



BESCHLUSSANTRAG

Nr. 103/19

Öffentlicher Personennahverkehr mit Bussen – Inhouse-Modell oder Sonderbetrieb

Es wird Folgendes vorausgeschickt:

- Der öffentliche Personennahverkehr hat eine grundlegende Aufgabe zu erfüllen: Er sollte das Recht auf Mobilität der Bürger sicherstellen, gleichzeitig die ökologische Nachhaltigkeit gewährleisten und zu einer Reduzierung des motorisierten Pkw-Verkehrs führen. Letztere ist eine grundlegende Voraussetzung, will man den Klimawandel (diesbezüglich sei auf den Klimaplan 2050 verwiesen) sowie die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung bekämpfen und gesündere Städte mit einer höheren Lebensqualität für die Stadtbewohner haben;
- In der Regierungsvereinbarung SVP-Lega 2018 wurde verankert, dass eine Inhouse-Lösung für die öffentlichen Busdienste auf den Hauptstrecken als Alternative zur Konzessionsvergabe überprüft werden sollte (Kapitel 8), um die Nachhaltigkeit und Innovation in Südtirol noch besser voranzutreiben;
- Es hat sich gezeigt, dass in vielen Regionen im Alpenraum Inhouse-Modelle seit Jahrzehnten erfolgreich bestehen, weshalb es nun, nachdem die Europäische Union nach jahrzehntelangen Verlängern alter Konzessionen eine Liberalisierung fordert, die Variante diesen so wichtigen Öffentlichen Dienst mit eigenen Mitteln zu organisieren, als geeignet erscheint;
- Da in den Städten Bozen, Meran und Leifers auch der innerstädtische Verkehr durch einen Inhouse-Vertrag organisiert ist, hat man ausreichend organisatorische und verwaltungsinterne Anknüpfungspunkte, um auch landesweit den außerstädtischen Busverkehr zum Vorteil der Bürger zu gestalten;

MOZIONE

N. 103/19

Modello in house o azienda speciale per il trasporto pubblico locale con autobus

Si premette quanto segue:

- Il servizio di trasporto pubblico locale svolge una funzione essenziale in quanto deve garantire il diritto dei cittadini alla mobilità come pure la sostenibilità ambientale, e nel contempo contribuire a ridurre il traffico automobilistico privato. E la riduzione del traffico veicolare svolge un ruolo centrale nella lotta al cambiamento climatico (vedi il Piano Clima 2050), all'inquinamento atmosferico e acustico, e per avere città più salubri che offrano una qualità di vita migliore.
- Nell'accordo di coalizione SVP-Lega del 2018 è stata inserita l'ipotesi di una soluzione in house per i servizi autobus di linea sulle tratte principali quale alternativa alle concessioni (capitolo 8) per promuovere ulteriormente la sostenibilità e l'innovazione in Alto Adige.
- In molte regioni dell'arco alpino i modelli in house vengono applicati con successo da decenni. Ora che l'Unione europea chiede una liberalizzazione dopo che per decenni sono state prorogate vecchie concessioni, questa variante sembra adeguata visto che offre la possibilità di organizzare un servizio pubblico di tale importanza con propri mezzi.
- Visto che nelle città di Bolzano, Merano e Laives anche il trasporto urbano è organizzato mediante un contratto in house, ci sono sufficienti punti di aggancio a livello organizzativo e amministrativo per creare in tutto il territorio un servizio di trasporto pubblico extraurbano che vada a favore dei cittadini.

- Es sind heute nicht zuletzt wichtige Themen des Sozialen und der Umwelt, die eine Inhouse-Lösung des öffentlichen Busverkehrs in Südtirol als geeignet erscheinen lassen: Südtirol muss durch noch umweltfreundlichere und emissionsarme Busse klare Zeichen setzen, weshalb die öffentliche Hand dies besser selbst steuert, als indirekt durch Konzessionsmodelle. Und eine Beschäftigung von Mitarbeitern, welche gewährleistet, dass zum einen faire Arbeitsbedingungen geboten werden, und zum anderen die Zweisprachigkeit des Personals garantiert wird, ist für Südtirol unabdingbar. Seit Jahren weisen die Gewerkschaften auf unhaltbare Situationen bei den derzeitigen Konzessionsnehmern hin und trotz zahlreicher Proteste, Streiks und Forderungen wurde keine Verbesserung erzielt. So ist wohl eine öffentliche Führung die einzige wirkliche Abhilfe dieses Problems, welche von Arbeitnehmern und Nutzern längst gefordert werden;
- Der durch die neuen EU-Bestimmungen und das neue Gesetz zur öffentlichen Mobilität (LG Nr. 15 vom 23. November 2015) vorgegebene Rechtsrahmen sieht im Wesentlichen neben der Konzessionsvergabe durch Ausschreibung in Teillose oder mit einem einzigen Los auch die Möglichkeit der Vergabe des Linientransportdienstes an eine Inhouse-Gesellschaft vor. In den letzten Jahren konnte man gerade im Bereich des ÖPNV feststellen, dass die Handhabung der Ausschreibungsergebnisse – insbesondere in der Phase nach der Ergebnisverkündung – sich äußerst schwierig gestaltete. Die in der Toskana, in Umbrien und Apulien gesammelten Erfahrungen zeigen nämlich, dass die als Sieger hervorgegangenen Unternehmen etliche Jahre nach der Ergebnisverkündung immer noch auf die endgültige Zuschlagserteilung warten, da die Zweitplatzierten überall Rekurs eingelegt haben;
- Die geltenden, staatlichen Bestimmungen (Art. 16 Absatz 3 des gesetzesvertretenden Dekrets 175/16) sehen für alle Inhouse-Gesellschaften zwingend vor, dass sie die eigene vorwiegende Tätigkeit (im Ausmaß von mindestens 80 % ihres Umsatzes) unter Beachtung der durch die eigenen institutionellen Gesellschafter festgesetzten Zielsetzungen zu erfolgen hat. Das hindert die Inhouse-Gesellschaft nicht daran, auch
- Non da ultimo, importanti tematiche sociali e ambientali portano a pensare che l'affidamento in house del trasporto pubblico con autobus sia la soluzione adatta per l'Alto Adige: la nostra provincia deve dare dei segnali chiari impiegando veicoli maggiormente ecosostenibili e a basse emissioni, il che è più facile se la mano pubblica agisce direttamente e non indirettamente tramite le concessioni. È indispensabile per l'Alto Adige che vengano impiegati collaboratori cui sono offerte condizioni di lavoro eque e che sia garantito il bilinguismo del personale. Da anni i sindacati segnalano situazioni insostenibili presso gli attuali concessionari e, nonostante proteste, scioperi e rivendicazioni, non sono stati ottenuti miglioramenti. La gestione pubblica è quindi l'unica soluzione a questo problema, invocata da tempo da lavoratori e utenti.
- Infine, il quadro normativo fissato dalle nuove disposizioni europee e dalla nuova legge sulla mobilità pubblica (L.P. 23 novembre 2015, n. 15) prevede in sostanza la possibilità dell'affidamento in house del servizio, oltre alla concessione con gara d'appalto per lotti o su un lotto unico. Negli ultimi anni, si è più volte verificato, in particolare proprio nel settore del trasporto pubblico locale, che gli esiti delle gare pubbliche si siano rivelati molto difficili da gestire soprattutto nella fase post gara. Le esperienze maturate in Toscana, Umbria e Puglia ci mostrano come le aziende risultate vincitrici dopo anni sono ancora in attesa di una assegnazione definitiva, in quanto i secondi classificati hanno presentato ricorso ovunque.
- La normativa statale vigente (articolo 16, comma 3 del decreto legislativo 175/16) impone alle società in house di esercitare la propria attività prevalente (pari ad almeno l'80% del proprio fatturato) nel rispetto delle finalità sociali stabilite dai propri soci istituzionali. Nulla impedisce però che la stessa società in house coinvolga aziende private del settore – in particolare le piccole ditte che storicamente lavorano in subappalto per

private Gesellschaften – insbesondere kleine Firmen, die seit jeher für die SAD als Unterauftragnehmer tätig sind – bei der Erbringung der eigenen Dienste miteinzubeziehen, wobei die Inhouse-Gesellschaft bis auf die Einhaltung der geltenden Bestimmungen zur öffentlichen Auftragsvergabe keiner Einschränkung unterliegt, wie im Übrigen vom Staatsrat im Urteil Nr. 2765 vom 30. April 2009 bereits bestätigt.

In der Wahrnehmung der Öffentlichkeit ist bei der heutigen Situation ohnehin bereits kaum ein privater Aspekt vordergründig. Dass bei dieser Dienstleistung die Finanzierung zum größten Teil schon von der öffentlichen Hand bereitgestellt wird, verstärkt diesen Umstand und die Opportunität einer Lösung unter öffentlicher Führung sehr.

Dies vorausgeschickt

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung:**

Die Südtiroler Landesregierung legt umgehend einen Gesetzesvorschlag vor, welcher ein auf die Südtiroler Realität zugeschnittenes Inhouse-Modell oder einen Sonderbetrieb für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen in Südtirol vorsieht.

Der Beschlussantrag wurde in der Sitzung vom 06.06.2019 im obigen Wortlaut mit 29 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen genehmigt.

SAD – nell'erogazione dei propri servizi, senza particolari limiti se non il rispetto della normativa vigente in materia di appalti, come peraltro confermato dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 2765 del 30 aprile 2009.

Nella situazione attuale, l'opinione pubblica non percepisce comunque l'aspetto privato come rilevante. Il fatto che il finanziamento del servizio provenga già in gran parte dalla mano pubblica rafforza notevolmente tale circostanza e l'opportunità di una soluzione a guida pubblica.

Ciò premesso,

**il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
impegna come segue la Giunta provinciale:**

la Giunta provinciale presenta quanto prima una proposta legislativa che preveda per il trasporto pubblico locale con autobus in Alto Adige un modello in house o un'azienda speciale pensati appositamente per la realtà della nostra provincia.

La mozione è stata approvata nella seduta del 6/06/2019 nel su riportato testo con 29 voti favorevoli e 2 voti astensioni.

DER PRÄSIDENT – IL PRESIDENTE
Josef Noggler