

**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. 65****Richiesta di chiarimento n. 65****Frage****1) UNTERNEHMENSGEWINN und ANDERE  
EINNAHMEN**

Die Klarstellung Nr. 47, in den Fragen 2 und 3,  
präzisiert:

- dass (Antwort 2 Punkt c) "der Bieter im C1 den Betrag seines vorgesehenen Gewinns angeben muss";

- dass (Antwort 3) Anlage C1 "die erwarteten Kosten projiziert, die dem Land über den Zeitraum von 10 Jahre entstehen werden. 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.

Aus diesen Klarstellungen ergibt sich, dass

- Erstens davon ausgegangen wird, dass die Anlage C1 die Kosten, die dem Betreiber entstehen, über den Zeitraum von 10 Jahren hochrechnet und folglich mit Hilfe eines nicht

**Quesito****1) UTILE D'IMPRESA e ALTRI RICAVI**

Il chiarimento n. 47, ai Quesiti 2 e 3, precisa:

- che (risposta 2 punto c) "l'offerente deve inserire nel C1 l'importo del suo utile previsto";
- che (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".

Da tali precisazioni deriva che:

- in primo luogo, si comprende che l'Allegato C1 proietta i costi sostenuti dall'operatore nell'arco dei 10 anni e, conseguentemente, con algoritmo non esplicitato, calcoli i corrispettivi a carico della Provincia. Ne deriva che, indicando i costi e l'utile del primo anno, a ritroso siano calcolati lo sconto offerto (sulla base dell'utile del primo anno) e i



erklärten Algorithmus die vom Land zu zahlenden Vergütung berechnet. Daraus folgt, dass unter Angabe der Kosten und des Gewinns des ersten Jahres, der angebotene Abschlag (basierend auf dem Gewinn des ersten Jahres) und die für die folgenden 9 Jahre vorgesehene Vergütung rückwärts berechnet werden, indem:

1. eine lineare Kostendynamik in Bezug auf die Kosten des ersten Jahres, die nur, die vom Auftraggeber festgelegten Inflationsraten, die Steigerung der Treibstoff- und Personalkosten berücksichtigt (vgl. Anhang A.12);
2. die jährliche Steigerung der produzierten Linienkilometer 2% beträgt;
3. aus ersten Erkenntnissen, wahrscheinlich auch andere methodische und rechnerische Annahmen, die nicht explizit gemacht wurden, verwendet werden;
4. der Abschlag, der sich automatisch aus der Berechnung des Gewinns des ersten Jahres ergibt.

- Zweitens, da der erwartete Gewinn (der als "angemessene Vergütung des Nettoinvestitionskapitals" interpretiert wird) zwingend nach dem Schema des Beschlusses Nr. 154/2019 der Verkehrsregulierungsbehörde definiert und qualifiziert werden muss, ist es schwer zu erkennen, wie die Berechnungsmethodik von einer Bewertung abweichen kann, die auf der Anwendung eines WACC-Satzes auf das Nettoinvestitionskapital basiert.

- Die Erstellung eines WFP, in den auch anderen Einnahmen als die Vergütung der Ausschreibung enthalten sind, kann einerseits andere als nur lineare oder inflationäre betriebswirtschaftliche Bewertungen der Kostenentwicklung widerspiegeln (z. B. Anstieg der Wartungskosten aufgrund der Alterung der Flotte; schrittweise Umsetzung der im technischen Angebot vorgeschlagenen Initiativen; Annahmen über die Rückerstattung von Akzisen; usw.), und andererseits wird es von einem Mechanismus beeinflusst, der dazu tendiert, den im ersten Jahr erwarteten Gewinn ("angemessene Vergütung des investierten Nettokapitals") zu maximieren.

Die Tabelle zeigt ein Berechnungsbeispiel: Es wird angenommen, dass das Nettoinvestitionskapital nur im ersten Jahr dem Nettobuchwert der gekauften Fahrzeuge entspricht. Das Produkt Nettoinvestitionskapital\*WACC ermittelt einen unterschiedlichen Wert des Geschäftsgewinns in den drei Jahren: Der Wert im Jahr 1 ist

corrispettivi previsti nei 9 anni successivi applicando:

1. una dinamica costi lineare rispetto ai costi del primo anno, che considera solo i tassi di inflazione, di aumento del costo dei carburanti e del costo del personale impostati dalla Stazione Appaltante (rif. Allegato A.12);
2. l'incremento del 2% annuo dei km di linea prodotti;
3. da prime evidenze, verosimilmente anche altre assunzioni metodologiche e di calcolo non esplicitate;
4. lo sconto derivante in automatico dal conteggio sull'utile del primo anno.

• in secondo luogo, poiché l'utile previsto (che si interpreta come "congrua remunerazione del CIN") deve obbligatoriamente essere definito e qualificato seguendo lo schema della Del. n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, non si vede come la metodologia di calcolo possa discostarsi da una valutazione basata sull'applicazione di un tasso WACC al Capitale Investito Netto.

• L'elaborazione di un PEF, che contiene inoltre anche ricavi diversi dai Corrispettivi di gara, può da una parte riflettere valutazioni imprenditoriali diverse da quelle meramente lineari o inflazionistiche sull'andamento dei costi (es. aumento del costo manutentivo per invecchiamento del parco mezzi; progressiva attuazione di iniziative proposte nell'offerta tecnica; ipotesi sul rimborso accise; ecc.), e dall'altra sconta un meccanismo che tende a rendere massimo l'utile ("congrua remunerazione del Capitale Investito Netto") atteso al primo anno.

La tabella riporta un esempio di calcolo: assumendo che il CIN sia pari al valore netto contabile dei mezzi acquistati nel solo primo anno. Il prodotto CIN\*WACC determina un differente valore dell'utile d'impresa nei tre anni: il dato all'anno 1 è inevitabilmente il più alto della serie calcolata.

A	Costo autobus (€/000)	220
B	Numero mezzi	55
C=(A*B)	Totale costo (€/000)	12.100
D=(C/10)	Ammortamento annuale (€/000)	1.210

		anno 1	anno 2	anno 3
E=(C-D)	CIN simulazione (€/000)	10.890	9.680	8.470
F	WACC ex Del ART 154/2019	6,15%	6,15%	6,15%
G=(E*F)	Congrua remunerazione (€/000)	670	595	521



zwangsläufig der höchste in der berechneten Reihe.

A	Kosten-Bus-(€/000)	220
B	Anzahl-Fahrzeuge	55
C=(A*B)	Gesamtkosten-(€/000)	12.100
D=(C/10)	Jährliche-Abschreibung-(€/000)	1.210

  

		Jahr-1	Jahr-2	Jahr-3
E=(C-D)	Nettoinvestitionskapital-Simulation-(€/000)	10.890	9.680	8.470
F	WACC-Beschluss-ART-154/2019	6,15%	6,15%	6,15%
G=(E*F)	Angemessene-Vergütung-(€/000)	670	595	521

Da der angebotene prozentuale Abschlag nur für alle Jahre gleich sein kann, bitten wir zu bestätigen, dass:

- 1) der Wert der in Anhang C1 definierten Vergütung muss zwangsläufig auch für die Jahre nach dem ersten Jahr des WFP als Wert erworben werden;
- 2) mit "Gewinn" die "angemessene Vergütung des Nettoinvestitionskapitals" gemäß Beschluss Nr. 154/2019 der Regulierungsbehörde für Verkehr gemeint ist und nicht das Netto-Geschäftsergebnis gemäß der gesetzlichen und buchhalterischen Definition und dass der so definierte Gewinn daher kein variables Element darstellt, außer durch die Wirkung auf die Höhe des Nettoinvestitionskapitals und auf den WACC-Satz (er ist daher unabhängig von den Kosteneffizienzen, die der Betreiber ins Auge fassen könnte);
- 3) der im vorigen Punkt genannte Gewinn in Anlage C1 anzugeben ist, wie er durch die Schemas des WFP gemäß dem Beschluss der Verkehrsbehörde Nr. 154/2019 berechnet und definiert wurde;
- 4) es kein Element der Unzulässigkeit oder in jedem Fall der Anfechtung des wirtschaftlichen Angebots oder des WFP ist, dass,
  - a) da der angemessene Gewinn (d. h. die "angemessene Vergütung") im Laufe der Jahre abnimmt, wenn das investierte Nettokapital sinkt, kann der WFP in den Jahren nach dem ersten Jahr eine Überkompensation für den Bewerber aufweisen. Dieser Aspekt ist unvermeidlich, da, wie aufgezeigt, der angemessene Gewinn im ersten Jahr größer sein wird, als wie er in den folgenden 9 Jahren definiert werden kann. Diese Situation benachteiligt außerdem die Möglichkeit, größere Abschläge zu gewähren, wenn man bedenkt, dass ein nicht ganz zufriedenstellendes wirtschaftliches Ergebnis des ersten Jahres im Laufe der Zeit wieder hereingeholt werden kann

Atteso che la percentuale di sconto offerto non possa che essere unica per tutti gli anni, si chiede conseguentemente di confermare che:

- 1) il valore dei corrispettivi annui definito nell'Allegato C1 debba necessariamente acquisirsi come valore anche per gli anni successivi al primo del PEF;
- 2) con "utile" si intende la "congrua remunerazione del Capitale Investito Netto" come da Del. n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e non il risultato netto d'impresa come da definizione civilistica e contabile e che quindi, l'utile così definito, non costituisca un elemento variabile se non agendo sul livello del Capitale Investito Netto e sul tasso WACC (è perciò indipendente dalle efficienze sui costi che l'operatore potrebbe prevedere);
- 3) che l'utile di cui al punto precedente sia da riportare nell'Allegato C1 per come calcolato e definito tramite gli schemi del PEF ex Del. n. 154/2019 dell'Autorità dei Trasporti;
- 4) non costituisca elemento di inammissibilità o comunque di contestazione dell'offerta economica o del PEF il fatto che,
  - a) poiché l'utile ragionevole (leggasi "congrua remunerazione") calerà negli anni con il decrescere del Capitale Investito Netto, il PEF possa evidenziare un margine di sovracompensazione per il concorrente negli anni successivi al primo. Tale aspetto è inevitabile poiché, come dimostrato, l'utile congruo del primo anno sarà il maggiore di quello definibile nei singoli 9 anni successivi. Questa situazione, inoltre, penalizza la possibilità di offrire sconti maggiori considerando la possibilità di recuperare nel tempo un risultato economico non pienamente soddisfacente del primo anno (ragionando sul periodo di concessione e non solo sull'anno 1);
  - b) la dinamica dei costi prevista dal concorrente possa motivatamente discostarsi da quella proiettata e simulata con i criteri dell'Allegato C1,



(mit Blick auf die Konzessionsdauer und nicht nur auf Jahr 1);

- b) die vom Bieter vorgesehene Kostendynamik nach vernünftigem Ermessen/begründet von der mit den Kriterien der Anlage C1 projizierten und simulierten Dynamik abweichen kann, so dass sich bei fixer Vergütung andere wirtschaftliche Margen ergeben als die in Anlage C1 simulierten;
- c) das Vorhandensein von sonstigen Erlösen im WFP (und nicht in Anlage C1) führt unter sonst gleichen Bedingungen und unter Berücksichtigung sowohl des angemessenen Gewinns, der unabhängig auf der Grundlage der Formel ( $WACC \cdot \text{Nettoinvestitionskapital}$ ) ermittelt wurde, als auch des in Anlage C1 berechneten Abschlags (der die Sonstigen Erlöse nicht berücksichtigt), zu einer höheren wirtschaftlichen Marge im WFP im Vergleich zu Anlage C1;
- d) Es zu Diskrepanzen zwischen dem WFP und der Anlage C1 kommen kann, aus den oben genannten Gründen und anderen, die sich technisch aus der unterschiedlichen Berechnungslogik der beiden zitierten und im Angebot geforderten Dokumente ergeben.

#### Antwort

1. Der Wert der jährlichen Entgelte ist für alle WFP-Jahre in Anhang C1 definiert.
2. Mit "Gewinn" wird die "angemessene Vergütung des Nettoinvestierten Kapitals" gemäß Beschluss Nr. 154/2019 der Verkehrsregulierungsbehörde gemeint und nicht das Nettoergebnis des Geschäfts gemäß der gesetzlichen und buchhalterischen Definition.
3. Der Gewinn ist in Anhang C1 auszuweisen, wobei zu beachten ist, dass er unter Verwendung der WFP-Schemata gemäß Beschluss Nr. 154/2019 der Verkehrsbehörde berechnet und festgelegt wurde.
4. Es stellt kein Element der Unzulässigkeit oder sonstiger Anfechtung des wirtschaftlichen Angebots oder des WFP die Tatsache dar, dass,
  - a) der WFP kann in den Folgejahren eine Überkompensationsmarge für den Wettbewerber aufweisen;
  - b) die vom Wettbewerber prognostizierte Kostendynamik vernünftigerweise von der nach den Kriterien des Anhangs C1 prognostizierten und simulierten Dynamik abweichen kann;
  - c) das Vorhandensein von sonstigen Einnahmen im WFP (und nicht in Anhang C1) bestimmt eine höhere wirtschaftliche Marge im WFP als in Anhang C1;

generando, dato un corrispettivo fisso, marginalità economiche differenti da quelle simulabili dall'Allegato C1;

- c) la presenza di Altri ricavi nel PEF (e non nell'Allegato C1) determini, a parità di altre condizioni e considerando sia l'utile ragionevole autonomamente determinato in base alla formula ( $WACC \cdot CIN$ ) e sia lo sconto calcolato nell'Allegato C1 (che non considera gli Altri Ricavi), un margine economico superiore nel PEF rispetto all'Allegato C1;
- d) possano manifestarsi divergenze tra il PEF e l'Allegato C1, per le ragioni suesposte e altre tecnicamente conseguenti alla diversa logica di calcolo dei due documenti citati ed entrambi richiesti nell'offerta di gara.

#### Risposta

1. Il valore dei corrispettivi annui viene definito per tutti gli anni di PEF nell'Allegato C1.
2. Con "utile" si intende la "congrua remunerazione del Capitale Investito Netto" come da Del. n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e non il risultato netto d'impresa come da definizione civilistica e contabile.
3. L'utile è da riportare nell'Allegato C1, ma è bene precisare che è stato calcolato e definito tramite gli schemi del PEF ex Del. n. 154/2019 dell'Autorità dei Trasporti.
4. Non costituisca elemento di inammissibilità o comunque di contestazione dell'offerta economica o del PEF il fatto che,
  - a) il PEF possa evidenziare un margine di sovra-compensazione per il concorrente negli anni successivi al primo;
  - b) la dinamica dei costi prevista dal concorrente possa motivatamente discostarsi da quella proiettata e simulata con i criteri dell'Allegato C1;
  - c) la presenza di Altri ricavi nel PEF (e non nell'Allegato C1) determini, un margine economico superiore nel PEF rispetto all'Allegato C1;



d) zwischen dem WFP und dem Anhang C1 können aus den oben genannten Gründen Differenzen entstehen.

d) possano manifestarsi divergenze tra il PEF e l'Allegato C1, per le ragioni suesposte.

## 2) ERHÖHUNG DER KM

Anhang C1 zeigt als nicht modifizierbare Eingabe die für jedes Jahr der Konzession programmierten Bus\*km. Ab dem Jahr 3 wird auch die jährliche Erhöhung der Fahrten um 2% berücksichtigt, indem auf Artikel 2, Absatz 6 (Bis-fahrten/Potenzierungen) und Absatz 7 (zusätzliche zeitweilige Dienste) des technischen Leistungsverzeichnis verwiesen wird.

Da die in der Technischen Leistungsverzeichnis angegebenen Referenzen keine Sicherheit bezüglich der tatsächlichen Anforderung und Produktion dieser Fahrten in dem in Anhang C1 angegebenen Umfang zu bieten scheinen und das einzige Element der Sicherheit in dieser Hinsicht die Tatsache ist, dass die in Anhang C1 angegebenen Fahrten nicht geändert werden können, bitten wir um eine ausdrückliche Bestätigung der Absicht des Landes, den Konzessionär aufzufordern, die Fahrten ab dem dritten Jahr der Konzession um 2% pro Jahr zu erhöhen, und dass dieses Element daher als Planungselement für das Angebot und für den WFP hergenommen werden muss.

Oder erläutern Sie bitte alternativ, wie Anlage C1 und der WFP zu handhaben sind, wenn derartige Erhöhungen der Kilometerleistung als potentiell unsicher zu betrachten sind (insbesondere in Bezug auf die Festlegung der Vergütung für die Jahre nach dem ersten in Anhang C1).

### Antwort

Bei der Kilometererhöhung von 2% jährlich ab dem 3. Jahr sind nicht die Bis-fahrten/Potenzierung nach Art. 2 Absatz 6 und temporäre Zusatzfahrten nach Art. 2, Absatz 7 betroffen, sondern die programmierten Fahrplanfahrten. Die Kilometerangaben sind Prognosen gemäß derzeitiger Programmierung, wobei die effektiv gefahrenen Kilometer abgerechnet werden.

## 2) INCREMENTO DEI KM

Negli Allegati C1 sono indicati, come input non modificabile, i bus\*km programmati per ciascun anno di concessione. A partire dall'anno 3 viene considerato anche l'incremento del 2% annuo delle percorrenze, richiamando l'art. 2 comma 6 (corse bis/potenziamento) e comma 7 (servizi aggiuntivi temporanei) del Capitolato Tecnico.

Poiché i riferimenti indicati del Capitolato Tecnico non appaiono fornire garanzie di certezza circa l'effettiva richiesta e produzione di tali percorrenze nella misura indicata nell'Allegato C1, e l'unico elemento di certezza in tal senso è costituito dalla non modificabilità delle percorrenze indicate nell'Allegato C1 stesso, si chiede conferma esplicita della volontà della Provincia di richiedere al concessionario un aumento delle percorrenze del 2% annuo a partire dal terzo anno di concessione e che tale elemento sia quindi obbligatoriamente da acquisire come elemento di pianificazione per l'offerta e per il PEF.

O si fornisca cortesemente spiegazione alternativa su come gestire l'Allegato C1 e il PEF se tali incrementi di percorrenze sono da ritenersi potenzialmente incerti (con riferimento in particolare alla determinazione dei corrispettivi per gli anni successivi al primo nell'Allegato C1).

### Risposta

L'aumento chilometrico del 2% annuo a partire dal terzo anno non riguarda le corse bis/potenziamenti secondo l'art. 2, comma 6 e i servizi aggiuntivi temporanei secondo l'art. 2, comma 7, ma corse ad orario programmato. Le cifre chilometriche sono stime/previsioni secondo la programmazione attuale, per cui saranno fatturati i chilometri effettivamente percorsi.