



# GRUPPO CONSILIARE PROVINCIALE

via Perathoner, 10 – 39100 BOLZANO  
Tel: 0471/946314 – Fax 0471/946315  
e-mail: aanc-fdi@consiglio-bz.org

Al Signor Presidente  
del Consiglio provinciale  
B O L Z A N O

## Interrogazione Trasporto pubblico in Alto Adige

### SI INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA PROVINCIALE E/O L'ASSESSORE COMPETENTE

per sapere:

- 1) per quale motivo nella gara di acquisto di 10 + 2 autobus a idrogeno (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/598958>), attualmente in corso di esame, è stato indicato un costo di 650mila (stabilito in sede europea) a cui va aggiunto un costo di 200mila Euro per la voce “Allestimento/Zubehör” che non risulta specificata nei documenti di gara;
- 2) a cosa si riferisce dettagliatamente tale voce;
- 3) se ciò è conforme alle attuali normative sugli appalti;
- 4) quali sono le ragioni di un termine di consegna di 600 giorni dalla data di firma del contratto;
- 5) per quali motivi sono previsti solo per la manutenzione “full service” 0,90 €/km, importo di un terzo superiore rispetto al costo di manutenzione più carburante dei bus tradizionali a gasolio e metano;
- 6) quale sarà il costo per km dell'idrogeno;
- 7) come s'intendono coprire tali costi, che sono tre volte superiori rispetto ai bus convenzionali;
- 8) se si ritiene che la copertura dei costi avverrà tramite risorse di Sasa o della Provincia e quali saranno i capitoli di spesa interessati,
- 9) se si ritiene plausibile che, per la copertura di tali costi, si debba in futuro aumentare il costo dei titoli di viaggio;
- 10) se l'acquisto dei suddetti bus rientra nel piano da 100 milioni di Euro annunciato a fine maggio per Sasa;
- 11) in che cosa consiste esattamente tale piano (si prega di dettagliare quanto sarebbe stato deciso nel Consiglio di Sorveglianza di Sasa);

Nel bando di acquisto per i 42 bus per Sasa (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/585925>), sei risultano solo a gasolio, gli altri ibridi-gasolio e, come si legge nella delibera di finanziamento, si tratta di “mild-hybrid” e non di “full hybrid”, quindi, di fatto, bus a gasolio solo con recupero di energia in frenata e utilizzo in ripartenza.

- 12) per quanto tempo rimarranno in servizio tali bus e quando ne è prevista la consegna?

- 13) come si può ciò configurare rientrando nella previsione del par. 3.5.5.2 del “Piano Clima 2050” che prevede per il 2025 solo bus elettrici, a idrogeno e a metano;
- 14) per quale motivo il “Piano Clima 2050” non è citato nelle premesse della delibera 1094/2018;
- 15) per quale motivo nella delibera 1094/2018 non viene citato il “Piano Clima 2050” nella sua parte riferita al trasporto pubblico locale;
- 16) se si ritiene la decisione di finanziare l’acquisto di bus “mild hybrid” e gasolio conforme alla previsione del “Piano Clima 2050”;
- 17) per quali motivi nell’allegato alla delibera in questione non è indicata la classe Euro dei bus a metano (si richiede il dettaglio della classe Euro dei bus a metano che saranno dismessi).
- 18) quale marca e modello sono stati presi a riferimento stante la presenza sul mercato di bus a metano con maggiore capienza di passeggeri nella delibera 1094/2018 in cui viene fatto un raffronto sulla capienza dei bus a metano e quelli a gasolio,
- 19) sempre nella citata delibera si legge che ***A questi costi vanno aggiunti i costi di manutenzione dell'impianto di rifornimento del deposito, che dovrà, tra l'altro, nei prossimi anni, subire una revisione completa/modernizzazione, con un investimento stimato di un milione di euro.*** Non è chiaro, soprattutto rispetto a risposte in altre interrogazioni consiliari, se si tratta di un investimento che verrà fatto o meno. Si prega di dare un’informazione precisa in merito.
- 20) sulla base di quali studi viene affermato che ***“gli autobus a metano non portano più nessun significativo vantaggio in termini ambientali”*** stante la ben nota disponibilità di studi indipendenti che confermano una maggiore pulizia di scarico, in particolare per NOx e NO2, per i bus a metano Euro VI rispetto ai bus a gasolio Euro VI;
- 21) per quale motivo non si prende in considerazione il fatto che, con la progressiva immissione in rete di biometano a livello nazionale di cui Decreto del 2.3.2018 (<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/03/19/18A01821/SG>) destinato all’autotrazione, di fatto i bus CNG avranno emissioni di CO2 praticamente azzerate;
- 22) per quale motivo sono acquistati bus elettrici quando questi sono tuttora in una fase di sviluppo con alti costi di gestione e con una possibile rapida obsolescenza tecnica, stando a quanto riferisce uno dei maggiori esperti italiani di trasporto pubblico, l’ing. Andrea Bottazzi di Tper (<https://www.autobusweb.com/autobus-elettrici-la-parola-ad-andrea-bottazzi/>);
- 23) quali sono i motivi di dare precedenza all’acquisto di bus elettrici e a idrogeno quando la flotta di Sasa necessita un rinnovo urgente della flotta per i mancati acquisti degli anni scorsi;
- 24) se i capitoli di spesa con cui sono acquistati i bus elettrici e idrogeno sono diversi rispetto a quelli a trazione convenzionale.

Nel “Piano NO2 2018-2023” è chiaramente indicato alla voce “Rinnovo del parco circolante delle aziende di trasporto pubblico” a partire dal 1.1.2001 che “l’obiettivo di avere entro il 2015 un parco autobus composto quasi esclusivamente da veicoli a metano ed euro 6 non è stato raggiunto”.

- 25) quali sono quindi i motivi politico-amministrativi che fra il 2008 e il 2012 e fra il 2013 e il 2018 non sono stati fatti regolari acquisti di bus per il rinnovo della flotta di Sasa che hanno portato all’attuale obsolescenza della flotta di Sasa;
- 26) si legge nella delibera 1094/2018 che ***Sebbene il costo del carburante per km di metano sia in media del 30% inferiore a quello del gasolio, i costi di manutenzione degli autobus a metano sono in media del 25% superiori a quelli degli autobus diesel. Principalmente a causa del maggior numero di parti soggette a usura e in secondo luogo a causa del maneggio sicuro delle bombole di gas.*** Si prega voler dettagliare le cifre degli ultimi cinque anni sulla base delle quali derivano le percentuali indicate.

E' stato affermato (giornale Alto Adige del 15.9.2018 (<http://www.altoadige.it/cronaca/merano/la-sasa-entro-otto-anni-flotta-a-emissioni-zero-1.1745343>)) che sarà realizzato un impianto di rifornimento di idrogeno presso il deposito bus di Sasa e che questo "sarà finanziato al 100% da fondi europei". Nella delibera 1335/2018 risulta invece che i finanziamenti europei copriranno solo circa un terzo di questo importo;

- 27) quale di queste affermazioni è corretta; se la seconda è quella corretta, per quale motivo pare siano state date informazioni differenti dai vertici di Sasa (nel caso di specie in Consiglio comunale a Merano);
- 28) se l'idrogeno necessario per i prossimi 10 + 2 autobus H2 sarà prodotto dall'attuale impianto di produzione oppure ne è previsto un ampliamento;
- 29) in caso affermativo, quali sono i costi previsti;
- 30) se in ogni caso, è previsto l'ampliamento della centrale H2 nei prossimi anni e quali i relativi costi?
- 31) quali sono i piani per i prossimi cinque anni in merito al rinnovo della flotta extraurbana;
- 32) se saranno acquisiti mezzi a trazione alternativa; in caso di risposta affermativa, quali, quanti e con quali tempistiche.

Nel piano NO2 2018-2023, approvato con delibera 749/2018 nel paragrafo "Riduzione bus diesel SASA – studio di fattibilità" si afferma che vi sono 57 bus a gasolio "relativamente recenti" su cui "è tecnicamente possibile installare un sistema di retrofitting in grado di portare le emissioni di NOx a livelli di un veicolo di classe Euro 6"

- 33) come è stato rilevato che questi bus emettono più NOx rispetto ai valori di omologazione;
- 34) si fornisca un elenco dettagliato dei bus che andrebbero retrofittati;
- 35) quando sarà presentato questo studio di fattibilità
- 36) se si possono quantificare i costi di quest'operazione;
- 37) se sarà necessario ottenere il benestare del costruttore dei bus per poterli retrofittare
- 38) se sono previsti analoghi accertamenti e iniziative di retrofitting anche per i bus delle linee extraurbane considerando che questi circolano anche nella città capoluogo e nei principali centri provinciali che parimenti sono afflitti da alte emissioni di NOx/NO2;
- 39) in merito alle previsioni di aumento della frequenza di corse ("**d**) **Potenziamento linee urbane del TPL**") per le linee urbane 3 e 5 per Bolzano e 6 per Merano nonché 110 e 111 indicate nel "Piano NO2 2018-202", con quali mezzi si intende operare tale potenziamento;
- 40) se è previsto l'acquisto di nuovi mezzi ulteriori rispetto alla flotta attuale; in caso di risposta affermativa con quale tempistica e con quale trazione.
- 41) se è previsto l'acquisto di bus usati; in caso di risposta affermativa, quanti e con quale trazione;
- 42) in merito alla linea "Metrobus" "Oltradige Express", per quali motivi sono stati acquistati bus a gasolio rispetto ai bus CNG di Nantes che furono presi ad esempio per la linea realizzata per l'Oltradige;
- 43) considerato che parte di tali bus è Euro 5 EEV, se quindi sono parimenti da retrofittare;
- 44) se siano previsti per il futuro ulteriori acquisti di bus per tale linea: in caso di risposta affermativa, con quale tipologia di trazione e quali le motivazioni di tale scelta.
- 45) quanti sarebbero attualmente i bus da sostituire da parte di Sasa e degli altri concessionari per rientrare nei parametri qualitativi dichiarati da recenti decisioni di Giunta che, dal 2019, prevedono una vetustà non superiore ai 10 anni;
- 46) si chiede di voler fornire copia delle delibere con cui Sasa ha deciso di bandire le gare sui 42 bus a trazione convenzionale (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/585925>), quella dei quattro bus elettrici (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/474680>) e quella di acquisto dei 10+2 bus a idrogeno ([Prot. Datum | data prot. 05.03.2019 Prot. Nr. | n. prot. LTG\\_0001056 Prot. Typ | tipo prot. Eingang - entrata](https://www.bandi-</a></li></ol></div><div data-bbox=)

[altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/598958](http://altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/598958)) nonché sull'acquisto dei 35 (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/17203>) + 6 bus (<https://www.bandi-altoadige.it/sourcing/tenders/resume/id/29119>) avvenuti fra il 2011 e il 2013.

- 47) si chiede di voler fornire fornire dettagli sulle dichiarazioni del presidente di Sasa Pagani al giornale Alto Adige del 13 febbraio 2019 (<http://www.altoadige.it/cronaca/merano/obiettivo-emissioni-zero-1.1908327>) in cui viene affermato che sarebbero in via di stanziamento fondi (di quale importo) per l'acquisto di ulteriori trenta bus (qual è il numero esatto e di quali dimensioni) senza dare indicazioni della tipologia di trazione (quale o quali) e della tempistica (quando saranno acquistati).

Bolzano, 28 febbraio 2019

*Alessandro Urzi*

