



**Beschluss
der Landesregierung**

**Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 1463
Sitzung vom 02/12/2014

Seduta del

Betreff:

Grenzüberschreitende
Eisenbahnverbindung Innsbruck-Lienz -
Kooperations- und Zuschussvertrag

Oggetto:

Collegamento ferroviario transfrontaliero
Innsbruck-Lienz - Contratto di cooperazione
e finanziamento

Der Artikel 15 des Gesetzes Nr. 241/1990 (legge sul procedimento amministrativo) sieht vor, dass die öffentlichen Verwaltungen unter sich Vereinbarungen abschließen können, um die Abwicklung von Tätigkeiten von gemeinsamem Interesse zu regeln.

Mit Landesgesetz vom 2. Dezember 1985, Nr. 16 wird der öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse geregelt.

Die gemeinsamen Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino (Dreier Landtag), haben wiederholt die Notwendigkeit betont, den öffentlichen Personenverkehr, insbesondere auf der Schiene und grenzüberschreitend zwischen Südtirol und dem Bundesland Tirol zu verbessern und möglichst attraktiv zu gestalten, um somit die Fahrgäste vermehrt dazu zu bewegen, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

In der gemeinsamen Sitzung vom 18.04.2007 beauftragt der Dreier Landtag, die jeweiligen Landesregierungen zu prüfen,

- wie der Taktverkehr auf der Schiene in der Nord-Süd-Richtung zwischen Innsbruck-Bozen-Trient-Verona, unabhängig von den Euro/Intercity-Verbindungen ins euroregionale Schienennetz aufgenommen werden kann;
- wie die Bahnverbindungen zwischen Franzensfeste–Bruneck–Innichen–Lienz durchgängig ohne Umstiegs- und Wartezeiten an der „Grenze“ gestaltet und durch ein tägliches Mindestangebot am Morgen, zu Mittag und am Abend garantiert werden können.

In der gemeinsamen Sitzung vom 29.10.2009 spricht sich der Dreier Landtag für Verbesserungen der Zugverbindungen zwischen Nord-, Süd- und Osttirol sowie zwischen München und Verona und für die Angleichung beziehungsweise Durchbindung der Tarifsysteme aus und beauftragt die Landesregierungen, in Verhandlungen mit den zuständigen Bahnen attraktive Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr sicherzustellen.

Am 20.05.2008 wurde, in Umsetzung des 2007 gefassten Beschlusses, die politische Grundsatzvereinbarung über die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre zwischen Tirol und Südtirol unterzeichnet. Diese sieht vor, dass bei Vorhandensein und Verfügbarkeit von Fahrzeugen, die für das österreichische und italienische Stromsystem geeignet sind, grenzüberschreitende durchgehende Verbindungen auf der Relation Bozen-Innsbruck angeboten werden.

In der politischen Grundsatzvereinbarung über grenzüberschreitende Eisenbahnverkehre Tirol – Südtirol vom 10. Oktober 2013 definieren die

L'articolo 15 della Legge n. 241 del 1990 (legge sul procedimento amministrativo) prevede che le Amministrazioni Pubbliche possono concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune.

La legge provinciale 2 dicembre 1985, n. 16, disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse della Provincia di Bolzano.

Le Assemblee legislative congiunte della Provincia Autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento hanno ripetutamente sottolineato la necessità di migliorare e rendere più interessante il trasporto pubblico locale, soprattutto quello ferroviario nonché i collegamenti transfrontalieri fra l'Alto Adige ed il Land Tirolo, con l'obiettivo di arrivare a una forte crescita del numero di passeggeri.

Nella seduta congiunta del 18.04.2007 le assemblee legislative invitano i propri esecutivi a verificare

- in che modo si potrebbe introdurre nella rete euregionale un orario cadenzato per i treni nella direzione nord-sud fra Innsbruck- Bolzano-Trento-Verona, indipendentemente dai collegamenti Euro/Intercity;
- in che modo si potrebbero organizzare collegamenti ferroviari diretti fra Fortezza-Brunico-San Candido-Lienz per evitare tempi di attesa o un cambio treno alla "frontiera" e garantire un'offerta quotidiana minima di treni al mattino, a mezzogiorno e la sera.

Nella seduta congiunta del 29.10.2009 le assemblee legislative chiedono un miglioramento dei collegamenti ferroviari fra il Tirolo del nord, del sud e dell'est e fra Monaco e Verona così come il coordinamento dei sistemi tariffari. Incaricano gli esecutivi del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e Trento di avviare trattative con le competenti società ferroviarie, per ottenere interessanti tariffe nel traffico transfrontaliero.

Il 20.05.2008, in attuazione della delibera 2007, il Land Tirolo e la Provincia Autonoma di Bolzano firmarono l'accordo politico sullo sviluppo del trasporto ferroviario transfrontaliero tra il Land Tirolo e l'Alto Adige. Questo, sempre presupponendo la disponibilità di treni compatibili con la rete elettrica austriaca ed italiana, prevede l'istituzione di collegamenti ferroviari transfrontalieri transitanti sulla tratta Bolzano-Innsbruck.

Nell'accordo politico sui collegamenti ferroviari transfrontalieri Tirolo – Alto Adige del 10 ottobre 2013, la Provincia autonoma di Bolzano e il Land

Länder Südtirol und Tirol, dass, nach Maßgabe der Verfügbarkeit von geeigneten Fahrzeugen sowie der Finanzierbarkeit, eine regelmäßige Verbindung von Bozen nach Innsbruck ohne Umsteigen am Brenner, und ein regelmäßiger durchgehender Taktverkehr zwischen Lienz und Franzensfeste eingerichtet werden sollen.

In Umsetzung der oben genannten Grundsatzvereinbarung haben die zuständigen Fachabteilungen für Verkehrsplanung Tirols und Südtirols folgende grenzüberschreitende Zugverbindungen mit Start am 14.12.2014 bis Fahrplanwechsel Dezember 2019 geplant:

Tägliche Tagesrandverbindungen zwischen Bozen und Innsbruck:

- Bozen-Innsbruck: Bozen ab um 07.31 Uhr und 20.31Uhr
- Innsbruck-Bozen: Innsbruck ab um 06.22 Uhr und 21.03Uhr.

Verbindung Franzensfeste - Lienz:

- Täglicher Stundentakt Lienz – Franzensfeste mit Fahrplanloch zu Mittag auf Grund eines Trassenkonflikts mit den Anschlussbahnen in Ostirol (Kurse Lienz-Innichen um 11.50 Uhr und Innichen-Lienz um 13.15 fallen vorerst an Werktagen aus).
- Mit Fahrplanwechsel Dezember 2016 wird das Fahrplanloch voraussichtlich geschlossen, weshalb ein zusätzliches Zugpaar eingesetzt wird.

Die Bürger und Bürgerinnen aus Ostirol können also in Zukunft sieben Umsteigeverbindungen Lienz-Franzensfeste-Innsbruck mittels der fünf bestehenden EC- Zugpaare München-Verona und der zwei oben genannten Tagesrandverbindungen Bozen-Innsbruck mit fast gleichen Fahrzeiten wie mit den früheren direkten Korridorzügen nutzen.

Das Land Südtirol und die Verkehrsverbund Tirol GesmbH VTG (In-House Gesellschaft des Landes Tirol) beauftragen bzw. stellen für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich diese Verkehrsleistungen im Rahmen der bestehenden Verträge und Konzessionen mit den Verkehrsunternehmen sicher.

Nachdem das in Österreich beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit nicht über Züge verfügt, die auf dem italienischen Schienennetz eingesetzt werden können, stellt das Land Südtirol für den Zeitraum der Leistungserbringung für die Verbindung Franzensfeste-Innichen-Lienz die dafür notwendigen Mehrstromzüge des Typs Flirt zur Verfügung gegen eine entsprechende Fahrzeugmiete.

Tirol convergono di istituire, nei limiti della disponibilità di treni adatti e dei mezzi finanziari, un collegamento regolare da Bolzano ad Innsbruck senza cambio sul Brennero e un collegamento cadenzato regolare tra Lienz e Fortezza.

In attuazione del succitato accordo politico le competenti ripartizioni per la pianificazione dei trasporti del Land Tirolo e della Provincia di Bolzano hanno elaborato i seguenti collegamenti ferroviari transfrontalieri, con partenza 14.12.2014 e termine cambio orario dicembre 2019:

Collegamenti giornalieri inizio e fine giornata tra Bolzano ed Innsbruck:

- Bolzano-Innsbruck: partenze da Bolzano alle ore 07.31 e alle ore 20.31;
- Innsbruck- Bolzano: partenze da Innsbruck alle ore 06:22 e alle ore 21.03.

Collegamento Fortezza - San Candido:

- Collegamento cadenzato orario Lienz – Fortezza con interruzione a mezzogiorno a causa di un conflitto di tracce con le ferrovie di collegamento in Ostirol (per ora nei giorni feriali non vengono effettuate le corse Lienz-San Candido alle ore 11.50 e San Candido-Lienz alle ore 13.15).
- Con il cambio orario dicembre 2016 presumibilmente verranno eseguite anche le corse summenzionate per cui sarà necessario introdurre ulteriori due treni.

I cittadini del Osttirol in futuro avranno a disposizione sette collegamenti Lienz-Fortezza-Innsbruck con cambio a Fortezza, utilizzando i cinque treni EC Monaco-Verona e i due collegamenti inizio e fine giornata Bolzano-Innsbruck, con tempi di percorrenza che corrispondono quasi ai vecchi treni diretti Korridor.

La Provincia e il Verkehrsverbund Tirol GesmbH VTG (società inhouse del Land Tirolo) incaricano e garantiscono i succitati servizi ferroviari nell'ambito dei contratti e concessioni con le imprese ferroviarie in essere ed ognuno per il rispettivo ambito di competenza.

Siccome l'impresa ferroviaria incaricata in Austria attualmente non dispone di treni idonei per la rete ferroviaria italiana, la Provincia mette a disposizione per il collegamento Fortezza-San Candido-Lienz un numero sufficiente di veicoli del tipo Flirt per tutta la durata del contratto a fronte di un rimborso finanziario congruo per il noleggio di tale treni.

Im Zuge dieses Projektes wurde auch die Möglichkeit der Direktverbindungen von Lienz nach Innsbruck überprüft. Diese Direktverbindungen wären allerdings sehr teuer, da die Fahrzeuge nicht effizient eingesetzt werden könnten. Zudem wäre zusätzliches Rollmaterial notwendig, welches derzeit nicht zur Verfügung steht.

Zwischen dem Land Südtirol und der VTG wird eine Vereinbarung für die Beauftragung und Finanzierung der oben genannten grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen aufgrund des Territorialprinzips abgeschlossen.

Diese Vereinbarung sieht auch vor, dass für Fahrscheine, welche im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Tirol starten und enden, die VVT-Tarifbestimmungen zur Anwendung kommen und für den Tarifausgleich an das Land Südtirol eine eigene Regelung ausgearbeitet wird.

Die Kosten für die oben genannten Zugverbindungen werden aufgrund des Territorialprinzips, wie in der Grundsatzvereinbarung vom 10. Oktober 2013 festgelegt, auf das Land Südtirol und das Land Tirol aufgeteilt. Demnach beauftragt und finanziert das Land Tirol jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die in Nord- und Osttirol gefahren werden und das Land Südtirol die in Südtirol gefahrenen Eisenbahnverkehrsleistungen.

Die im Rahmen dieser Vereinbarung gefahrenen Eisenbahnverkehrsleistungen auf den Strecken Brenner-Bozen und Franzensfeste-Innichen werden vom Land Südtirol im Rahmen der bestehenden Vertrags- und Konzessionsverpflichtungen abgeglichen.

Die in Südtirol gelegene Strecke zwischen Grenze nächst Weitlanbrunn und Innichen hingegen kann auf Grund der unterschiedlichen Stromsysteme (Stromsystemwechselbahnhof ist Innichen) nur vom Bezirk Lienz aus bedient werden. Das Land Südtirol beauftragt deshalb die VTG zur Umsetzung der Verkehrsleistung zwischen Innichen und der Staatsgrenze und übernimmt die Abdeckung des erwachsenen Verlustes mittels folgender, nicht umsatzsteuerpflichtiger Bezuschussung, laut beigelegter Berechnungstabelle (Aufstellung der Kosten):

- 14.12.2014 - 31.12.2014: 37.387,68 Euro
- 01.01.2015 - 31.12.2015: 760.216,09 Euro
- 01.01.2016 - 31.12.2016: 779.176,91 Euro
- 01.01.2017 - 31.12.2017: 824.872,61 Euro
- 01.01.2018 - 31.12.2018: 840.413,00 Euro
- 01.01.2019 - 14.12.2019: 799.825,30 Euro

Nell'ambito di questo progetto è stato studiato anche il collegamento diretto da Lienz ad Innsbruck. Questi collegamenti diretti sarebbero però molto costosi, poiché i veicoli non potrebbero essere inseriti in modo efficiente e sarebbe necessario ulteriore materiale rotabile che, al momento, non è disponibile.

Tra la Provincia autonoma di Bolzano e la VTG viene stipulata una convenzione avente per oggetto l'affidamento ed il finanziamento dei collegamenti ferroviario transfrontalieri di cui sopra in base al principio di territorialità.

La convenzione prevede inoltre che per i titoli di viaggio con origine e destinazione nella zona tariffaria del VVT, verranno applicate le disposizioni tariffarie VVT e che verranno definite con un ulteriore atto le modalità di compensazione tariffaria alla Provincia.

I costi per i collegamenti ferroviari sopra citati sono ripartiti fra la Provincia e il Land Tirolo secondo il principio di territorialità, come definito nell'accordo politico del 10 ottobre 2013. In base a questo il Land Tirolo incarica e finanzia i servizi ferroviari svolti nel Tirolo del Nord e nel Osttirol, mentre la Provincia di Bolzano incarica e finanzia i servizi svolti nel proprio territorio.

I servizi ferroviari oggetto della citata convenzione, svolti sulle tratte Brennero-Bolzano e Fortezza-San Candido, vengono pagati dalla Provincia di Bolzano nell'ambito degli obblighi esistenti di servizio contrattuali e concessori.

La tratta situata nel territorio della Provincia tra il confine di stato (nächst Weitlanbrunn) e San Candido invece, per i differenti sistemi di alimentazione elettrica (la stazione dove cambia il sistema di alimentazione elettrica è quella di San Candido/Innichen), può essere servita solo dal distretto di Lienz. Per questo motivo la Provincia incaricherà la VTG con l'esecuzione del servizio ferroviario tra San Candido e il confine di Stato e si assumerà la copertura dei seguenti disavanzi finanziari, tramite un finanziamento (non soggetto all'IVA), calcolato da tabella allegata (elenco costi):

- 14.12.2014 - 31.12.2014: 37.387,68 Euro
- 01.01.2015 - 31.12.2015: 760.216,09 Euro
- 01.01.2016 - 31.12.2016: 779.176,91 Euro
- 01.01.2017 - 31.12.2017: 824.872,61 Euro
- 01.01.2018 - 31.12.2018: 840.413,00 Euro
- 01.01.2019 - 14.12.2019: 799.825,30 Euro

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

mit Stimmeneinhelligkeit, die in gesetzlich vorgeschriebener Form zum Ausdruck gebracht wird,

1. den Landesrat für Mobilität zur Unterzeichnung des beiliegenden Kooperations- und Zuschussvertrages, der wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Beschlusses ist, zu ermächtigen;

2. Die Ausgabe von insgesamt 4.041.891,588 Euro zu genehmigen;

3. den Betrag von insgesamt 4.041.891,588 Euro wie folgt zweckzubinden:

- 37.387,68 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2014;
- 760.216,09 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2015;
- 779.176,91 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2016;
- 824.872,61 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2017;
- 840.413,00 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2018;
- 799.825,30 Euro auf dem Kapitel 12100.15 des Gebarungsplanes des Haushaltsvoranschlags 2019.

DER LANDESHAUPTMANN

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi espressi nei modi di legge,

1. di autorizzare l'Assessore provinciale per la Mobilità alla stipula del contratto di collaborazione e di finanziamento, che fa parte integrante della presente deliberazione;

2. di approvare la spesa complessiva di Euro 4.041.891,588;

2. di impegnare la spesa complessiva di Euro 4.041.891,588 come segue:

- Euro 37.387,68 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2014;
- Euro 760.216,09 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2015;
- Euro 779.176,91 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2016;
- Euro 824.872,61 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2017;
- Euro 840.413,00 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2018;
- Euro 799.825,30 sul capitolo 12100.15 del piano di gestione del bilancio 2019.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

Kooperations- und Zuschussvertrag

abgeschlossen zwischen der Verkehrsverbund Tirol GesmbH
FN 193350p
Sterzinger Straße 3
6020 Innsbruck

im Folgenden kurz als „VTG“ bezeichnet

und der Autonome Provinz Bozen - Südtirol, vertreten durch den Landesrat für Mobilität Dr. Florian Mussner, geboren in Bozen 22.07.1951, mit Domizil in Bozen, Silvius-Magnago-Platz 10, ermächtigt mit Beschluss der Landesregierung Nr... vom ... diese Vereinbarung abzuschließen;
Steuernummer der Provinz Bozen: 00390090215

im Folgenden kurz als „APB“ bezeichnet

wie folgt:

I. Präambel

- (1) Die gemeinsamen Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino haben wiederholt die Notwendigkeit betont, den öffentlichen Personenverkehr, insbesondere auf der Schiene und grenzüberschreitend zwischen Südtirol, dem Bundesland Tirol und dem Trentino zu verbessern und möglichst attraktiv zu gestalten, um die Fahrgäste vermehrt dazu zu bewegen, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

In der gemeinsamen Sitzung vom 18.04.2007 beauftragt der Dreier Landtag, die jeweiligen Landesregierungen zu prüfen, - wie der Taktverkehr auf der Schiene auf der Nord-Süd Achse zwischen Innsbruck-Bozen-Trient-Verona, unabhängig von den Euro/Intercity- Verbindungen ins euroregionale Schienennetz aufgenommen werden kann und - wie die Bahnverbindung zwischen Franzensfeste–Bruneck–Innichen-Lienz durch-gängig ohne Umstiegs- und Wartezeiten an der „Grenze“ gestaltet und ein

tägliches Mindestangebot am Morgen, zu Mittag und am Abend garantiert werden kann.

In der gemeinsamen Sitzung vom 29.10.2009 spricht sich der Dreier Landtag für bessere Zugverbindungen zwischen Nord-, Süd- und Osttirol sowie zwischen München und Verona und für die Angleichung beziehungsweise Durchbindung der Tarifsysteme aus und beauftragt die Landesregierungen, in Verhandlungen mit den zuständigen Bahnen attraktive Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr sicherzustellen.

Am 20.05.2008 wurde, in Umsetzung des oben genannten Beschlusses, die politische Grundsatzvereinbarung über die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre zwischen Tirol und Südtirol unterzeichnet. Diese sieht vor, dass bei Vorhandensein und Verfügbarkeit von Fahrzeugen, die für das österreichische und italienische Stromsystem geeignet sind, grenz-überschreitende durchgehende Verbindungen auf der Relation Bozen-Innsbruck angeboten werden.

In der politischen Grundsatzvereinbarung über grenzüberschreitende Eisenbahnverkehre Tirol – Südtirol vom 10. Oktober 2013 definieren die Länder Südtirol und Tirol, dass, nach Maßgabe der Verfügbarkeit von geeigneten Fahrzeugen sowie der Finanzierbarkeit, eine regelmäßige Verbindung von Bozen nach Innsbruck ohne Umsteigen am Brenner sowie ein regelmäßiger durchgehender Taktverkehr von Lienz nach Franzensfeste eingerichtet werden soll. Weiters sollen gemeinsame, einheitliche und attraktive Tarifangebote für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr entwickelt werden.

Im Zuge dieses Projektes wurde auch die Direktrelation von Lienz nach Innsbruck studiert. Diese Direktrelationen wären allerdings sehr teuer, da die Fahrzeuge nicht effizient eingesetzt werden könnten. Zudem wäre zusätzliches Rollmaterial notwendig, welches zurzeit nicht zur Verfügung steht.

Die Autonome Provinz Bozen-Südtirol – welche für die Beauftragung und Finanzierung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen auf Südtiroler Gebiet verantwortlich ist – beabsichtigt, Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Strecke „Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn bis Innichen/San Candido“ (Teil des Stundentaktes zwischen Franzensfeste/Fortezza und Lienz) im Sinne einer Mobilitätsverbesserung für ihre Bürger zu fördern, um eine zufriedenstellende Dichte an Verkehrsleistungen zu gewährleisten.

- (2) Der öffentliche Nahverkehrsraum, den die APB fördert ist zwar in Südtirol gelegen, kann jedoch aufgrund der unterschiedlichen Stromsysteme (Stromsystemwechselbahnhof ist Innichen/San Candido) nur vom Bezirk Lienz (Osttirol) aus bedient werden. Lienz – als politischer Bezirk des Bundeslandes Tirol - ist Teil des Verkehrsverbundes Tirol („VVT“).
- (3) Die VTG – welcher die Beauftragung von Eisenbahnverkehrsleistungen im VVT durch das Land Tirol übertragen wurde – wird auf Wunsch der APB den Umfang des Personennahverkehrs zwischen „Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn bis Innichen/San Candido“ bei Abdeckung des daraus erwachsenen Verlustes durch einen Zuschuss der APB umsetzen.
- (4) Die bestehenden Personennahverkehrssysteme in **Nordtirol** bestehen aus einem
- Halbstundentakt zwischen „Innsbruck und Steinach“ mit Weiterführungen eines
 - Stundentaktes zwischen „Steinach und Brenner/Brennero“
- mit Lastrichtung Innsbruck und Weiterführung in Richtung Hall/ Wörgl.

In **Osttirol** besteht ein

- Stundentakt zwischen „Lienz und Innichen/San Candido“ mit Taktabweichungen und Taktlücken

mit Lastrichtung Lienz und Anschluss Richtung Kärnten.

In **Südtirol** besteht ein

- Stundentakt zwischen „Brenner/Brennero und Bozen/Bolzano“ mit Lastrichtung Bozen und teilweiser Weiterführung Richtung Meran/Merano bzw. Trient/Trento;
- einem Halbstundentakt zwischen „Franzensfeste/Fortezza und Innichen/San Candido“

mit Lastrichtung Richtung Franzensfeste/Fortezza und Anschluss Richtung Bozen/Bolzano.

Diese Personennahverkehrssysteme werden durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger (Nord- und Osttirol = VTG; Südtirol = APB) bestellt und dienen als Grundlage für die u.a. neuen, zusätzlichen Verkehre lt. Pkt. II. A) und II. B), welche aufbauend dazukommen und darauf angepasst wurden. Klarstellend wird festgehalten,

dass die bereits bestehenden Personennahverkehrssysteme auf allen Seiten zukünftig sichergestellt werden müssen.

II. Kooperationsgegenstand

Um die von der VTG beauftragten Eisenbahnverkehrsleistungen

- Tagesrandverbindungen zwischen Innsbruck und Brenner/Brennero sowie der
- Stundentakt zwischen Lienz und Innichen/San Candido

sowie die von der APB sicherzustellenden Eisenbahnverkehrsleistungen

- Tagesrandverbindungen zwischen Brenner/Brennero und Bozen/Bolzano und des
- Stundentaktes zwischen Innichen/San Candido und Franzensfeste/Forтеzza

durchführbar zu machen, verpflichtet sich die APB und VTG folgende Rahmenbedingungen in ihrem Aufgabenbereich bzw. -gebiet ab dem 14.12.2014 bzw. voraussichtlich ab dem 11.12.2016 zeitgerecht und auf eigene Kosten sicherzustellen:

A) Tagesrandverbindung auf der Strecke „Innsbruck – Brenner/Brennero-Bozen/Bolzano“

Die VTG stellt die Beauftragung der Tagesrandverbindungen auf der Linie 5 „Innsbruck – Brenner (R)“ auf der Strecke „Innsbruck - Brenner/Brennero“ um

- 06:22 und 21:03 ab Innsbruck Richtung Brenner/Brennero und um
- 09:02 und 21:54 ab Brenner/Brennero Richtung Innsbruck

bei einem befugten und in Österreich zugelassenen EVU ab dem 14.12.2014 bis mindestens Dezember 2019 sicher.

Die APB ihrerseits stellt die Beauftragung der Tagesrandverbindungen auf der Linie 100 auf der Strecke „Brenner/Brennero“ – Bozen/Bolzano um

- 07:00 und 21:36 ab Brenner/Brennero Richtung Bozen/Bolzano und um
- 07:31 und 20:30 ab Bozen/Bolzano Richtung Brenner/Brennero

bei einem befugten und in Italien zugelassenen EVU ab dem 14.12.2014 bis mindestens Dezember 2019 sicher.

Diese Tagesrandverbindungen zwischen „Innsbruck – Brenner/Brennero – Bozen/Bolzano“ und retour werden durchgebunden.

Diese Tagesrandverbindungen dienen als Zusatzverbindungen am Morgen und am Abend zu den bereits bestehenden 5 EuroCity-Verbindungen zwischen „München –

Innsbruck – Verona“ sowie als schlanke Anschlüsse in Franzensfeste/Fortezza von und zu dem unter nachfolgenden Punkt B genannten Verkehr. Veränderungen der Betriebszeiten sind nur in Abstimmung zwischen der VTG und der APB möglich.

B) Durchgehender Stundentakt auf der Strecke „Lienz – Innichen/San Candido – Franzensfeste/Fortezza“

Die VTG stellt den durchgehenden Stundentakt auf der Linie 11 „Lienz – Innichen REX“ auf der Strecke zwischen „Lienz und Innichen/San Candido“ sowie die APB den durchgehenden Stundentakt auf der Linie 400 auf der Strecke zwischen „Innichen/San Candido und Franzensfeste/Fortezza“ jeweils derart sicher, dass die Durchbindung in „Innichen/San Candido“ und die schlanken Anschlüsse in „Franzensfeste/Fortezza“ an die 5 EuroCity-Verbindungen zwischen „München – Innsbruck – Verona“ sowie die Tagesrandverbindungen von und nach Innsbruck (gem. vorstehenden Punkt A) ab dem 14.12.2014 bis mindestens Dezember 2019 gewährleistet werden können. Veränderungen der Betriebszeiten sind nur in Abstimmung zwischen VTG und APB möglich.

Bei Änderung der EC-Fahrlagen mit Auswirkungen auf den Stundentakt zwischen „Franzenfeste und Lienz“ erfolgt eine einvernehmliche Anpassung der Fahrlagen des Stundentaktes auf der Strecke Lienz – Innichen/San Candido – Franzensfeste/Fortezza zwischen der VTG und APB.

C) Fahrzeugeinsatz

Das von der VTG beauftragte EVU verfügt derzeit in seinem Fahrzeugbestand nicht über italientaugliche Zweisystemtriebwagen. Daher wird einvernehmlich vereinbart, dass diese von APB für die Dauer der Leistungserbringung von dem von der VTG beauftragten EVU angemietet werden. Die APB gewährleistet, dass während der gesamten Vertragslaufzeit die – für die Erbringung der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen - notwendigen FLIRT-Fahrzeuge in ausreichender Anzahl und Verfügbarkeit zur Verfügung stehen, damit die zusammenhängenden Wagnumläufe sowohl auf Tiroler Seite (Innsbruck – Brenner/Brennero und Lienz – Innichen/San Candido) als auch auf Südtiroler Seite (Brenner/Brennero – Bozen/Bolzano und Franzensfeste/Fortezza – Innichen/San Candido) sichergestellt werden können. Nur so können die mit der Eisenbahnverkehrsleistung beauftragten EVU´s einen zuverlässigen Eisenbahnbetrieb mit einer pönalisierten Pünktlichkeit von mindestens 95% erbringen.

Sollte das von der VTG beauftragte EVU die Möglichkeit erhalten, mit eigenen italienauglichen Mehrsystemfahrzeugen (z.B. Desiro ML in Mehrsystemausführung), zusammenhängende Wagenumläufe sowohl auf Tiroler Seite als auch Südtiroler Seite (Franzensfeste/Fortezza – Innichen/San Candido) zu erbringen, wird vereinbart, dass dies im sogenannten Kilometerausgleich erfolgt und die Mietkosten einvernehmlich neu zu berechnen sind.

Die VTG und die APB vereinbaren für die Anmietung der FLIRT-Fahrzeuge für den Zeitraum 14.12.2014 – 31.12.2015 einen Mietfestpreis von € 5,92 (netto) pro tatsächlich erbrachten Laufleistungskilometer für das von der VTG beauftragte EVU. Dieser Mietfestpreis setzt sich aus den Fahrzeugkosten in Höhe von € 4,27 und aus den Instandhaltungskosten in Höhe von € 1,65 pro Laufleistungskilometer zusammen. Dieser Mietfestpreis unterliegt für den Zeitraum 14.12.2014 – 31.12.2015 keiner Kostensteigerung.

Ab dem 01.01.2016 vereinbaren die VTG und die APB für die Anmietung der FLIRT-Fahrzeuge einen Mietfestpreis von € 6,24 (netto) Preisstand 2015 für das von der VTG beauftragte EVU. Dieser Mietfestpreis setzt sich aus den Fahrzeugkosten in Höhe € 4,21 und aus den Instandhaltungskosten in Höhe von € 2,03 Preisstand 2015 zzgl. der nachstehenden Kostensteigerung pro Laufleistungskilometer zusammen. Dieser Mietfestpreis unterliegt – mit Ausnahme des Anteils Instandhaltung – keiner Kostensteigerung.

Die Kostensteigerung der FLIRT-Fahrzeuge für den Anteil „Instandhaltung“ des Mietfestpreises pro Laufleistungskilometer erfolgt entsprechend der Steigerung des „Indice ISTAT per prezzi alla produzione dei prodotti industriali“ (Tabella 1. „Indice generale die prezzi alla produzione dei prodotti industriali“) oder eines entsprechenden Nachfolgeindex für das jeweilige Jahr. Die jeweilige Kostensteigerung dieser Mietkosten wird im Nachhinein ermittelt und im Zuge der Endabrechnung abgerechnet.

Die VTG und die APB vereinbaren für die Anmietung der ÖBB Garnitur (ein 1216 Zweisystem-Triebfahrzeug und drei 2190 italienaugliche Fernverkehrswaggons) für die gesamte Vertragslaufzeit einen Mietfestpreis von € 6,24 (netto) pro tatsächlich erbrachten Laufleistungskilometer (Preisstand 2015) für das von der APB beauftragte EVU für den Streckenabschnitt „Brenner/Brennero – Bozen/Bolzano“. Dieser Mietfestpreis setzt sich aus den Fahrzeugkosten in Höhe von € 4,06 und aus den Instandhaltungskosten in Höhe von € 2,18 zzgl. der nachstehenden Kostensteigerung pro Laufleistungskilometer zusammen. Dieser Mietfestpreis unterliegt – mit Ausnahme des Anteils Instandhaltung – keiner Kostensteigerung.

Die Kostensteigerung der ÖBB Garnitur für den Anteil „Instandhaltung“ des Mietfestpreises pro Laufleistungskilometer erfolgt entsprechend der Steigerung des „Österreichischen Verbraucherpreisindex 2000 (VPI)“ oder eines entsprechenden Nachfolgeindex. Die jeweilige Kostensteigerung dieser Mietkosten wird im Nachhinein ermittelt und im Zuge der Endabrechnung abgerechnet.

D) Qualitätsanforderungen

Die Vertragsparteien halten einvernehmlich fest, dass die Qualitätsanforderungen für die Erbringung der Verkehrsleistungen sowohl zwischen „Innsbruck – Bozen/Bolzano“ als auch zwischen „Franzensfeste – Lienz“ vollinhaltlich zur Anwendung gelangen und deren Einhaltung sichergestellt werden müssen.

Die Vertragsparteien verpflichten die beauftragten EVUs sowohl auf Nord- und Osttiroler Seite sowie auf Südtiroler Seite folgende Qualitätskriterien für den grenzüberschreitenden Eisenbahnnahverkehr in ihrer Kooperationsvereinbarung entsprechend zu formulieren:

- Pünktlichkeit: 95 % (<5:29 min) während der gesamten Betriebszeit in den Übergabestellen Brenner und Innichen;
- Zuverlässigkeit: Zugausfälle werden je nach Regelungen des Landes pönalisiert, Streikfahrpläne und Umläufe werden von den EVU erstellt;
- Sauberkeit: Vorlage der Reinigungspläne; tägliche Reinigungen (Kleinreinigung, Tagesreinigung, außer WC-Entsorgung) werden von allen EVU`s erbracht, Spezialreinigungen (z.B. Außenreinigung, WC-Entsorgung) werden vom jeweiligen EVU (ohne gegenseitige Verrechnung) erbracht, bei welchem das Fahrzeug eingestellt ist.
- Komfort: Vorlage der Instandhaltungspläne;
- Kundeninformation: im Internet, in Stationen und im Zug über Fahrplan und Abweichungen (Verspätungen, Abweichungen, ...)
- Schienenersatzverkehr: in Südtirol ab 60 min Verspätung und in Nord-/ Osttirol für jeden ausgefallenen Zug erforderlich.

Wenn bei Zugausfällen (Mangel an Fahrzeugen aufgrund von z.B. Reparaturen, Umbauarbeiten, oder Infrastruktureinschränkungen wie z.B. Höhere Gewalt, Bauarbeiten) ersichtlich ist, dass sich diese über längere Zeiträume erstrecken, erstellen die EVUs (ÖBB, SAD [SAD Nahverkehr AG], TI [Trenitalia S.p.A.]) einen Ersatzfahrplan für den Schienenverkehr sowie Schienenersatzfahrpläne (mittels Bus) und stimmen diese einvernehmlich mit der APB und der VTG ab.

Zur Qualitätssicherung wird ein gemeinsames Qualitätsmonitoring eingerichtet, welches jeder Vertragspartner in seinem Wirkungsbereich durchführt und die Nichteinhaltung der Qualität nach den jeweiligen vertraglichen Regelungen pönalisiert.

E) Marketing

- (1) Die einzusetzenden Fahrzeuge sind innen und außen von jeder Werbung freizuhalten.
- (2) Im Sinne eines verbundeinheitlichen Corporate Design ist die Zugspitze der einzusetzenden Fahrzeuge jeweils mit dem EUREGIO Logo sowie mit dem Logo der beiden Verkehrsverbände (Verkehrsverbund Südtirol und Verkehrsverbund Tirol) zu versehen.

F) Fahrplandatenlieferung

Die APB und die VTG stellen sich kostenlos alle Fahrplandaten (Soll- und Echtzeitdaten) auch in elektronischer Form, zeitgerecht nach den Erfordernissen gem. entsprechender Vereinbarung gegenseitig ausschließlich zum Zweck der Fahrgastinformation zur Verfügung. Die Vertragspartner schließen hierfür eine gesonderte Vereinbarung.

G) Tarif und Einnahmen

Für grenzüberschreitende Fahrten (mit Umstieg in Franzensfeste/Fortezza), welche im Tarifgebiet des VVT (Nordtirol, Osttirol) starten und enden gelten Tickets gem. den VVT-Tarifbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung.

Alle weiteren Modalitäten hierzu werden zwischen den Vertragspartnern in einer gesonderten Vereinbarung festgelegt.

III. Verlustabdeckungsgegenstand

- (1) Die VTG hat zur Erbringung des von der APB gewünschten Personeneisenbahnverkehrs mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Auszug aus dem Eisenbahnverkehrsdienstleistungsvertrag – der dieses EVU zur Erbringung von

Verkehrsdienstleistungen verpflichtet – abgeschlossen. Die vertragsgegenständlichen Bestellungen umfassen Mehrleistungen auf dem Streckenabschnitt „Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn – Innichen/San Candido“ (8.060 km pro Strecke) und sind als Bestelleistung definiert. Insgesamt entfallen für die gewünschten Eisenbahnverkehrsdienstleistungen dabei folgende Zugkilometer pro Jahr auf diese Bestelleistungen:

Ab Dezember 2014:

Bezeichnung	Zugkilometer
Strecke „Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn - Innichen“	84.211

Voraussichtlich ab Dezember 2016 erhöhen sich diese Zugkilometer auf 88.257 km:

Bezeichnung	Zugkilometer
Strecke „Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn - Innichen“	88.257

- (2) Die Betriebszeiten der Linie im ersten Vertragsjahr ergeben sich aus dem Auszug des Eisenbahnverkehrsdienstvertrages. Diese Betriebszeiten sind jedoch in Abstimmung zwischen VTG und APB veränderlich.
- (3) Die APB anerkennt ausdrücklich, dass die im Auszug des Eisenbahnverkehrsdienstvertrages umschriebene Bestelleistung ihren Zielvorstellungen und dem von ihr gewünschten Personennahverkehrsstandard entspricht.
- (4) Festgehalten wird, dass die VTG gegenüber der APB keinerlei Haftung für die Einhaltung oder Erreichung der genannten Ziele und Standards oder für die tatsächliche Erbringung der unter Punkt III. Abs. (1) genannten Eisenbahnverkehrsdienstleistungen durch das EVU übernimmt. Die VTG ist lediglich mit der Organisation – ohne eigene Leistungspflicht oder Haftung – der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen befasst.
- (5) Festgehalten wird weiters, dass die VTG berechtigt ist, jederzeit auch andere EVU für die Durchführung der Verkehrsdienstleistungen heranzuziehen, sofern das betraute EVU seine Leistungen – aus welchem Grund immer – nicht mehr vertragsgemäß erbringt, oder erbringen kann.

IV. Zuschuss zur Verlustabdeckung

- (1) Die APB übernimmt, für die von ihr im öffentlichen Interesse gewünschten Eisenbahnverkehrsdienstleistungen (Punkt III), die Abdeckung des erwachsenen Verlustes durch einen Zuschuss.
- (2) Für die APB fällt für das erste Betriebsjahr, das ist das Jahr 2015 und für alle Folgejahre ein Zuschuss unter Berücksichtigung der Kostensteigerung gem. dem Auszug Eisenbahnverkehrsdienstvertrag in folgender Höhe an:

€ 758.139,00

(EURO siebenhundertachtundfünfzigtausendeinhundertneununddreißig komma null)

zzgl. Kostensteigerung.

Für den Zeitraum ab Betriebsbeginn bis 31.12.2014 wird der Zuschuss aliquot mit 18/365 ermittelt und beträgt hiermit € 37.387,68.

(EURO siebenunddreißigtausenddreihundertsiebenundachtzig komma achtundsechzig)

zzgl. Kostensteigerung

Voraussichtlich ab dem Dezember 2016 wird der Zuschuss aufgrund der voraussichtlichen Erhöhung der Zugkilometerleistung um den Betrag EUR 33.484,00 zzgl. Kostensteigerung erhöht. Daher beträgt der Zuschuss ab dem Jahr 2017 (erstes volles Betriebsjahr) unter Berücksichtigung der Kostensteigerung gem. dem Auszug Eisenbahnverkehrsdienstvertrag in folgender Höhe an:

€ 791.623,00

(EURO siebenhunderteinundneunzigtausendsechshundert dreiundzwanzig komma null)

zzgl. Kostensteigerung.

Für den Zeitraum ab Betriebsbeginn bis 31.12.2016 wird der Zuschuss aliquot mit 21/365 ermittelt.

- (3) Die im vorstehenden Absatz genannten Zuschüsse erhöhen sich jeweils am 01. Jänner des jeweiligen Jahres für die Jahre ab dem Jahr 2016 entsprechend der Kostensteigerung für die Eisenbahnverkehrsdienstleistungen, wie dies im Verkehrsdienstvertrag vorgesehen ist.
- (4) Die Zahlung des Zuschusses zur Verlustabdeckung durch die APB erfolgt dergestalt, dass die APB jeweils im Vorhinein zum 30. Jänner und zum 30. Juli jeweils 45% des

auf das jeweilige Jahr entfallenden und die APB treffenden höchstmöglichen Zuschusses an die VTG bezahlt. Die restlichen 10% werden von der APB im Zuge der Jahresabrechnung bis spätestens 31.05. des Folgejahres an die VTG bezahlt.

- (5) Alle Vertragsteile gehen davon aus, dass es sich bei den vertragsgegenständlichen Subventionen zur Verlustabdeckung durch die APB um echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse im Sinne des Erlasses vom 3. April 1995 GZ. 20 1209/5-IV/95 bzw. der USt-RL vom 14. November 2000 GZ. 09 4501/58-IV/9/00 Z 1.1.1.9.4 handelt. Sollten entgegen dieser Ansicht die von der APB zu leistenden Beträge dennoch der Umsatzsteuer unterliegen, verpflichtet sich die APB, die jeweils anfallende Umsatzsteuer an die VTG zu zahlen und mit den gem. Punkt IV. Abs. (4) beschriebenen Zahlungen an die VTG zu überweisen. Im Falle nachträglicher Umsatzsteuerbarkeit wird die APB nach Vorschreibung durch die VTG die Umsatzsteuer binnen 30 Tagen überweisen.
- (6) Im Falle, dass die VTG ein anderes EVU mit den Eisenbahnverkehrsdienstleistungen beauftragt und sich dadurch ein neuer Eisenbahnverkehrsdienstvertrag ergibt, verpflichtet sich die VTG die für die APB relevanten Inhalte zur Kenntnis zu bringen. Sollten die neuen Bedingungen Auswirkungen auf die Höhe des Zuschusses zur Verlustabdeckung haben, werden die beiden Vertragsparteien Gespräche über deren Deckung aufnehmen.

V. Schadenersatz

- (1) Die Vertragsparteien übernehmen keine Haftung für die ordnungsgemäße Durchführung der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen durch eins von ihnen beauftragten EVU.
- (2) Die APB erklärt, die VTG gegenüber Ansprüchen der beauftragten EVU aus der Durchführung oder Abwicklung der von diesem Vertrag umfassten Verkehrsdienstleistungen schad- und klaglos zu halten, insbesondere dann, wenn diese Vereinbarung zwischen VTG und APB frühzeitig aufgelöst wird.

VI. Vertragsdauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag wird mit Gültigkeit ab 14.12.2014 bis zum Fahrplanwechsel 2019/2020 – das ist voraussichtlich im Dezember 2019 – abgeschlossen. Der Vertrag endet jedenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ohne dass es einer Kündigung auch nur einer der beiden Vertragsparteien bedarf.
- (2) Die VTG und die APB sind jeweils berechtigt, diesen Vertrag zum jeweils nächsten Termin für einen Fahrplanwechsel (definiert als letzter Tag der Gültigkeit eines „alten“ Fahrplanes) unter Einhaltung einer fünfzehnmonatigen Kündigungsfrist zu kündigen. Kündigungen haben nachweislich schriftlich – z.B. mittels eingeschriebenen Briefes zu erfolgen. Die fünfzehnmonatige Kündigungsfrist ist deshalb erforderlich, um der APB und der VTG die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig den von ihr mit dem EVU abgeschlossenen Vertrag ebenfalls zu kündigen und etwaige Änderungen mit notwendigen Ersatzfahrzeugen vor dem Trassenbestellschluss (jeweils Anfang April) zu tätigen.
- (3) Nach Kündigung dieses Vertrages halten sich die Vertragsparteien gegenseitig solange schad- und klaglos, als die jeweils andere Vertragspartei zur rechtswirksamen Umsetzung der Kündigung hinsichtlich der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen selbst benötigt.
- (4) Davon nicht berührt ist das Recht beider Parteien, diesen Vertrag jederzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist aus wichtigem Grund zu kündigen.

Wichtige Kündigungsgründe für die VTG sind insbesondere:

- a) Eine teilweise oder gänzliche Auflösung des Verkehrsdienstvertrages (Eisenbahnverkehrsdienstvertrag oder 6. Sideletter) zwischen VTG und ÖBB, aus welchem Grund auch immer;
- b) die Verletzung von Vertragsbestimmungen durch die APB, (insbesondere ein Zahlungsverzug mit dem von der APB abzudeckenden Verlust), sofern die VTG die APB schriftlich gemahnt und eine Nachfrist von zwei Wochen gesetzt hat.
- c) Einseitige Erhöhung des Mietfestpreises durch die APB oder Dritte

d) Entfall wesentlicher Finanzierungen

Wichtige Kündigungsgründe für die APB sind insbesondere:

a) Eine teilweise oder gänzliche Auflösung der bestehenden Verkehrsdienstverträge oder Konzessionsverpflichtungen zwischen APB und SAD bzw. TI, aus welchem Grund auch immer;

b) die Verletzung von Vertragsbestimmungen durch die VTG, sofern die APB die VTG schriftlich gemahnt und eine Nachfrist von zwei Wochen gesetzt hat.

c) Einseitige Erhöhung des Mietfestpreises durch die APB oder Dritte

d) Entfall wesentlicher Finanzierungen

(5) Sollte dieser Vertrag von einer der beiden Vertragsparteien ohne Einhaltung der Kündigungsfrist aufgekündigt werden – unabhängig aus welchem Grund – so hat diese die jeweils andere Vertragspartei gegenüber dem EVU, das mit der Durchführung - der von der Kündigung betroffenen Eisenbahnverkehrsdienstleistung – jeweils beauftragt wurde, schad- und klaglos zu halten.

VII. Bestehende Verträge

Das Gruber-Degasperi-Abkommen – Pariser Abkommen vom 5. September 1946 zwischen der österreichischen Bundesregierung und der italienischen Regierung über den freien Personen- und Güterverkehr auf dem Schienenwege zwischen österreichischen Bahnhöfen nördlich der Staatsgrenze bei der Station Brenner/Brennero und österreichischen Bahnhöfen östlich der Staatsgrenze bei der Station Innichen über Italien bleibt unberührt.

VIII. Sonstiges

(1) Die Vertragsparteien erklären jeweils, dass der Abschluss dieses Vertrages – sofern erforderlich – vom hierfür zuständigen Gremium mit Beschluss genehmigt wurde.

- (2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform und sind nur dann gültig, wenn sie in einer einheitlichen, von beiden Parteien unterfertigten Urkunde vorgenommen werden. Dies gilt auch für ein Abgehen von diesem Schriftformerfordernis.
- (3) Durch die Rechtsunwirksamkeit oder Ungültigkeit einzelner Vertragspunkte oder nur von Teilen derselben wird die Wirksamkeit oder Gültigkeit des restlichen Vertrages nicht berührt. Die Vertragsteile verpflichten sich, anstelle der unwirksamen oder ungültigen Vertragspunkte bzw. -teile solche zu vereinbaren, die im wirtschaftlichen Ergebnis den ungültigen Bestimmungen möglichst nahe kommen.
- (4) Fristen nach diesem Vertrag gelten als gewahrt, wenn das Frist wahrende Schreiben am letzten Tag der Frist nachweislich in Österreich bzw. Südtirol versandt wurde.
- (5) Die VTG ist berechtigt, Verbindlichkeiten mit Forderungen gegenüber der APB aufzurechnen.
- (6) Von diesem Vertrag werden zwei Exemplare errichtet, wobei jede Vertragspartei ein Exemplar erhält.
- (7) Ausschließlicher Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag ist das sachlich für A-6020 Innsbruck zuständige Gericht.

IX. Datum und Fertigung

Innsbruck, am....., am.....
(Verkehrsverbund Tirol GmbH)	(Autonome Provinz Bozen - Südtirol)
.....
GF DI Mag. Jörg Angerer	Landesrat für Mobilität - Dr. Florian Mussner

Contratto di collaborazione e di sovvenzione

stipulato tra:

Verkehrsverbund Tirol GesmbH
FN 193350p
Sterzinger-Straße, 3
A-6020 Innsbruck

di seguito denominata "VTG"

e la

Provincia Autonoma di Bolzano– Alto Adige, in persona dell'Assessore Provinciale alla mobilità dott. Florian Mussner, nato a Bolzano il 22.07.1951, domiciliato per l'incarico assunto in Bolzano, piazza Silvius Magnago 10, autorizzato a stipulare la presente convenzione con delibera della Giunta provinciale n. () del ();
Partita IVA della Provincia di Bolzano: 00390090215

Di seguito denominata "PAB"

come segue:

I. Preambolo

(1) Le Assemblee legislative congiunte della Provincia Autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento hanno ripetutamente sottolineato la necessità di migliorare e rendere più interessante il trasporto pubblico locale di persone, in particolare quello ferroviario transfrontaliero fra l'Alto Adige, il Land Tirolo ed il Trentino, con l'obiettivo di rendere il medesimo interessante ed attraente ed accrescere il numero di passeggeri.

Nella seduta congiunta del 18.04.2007 le assemblee legislative invitano i propri esecutivi a verificare - in che modo si potrebbe introdurre nella rete euregionale un orario cadenzato per i treni nella direzione nord-sud fra Innsbruck- Bolzano-Trento-Verona, indipendentemente dai collegamenti Euro/Intercity e - in che modo si potrebbero organizzare collegamenti ferroviari diretti fra Fortezza-Brunico-San Candido-Lienz evitando tempi di attesa o cambio treno alla "frontiera" e garantire un'offerta quotidiana minima di treni al mattino, a mezzogiorno e la sera.

Nella seduta congiunta del 29.10.2009 le assemblee legislative chiedono un miglioramento dei collegamenti ferroviari fra il Tirolo del Nord, l'Alto Adige e Osttirol nonché tra Monaco e Verona così come il coordinamento dei sistemi tariffari. Incaricano gli esecutivi del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e Trento di avviare trattative con le competenti amministrazioni ferroviarie, per ottenere interessanti tariffe nel traffico transfrontaliero.

Il 20.05.2008, in attuazione della delibera summenzionata, il Land Tirolo e la Provincia Autonoma di Bolzano hanno stipulato l'accordo politico di massima sullo sviluppo del trasporto ferroviario transfrontaliero tra il Land Tirolo e l'Alto Adige. Questo, sempre presupponendo la disponibilità di treni compatibili con i sistemi elettrici austriaco ed italiano, prevede l'istituzione di collegamenti ferroviari transfrontalieri transitanti sulla tratta Bolzano-Innsbruck.

Nell'accordo politico di massima del 10 ottobre 2013 sui collegamenti ferroviari transfrontalieri Tirolo – Alto Adige, la Provincia autonoma di Bolzano e il Land Tirol convengono di istituire, in

base alla disponibilità di veicoli adatti e dei mezzi finanziari, un collegamento regolare da Bolzano ad Innsbruck senza cambio sul Brennero e un collegamento cadenzato regolare tra Lienz e Fortezza. Inoltre si ritiene necessario creare delle offerte tariffarie comuni, unitarie e competitive per il traffico ferroviario transfrontaliero.

Nell'ambito di questo progetto è stato studiato anche il collegamento diretto da Lienz ad Innsbruck. Questi collegamenti diretti sarebbero però molto costosi, poiché i veicoli non potrebbero essere inseriti in modo efficiente e sarebbe necessario ulteriore materiale rotabile che, al momento, non è disponibile.

La Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige – responsabile nel territorio altoatesino dell'affidamento e del finanziamento dei servizi ferroviari – si propone di promuovere i servizi ferroviari sulla tratta tra il "confine statale nächst Weitlanbrunn fino a San Candido/Innichen" (parte dell'orario cadenzato tra Fortezza/Franzensfeste e Lienz) per migliorare la mobilità dei propri cittadini, onde garantire una soddisfacente offerta di servizi.

(2) L'ambito territoriale del trasporto pubblico locale promosso dalla PAB, si trova sul territorio altoatesino, ma, a causa dei differenti sistemi di alimentazione elettrica (la stazione dove cambia il sistema di corrente elettrica è quella di San Candido/Innichen) può essere servito solo dal distretto di Lienz (Osttirol). Lienz - come distretto politico del Land Tirolo - fa parte del Verkehrsverbund Tirol ("VVT").

(3) La VTG - che da parte del Land Tirolo è stata incaricata dell'affidamento dei servizi ferroviari nel VVT – svolgerà, su richiesta della PAB, il volume del trasporto di persone tra "Staatsgrenze nächst Weitlanbrunn" e San Candido/Innichen", con il finanziamento delle conseguenti perdite finanziarie da parte della PAB.

(4) Gli attuali sistemi di trasporto locale di persone in Tirolo del Nord sono costituiti da un:
- orario cadenzato di 30 minuti tra "Innsbruck e Steinach" con continuazione di un
- orario cadenzato tra "Steinach e Brennero/Brenner"
in direzione Innsbruck e proseguendo in direzione Hall/Wörgl.

Nel **Osttirol** esiste

- un orario cadenzato tra "Lienz e San Candido/Innichen" con irregolarità nell'orario cadenzato in direzione Lienz e con coincidenza per la Carinzia.

In **Alto Adige** esiste

- un orario cadenzato tra "Brennero/Brenner e Bolzano/Bozen"

in direzione Bolzano e, in parte, continuazione in direzione Merano/Meran rispettivamente Trento/Trient

- un orario cadenzato di 30 minuti tra "Fortezza/Franzensfeste" e "San Candido/Innichen" in direzione Fortezza/Franzensfeste e con coincidenza in direzione Bolzano/Bozen.

Questi sistemi di trasporto pubblico locale di persone sono istituiti dai rispettivi enti competenti (Tirolo del Nord e Osttirol =VTG; Alto Adige = PAB) e sono considerati la base per i nuovi, supplementari servizi di trasporto di cui ai punti II. A) e II. B), sistemi che vanno aggiunti e adattati a quelli già esistenti. Si chiarisce comunque che i sistemi di trasporto pubblico locale attualmente in vigore saranno garantiti in futuro da tutte le parti.

II. Oggetto della cooperazione

Per poter effettuare le prestazioni del trasporto ferroviario incaricate dalla VTG
- collegamenti inizio e fine giornata tra Innsbruck e Brennero/Brenner e

- orario cadenzato tra Lienz e San Candido/Innichen
come pure le prestazioni del trasporto ferroviario delegati dalla PAB
- collegamenti inizio e fine giornata tra Brennero/Brenner e Bolzano/Bozen e
- orario cadenzato tra San Candido/Innichen e Fortezza/Franzensfeste
la PAB e la VTG si impegnano a garantire le seguenti condizioni di base nell'ambito delle proprie competenze e del proprio territorio, a partire dal 14.12.2014 rispettivamente a decorrere dalla data presunta dell'11.12.2016, tempestivamente e a proprie spese:

A) Collegamento inizio e fine giornata sulla tratta "Innsbruck - Brennero/Brenner - Bolzano/Bozen"

La VTG garantisce i collegamenti inizio e fine giornata della linea 5 "Innsbruck-Brennero" (R) sulla tratta "Innsbruck-Brennero/Brenner" alle
- 06:22 e alle 21:03 da Innsbruck in direzione Brennero/Brenner e alle
- 09:02 e 21:54 dal Brennero/Brenner in direzione Innsbruck
affidando l'incarico a un'impresa ferroviaria competente e autorizzata in Austria dal 14.12.2014 fino almeno a dicembre 2019.

La PAB, da parte sua, garantisce i collegamenti inizio e fine giornata della linea 100 sulla tratta "Brennero/Brenner"- Bolzano/Bozen alle
- 07:00 e alle 21:36 dal Brennero/Brenner in direzione Bolzano/Bozen e alle
- 07:31 e 20:30 da Bolzano/Bozen in direzione Brennero/Brenner

affidando l'incarico a un'impresa ferroviaria competente e autorizzata in Italia, dal 14.12.2014 fino almeno a dicembre 2019.

Tali collegamenti inizio e fine giornata tra "Innsbruck - Brennero/Brenner -Bolzano/Bozen" e ritorno sono collegamenti diretti..

Questi collegamenti inizio e fine giornata sono considerati come collegamenti supplementari la mattina e la sera ai 5 collegamenti Eurocity già esistenti tra "Monaco di Baviera – Innsbruck - Verona", e come coincidenze brevi a Fortezza/Franzensfeste da e verso i servizi di cui al successivo punto B. Modifiche agli orari di esercizio sono possibili soltanto previo accordo tra la VTG e la APB.

B) Orario cadenzato continuativo sulla tratta "Lienz - S.Candido/Innichen - Fortezza/Franzensfeste"

La VTG garantisce l'orario cadenzato continuativo della linea 11 "Lienz - San Candido REX" sulla tratta "Lienz e San Candido/Innichen", come pure
la PAB garantisce l'orario cadenzato continuativo della linea 400 sulla tratta "San Candido/Innichen - Fortezza/Franzensfeste", in modo che possano essere assicurate la continuazione a "San Candido/Innichen" e le brevi coincidenze a "Fortezza/Franzensfeste" con i cinque collegamenti Eurocity tra "Monaco di Baviera-Innsbruck-Verona", così come i collegamenti inizio e fine giornata da e per Innsbruck (come da precedente punto A) dal 14.12.2014 fino almeno a dicembre 2019. Modifiche agli orari di esercizio sono possibili soltanto previo accordo tra la VTG e la PAB.

In caso di modifica della stazione di partenza dell'Eurocity, con ripercussioni sull'orario cadenzato tra "Fortezza e Lienz", la VTG e la PAB adeguano, di comune accordo, l'orario cadenzato sulla tratta Lienz - S.Candido/Innichen - Fortezza/Franzensfeste.

C) Impiego del veicolo

L'impresa ferroviaria incaricata dalla VTG, non dispone, attualmente, di treni bi-tensione idonei in Italia. Di conseguenza viene stabilito consensualmente che questi treni possano essere presi a noleggio dalla PAB da parte dell'impresa ferroviaria incaricata dalla VTG per la durata della fornitura dei servizi. La PAB garantisce che, per tutta la durata del contratto, siano messi a disposizione un numero sufficiente di veicoli FLIRT – per poter garantire la circolazione continua delle vetture, non solo nell'area del Tirolo (Innsbruck-Brennero/Brenner e Lienz- San Candido/Innichen) ma anche in Alto Adige (Fortezza/Franzensfeste S.Candido/Innichen). Soltanto così le imprese ferroviarie, incaricate di realizzare le prestazioni del traffico ferroviario, potranno fornire un esercizio ferroviario affidabile con una puntualità di almeno il 95%.

Se l'impresa ferroviaria, incaricata dalla VTG, dovesse avere la possibilità di fornire i veicoli in Tirolo ed in Alto Adige (Fortezza-San Candido), con i propri treni multi-sistema, idonei in Italia (per esempio i treni tipo "Desiro ML" in versione multi-sistema), si pattuisce che ciò possa avvenire nel cosiddetto sistema di compensazione chilometrica ed è quindi necessario ricalcolare consensualmente i costi del noleggio.

Per prendere a noleggio i veicoli FLIRT, la VTG e la PAB concordano, per tutta la durata del contratto, una tariffa fissa di € 5,92.- (netto) per ogni chilometro effettivamente percorso (livello dei prezzi del 2014) per la IF che è stata incaricata dalla VTG. Questa tariffa fissa di noleggio risulta dalle spese per il veicolo pari ad € 4,27.- e dai costi di manutenzione pari ad € 1,65 per ogni chilometro percorso. Questa tariffa fissa di noleggio non è soggetta al rincaro dei prezzi – ad eccezione della quota relativa alla manutenzione.

Il rincaro dei prezzi dei veicoli FLIRT, per quel che riguarda la quota "manutenzione" della tariffa fissa di noleggio, per ogni chilometro percorso, corrisponderà all'incremento dello "indice ISTAT per prezzi alla produzione dei prodotti industriali" o di un successivo corrispondente indice. Il conseguente aumento di questi costi del noleggio viene determinato a posteriori e definito con il bilancio finale.

La VTG e la PAB concordano per il noleggio di un treno delle ferrovie austriache ÖBB (un treno bi-tensione 1216 e tre vagoni ferroviari 2190 a lunga distanza adatti al sistema italiano) un canone fisso di noleggio di € 6,24 (netto) per tutta la durata del contratto, per ogni chilometro effettivamente percorso (livello dei prezzi 2015) della tratta "Brennero/Brenner-Bolzano/Bozen" di cui all'incarico della PAB all'impresa ferroviaria.

Questa tariffa fissa di noleggio deriva dalla somma delle spese per il veicolo pari ad € 4,06.- e per la manutenzione pari ad € 2,18.- per ogni chilometro effettivamente percorso. Questa tariffa per il noleggio è fissa, ad eccezione della quota per la manutenzione, e non è soggetta al rincaro dei prezzi.

Il rincaro dei prezzi, per quel che riguarda la quota "manutenzione" degli elettrotreni delle ferrovie austriache ÖBB, della tariffa fissa del noleggio per ogni chilometro percorso, è direttamente proporzionale all'aumento dello "indice dei prezzi per i consumatori dell'Austria 2000 (IPC)" oppure all'indice dei prezzi corrispondenti.

Il conseguente rincaro di questi costi di noleggio viene determinato a posteriori e definito con il bilancio finale.

D) Requisiti di qualità

I contraenti stabiliscono, di comune accordo, che i requisiti di qualità per la prestazione dei servizi di trasporto, tanto tra "Innsbruck-Bolzano/Bozen" quanto tra "Fortezza-Lienz", debbano essere applicati in pieno e deve essere garantita la loro osservanza.

Nel loro accordo di cooperazione i contraenti obbligano le imprese ferroviarie incaricate, tanto

nel Tirolo del Nord e Osttirol che nell'Alto Adige, a formulare in modo adeguato i seguenti criteri di qualità per il trasporto ferroviario transfrontaliero:

- Puntualità: 95% (<5:29 min) durante tutto l'orario di esercizio nelle stazioni di rilievo di Brennero e San Candido;
- Affidabilità: le soppressioni dei treni vengono penalizzate in base ai regolamenti del Land di riferimento, mentre gli scioperi in programma e le circolazioni dei treni sono stabiliti dalle IF;
- Pulizia: presentazione dei piani di pulizia; tutte le IF provvedono alle pulizie giornaliere (piccola pulizia, pulizia quotidiana, tranne lo smaltimento del WC), le rispettive IF provvedono alle pulizie speciali (ad esempio le pulizie esterne, lo smaltimento del WC) (senza alcun addebito reciproco) del veicolo depositato presso di loro;
- Comfort: presentazione dei programmi di manutenzione;
- Informazioni alla clientela: in internet, nelle stazioni e sul treno circa l'orario di viaggio e le irregolarità (ritardi, deviazioni, ...);
- Servizio di trasporto sostitutivo: in Alto Adige questo è indispensabile a partire dai 60 minuti di ritardo e nel Tirolo settentrionale e orientale per ogni treno soppresso.

Se nel momento in cui vengono soppressi i treni (carenza di treni dovuta ad interventi di riparazione, di ristrutturazione o di riduzioni delle infrastrutture come p.e. forza maggiore, lavori) si riesce a prevedere che questa situazione potrebbe protrarsi per un lungo periodo di tempo, allora le IF (ÖBB, SAD [SAD Trasporto pubblico locale SpA], TI (Trenitalia SpA) predispongono, di comune accordo con la PAB e la VTG, un orario sostitutivo per il trasporto ferroviario nonché, degli altri mezzi (autobus).

Per garantire la qualità viene predisposto un comune sistema di monitoraggio della qualità che ogni contraente applica nel suo raggio di azione e la cui inadempienza viene penalizzata in base alle rispettive disposizioni contrattuali.

E) Marketing

(1) Non si devono pubblicizzare i veicoli che devono essere inseriti.

(2) Per avere un unico "Corporate Design" è necessario applicare all'estremità del treno il logo EUREGIO ed il logo di entrambe le associazioni (la Società dei Trasporti dell'Alto Adige e la Società dei Trasporti del Tirolo) dei trasporti.

F) Pubblicazione dei dati relativi all'orario ferroviario

La PAB e la VTG mettono a disposizione, a titolo gratuito, secondo il relativo accordo bilaterale ancora da stipulare, tutti i dati relativi agli orari ferroviari (i dati previsti ed i dati in tempo reale) anche in forma elettronica, tempestivamente in base alla relativa convenzione esclusivamente al fine di informazione per lutenza.

G) Tariffe ed entrate

Per i viaggi transfrontalieri (con coincidenza a Fortezza/Franzensfest) che partono e terminano nel territorio del VVT (Tirolo settentrionale e Tirolo orientale) sono validi i biglietti ferroviari il cui costo viene calcolato secondo il tariffario del VVT, in vigore di volta in volta. Tutte le altre modalità vengono stabilite tra i contraenti in un accordo a parte.

III. Copertura delle perdite finanziarie

(1) La VTG ha stipulato con una impresa ferroviaria un contratto per l'attuazione dei servizi ferroviari richiesti dalla PAB.

Le commissioni contrattuali riguardano le sovrapproduzioni lungo la tratta "confine statale dopo Weitlanbrunn-Innichen/San Candido.

.Per le "prestazioni su commissione" di servizi ferroviari spettano ogni anno complessivamente i

seguenti chilometri:

Da dicembre 2014:

Denominazione Km. percorsi dal treno

Tratta "Confine statale dopo Weitlanbrunn-San Candido" 84.211km

Presumibilmente da dicembre 2016 i chilometri aumenteranno a 88.257:

Denominazione Km. percorsi dal treno

Tratta "Confine statale dopo Weitlanbrunn-San Candido" 88.257 km

(2) Il primo anno di contratto gli orari di esercizio della linea risultano dall'estratto del contratto dei servizi di trasporto ferroviario nell'allegato 1. Gli orari di esercizio possono essere tuttavia modificati, previo accordo tra la VTG e la PAB.

(3) La PAB riconosce espressamente, che la prestazione su commissione indicata nell'estratto del contratto dei servizi del trasporto ferroviario, rispondono agli obiettivi e allo standard del trasporto pubblico locale che lei si prefigge.

(4) Viene stabilito che la VTG non si assume alcuna responsabilità nei confronti della PAB per il raggiungimento o l'osservanza degli obiettivi e degli standard menzionati e nemmeno per quel che riguarda l'effettiva attuazione delle prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario tramite le IF.

(5) Viene stabilito, inoltre, che la VTG, per realizzare le prestazioni di servizio di trasporto ferroviario, è autorizzata a rivolgersi in qualsiasi momento anche ad altre IF diverse da quella indicata, a condizione che la IF incaricata - per un qualsiasi motivo - non fornisca più le sue prestazioni secondo le condizioni contrattuali oppure non sia in grado di fornirle.

IV. Sovvenzione a copertura dei disavanzi finanziari

(1) La PAB con una sovvenzione provvede alla copertura dei disavanzi finanziari che risultano dalle prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario (Punto III) che lei attua nell'interesse pubblico.

(2) Per la PAB la sovvenzione viene calcolata nel primo anno di esercizio, cioè per l'anno 2015 e per tutti gli anni successivi, in base all'aumento dei costi, in conformità all'estratto del contratto di servizio del trasporto ferroviario nella seguente misura:

Euro 758.139,00. (Euro settecentocinquantomila e centotrentanove) incluso l'aumento dei costi.

Per il periodo di tempo dall'inizio dell'esercizio fino al 31.12.2014 la sovvenzione viene calcolata con aliquota 18/365 e pari a Euro 37.387,68.-

Si prevede che da dicembre 2016 la sovvenzione subirà un incremento pari a Euro 33.484,00.- in base all'aumento previsto dei chilometri percorsi dal treno. Per questo motivo e in considerazione dell'aumento dei costi, secondo l'estratto del contratto del traffico ferroviario, la sovvenzione, a partire dall'anno 2017 (primo anno di esercizio pieno), ammonterà a :

€ 791.623,00.- (Euro settecentonovantunomila e seicentotrenta), compreso l'aumento dei costi.

La sovvenzione viene determinata con aliquota 21/365 per il periodo di tempo dall'inizio dell'esercizio fino al 31.12.2016.

(3) A partire dal 2016, le sovvenzioni menzionate in questo comma subiranno un incremento il primo gennaio del rispettivo anno, in base all'aumento dei costi delle prestazioni dei servizi ferroviari, come previsto dall'allegato 1 del contratto di servizio.

(4) Il pagamento della sovvenzione, a copertura dei disavanzi finanziari tramite la PAB, avviene in modo tale che la PAB paghi alla VTG in anteprima il 45% della sovvenzione entro il 30 gennaio ed entro il 30 luglio. La rimanente quota del 10% viene pagata dalla PAB alla VTG quando si effettua la procedura di liquidazione annuale contabile entro il 31 maggio dell'anno successivo.

(5) In base al decreto del 3 aprile 1995, GZ. 20 1209/5-IV/95, in particolare alla direttiva relativa all'imposta sugli affari del 14 novembre 2000 GZ. 09 4501/58-IV/9/00 Z 1.1.1.9.4, tutte le parti del contratto sono dell'avviso che le sovvenzioni, oggetto del presente accordo, erogate dalla PAB a copertura delle perdite finanziarie, non sono soggette all'imposta generale sulle entrate. Se, contrariamente a questo parere, gli importi erogati da PAB a tale titolo, dovessero essere soggetti all'imposta generale sulle entrate, la PAB si impegna a pagare alle VTG l'imposta generale maturata sulle entrate e a versare la medesima con i pagamenti mensili di cui al punto IV, comma 4 alla VTG. Nel caso in cui sia prevista l'imponibilità sulle entrate, la PAB è tenuta ad inviare un bonifico entro 30 giorni, secondo quanto richiesto dalla VTG.

(6) Nel caso in cui le VTG deleghino un'altra IF di occuparsi della fornitura dei servizi ferroviari, e, di conseguenza, venga stipulato un nuovo contratto di servizio, la VTG si impegna a comunicare i contenuti più importanti per la PAB. Nel caso in cui le nuove condizioni incidano sull'ammontare complessivo della sovvenzione a copertura delle perdite finanziarie, i due contraenti provvederanno a discutere la questione relativa alla copertura finanziaria.

V. Risarcimento dei danni

(1) La VTG non si assume alcuna responsabilità per l'esecuzione regolare delle prestazioni dei servizi del trasporto ferroviario, da parte di una IF da lei incaricata.

(2) La PAB dichiara di non intraprendere alcuna azione di rivalsa né chiedere l'indennizzo nei confronti della VTG, nel caso in cui le IF incaricate rivendichino dei diritti che scaturiscono dall'attuazione delle prestazioni dei servizi ferroviari, contenuti in questo contratto, soprattutto nel caso in cui questo accordo tra la VTG e la PAB viene rescisso prima del termine stabilito.

VI. Durata del contratto e risoluzione

(1) Questo contratto viene stipulato con validità dal 14.12.2014 fino all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario 2019/2020 (probabilmente a dicembre 2019). Il contratto termina, comunque ed in ogni caso, quando entra in vigore il nuovo orario ferroviario, a dicembre 2019, anche nel caso in cui uno dei due contraenti non abbia disdetto il contratto.

(2) La VTG e la PAB sono autorizzate, osservando il preavviso di quindici mesi, a chiedere la risoluzione del contratto, dalla prossima data prevista per il cambiamento dell'orario ferroviario (definito come ultimo giorno di validità del "vecchio" orario ferroviario). Le risoluzioni contrattuali devono avvenire per iscritto con prova – ad esempio con lettera raccomandata. Il termine di disdetta di quindici mesi è quindi necessario per consentire alla PAB e alla VTG di risolvere in tempo il contratto stipulato con la IF e di apportare delle modifiche inserendo i veicoli sostitutivi necessari, prima di effettuare l'ordine (ogni volta all'inizio di aprile).

(3) Dopo la disdetta di questo contratto i contraenti si impegnano reciprocamente a non

chiedere l'indennizzo fino all'effettiva risoluzione del contratto delle prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario dell'altro partner contrattuale.

(4) Rimane comunque salvo il diritto dei due contraenti di poter chiedere la risoluzione del contratto, per un motivo valido, in presenza di un motivo importante qualsiasi momento e senza rispettare il termine previsto per la disdetta. Motivi importanti per la VTG sono:

- a) una risoluzione parziale o totale del contratto dei servizi di trasporto (contratto dei servizi di trasporto ferroviari oppure 6. lettera di accompagnamento) tra la VTG o la ÖBB, per un qualsiasi motivo;
- b) la violazione delle condizioni contrattuali da parte della PAB (in particolare un ritardo nel pagamento per la copertura della perdita finanziaria) a condizione che la VTG invii un sollecito per iscritto alla PAB e stabilisca una proroga di due settimane;
- c) Aumento unilaterale del prezzo fisso per il noleggio da parte della PAB o di terzi;
- d) Soppressione di finanziamenti essenziali.

Per la PAB alcuni motivi validi di risoluzione del contratto sono in particolare:

- a) una risoluzione parziale o totale dei contratti dei servizi di trasporto tra la PAB e la SAD, oppure TI, per un qualsiasi motivo;
- b) la violazione delle condizioni contrattuali da parte della VTG, a condizione che la PAB invii un sollecito iscritto alla VTG e stabilisca una proroga di due settimane.
- c) aumento unilaterale del prezzo fisso stabilito per il noleggio da parte della PAB o di terzi;
- d) soppressione dei finanziamenti essenziali.

(5) Nel caso in cui questo contratto dovesse essere disdetto da uno dei due contraenti senza rispettare il termine stabilito - indipendentemente dal motivo - questo partner contrattuale si impegnerà a non chiedere l'indennizzo e a non intraprendere azione legale nei confronti della IF incaricata di attuare la prestazione dei servizi ferroviari.

VII. Contratti vigenti

Rimane intatto l'accordo De Gasperi-Gruber, firmato il 5 settembre 1946 a Parigi, tra il governo italiano e il governo federale austriaco, per definire la questione della libera circolazione delle persone e dei beni su ferrovia, attraverso l'Italia, tra le stazioni austriache a nord del confine statale, alla stazione del Brennero/Brenner e ad est del confine statale, alla stazione di San Candido.

VIII. Altro

(1) I contraenti dichiarano, che la stipula di questo contratto è stata autorizzata – se ed in quanto necessaria – con delibera promulgata dal Comitato competente.

(2) Modifiche o integrazioni di questo contratto devono avvenire per iscritto e hanno validità, qualora sia previsto un documento unitario, sottoscritto da entrambi i contraenti. Ciò è valido, anche se si omette questo requisito della forma scritta.

(3) L'invalidità o la mancanza di efficacia giuridica di singole clausole contrattuali o di parti delle medesime non compromettono l'efficacia o la validità del contratto. I contraenti si impegnano a sostituire i punti o parti contrattuali nulli o non validi con parti del contratto che raggiungano, il più possibile, il risultato economico previsto dall'atto.

(4) In conformità a questo contratto si considerano rispettati i termini contrattuali quando l'atto è stato spedito, e lo si può dimostrare entro l'ultimo giorno della scadenza in Austria rispettivamente in Alto Adige.

(5) La VTG è autorizzata, nei confronti della PAB, alla compensazione delle passività (o debiti) con delle attività (o crediti).

(6) Questo contratto è redatto in duplice copia ed ogni contraente conserva una copia dell'atto.

(7) Tutte le controversie relative a questo contratto sono deferite, in via esclusiva, al foro competente di Innsbruck (A-6020).

IX. Data e copia

Innsbruck, il.....

Bolzano, il

(Verkehrsverbund Tirol GesmbH)

(Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige)

.....

.....

GF DI Mag. Jörg Angerer

L'assessore provinciale – Dr. Florian Mussner