst für jedes einzelne Kriterium vorgenommen, und dann auf die Gesamtpunktzahl, welches sich aus der Summe der aufgewerteten Punkte für jedes Kriterium ergibt. Die prozentuale Aufwertung wie in der Tabelle veranschaulicht (Gesamtpunktzahl) ist korrekt.

#### Punkt a) ist jedoch wie folgt präzisieren:

- a) Summe der Punkte der fünf *angeglichenen* Qualitätskriterien

### Frage 2

Unter Bezugnahme auf das "Besondere Formblatt für das wirtschaftliche Angebot" (Anhang C1) wird um Klarstellung gebeten, wie das Formular auszufüllen ist

- a) dem ÖPNV-Dienst stehen mindestens die Einnahmen aus der Kommerziellen Bewertung (Technisches Pflichtenheft, Art.11) und 100% der gezahlten Bußgelder (Technisches Pflichtenheft, Art.10, Abs.4) zu. Wir bitten um einen Hinweis, in welcher Form solche Umsätze in das betreffende Formular einzubeziehen sind, bzw. dass solche typischen Umsätze für die Zwecke des PEF nicht zu berücksichtigen sind. Eine unterschiedliche Behandlung zwischen Formular C1 und PEF macht die beiden Aussagen eindeutig widersprüchlich und mathematisch inkompatibel.
- b) im konkreten Fall von Fahrzeugen mit einer technischen Nutzungsdauer von weniger als 10 Jahren, die folglich gemäß dem italienischen Zivilgesetzbuch und den Buchhaltungsgrundsätzen in einer Anzahl von Jahren abgeschrieben werden, ist zu beachten, dass der tatsächliche Abschreibungswert höher ist als der automatisch im Formular Excel C1 berechnete Wert. Diese Fahrzeuge werden während der 10 Jahre des Vertrags erneuert, aber da es nicht möglich ist, an anderer Stelle die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Erneuerung anzugeben, die stattdessen in Form von Eigenkapital im PEF ausgedrückt werden, wird gefordert, dass der Berechnungsmechanismus des Anhangs C1 angepasst wird (z. B. indem die Anzahl der Abschreibungsjahre veränderbar gemacht wird) oder dass alternativ geklärt wird, wie diese höheren realen Kosten im Vergleich zu dem, was durch den automatischen Mechanismus berechnet wird, berücksichtigt werden
- c) Es wird um Klarstellung hinsichtlich des in Zelle G128 des Formblatts C1 anzugebenden Wertes des "Geschäftsgewinns" gebeten, da dieser Wert, der sich aus einer Formel

### Risposta 1

La riparametrazione viene effettuata prima per ogni singolo criterio, e poi, sul punteggio complessivo risultante dalla somma dei punti rivalutati per ogni criterio. La rivalutazione percentuale indicata nella tabella (punteggio complessivo) è corretta.

#### Il punto a) va tuttavia integrato con seguente precisazione:

- a) Somma dei punteggi *riparametrati* dei 5 criteri di qualità

### Quesito 2

Con riferimento al "Modulo specifico di Offerta economica" (Allegato C1), si richiedono dei chiarimenti sulle modalità di compilazione

- a) sono inerenti al servizio di TPL quanto meno i ricavi derivanti dalla Valorizzazione Commerciale (Capitolato Tecnico, art.11) e il 100% delle sanzioni erogate (Capitolato Tecnico, art.10, par.4). Si chiede cortesemente indicazione delle modalità di inserimento degli stessi all'interno del modulo in oggetto, oppure del fatto che tali ricavi tipici non siano da considerare ai fini del PEF. Un trattamento difforme tra Modulo C1 e PEF rende evidentemente incoerenti e aritmeticamente non conciliabili i due prospetti.
- b) nel caso reale di mezzi con vita tecnica utile inferiore ai 10 anni, e conseguentemente ammortizzati secondo il Codice Civile e i Principi Contabili in un numero di anni inferiore a 10, si evidenzia che il valore di ammortamento reale risulta maggiore di quanto automaticamente calcolato, per quanto evidente, nel Modulo excel C1. Tali mezzi saranno da rinnovare nel corso dei 10 anni di Contratto, ma non potendo indicare altrove gli impatti economici di tale rinnovo, che invece si ritrovano espressi dal punto di vista anche patrimoniale nel PEF, si chiede che venga adeguato il meccanismo di calcolo dell'Allegato C1 (ad esempio rendendo modificabile il numero di anni di ammortamento) o che sia chiarito, in alternativa, come risulta considerato questo maggior costo reale rispetto a quanto calcolato dall'automatismo in questione
- c) si chiedono chiarimenti in ordine al valore di "Utile d'Impresa" da indicare nella cella G128 del Modulo C1 poiché tale valore, derivando da una formula (WACC\*CIN Regolatorio) che vede un



(WACC\*CIN Regulatorio) ableitet, bei der die Höhe des CIN Regulatorio für jedes der 10 PEF-Jahre deutlich unterschiedlich ist, für jedes Jahr unterschiedliche Werte annimmt (wie auch in den simulierten Ausschreibungs-PEFs ersichtlich ist).

d) In Bezug auf die Zweisprachigkeit verpflichtet die PAB derzeit den Konzessionär, dem Personal (Fahrer, Verwaltung, etc.) eine Entschädigung zu zahlen.

Diese Entschädigung wird vom Konzessionär als zusätzlicher Lohnbestandteil anerkannt, und zwar nach einer vom Land festgelegten Skala; der Konzessionär wird also vom Land für das, was dem Fahrer anerkannt wird, vollständig entschädigt.

In Artikel 7 Absatz 4 des technischen Leistungsverzeichnisses heißt es: "Fahrer, einschließlich derjenigen, die vom scheidenden Betreiber übernommen wurden, müssen innerhalb eines Jahres ab Dienstantritt oder ab dem Zeitpunkt der Einstellung, falls dieser später liegt, das Zertifikat für Zweisprachigkeit A2 (ehemals Stufe D) oder höher des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen erwerben".

Es wird daher gefragt zu detaillieren, ob der Konzessionär angesichts dieser Verpflichtung auch verpflichtet ist, dem Personal weiterhin eine Entschädigung zu zahlen.

Wenn die Zahlung durch den Konzessionär verpflichtend ist, stellt sich die Frage, ob der derzeitige Entschädigungsmechanismus wieder vorgeschlagen wird, bei dem der Konzessionär die Personalentschädigung zahlt und das Land den Konzessionär ebenfalls entschädigt; in diesem Fall stellt sich die Frage, ob dieser Betrag separat und damit als Erhöhung der angebotenen Gegenleistung (on-top) zu betrachten ist, oder ob er in die angebotene Gegenleistung einbezogen wird, was zu einem höheren Preis führt.

Wenn Letzteres der Fall ist, klären Sie bitte, ob bei einer Änderung des derzeit vorgesehenen Ausgleichswerts die Gegenleistung automatisch und proportional an die Verringerung/Erhöhung des Ausgleichswerts angepasst wird.

Es sollte auch darauf hingewiesen werden, dass eine Nichtanerkennung des Ausgleichs und damit die Reduzierung der Zweisprachigkeit auf eine bloße technische Anforderung ohne zusätzliche wirtschaftliche Gegenleistung als erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Bedingungen für das Personal ausgelegt werden könnte, da dieses Element der Vergütung, das derzeit ein integraler und konsolidierter Bestandteil der Vergütung für Fahrer ist, fehlt.

importo del CIN Regulatorio sensibilmente differente per ognuno dei 10 anni di PEF, assume valori diversi per ciascuna annualità (come d'altronde evidente anche nei PEF simulati di Gara).

d) In riferimento al Bilinguismo la PAB obbliga attualmente il concessionario a riconoscere al personale (autisti, amministrazione...) una indennità.

Tale indennità viene riconosciuta come elemento retributivo aggiuntivo dal concessionario, secondo un tabellare definito dalla Provincia; il concessionario viene quindi pienamente indennizzato da PAB per quanto riconosciuto all'autista.

All'art. 7 comma 4 del capitolato tecnico di gara si prevede che i "conducenti, inclusi quelli/e trasferiti/e dal gestore uscente, entro un anno dall'avvio del servizio o dalla data di assunzione se successiva dovranno acquisire l'attestato di bilinguismo A2 (ex livello D) o superiore del Quadro comune europeo di riferimento per le lingue".

Si chiede quindi di dettagliare se, a fronte di tale obbligo, sia obbligatorio per il concessionario anche continuare a riconoscere l'indennizzo al personale.

In caso fosse obbligatorio il pagamento da parte del concessionario si chiede se si andrà a riproporre l'attuale meccanismo di indennizzo, con il concessionario che paga al personale l'indennizzo e la PAB che indennizza parimenti il concessionario; il tale caso si chiede se questo importo sia da intendersi separatamente e quindi a maggiorazione del corrispettivo offerto (on-top), o se questo sia da ricomprendere nel corrispettivo offerto, con conseguente prezzo maggiore.

Se fosse prevista questa ultima fattispecie si chiede di chiarire se, qualora il valore di indennizzo attualmente previsto venisse modificato, il corrispettivo verrà automaticamente e proporzionalmente adeguato alla diminuzione/aumento del valore di indennizzo.

Si ritiene inoltre di voler segnalare che un eventuale non riconoscimento di indennizzo, riconducendo quindi il bilinguismo ad un mero requisito tecnico senza corrispettivo incrementale economico, possa configurarsi come un significativo peggioramento delle condizioni economiche per il personale venendo a mancare questo elemento retributivo, che ad oggi è parte integrante e consolidata della retribuzione per gli autisti.



e) Es wird darauf hingewiesen, dass die ÖPNV-Unternehmen im ganzen Land einen erheblichen Teil der an den Verkäufer von Dieselmotorkraftstoff gezahlten Verbrauchssteuer zurückerstattet bekommen, die sich derzeit auf 214,18 € pro 1.000 Liter für Fahrzeuge der Kategorie Euro V und VI beläuft.

Das aktuelle Format der "Treibstoff Eur/km"-Einträge (Zelle H82 der Exceldatei C1) und "Gesamtkosten Eur/Jahr" der Fahrer (Zelle G90 der Exceldatei C1) geht nicht eindeutig hervor, ob diese Kosten in den Kosten enthalten sein sollen, die für die Verbrauchssteuern erstattet werden, derzeit erstattet werden oder abzüglich einer solchen Erstattung.

Wir bitten daher klarzustellen, ob diese Kosten nach Abzug der Verbrauchssteuererstattung in der aktuellen Maßnahme enthalten sind, oder alternativ zwei Zellen vorzusehen, in denen die Kosten für Diesel netto und brutto nach Abzug der Verbrauchssteuererstattung hervorgehoben werden können, auch unter der Voraussetzung, dass nur die Kostenkomponente nach Abzug der Verbrauchssteuer zu den Kosten für Diesel beiträgt, oder alternativ, dass die Erstattung als Einnahme A5 mit einem eigenen Posten bewertet werden kann.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen der Verbrauchssteuererstattungskomponente bei der Ausarbeitung des Angebots und des WFP unbedingt und ausdrücklich neutralisiert werden müssen, da eine regulatorische Änderung, wie z. B. eine Verringerung der Verbrauchssteuervergütung zu Lasten der in der aktuellen Maßnahme, nicht von diesen getragen werden kann, da dieses regulatorische Risiko nicht in den Bereich der Ausübung der ÖPNV-Tätigkeit fällt.

## Antwort 2

- a) Einnahmen aus der kommerziellen Nutzung und 100% der verhängten Strafen werden im Formular C1 nicht berücksichtigt, sind aber im WFP zu berücksichtigen.
- b) Die Anlage C1, die den angebotenen und zu zahlenden Betrag beinhaltet, enthält die Annahme, dass die Fahrzeuge über einen Zeitraum von zehn Jahren abgeschrieben werden. Der Bieter kann jedoch die Fahrzeuge vor Ablauf von 10 Jahren ersetzen und eine kürzere Abschreibungsdauer vorsehen.
- c) Der angemessene Gewinn wird gemäß Maßnahme 17 des ART-Beschlusses 154/2019 und des Beschlusses 65/2020

e) Si osserva che le aziende di TPL in tutto il territorio nazionale ricevono un rimborso significativo sui costi del gasolio per una quota parte significativa delle accise versate al venditore di gasolio, attualmente per un importo pari a € 214,18 ogni 1.000 litri per i veicoli di categoria Euro V e VI.

L'attuale formato delle voci "Carburante Eur/km" (cella H82 del file excel C1) e "Costo totale Eur/anno" degli autisti (cella G90 del file excel C1) non esplicita se tale costo si intenda ricompreso del costo rimborsato per accise, ad oggi rimborsato, o al netto di tale rimborso.

Si richiede quindi di voler esplicitare o se questo costo sia al netto del rimborso accise nella attuale misura, o alternativamente di prevedere due celle in cui poter evidenziare il costo del gasolio al netto e al lordo del rimborso accise, nella misura attuale, prevedendo altresì che la sola componente di costo al netto accise concorra al costo di produzione gasolio, o alternativamente che il rimborso possa essere valorizzato come ricavo A5 con voce appositamente dedicata.

Si ritiene inoltre di evidenziare che l'effetto dato dalla componente rimborso accise debba essere necessariamente ed esplicitamente neutralizzato in sede di redazione offerta e PEF, prevedendo che un cambiamento normativo, come una riduzione dell'indennizzo accise a danno dei concessionari, non possa essere a carico degli stessi, non rientrando tale rischio normativo nelle prerogative intrinseche all'esercizio dell'attività di TPL.

## Risposta 2

- a) I ricavi derivanti dalla Valorizzazione Commerciale e il 100% delle sanzioni erogate non vengono considerati nel Modulo C1, ma sono da considerare nel PEF.
- b) L'allegato C1 che comprende l'importo offerto e da pagare, considera l'assunzione che i mezzi vengono ammortizzati per la durata di dieci anni. L'offerente può in ogni caso sostituire i mezzi prima dell'anzianità di 10 anni e prevedere un tempo di ammortamento inferiore.
- c) L'utile ragionevole viene calcolato secondo la misura 17 della delibera ART 154/2019 e la delibera 65/2020. L'offerente deve inserire nel C1 l'importo del suo utile previsto.



- berechnet. Der Bieter muss die Höhe seines erwarteten Gewinns in C1 angeben.
- d) Für die Mitarbeiter, die mittels der Sozialklausel übergehen, ist die Zweisprachigkeitszulage, welche vom aktuellen Konzessionär bezahlt wird, ein angereicherter Gehaltsbestandteil. Im WFP ist die Zweisprachigkeitszulage enthalten und diese Kosten sind im anzubietenden Entgelt (Anlage C1) miteinzukalkulieren.
- e) Die Position "Treibstoff" ist abzüglich der Rückerstattung der Akzise. Die Änderung der Treibstoffkosten wird vom Auftraggeber getragen, wie in der Risikomatrix angegeben. Das Risiko zukünftiger Gesetzesänderungen lastet hingegen auf den Auftragnehmer.

### Frage 3

Es wird ersucht, den Berechnungsalgorithmus, der zur Ermittlung des wirtschaftlichen Angebots verwendet wird, explizit darzulegen, da er notwendig ist, um die Kohärenz des Anhangs C1 mit dem PEF zu gewährleisten, der im Übrigen beglaubigt werden muss und daher einer Bewertung der Methode, der Kohärenz und der Angemessenheit durch einen Dritten unterliegt.

Die im ART-Beschluss 154/2019 genannten und auch für diese Ausschreibung als obligatorisch angegebenen Schemata erfordern nämlich die Entwicklung von mehrjährigen Hypothesen und Dynamiken durch den Bieter (z. B. effizienzsteigernde Prozesse, andere industrielle Maßnahmen usw.), die nicht automatisch zu Ergebnissen führen können, die denen entsprechen, die sich aus einem unabhängig vom Land entwickelten Algorithmus ergeben, der auf Überlegungen beruht, die, so vernünftig sie auch sein mögen, nicht unbedingt mit den Einschätzungen übereinstimmen, die ein Bieter vornehmen kann.

Daraus folgt, dass sich das automatisch ermittelte wirtschaftliche Angebot, das im PEF als ein aus Anhang C1 abgeleiteter Abschlagswert in Ermangelung von Informationen über das zugrunde liegende jährliche Angebot unterstellt wird, als nicht tragfähig erweisen oder zu einer Überkompensation in Bezug auf die Entwicklung des WFP gemäß den angegebenen Modellen und Nachhaltigkeitsbedingungen führen könnte. Oder ist davon auszugehen, dass die Einhaltung der in der ART-Modellierung angegebenen Gleichgewichtsanforderungen und damit ein Angebot über oder unter der Schwelle des

- d) Per il personale trasferito tramite la clausola sociale l'indennità di bilinguismo che viene corrisposta dall'attuale concessionario è un elemento retributivo maturato. Nel PEF il costo del personale comprende anche l'indennità di bilinguismo e tale costo è da considerare ai fini del corrispettivo offerto (allegato C1).
- e) La voce "Carburante" è al netto del rimborso per l'accisa. La modifica del costo del carburante è a carico dell'ente affidante, secondo quanto riportato nella matrice dei rischi. È invece a carico dell'operatore il rischio derivante da future modifiche normative.

### Quesito 3

Si chiede che venga esplicitato l'algoritmo di calcolo utilizzato per la determinazione dell'offerta economica, alla luce del fatto che è necessario assicurare la coerenza dell'Allegato C1 con il PEF, peraltro da asseverare e quindi sottoposto a valutazioni di metodo, coerenza e ragionevolezza da parte di un soggetto terzo.

Gli schemi di cui alla Delibera ART 154/2019, indicati come obbligatori anche per la presente gara, richiedono, infatti, lo sviluppo di ipotesi e dinamiche pluriennali da parte del concorrente (es. processi di efficientamento, altre azioni industriali, ecc. ...) che non possono automaticamente restituire risultati uguali a quelli derivanti da un algoritmo autonomamente elaborato dalla Provincia, sulla base di riflessioni che, per quanto ragionevoli, non coincidono necessariamente con le valutazioni che può fare un concorrente.

Ne deriva che l'offerta economica automaticamente determinata, imputata nel PEF come valore di ribasso derivante dall'Allegato C1 in assenza di informazioni sull'offerta anno per anno sottostante, potrebbe rivelarsi non sostenibile o determinare sovra-compensazione rispetto allo sviluppo del PEF stesso secondo i modelli e le condizioni di sostenibilità indicati.

Oppure si deve ritenere che il rispetto dei requisiti di equilibrio indicati nella modellizzazione dell'ART, e quindi un'offerta superiore o inferiore alla soglia di equa compensazione, non è una condizione necessaria per la validità dell'offerta?



gerechten Ausgleichs keine notwendige Bedingung für die Gültigkeit des Angebots ist?

### Antwort 3

Die Anlage C1 projiziert die vorgesehenen, von der Provinz zu tragen Kosten für den Zeitraum von 10 Jahren. Die von der bereits vorgesehenen Änderung der Kilometerzahl abhängigen Kosten werden berücksichtigt, während die nicht von der Menge abhängigen Kosten unverändert bleiben, unter Berücksichtigung der erwarteten Inflation. Die Abrechnung für die Änderungen bei den Kilometern und Fahrzeugen wird im Anhang A12 beschrieben.

### Frage 4

Zusammen mit der Erläuterungsanfrage Nr. 20, Antwort zu Frage 2, wurde eine Tabelle mitgeschickt, aus welcher die verschiedenen Bustypen pro Linie hervorgehen. Am Ende der Tabelle ist eine Legende angegeben, in welcher neben NF (Niederflur) und LE (Low Entry) auch der Bustyp HF (Hochflur) angegeben ist. Bei den einzelnen Linien ist aber keine einzige Linie angegeben auf welcher Hochflur-Busse (HF) eingesetzt werden können. In den verschiedenen Anlagen A1.1 der Lose ist eine Spalte mit "kurvenreiche, steile Bergstrecke" angegeben. Wir gehen davon aus, dass dies Strecken sind, auf denen ein Low-Entry Bus entweder aufgrund der Straßenbeschaffenheit (z.B. Spitzkehren bei steilen Bergstraßen) oder aufgrund der in einem LE geringeren Anzahl von Sitzplätzen, bzw. Sitzplätze gegen die Fahrtrichtung, nicht geeignet ist. Wir stellen deshalb die Frage, ob die Spalte in der Tabelle A1.1 mit "kurvenreiche, steile Bergstrecke" so interpretiert werden muss, dass auf kurvenreichen, steilen Bergstrecken sowohl LE als auch HF Busse verwendet werden können.

Zudem weisen wir darauf hin, dass es auf dem Markt kaum Busse zwischen 8,8 und 10,5 in Klasse II Ausführung gibt. Man ersucht darum, die Bestimmungen zu den Klassen der Bussen in dieser Längenkategorie zu überdenken und zudem die Kategorie auf 10,9 m zu erweitern damit mehr Hersteller interpelliert werden können.

### Antwort 4

In Bezug auf die Verwendung von Niederflurbussen verweisen wir auf die Klarstellung Nr. 35, Punkt 4. Die Spalte in der Tabelle, welche die Besonderheiten der Strecken anführt, ist von rein indikativem Wert und somit

### Risposta 3

L'allegato C1 proietta i costi previsti da sostenere dalla Provincia nell'arco dei 10 anni. Vengono considerati i costi dipendenti dalla variazione già prevista dei chilometri mentre rimangono invariati i costi non dipendenti dai volumi, considerata anche l'inflazione prevista. La rendicontazione con variazioni dei chilometri e dei mezzi è riportata nell'allegato A12.

### Quesito 4

Insieme alla nota esplicativa n. 20, risposta alla domanda 2, è stata inviata una tabella che indica i diversi tipi di autobus per linea. Alla fine della tabella, viene data una legenda in cui, oltre a NF (pianale ribassato) e LE (Low Entry), viene indicato anche il tipo di bus HF (pianale alto). Tuttavia, non è riportata alcuna linea su cui si possono usare autobus a pianale alto (HF). Nei vari allegati A1.1 dei lotti, una colonna indica con "strada di montagna ripida e con curve strette". Partiamo dal presupposto che si tratta di percorsi sui quali un autobus Low Entry non è adatto o a causa delle condizioni della strada (ad esempio, tornanti stretti su ripide strade di montagna) o a causa del minor numero di posti a sedere in un LE, o di posti in senso contrario di marcia. Chiediamo quindi se la colonna della tabella A1.1 con "strada di montagna ripida e con curve strette" debba essere interpretata nel senso che su percorsi di montagna tortuosi e ripidi possono essere utilizzati sia gli autobus LE che HF.

Vorremmo anche far presente che sul mercato non ci sono quasi autobus tra 8,8 e 10,5 in classe II. Si chiede perciò di riconsiderare le disposizioni sulle classi di autobus in questa categoria di lunghezza e di estendere la categoria a 10,9 m in modo da poter interpellare un maggior numero di costruttori.

### Risposta 4

In merito all'utilizzo di autobus a pianale ribassato si rimanda alla risposta fornita al chiarimento n. 35, punto 4. Si fa inoltre presente che la colonna nella tabella che indica le peculiarità dei percorsi ha valore meramente



alleine nicht ausreicht, um im Sinne einer absoluten Notwendigkeit eines NF Busse zu schlussfolgern.

In Bezug auf die Klassifizierung von 10-Meter-Bussen verweisen wir auf die Antwort auf die Klarstellung Nr. 35, Punkt 8.

indicativo, nel senso che tale indicazione da sola non è elemento sufficiente per individuare una necessità assoluta di un autobus NF (pianale ribassato).

In merito alla classificazione dei bus da 10m si rimanda invece alla risposta al chiarimento n. 35, punto 8.