

**Beschluss
der Landesregierung****Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 401
Sitzung vom 28/05/2024 Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher
Rosmarie Pamer
Daniel Alfreider
Magdalena Amhof
Christian Bianchi
Peter Brunner
Ulli Mair
Hubert Messner
Luis Walcher

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Südtiroler Transportstrukturen AG -
Jahresprogramm 2024

Oggetto:

Strutture Trasporto Alto Adige SpA -
Programma annuale 2024

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38.1

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, „Öffentliche Mobilität“ regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse.

Mit Dekret des Landeshauptmanns vom 14. Dezember 2016, Nr. 33 wurde die Durchführungsbestimmung im Bereich öffentliche Mobilität genehmigt.

Das Landesgesetz vom 16. November 2007, Nr. 12, regelt im Artikel 3 die Vergabe von wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen an Gesellschaften mit ausschließlich öffentlichem Kapital.

Die STA - Südtiroler Transportstrukturen AG (in Folge „STA“) ist eine Aktiengesellschaft, deren Gesellschaftskapital sich vollständig in öffentlicher Hand befindet. Die Gesellschaft übt seine Tätigkeit im Rahmen einer direkten Beauftragung (Inhouse) durch das Land Südtirol aus und handelt als echtes Organ der öffentlichen Verwaltung, das über die Gesellschaft eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienste ausübt.

Das Landesgesetz vom 23. November 2015, Nr. 15, „Öffentliche Mobilität“, in geltender Fassung, definiert in Artikel 6, Absatz 1 die Aufgaben der STA im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs. Die STA plant, verwirklicht, erwirbt und verwaltet Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen für den Personenverkehr in öffentlichen Eigentum und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung; sie kann Fahrzeuge und Rollmaterial erwerben und verwalten, die den Betreibern öffentlicher Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden; sie sorgt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und entwickelt Projekte für die Einführung innovativer Dienste, und sie verwirklicht, verwaltet und verkauft Werbeflächen im Zusammenhang mit den von ihr verwalteten Infrastrukturen und Fahrzeuge bzw. dem von ihr verwalteten Rollmaterial. Darüber hinaus wurden der STA die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben im Zusammenhang mit Verkehrsverbundsystem (suedtirolmobil) übertragen.

Dasselbe Landesgesetz zur „Öffentlichen Mobilität“ sieht im Artikel 6, Absatz 3, die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung der STA durch eine jährliche Finanzierung und die mögliche Gewährung von Darlehen vor.

Die STA kann satzungsgemäß alle

La legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15 “mobilità pubblica” disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale.

Con decreto del presidente della Provincia del 14 dicembre 2016, n. 33 è stato approvato il regolamento di esecuzione in materia di mobilità pubblica.

La legge provinciale 16 novembre 2007, n. 12 disciplina all'articolo 3 l'affidamento dei servizi pubblici di rilevanza economica a società a capitale interamente pubblico.

La società STA – Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. (di seguito “STA”). è una società per azioni il cui capitale è interamente in mano pubblica. La società opera in esecuzione d'incarico diretto (in house) da parte della Provincia, agendo come vero e proprio organo dell'amministrazione pubblica, che esercita sulla stessa un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

La legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15, in materia di “Mobilità pubblica”, e successive modifiche, definisce all'articolo 6, comma 1 i compiti di STA nell'ambito del trasporto pubblico di persone. La STA progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione; può acquistare e gestire veicoli e materiale rotabile, da mettere a disposizione dei gestori di servizio di trasporto pubblico; provvede alla promozione del trasporto pubblico e sviluppa progetti per l'introduzione di servizi innovativi e realizza, gestisce e vende spazi pubblicitari con riferimento alle infrastrutture e ai veicoli da lei gestiti ovvero al materiale rotabile gestito da questa società. Inoltre, sono state affidate alla STA le funzioni tecniche e amministrative relative al trasporto pubblico integrativo (altoadigemobilità).

La medesima legge provinciale sulla “Mobilità pubblica” prevede all'articolo 6, comma 3 la facoltà di sostenere finanziariamente la STA con un finanziamento annuale di esercizio e con l'eventuale concessione di crediti.

In base allo statuto la STA può compiere tutti

Rechtshandlungen und Geschäfte vornehmen, die zur Erreichung des satzungsgemäßen Gesellschaftszweckes erforderlich oder nützlich sind, sowie zur Durchführung der Aufgaben, die ihr im Rahmen des Gesellschaftszweckes mit Dienstvertrag übertragen sind und die notwendig oder nützlich sind und in direktem oder indirektem Zusammenhang damit stehen.

Gemäß dem Beschluss der Landesregierung vom 8. Oktober 2019, Nr. 831 wurde am 8. November 2019 eine neue Vereinbarung zur Regelung der Beziehung zwischen der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol und der STA abgeschlossen.

Gemäß Artikel 6 der Vereinbarung nimmt die STA die übertragenen Aufgaben auf der Grundlage eines Jahresprogramms wahr. Das Jahresprogramm wird auf der Grundlage der strategischen Mehrjahresplanung des Landes festgelegt, die die grundlegende Ausrichtung definiert. Im Jahresprogramm wird der geschätzte Finanzbedarf für die Durchführung der geplanten Aktivitäten und Projekte dargelegt und der Finanzbedarf entsprechend festgelegt.

Gemäß Artikel 6 der Vereinbarung muss dem Land jährlich ein Kosten- und Tätigkeitsprogramm zur Genehmigung vorgelegt werden.

Das beigelegte Dokument (Prot. Nr. 399772 vom 6. Mai 2024) beschreibt und budgetiert die Tätigkeiten der verschiedenen Geschäftsbereiche der STA für das Jahr 2024.

Nach Abzug aller von der STA erzielten Einnahmen sieht das Jahresprogramm eine Vergütung von 18.061.562,67 Euro vor, wovon 5.731.166,47 Euro (einschließlich 10 % MwSt.) auf den Betrieb der Bahnlinie Meran-Mals und 12.330.396,20 Euro (einschließlich 22% MwSt.) für die anderen Geschäftsbereiche vorgesehen sind.

STA verpflichtet sich im Rahmen der Vereinbarung, die finanziellen Mittel für die im Programm vereinbarten Aktivitäten zu verwenden und zur Erreichung der darin festgelegten Ziele einzusetzen. Zu diesem Zweck ist sie verpflichtet, die Grundsätze der Sparsamkeit und der sorgfältigen Haushaltsführung zu beachten und die gesetzlichen Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen einzuhalten. Im Rahmen des Finanzplans können

gli atti giuridici e tutte le operazioni necessarie o utili per il conseguimento dello scopo sociale di cui allo statuto, nonché per l'assolvimento delle funzioni, che le vengono attribuite, nell'ambito dello scopo sociale, con contratto di servizio e che sono necessarie o utili e a questo direttamente o indirettamente connesse.

Ai sensi della deliberazione della Giunta Provinciale 8 ottobre 2019, n. 831, in data 8 novembre 2019 è stato stipulato tra la Provincia Autonoma di Bolzano-Alto-Adige e la STA una nuova convenzione disciplinante il rapporto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e la STA.

Ai sensi dell'articolo 6 della convenzione la STA svolge i compiti delegati sulla base di un programma annuale. Il programma annuale è definito in base ad una pianificazione pluriennale strategica della Provincia, che definisce l'orientamento di base. Il programma annuale stabilisce il fabbisogno finanziario stimato per l'esecuzione delle attività e dei progetti pianificati e determina di conseguenza il fabbisogno finanziario.

Ai sensi dell'articolo 6 della convenzione ogni anno deve essere trasmesso alla Provincia per l'approvazione, un programma dei costi e delle attività.

Nel documento allegato (prot. n. 399772 del 6 maggio 2024) vengono descritte e preventivate le attività dei vari settori della STA per l'anno 2024.

Al netto di tutte le entrate generate dalla STA, il programma annuale prevede un compenso di euro 18.061.562,67, di cui euro 5.731.166,47 euro (IVA 10% inclusa) sono destinati per la gestione della linea ferroviaria Merano-Malles e 12.330.396,20 euro (IVA 22% inclusa) sono destinati per le altre aree di business.

STA si impegna ai sensi della convenzione all'utilizzo delle risorse finanziarie per le attività concordate nel programma e per conseguire gli obiettivi ivi previsti. A tal fine, essa è tenuta a rispettare i principi di economicità e oculata gestione finanziaria, nonché a osservare le norme giuridiche per quanto riguarda gli appalti pubblici. Nell'ambito del piano finanziario possono essere effettuati trasferimenti di costi fino a un quinto della spesa prevista all'interno dello

Kostenübertragungen bis zu einem Fünftel der geplanten Ausgaben innerhalb desselben Kapitels nach Ermächtigung durch den Direktor der Abteilung Mobilität vorgenommen werden.

Die Aufwandschätzungen der Kosten für die Realisierung des vorliegenden Jahresprogrammes wurden von der STA in Zusammenarbeit mit der Abteilung Mobilität festgelegt. Die Abteilung Mobilität hat die diesbezügliche Angemessenheit, im Sinne von Artikel 7 des Gesetzesvertretenden Dekretes vom 31. März 2023, Nr. 36, 36, überprüft (Prot. 435930 vom 14. Mai 2024);

Die Kostenschätzungen berücksichtigen vor allem folgende Punkte:

- Projekte auf STA-betriebener Infrastruktur und Projekte unter Führung Dritter
- Fahrzeuge und Betriebsplanung
- Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV
- Verkehrssicherheitszentrum
- Green Mobility
- Informationssysteme

Alle Dienste sind technisch, betrieblich und in gewissem Maße auch finanziell eng miteinander verbunden. Eine optimale Koordinierung zwischen den oben genannten Bereichen erhöht die Effizienz und Qualität des Systems und seiner einzelnen Dienste.

Die zuständige Organisationsstruktur bescheinigt, dass mit dieser Maßnahme kein öffentliches Investitionsprojekt genehmigt oder finanziert wird und daher keine Identifizierung über den CUP erforderlich ist.

Das gesetzesvertretende Dekret Nr. 118 vom 23. Juni 2011 verfügt die Harmonisierung der Buchhaltungssysteme und der Bilanzgliederungen der Regionen, der örtlichen Körperschaften und der entsprechenden Hilfskörperschaften und regelt insbesondere im Artikel 56 die Zweckbindung der Ausgaben.

Die Beträge sind in den entsprechenden Kapiteln des Verwaltungshaushaltes für das Haushaltsjahr 2024 voll verfügbar.

Die Vergabe wird durch den CIG-Code A059D5E7F7 identifiziert.

Dies vorausgeschickt,

beschließt

stesso capitolo, previa autorizzazione del Direttore della Ripartizione Mobilità.

La stima dei costi per la realizzazione del presente Programma annuale è stata definita, in collaborazione con la Ripartizione Mobilità dalla STA; e la Ripartizione Mobilità ne ha verificato la relativa congruità ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (prot. 435930 del 14 maggio 2024);

Le stime dei costi hanno tenuto conto, in particolare:

- Progetti su infrastrutture gestite dalla STA e progetti gestiti da terzi
- Materiale rotabile e programmazione di esercizio
- Strutture e infrastrutture del TPL
- Centro di guida sicura
- Green Mobility
- Sistemi di informazione

Tutti i servizi sono strettamente collegati dal punto di vista tecnico, operativo e in parte anche finanziario. Un ottimale coordinamento tra gli elementi sopra elencati aumenta l'efficienza e qualità del sistema e i suoi singoli servizi.

La competente struttura organizzativa attesta che con il presente provvedimento non si autorizza né si finanzia un progetto di investimento pubblico e che, pertanto non occorre alcuna identificazione tramite il CUP

Il decreto legislativo del 23 giugno 2011, n. 118, dispone in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi e in particolare l'articolo 56 disciplina gli impegni di spesa.

Gli importi sono completamente disponibili nei capitoli competenti del bilancio finanziario gestionale per l'esercizio 2024.

L'affidamento viene identificato con il codice CIG A059D5E7F7.

Ciò premesso,

La Giunta Provinciale

die Landesregierung

delibera

einstimmig in gesetzmäßiger Weise:

a voti unanimi legalmente espressi:

1. das Jahresprogramm 2024 der laufenden Tätigkeiten der STA für die Durchführung der verschiedenen Tätigkeiten laut beiliegendem Bericht und Budgetplan, die integrierende Bestandteile des vorliegenden Beschlusses bilden, zu genehmigen;
2. zur Kenntnis zu nehmen, dass der Kostenvoranschlag für die Durchführung dieses Jahresprogramms von der STA in Zusammenarbeit mit der Abteilung Mobilität definiert wurde und dass die Abteilung Mobilität die diesbezügliche Angemessenheit, im Sinne von Artikel 7 des Gesetzesvertretenden Dekretes vom 31. März 2023, Nr. 36, überprüft hat;
3. die Ausgabe von 18.061.562,67 Euro (MwSt. inklusive) - CIG-Code A059D5E7F7 - für das Finanzjahr 2024 im Sinne des Artikel 56 des GvD 118/2011, gemäß Anlage SAP – „Mittelsperre“, welche wesentlicher Bestandteil des Beschlusses ist, wie folgt auf den Kapiteln des Gebarungsplanes des Landeshaushaltes 2024 zweckzubinden:
 - 5.731.166,47 Euro auf Kapitel U10011.0015
 - 12.330.396,20 Euro auf Kapitel U10021.0060

1. di approvare il programma annuale 2024 delle attività correnti della STA per l'esecuzione delle varie attività come da relazione e piano di bilancio allegata, che costituiscono parte integrante della presente deliberazione;
2. di dare atto che, la stima dei costi per la realizzazione del presente Programma annuale, è stata definita, in collaborazione con la Ripartizione Mobilità dalla STA; e che la Ripartizione Mobilità ne ha verificato la relativa congruità ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;
3. di impegnare, come da allegato SAP – “blocco fondi” che forma parte integrante della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 56 del D.lgs. 118/2011, per l'anno finanziario 2024 la spesa di euro 18.061.562,67 (IVA compresa) - codice CIG A059D5E7F7 - come segue sui capitoli del piano di gestione del bilancio provinciale 2024:
 - 5.731.166,47 euro sul capitolo U10011.0015
 - 12.330.396,20 euro sul capitolo U10021.0060

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALESEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.



Jahresprogramm 2024

Laufende Tätigkeiten und Investitionen

Bozen, im April 2024

sta – Südtiroler Transportstrukturen AG • Gerbergasse 60 • I-39100 Bozen
sta – Struture Trasporto Alto Adige SpA • Via dei Conciapelli 60 • I-39100 Bolzano
T +39 0471 312888 • info@sta.bz.it • sta@pec.bz.it • www.sta.bz.it

Ges. Kapital - capitale soc.: Euro 14.860.000 • MwSt.-Nr. - p. IVA: 00586190217
Handelsregister Bozen - registro delle imprese Bolzano: BZ 87527 • Einpersonengesellschaft - Società unipersonale
Unterliegt der Leitung und Koordination gemäß Art. 2497 und folgende des Z.G.B. durch die Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Società soggetta a direzione e coordinamento ai sensi dell'Art. 2497 del C.C. da parte della Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige

File: <https://stabz.sharepoint.com/Datenaustausch/240415 STA Jahresprogramm 2024 DE.docx>

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	8
2.	Strategischer Rahmen	8
2.1.	Wer wir sind.....	8
2.2.	Was wir tun	8
2.3.	Vision	9
2.4.	Mission	9
2.5.	Strategische Ziele	9
2.6.	Organigramm und Stellenplan.....	10
3.	Projekte auf STA-betriebener Infrastruktur.....	11
3.1.	Eigene Anlagegüter.....	11
3.1.1.	Elektrifizierung Vinschger Bahn	11
3.1.2.	Vinschger Bahn: Schließung Bahnübergänge.....	11
3.1.3.	Gleisstandhaltung.....	12
3.1.4.	Vinschger Bahn: Zweigleisiger Ausbau.....	12
3.1.5.	Vinschger Bahn: Mobilitätszentrum Mals.....	12
3.1.6.	Vinschger Bahn: Schutzmaßnahmen gegen hydrogeologische Gefahren.....	12
3.1.7.	Vinschger Bahn: infrastrukturelle und technologische Anpassungen.....	12
3.1.8.	Latsch: Aufzüge	13
3.2.	Anlagen des Landes	13
3.2.1.	Bahnhof Meran: Masterplan und Mobilitätszentrum	13
3.2.2.	Bozen: Haus der Mobilität	13
3.2.3.	Reaktivierung Tauferer Bahn	13
3.2.4.	Reaktivierung Grödner Bahn	13
3.2.5.	Innichen: Masterplan.....	14
3.2.6.	Neue Seilbahn Jenesien	14
3.2.7.	Bozen: Mobilitätszentrum Bozen Süd – Messe.....	14
3.3.	Anlagen Dritter	14
3.3.1.	Sichere Radabstellanlagen	14

3.3.2.	Bozen Velostation	15
3.3.3.	Bruneck: Sanierung Bahnhofsgebäude	15
3.4.	Anpassungen und Aufwertung Remisen und Werkstätten.....	15
4.	Realisierung von Projekten unter Führung Dritter.....	15
4.1.	Eigene Anlagen.....	15
4.2.	Anlagen des Landes	16
4.2.1.	Bozen Süd: Wartungsstützpunkt	16
4.2.2.	Bahnhof Schlanders: Aufwertung.....	16
4.3.	Anlagen Dritter	16
4.3.1.	Mühlbach: Seilbahn Meransen	16
4.3.2.	Brennerlinie: Abbau architektonischer Barrieren	16
4.3.3.	St. Jakob: Neue Haltestelle	16
4.3.4.	Pustertalerbahn: abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau	17
4.3.5.	Lärmschutz entlang der Brennerlinie.....	17
4.3.6.	Parkplätze an den Bahnhöfen und Digitalisierung.....	17
4.3.7.	Areal Bozen.....	17
4.3.8.	Winterolympiade 2026: Mobilitätszentren Auer, Toblach	18
4.3.9.	Bozen: neue Werkstatt und Busremise SASA.....	18
4.3.10.	Stilfser Joch: Mobilitätskonzept und Aufwertung	18
4.3.11.	Aufwertung Bahnhöfe	19
4.3.12.	Logistikpunkte für Busbetreiber.....	19
4.3.13.	Ausbau Bahnlinie Bozen Meran.....	19
4.3.14.	Task force maintenance strategical mobility infrastructures	19
4.3.15.	Everbike: Sichere Radbastellplätze	19
5.	Fahrzeuge und Betriebsplanung	20
5.1.	Führung	20
5.1.1.	Bahnfahrzeuge.....	20
5.2.	Fahrplanung.....	20
5.2.1.	Jahresfahrplan 2025.....	20
5.2.2.	Mehrjahresfahrpläne, Netzentwicklung.....	21
5.3.	Ankauf.....	21
5.3.1.	Bahnfahrzeuge.....	21
5.4.	Weiterentwicklung.....	21

5.4.1.	Einbau des Signalsystems ETCS BL3.6.0HD und der Traktion 25 kV auf allen FLIRT ETR 170 im Bereich des Landes (Eigentümer STA, Trenitalia)	21
5.4.2.	Ersatz SAD-PC auf FLIRT	21
5.5.	Ersatz FIS-System der FLIRT-Züge	22
6.	Vinschger Bahn.....	22
6.1.	Betriebsführung	22
6.2.	Fahrdienstleitung.....	23
6.3.	Gleisbau.....	23
6.4.	Signal- und Sicherungstechnik.....	23
6.5.	Elektroantrieb – Oberleitung	23
6.6.	Bahnhöfe und Haltestellen	23
6.7.	Hänge und Kunstbauten	23
6.8.	Verwaltung „Nahverschubbereich“ in Meran.....	24
7.	Rittner Seilbahn	24
8.	Rittner Schmalspurbahn	24
9.	Standseilbahn Mendel.....	25
10.	Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV	25
10.1.	Ordentliche Führung	26
10.1.1.	Zugbahnhöfe und Mobilitätszentren	26
10.1.2.	Busbahnhöfe-Mobilitätszentren.....	26
10.1.3.	Radverleihe	26
10.2.	Außerordentliche Maßnahmen.....	26
10.2.1.	Bahnhöfe	26
10.2.2.	Busremisen.....	27
10.3.	Immobilien	27
10.4.	Facility Management Software	28
10.5.	Zentrale Schließsysteme	28
10.6.	Eigentumsregelung	28
11.	Verkehrssicherheitszentrum	28
11.1.	Ausbildungstätigkeit.....	28
11.1.1.	Safety Drive.....	28

- 11.1.2. Safety Education28
- 11.1.3. Kurse Arbeitssicherheit.....29
- 11.2. Safety Sports.....29
 - 11.2.1. Gokart29
 - 11.2.2. Motocross.....29
- 11.3. Safety Events.....30
 - 11.3.1. Eigene Veranstaltungen30
 - 11.3.2. Safety Events Partner.....30
- 11.4. Forschung, Kommunikation, Marketing.....30
 - 11.4.1. Forschung30
 - 11.4.2. Kommunikation und Marketing30
- 11.5. Instandhaltung.....30
 - 11.5.1. Ordentliche Instandhaltung30
 - 11.5.2. Außerordentliche Instandhaltung30
- 11.6. Investitionen.....31
 - 11.6.1. Photovoltaik-Anlage.....31
 - 11.6.2. Lieferfahrzeug mit Autokran31
- 12. Green Mobility..... 31**
- 12.1. Koordination von Stakeholdern und Maßnahmen31
 - 12.1.1. Maßnahmenpaket „Green Mobility“31
 - 12.1.2. Arbeitsgruppe bei der Abteilung Mobilität32
 - 12.1.3. Netzwerktreffen.....32
 - 12.1.4. Internationale „Best Practices“32
- 12.2. Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung32
 - 12.2.1. Landesweite Sensibilisierungskampagne.....32
- 12.3. Radmobilität.....32
 - 12.3.1. Südtirol radelt33
 - 12.3.2. Fahrradverleihe an den Zugbahnhöfen33
 - 12.3.3. Bikesharing33
 - 12.3.4. Innovative Radwegeprojekte33
 - 12.3.5. Einheitliches Beschilderungskonzept für Radwege34
 - 12.3.6. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Schulen.....34
 - 12.3.7. Umsetzung der Maßnahmen zum landesweiten Fahrradmobilitätsplan34

- 12.3.8. Ware Zustellung mit Cargobikes..... 35
- 12.3.9. Handbuch Fahrradinfrastruktur 35
- 12.3.10. Planungsleitfaden Mobilitätsinfrastrukturen..... 35
- 12.4. Mobilitätsmanagement 35**
 - 12.4.1. Beratungen für betriebliches Mobilitätsmanagement..... 35
 - 12.4.2. Betriebliches STA-Mobilitätsmanagement..... 36
 - 12.4.3. Kurs für “Mobility Manager” 36
 - 12.4.4. Netzwerk BMM..... 36
 - 12.4.5. Südtiroler Mobilitätspreis..... 36
 - 12.4.6. Fachtagung nachhaltige Mobilität 36
- 12.5. Elektromobilität..... 37**
 - 12.5.1. E-Drive Day 37
 - 12.5.2. Elektromobilität für Unternehmen..... 37
 - 12.5.3. Öffentliche Ladeinfrastruktur an Bahnhofsparkplätzen 37
- 12.6. Übersicht der Maßnahmen..... 37
- 13. Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten..... 38**
 - 13.1. Kommunikation: Unser Auftrag..... 38
 - 13.2. Themenschwerpunkte..... 38
 - 13.2.1. südtirolmobil..... 38
 - 13.2.2. Eisenbahnen, Seilbahnen..... 38
 - 13.2.3. Infrastrukturprojekte 38
 - 13.2.4. Fahrgastinformation 39
 - 13.2.5. Verkehrssicherheit..... 39
 - 13.2.6. Interne Kommunikation 39
 - 13.3. Unsere Kommunikationsleitlinien 39
 - 13.4. Forschung und Innovation..... 39
- 14. Informationssysteme 40**
 - 14.1. Laufende Tätigkeiten..... 40
 - 14.1.1. Klöcker..... 40
 - 14.1.2. Verwaltung der touristischen Kartenkreisläufe..... 40
 - 14.1.3. Fahrpläne 40
 - 14.1.4. Service- und Informationszentrum (SIZ) 41
 - 14.1.5. WLAN- und Infotainment-System auf den Zügen 41

- 14.1.6. Multimediasystem und Multimediamonitore FLIRT.....42
- 14.1.7. Wartung und Betrieb DFI-Anzeiger.....42
- 14.1.8. Infopoints südtirolmobil43
- 14.1.9. IT-Security43
- 14.2. Investitionen.....43
- 14.2.1. Fahrgast-Informationssysteme an den Zug- und Busbahnhöfen (Digital Signage).....43
- 14.3. Projekte.....43
- 14.3.1. Umsetzung neues ITCS und Ticketing-System.....43
- 14.3.2. EFRE-Projekte44
- 14.3.3. MAGO44
- 14.3.4. MMCS44
- 14.3.5. APIS44
- 14.3.6. VIVO44
- 14.3.7. PNRR-Projekt MaaS4Italy.....44
- 15. Gemeinkosten45**
- 15.1. Verwaltung45
- 15.2. Quality & Safety45
- 15.3. Internes IT-System.....45
- 15.3.1. Modern Workplace – Microsoft365.....46
- 15.3.2. Telefonie46
- 15.3.3. Management-Software AsiX46
- 15.3.4. Business Central.....47
- 15.3.5. Übersicht der laufenden Kosten IT-System (exkl. Fixe Anlagen).....47
- 16. Anlagen.....47**

1. Einleitung

Die Beziehungen zwischen Land Südtirol und der STA - Südtiroler Transportstrukturen AG (kurz „STA“) sind mit Beschluss der Landesregierung Nr. 831 vom 8. Oktober 2019 „Neue Vereinbarung zur Regelung der Beziehung zwischen der Autonomen Provinz Bozen und der Gesellschaft STA - Südtiroler Transportstrukturen AG“ geregelt. Kernelement dieser Vereinbarung ist das STA-Jahresprogramm.

Im vorliegenden Dokument werden die geplanten Tätigkeiten der verschiedenen Bereiche beschrieben und budgetiert. Berücksichtigt werden auch Erträge, die die STA aus Projektstätigkeit und von Dritten erwirtschaftet.

2. Strategischer Rahmen

2.1. Wer wir sind

Die STA ist zu Beginn der 1990er Jahre aus der SAD AG hervorgegangen, als die Infrastrukturen (Werkstätten, Remisen usw.) von den eigentlichen Transportdiensten abgekoppelt wurden und zur Verwaltung an die STA übergingen. Heute ist die STA eine Inhouse-Gesellschaft des Landes Südtirol, die eine Aktienbeteiligung von 100 % am Gesellschaftskapital besitzt.

2.2. Was wir tun

Die STA:

- plant, verwirklicht, erwirbt und führt öffentliche Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen im Bereich des Personennahverkehrs und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung;
- kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten, die den Betreibern der öffentlichen Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden;
- sorgt für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und entwickelt Projekte zur Einführung innovativer Dienste;
- verwirklicht, verwaltet und verkauft Werbeflächen im Zusammenhang mit den von ihr verwalteten Infrastrukturen und Fahrzeugen bzw. dem von ihr verwalteten Rollmaterial;
- führt den Personentransportdienst der Seilbahn Ritten, der Schmalspurbahn Ritten und der Standseilbahn Mendel durch;
- betreibt das Verkehrssicherheitszentrum Südtirol mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit in Südtirol insgesamt zu erhöhen;
- verfolgt insgesamt die Themen der nachhaltigen Mobilität, insbesondere der Radmobilität, des Mobilitätsmanagements und der Elektromobilität mittels Kampagnen, Sensibilisierungen und konkreten Projekten.

Außerdem wurden der STA folgende technische und verwaltungstechnische Aufgaben im Rahmen von „südtirolmobil“ übertragen:

- Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems;
- Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der

- Fahrscheinausgabe;
- Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste im südtirolmobil-Bereich und Verwaltung der Kundeninformation;
- Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen;
- Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten im Hinblick auf die Durchführung der Dienste, der beförderten Fahrgäste sowie Tarife;
- Markenführung der südtirolmobil-Marke.

2.3. Vision

Wir machen Südtirol zur Modellregion für alpine Mobilität, in der die Menschen effiziente, nachhaltige und für alle einfach zu nutzende Mobilitätslösungen bevorzugen.

2.4. Mission

Die STA entwickelt, plant, verwirklicht und betreibt zweckmäßige Lösungen für Infrastrukturen, Systeme und Dienste, die dem neuesten Stand entsprechen, um das Mobilitätsangebot laufend zu steigern und zu verbessern.

Diese Lösungen setzen die Nutzenden in den Mittelpunkt und garantieren Sicherheit, eine einfache und intuitive Nutzung und steigern die Lebensqualität.

2.5. Strategische Ziele

Aus der Vision und der Mission wurden in einem Strategieprozess folgende fünf strategische Ziele entwickelt:

1. Qualität
Unsere Infrastrukturen und Dienste sind einfach in der Handhabung, zugänglich für alle, zuverlässig und zweckmäßig. Sauberkeit, Ästhetik und Sicherheit schaffen ein ansprechendes Ambiente und Vertrauen. Unser Qualitätsanspruch spiegelt sich in der Zufriedenheit unserer Kunden wider.
2. Innovation
Innovation ist unser Anspruch und zieht sich durch unsere Projekte, unsere Dienstleistungen und unsere Tätigkeiten.
3. Effizienz
Wir gehen sorgsam mit den uns anvertrauten Steuergeldern um, indem wir in einer schlanken Organisation kurze Dienst- und Entscheidungswege leben und ein umfassendes Netzwerk pflegen. Unsere Projekte, Dienstleistungen und Tätigkeiten haben Wirkungskraft und schaffen einen Mehrwert.
4. Kontinuität der Dienste
Wir wollen die Kontinuität unserer Dienste unabhängig von Umweltbedingungen und externen Einflussfaktoren gewährleisten, indem wir Prozesse standardisieren, Kompetenzen breit streuen und Anlagen sowie Systeme laufend Instand halten.
5. Attraktiver Arbeitgeber
Wir wollen die „Besten“ in unser Team holen und halten, indem wir als attraktiver Arbeitgeber vielfältige Positionen mit spannenden und fordernden Aufgaben anbieten und die interne

Durchlässigkeit gewährleisten. Wir pflegen einen wertschätzenden Umgang und leben eine authentische Unternehmenskultur.

2.6. Organigramm und Stellenplan

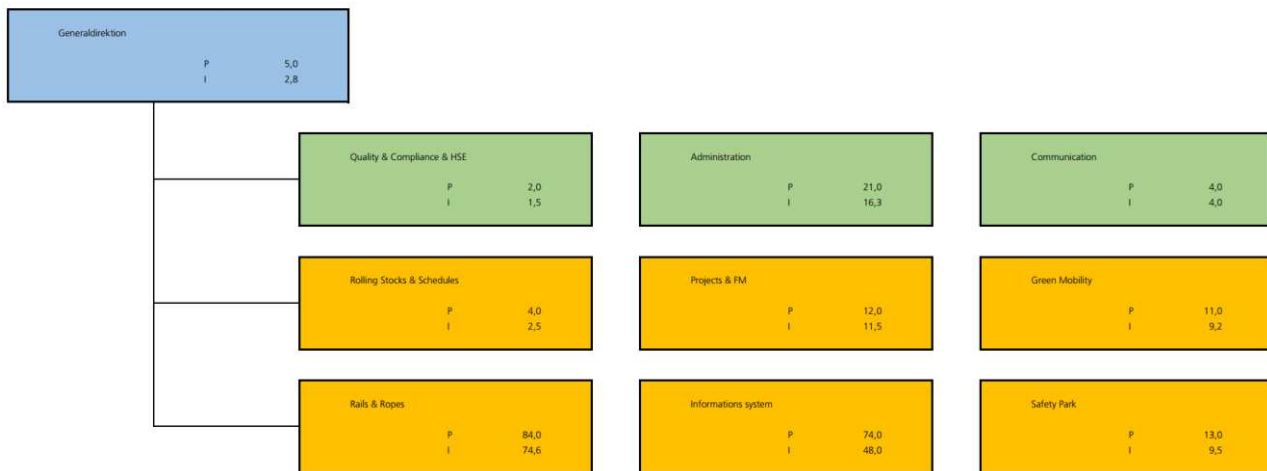
Die STA zählt derzeit ca. 190 Mitarbeitende. Mit der Ausweitung der angebotenen Dienstleistungen wird der gesamte Stellenplan von den genehmigten 207 FTE („Full Time Equivalent“, also Vollzeit-Äquivalente) auf 230 FTE erweitert und zwar wie folgt:

- Für vier anstehenden EFRE-Projekte mit einem Volumen von knapp 20 Mio. Euro reichen die internen Ressourcen für das Projektmanagement nicht aus. Aus diesem Grund sollen diese Kapazitäten ausgebaut werden, indem 3 zusätzliche Stellen geschaffen werden, und zwar eine Vollzeitstelle für die Verwaltung der Förderprojekte und zwei Vollzeitstellen als Project Manager für Digitalprojekte. Die Finanzierung erfolgt zu 100% über EFRE-Fördermittel. Die Stellen werden Data Analytics, IT- Innovations- und angesiedelt und gleichzeitig wird in diesem Team 1 VZÄ für die Koordination abgestellt.
- Service und Informationszentrum: 6 zusätzliche Vollzeitstellen im Team Service Desk (5 Mitarbeitende + 1 Teamleiter/Teamleiterin), um das letztens gestiegene Arbeitspensum und den künftig geplanten Wochenendbetrieb zu gewährleisten.
- Infopoints südtirolmobil: ein zusätzliches Team „Infopoint Meran und Lana“ mit 6 zusätzlichen Vollzeitstellen (1 Teamleiterin + 5 Mitarbeitende).
- eine zusätzliche Gruppe „Fahrschein- und Kontrollteam“ mit 6 zusätzlichen Vollzeitstellen (1 Teamleiter/Teamleiterin + 5 Mitarbeitende).
- Die Gruppe Legal wird in zwei Teams unterteilt, Juristen und Legal Admin, und es werden aufgrund erhöhten Arbeitspensums 2 zusätzliche Vollzeitstellen hinzugefügt.

Bereich	2024	2023	Delta
Generaldirektion	5	5	0
Quality & Compliance & HSE	2	2	0
Administration	21	19	2
Communication	4	4	0
Projects & FM	12	12	0
Green Mobility	11	11	0
Rolling Stock & Schedules	4	4	0
Rails & Ropes	84	84	0
Informations Systems	74	53	21
Safety Park	13	13	0
Summe	230	207	23

FTE Jahresprogramm 2024

Tot: P 230
 Tot: I 179,7



Gemäß Art. 19 der STA-Satzung wird der Plan für die Personalaufnahme dem Land zur Genehmigung vorgelegt. Mit Genehmigung des Jahresprogrammes wird auch der neue Stellenplan gutgeheißen.

3. Projekte auf STA-betriebener Infrastruktur

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe a):

Investitionsprogramm für Infrastrukturen, die die STA auf unterschiedlichen Rechtstiteln beruhend verwendet und/oder verwaltet, unterteilt nach Kostenarten und gegliedert in eigene Anlagegüter, Anlagen des Landes und Anlagen Dritter (z.B. RFI).

3.1. Eigene Anlagegüter

3.1.1. Vinschger Bahn: Elektrifizierung

Mit fast 2 Millionen Fahrgästen pro Jahr hat die Vinschger Bahn die ursprünglichen Erwartungen weit übertroffen und die Kapazitätsobergrenze längst erreicht. Die Elektrifizierung der Bahnlinie ist Teil eines Gesamtkonzeptes für den lokalen Südtiroler Bahnverkehr mit dem Ziel, die lokale Eisenbahn als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität zu stärken. Die Bahn soll für möglichst viele Menschen die bessere Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto werden.

Vorteile der Elektrifizierung:

- verdoppelte Kapazität;
- Halbstundentakt;
- Möglichkeit der Durchbindung der Züge bis Bozen (kein Umstieg in Meran erforderlich);
- Umweltfreundlichkeit (kein CO2-Ausstoß).

3.1.2. Vinschger Bahn: Schließung Bahnübergänge

Bahnübergänge stellen nach wie vor ein Risiko für den Schienenverkehr dar. Ziel des Projektes ist es daher, alle Bahnübergänge schrittweise zu schließen und durch Unter- bzw. Überführungen zu ersetzen.

Im Jahr 2018 wurde eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Schließung aller Bahnübergänge entlang der Vinschger Bahnlinie erstellt. Die Studie berücksichtigt 31 Bahnübergänge.

3.1.3. Vinschger Bahn: Gleisstandhaltung

Auf der Vinschger Bahnstrecke sind auf einer Länge von rund 20 Kilometern nach wie vor Y-förmige Bahnschwellen verlegt. Diese Art von Bahnschwellen gibt es im restlichen italienischen Staatsgebiet nicht mehr und auch im deutschsprachigen Ausland werden diese Schwellen allmählich ersetzt. Die Wartung der Y-Bahnschwellen wird immer komplexer, genauso wie der Erwerb der (teuren) Ersatzteile.

Es ist geplant, die Y-förmigen Bahnschwellen in den kommenden Jahren sukzessive auf den Abschnitten Kastelbell–Latsch, Holzbrugg–Schlanders sowie Schluderns–Mals auszutauschen.

3.1.4. Vinschger Bahn: Zweigleisiger Ausbau

Für das Fahrplanmodell 2035/2040 ist neben dem Pustertal auch ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Vinschger Bahn notwendig. Im Jahr 2024 soll die Planung dazu starten, und im Jahr 2025 soll das Projekt der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit vorliegen.

3.1.5. Vinschger Bahn: Mobilitätszentrum Mals

Im Zuge der Elektrifizierung der Vinschger Bahn sollen der Malser Bahnhof und das umliegende Areal umgestaltet werden. Bahnhof und Areal sollen künftig modernen Erfordernissen an eine integrierte Mobilität entsprechen.

Das Projekt Mobilitätszentrum Mals sieht die Neuordnung und Erweiterung der derzeit verfügbaren Flächen im Bereich des Bahnhofes vor:

- Pkw-Parkplätze;
- Bushaltestellen;
- Fahrradabstellplätze und -depots.

3.1.6. Vinschger Bahn: Schutzmaßnahmen gegen hydrogeologische Gefahren

Im Zuge einer Studie über die raumordnerische Konformität entlang der bestehenden Eisenbahnlinie Meran-Mals wurden 2019 und 2020 hydrogeologische Aspekte bewertet. Mittel- bzw. langfristig sind Eingriffe notwendig, um mögliche hydrogeologische Risiken zu mindern.

Insgesamt zeigt die Studie rund 120 Stellen auf, an denen eine Intervention notwendig ist. Die dafür erforderlichen Bauarbeiten machen 17 Millionen Euro aus.

Die Umsetzung all dieser Maßnahmen wird bis zu drei Jahre in Anspruch nehmen. 2023 wurde mit der Ausführung der Arbeiten in Marling begonnen. Im Jahr 2023 erhielt die STA europäische Fördermittel in Höhe von 15,5 Millionen Euro aus dem EFRE-Programm 2021-27. Mit diesen finanziellen Mitteln werden die meisten Maßnahmen des Plans bis 2027 realisiert werden können.

3.1.7. Vinschger Bahn: infrastrukturelle und technologische Anpassungen

Die Anschaffung neuer elektrischer Züge, die 2025 und 2026 geliefert werden, erfordert die Anpassung bestimmter Eisenbahninfrastrukturen entlang der Strecke Meran-Mals, wie z. B. der Bahnsteige und der Remisen. Hinzu kommt die notwendige technologische Anpassung der Anlagen und Strukturen in den Bahnhöfen, die nicht mehr auf dem neuesten Stand sind.

3.1.8. Latsch: Aufzüge

Der Bahnhof von Latsch verfügt über eine Unterführung, die die beiden Gleise miteinander verbindet und gleichzeitig als Rad- und Fußgängerverbindung des Dorfes dient, ohne Aufzüge. Das Projekt sieht den Bau von zwei Aufzügen vor, einen pro Bahnsteig, um den Zugang zum Bahnhof zu erleichtern.

3.2. Anlagen des Landes

3.2.1. Bahnhof Meran: Masterplan und Mobilitätszentrum

Das Projekt umfasst den Bau eines neuen Busbahnhofs an der Seite des Bahnhofs, eines unterirdischen Fahrraddepot, oberirdische Fahrradstellplätze und einen neuen Zugang zur Bahnhofsunterführung. Darüber hinaus ist der Bau einer teilweise unterirdischen Tiefgarage sowie die Neugestaltung der Außenbereiche mit neuen Pflasterungen und Stadtmöbeln geplant.

Die Gemeinde Meran hat den Entwurf des Masterplans grundsätzlich befürwortet und angesucht in weitere Planungsschritte involviert zu werden. Es werden weitere Projektvarianten ausgearbeitet. Es wurde beschlossen, für das Projekt eine FSC-Finanzierung zu beantragen. Nächster Schritt ist die Ausschreibung der Planung.

3.2.2. Bozen: Haus der Mobilität

Die STA hat in den letzten Jahren zahlreiche Kompetenzen dazugewonnen. Entsprechend ist auch die Anzahl der Mitarbeitenden gestiegen, die derzeit bei circa 200 – davon allein 81 Mitarbeitende in der Verwaltung – liegt und laut Entwicklung weiter steigen wird. Ziel ist die Realisierung eines neuen Verwaltungssitzes in der alle Bereiche, welche aktuell über vier Immobilien in Bozen verteilt sind, in ein Gebäude zusammengeführt werden. Die Autonome Provinz Bozen Südtirol sieht als Konzept ein "Haus der Mobilität" vor, in welchem STA und die Abteilung Mobilität der Autonomen Provinz Bozen Südtirol im Sinne der kurzen Wege und Effizienz fusioniert werden sollen.

Das Landesgebäude Nr. 5 wurde als neuer Standort festgelegt. Das Gebäude befindet sich auf der Bauparzelle 3198 im Bozner Stadtviertel Zwölfmalgreien.

3.2.3. Reaktivierung Tauferer Bahn

Das Projekt sieht die Reaktivierung der alten Bahnlinie im Tauferertal vor und soll damit ein neuer Meilenstein für den öffentlichen Personennahverkehr für das Tal werden. Die Infrastruktur wird eine zentrale Rolle für die Mobilität im Tal und im gesamten Pustertal selbst spielen. Im Jahr 2022 wurde eine Studie durchgeführt, um die Trasse zu ermitteln und die Kosten zu schätzen. Zu den nächsten Schritten gehören die Auswahl der endgültigen Trasse und der Beginn des Planungsverfahrens.

3.2.4. Reaktivierung Grödner Bahn

Das Projekt sieht die Reaktivierung der Grödner-Bahn vor, welche 1960 stillgelegt wurde. Die geplante Strecke ist 31 km lang, erstreckt sich von Klausen bis Wolkenstein/Plan und verläuft teilweise auf der historischen Strecke der damaligen Schmalspurbahn. Nach der Ermittlung der optimalen Bahnstrecke prüfen die Gemeinden nun mögliche Alternativen (einschließlich technischer Alternativen). Der Antrag um Bauleitplan-Eintragung, die Umweltvorstudie, sowie Prüfung der Kataster- und Eigentumsverhältnisse wurde vorbereitet.

2024 wird das Projekt überarbeitet, für den geplanten Trassenverlauf im Tunnel werden verschiedene Alternativen gesucht.

3.2.5. Innichen: Masterplan

Das Projekt, das im Jahr 2013 als Sieger des Ideenwettbewerbes zum Mobilitätszentrum Innichen hervorging, wurde im Laufe der Jahre in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Innichen und der Abteilung Mobilität des Landes weiterentwickelt.

Im Jahr 2020 hat die Gemeinde Innichen eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Verlegung der Staatsstraße SS49 in einen Tunnel bewertet. Die Landesabteilung Infrastrukturen prüft hingegen die Machbarkeit einer neuen Straßenverbindung von Innichen kommend. RFI plant derzeit Minimalvarianten u.a. Maßnahmen zur Beseitigung von architektonischen Barrieren (Unterführung und Aufzüge). STA wird sich mit der Planung danach orientieren.

3.2.6. Neue Seilbahn Jenesien

Das Land hat die STA damit beauftragt, eine neue moderne Seilbahnanlage am Standort der alten Seilbahn Jenesien zu planen, welche den derzeit geltenden Ansprüchen an eine moderne, intermodale Mobilität genügen. Eine Finanzierung von EFRE-Europäischer Fonds für regionale Entwicklung wurde angepeilt. Ende 2023 wurde mit den Abbrucharbeiten der alten Berg- und Talstation der Seilbahn begonnen. Nach Abschluss der Verhandlungen mit betroffenen Grundeigentümern kann das Projekt des Neubaus angepasst, genehmigt und ausgeschrieben werden und somit in den nächsten Jahren mit der Errichtung der neuen Seilbahnstation Jenesien begonnen werden.

3.2.7. Bozen: Mobilitätszentrum Bozen Süd – Messe

Der Bahnhof Bozen Süd ist – was den öffentlichen Schienenverkehr betrifft – eine wichtige Anlaufstelle für die gesamte Bozner Industriezone. Außerdem befindet sich der Bahnhof in der Nähe der Messe Bozen. Es ist geplant am Standort einen überwachten Abstellplatz für Fahrräder, eine Werkstatt für kleinere Reparaturen und eine Fahrradwaschanlage zu errichten.

3.3. Anlagen Dritter

3.3.1. Sichere Radabstellanlagen

Für Radfahrer ist das sichere Abstellen des eigenen Fahrrades/E-Rollers ein wichtiges Anliegen. Dies betrifft gerade die Pendler, die ihr Rad untertags am Bahnhof parken.

Es ist geplant, in ganz Südtirol ein einheitliches, qualitativ hochwertiges System von Radabstellanlagen zu schaffen. Die ersten „RadlBoxen“ wurden im August 2023 bei den Mobilitätszentren von Brixen und Bruneck eröffnet. In den nächsten Jahren werden an verschiedenen Mobilitätsknoten im Land sichere Radabstellplätze in Form von Sammelbox und/oder Einzelboxen installiert. Dieses Projekt wird mit EU-Geldern finanziert. Die Radabstellplätze sollen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof stehen und mit dem Südtirol Pass geöffnet/geschlossen werden. Die Vorteile für die Radler sind:

- sichere und vor Witterungseinflüssen geschützte Aufbewahrung des Rades;
- reservierte Radgarage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof;
- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus;
- E-Ladestation für E-Bikes oder E-Roller;
- vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

3.3.2. Bozen Velostation

Die STA wird im Auftrag der Provinz Bozen – Abteilung Mobilität – eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Fahrradabstellanlage am Bozner Bahnhof erstellen. Die Studie wird in Absprache mit der Gemeinde Bozen und RFI, welche die Grundbesitzer sind, erarbeitet. Ziele ist die Errichtung von sicheren, geschützten, einfach nutzbaren Fahrradabstellplätzen. 2024 wird die Planung fertiggestellt und das Genehmigungsprozess gestartet.

3.3.3. Bruneck: Sanierung Bahnhofsgebäude

Das Projekt wurde 2007 ausgearbeitet, aber aus technischen und finanziellen Gründen aufgeschoben.

Das Projekt sieht folgende Maßnahmen vor:

- Ticketbüro und kleines Büro (Backoffice);
- Kiosk;
- Bar/Bistro;
- Gepäckaufbewahrung;
- Toiletten;
- Umkleieräume/weitere Räume, die der STA zur Verfügung stehen;
- RFI-Büros/weitere Räume, die RFI zur Verfügung stehen;
- Aufzug.

Das Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 2022 im Rahmen einer mehrjährigen Konzessionsvergabe von RFI an das Land Südtirol übergeben. Im Jahr 2024 werden die ersten Arbeiten durchgeführt, die aus dem Bau neuer Toiletten für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und die Busfahrer bestehen.

3.4. Anpassungen und Aufwertung Remisen und Werkstätten

Um die für den ÖPNV genutzten Remisen und Werkstätten effektiv zu halten, sind Anpassungsarbeiten (Statik, Brandschutz, Anlagen, usw.) und Arbeiten zur Aufwertung der Immobilien (energetische Sanierung, Potenzierung, usw.) nötig. 2024 sind Maßnahmen an der Remise Innichen und der Werkstatt Mals geplant.

4. Realisierung von Projekten unter Führung Dritter

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe b):

Realisierung von Infrastrukturen, die die STA nicht selbst nutzt und/oder verwaltet, unterteilt nach Kostenarten und gegliedert in eigene Anlagegüter, Anlagen des Landes und Anlagen Dritter (z.B. RFI).

4.1. Eigene Anlagen

Derzeit sind keine Projekte geplant.

4.2. Anlagen des Landes

4.2.1. Bozen Süd: Wartungstützpunkt

Im Jahr 2021 wurde das Vorprojekt für die Errichtung einer Werkstatt und einer Abstellanlage auf dem sogenannten „Areal Bozen Süd“ abgeschlossen und 2022 das Genehmigungsverfahren eingeleitet. Derzeit wird die urbanistische Konformitätserklärung von Seiten des Landes erwartet. 2024 wird die Planung finalisiert. Die Ausschreibung für Erdbewegungs- und Bauvorbereitungsarbeiten wird veröffentlicht und es ist geplant, dass die Arbeiten Baulos 1 übergeben werden.

4.2.2. Bahnhof Schlanders: Aufwertung

Das Projekt Aufwertung Bahnhof Schlanders wurde am 20.12.2022 von der Landesregierung genehmigt. Es sieht die Neugestaltung des Fahrradverleihs, die Errichtung einer öffentlichen Radabstellanlage und die Umgestaltung der Zugangsmöglichkeiten zum Bahnsteig samt Unterführung vor.

Nachdem 2023 die notwendige Bauleitplanänderung durchgeführt worden ist und das Projekt von der Gemeinde genehmigt wurde, wird das Ausführungsprojekt erstellt. Im Jahr 2024 werden die Bauarbeiten in mehreren Losen vergeben. Der Baubeginn ist in der zweiten Jahreshälfte geplant.

4.3. Anlagen Dritter

4.3.1. Mühlbach: Seilbahn Meransen

Seit einiger Zeit arbeitet die Seilbahngesellschaft an einem neuen Seilbahnprojekt. Durch die Verlagerung der neuen Dörferverbindungsbahn, sei es im Dorf Mühlbach direkt hin zum Bahnhof als auch im Dorf Meransen zum Areal der Talstation der Gitschberg Bergbahn, ergibt sich ein stärkeres Fahrgastpotential. Bis das neue Seilbahnprojekt definiert und genehmigt ist, ist das vorliegende Projekt der Fußgängerverbindung in stand-by und STA agiert als forcierender Partner.

4.3.2. Brennerlinie: Abbau architektonischer Barrieren

Um Bahnhöfe bzw. Zughaltestellen barrierefrei erreichen zu können, sind folgende Anpassungsarbeiten notwendig:

- Einbau von Aufzügen;
- Erhöhung von Bahnsteigen für den stufenlosen Zustieg in die Züge;
- Einbau taktiler Leitsysteme im gesamten Bahnhofsgelände (inkl. Bahnsteige).

Da die Bahnhöfe entlang der Brennerlinie in die Zuständigkeit von RFI fallen, werden die Anpassungsarbeiten von RFI durchgeführt. An folgenden Bahnhöfen sind derzeit Planung und Ausführung bereit in Gange:

- Sterzing/Pfitsch (Planung abgeschlossen, Bauarbeiten im Jahr 2024)
- Bozen (Bauarbeiten Bahnsteig 3 und 4)

Bei den restlichen Bahnhöfen (Brenner, Neumarkt, Margreid und Salurn) sind noch keine konkreten Pläne seitens RFI vorhanden.

4.3.3. St. Jakob: Neue Haltestelle

Die neue Haltestelle St. Jakob soll mit zwei Bahnsteigen in der Länge von bis zu 260 Metern ausgestattet werden. Außerdem werden ein Warteraum, eine Unterführung für Fußgänger und Fahrräder, eine

Unterführung für den öffentlichen Verkehr sowie Aufzüge und Radabstellplätze gebaut. Das Projekt wird gemeinsam mit RFI umgesetzt und ist in drei Bauolos unterteilt. Die STA wird die Arbeiten für das erste und zweite Bauolos ausführen, während das dritte Bauolos (das die Arbeiten an der Zughaltestelle betrifft) von RFI durchgeführt wird. Die Arbeiten werden vom Fonds für Entwicklung und Kohäsion (FSC) in Höhe von 12 Millionen Euro finanziert.

Im Jahr 2023 wurde mit den Arbeiten Bauolos 1 begonnen. Im Jahr 2024 werden die Arbeiten der Bauolos fortgesetzt.

4.3.4. Pustertalerbahn: abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau

Das Südtiroler Mobilitätsangebot, das auf Fahrplanmodellen basiert, die die Landeshauptstadt mit den wichtigsten Dörfern und Tälern verbinden, soll verbessert werden. Dafür ist es notwendig, die Eisenbahninfrastruktur auszubauen. Um Bruneck und Bozen im Halbstundentakt bzw. häufiger mit Schnellzügen zu verbinden, ist es notwendig, die Pustertaler Bahnlinie teilweise zweigleisig auszubauen.

Bei dieser Gelegenheit können neue Bahnhöfe/Haltestellen angedacht werden, die eine größere Anzahl von Fahrgästen ansprechen und den Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter erhöhen sollen. RFI hat im Jahr 2023 die Machbarkeitsstudie und die Studie der Alternativen abgeschlossen. Gemeinsam mit RFI sollen 2024 auf der Grundlage der bereits erarbeiteten Betriebsmodelle notwendige Infrastrukturmaßnahmen entwickelt werden.

4.3.5. Brennerlinie: Lärmschutzwände

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Ausführungsprojekte zur Errichtung von Lärmschutzwänden – wie im staatlichen Plan und aufgrund von Vereinbarungen mit dem Land vorgesehen – in Auftrag gegeben. Das entsprechende Finanzierungsabkommen wurde vom Land, der STA und RFI unterzeichnet. Die Kosten übernimmt RFI. Die Arbeiten in Gossensass, Sterzing, Klausen und Brixen sind abgeschlossen. Die Arbeiten in Bozen sind aufgrund Verzögerungen noch im Gange.

Aufgrund der Anträge der Gemeinde Karneid und der eingehenden Untersuchungen von RFI ist der Bau von Lärmschutzwänden auch in Blumau und Kardaun geplant. Ähnlich wie bei den anderen Standorten wird die STA für die Durchführung der Arbeiten sorgen. Voraussetzung sind die Vereinbarung mit der Gemeinde Karneid und die Konvention und Finanzierung durch RFI, Land und Gemeinde.

4.3.6. Parkplätze an den Bahnhöfen und Digitalisierung

Das Projekt sieht die Modernisierung der bestehenden Parkplätze sowie die Einführung eines Zugangskontrollsystems bzw. eines Gehührensystems vor.

Künftig soll die Zufahrt zu den besonders stark belasteten oder sogar überlasteten Bahnhofsparkplätzen mit dem Südtirol Pass möglich sein. Die ersten drei Parkplätze sind bereit im Betrieb: Marling, Brixen und Bruneck. Es ist ein kostenloser Tarif für Pendler vorgesehen, die das eigene Fahrzeug am Bahnhof abstellen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren. Weitere mögliche Parkplätze, bei welchem dasselbe System in nächster Zukunft angewendet werden könnte, sind: Mühlbach, Waidbruck, Sterzing und Schlanders.

4.3.7. Areal Bozen

Das Land Südtirol und die Gemeinde Bozen beabsichtigen, den im Jahr 2019 unterschriebenen Raumordnungsplan umzusetzen.

Nachfolgend die Eckpunkte des Projektes:

- Verlegung der Brennerbahnlinie in die Nähe des Zentrums;
- Bau des neuen Bahnhofes mit angegliedertem Mobilitätszentrum;
- städtebauliche Entwicklung der freiwerdenden Flächen.

Im Jahr 2023 einigten sich die beteiligten Parteien darauf, die Struktur der Projektdurchführung zu ändern und RFI mit der Planung und dem Bau der Eisenbahninfrastruktur und des neuen Bahnhofes zu beauftragen. Anschließend wird es möglich sein, die von der nicht mehr benötigten Eisenbahninfrastruktur befreiten Flächen neu zu entwickeln. Für das Jahr 2024 sind weiterhin die Neuorganisation des Projekts und eine vertiefende Planung der Eisenbahnarbeiten für den Bahnhofsumbau sowie eine Optimierung des gesamten Projekts, ohne jedoch die Grundsätze in Frage zu stellen, geplant.

4.3.8. Winterolympiade 2026: Mobilitätszentren Auer, Toblach

Ein zentrales Thema der Olympischen Winterspiele 2026 wird die nachhaltige Mobilität sein. Bereits bei der Austragung der Biathlon-WM in Antholz wurden Erkenntnisse darüber gesammelt, wie die öffentliche Mobilität bestmöglich organisiert werden soll. Das Land Südtirol will auch während der Olympiade gemeinsam mit dem Organisationskomitee öffentliche Mobilitätsinfrastrukturen zur Verfügung stellen, die den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern.

In erster Linie ist es notwendig, in der Nähe des Bahnhofes Auer einen Busbahnhof und temporäre Busparkplätze zu errichten. Der Busbahnhof soll jenen Besuchern, die Richtung Fleimstal fahren, als Umsteigeknoten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Busse, Pkw) dienen.

In Toblach, bereits heute ein Knotenpunkt zwischen der Pustertaler Straße und der „Alemagna“, soll ein Mobilitätszentrum den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Busse, Pkw) erleichtern. Das Angebot richtet sich in erster Linie an jene Besucher, die zu den Wettkampforten in Cortina d’Ampezzo und Antholz fahren.

Derzeit werden unter Federführung von STA die technischen Eigenschaften sowie der Standort beider Mobilitätszentren definiert.

4.3.9. Bozen: neue Werkstatt und Busremise SASA

Die Inhouse-Gesellschaft des Landes SASA ist für den öffentlichen Stadtverkehr in Bozen, Leifers und Meran zuständig. Außerdem kümmert sie sich auch um den öffentlichen Verkehr einiger Überlandlinien.

Seit einiger Zeit hat die SASA den Bedarf an einem modernen Wartungs-, Reinigungs- und Lagerzentrum für ihre Fahrzeuge in Bozen angemeldet. Ende 2023 hat die Provinz Bozen die SASA beauftragt, den Bau des neuen Zentrums zu realisieren. Im Jahr 2024, nachdem die Informationen, Eingaben und der Projektstatus des neuen Zentrums gesammelt wurden, wird STA den Planungs- und Realisierungsauftrag im Auftrag der SASA in enger Zusammenarbeit mit Auftraggeber und der Provinz weiterführen.

4.3.10. Stilfser Joch: Mobilitätskonzept und Aufwertung

Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen der Provinz Bozen und ihren Nachbarprovinzen hat die Provinz Bozen im Jahr 2022 die STA als zuständige Stelle für die Entwicklung eines Projekts zur Verbesserung der Mobilität am und über den Stilfserjoch benannt. Die Stilfserjoch GmbH ist maßgebend im Projektmanagement involviert. Die geplanten Maßnahmen umfassen den Bau eines Parkplatzes, ein Managementsystem für Verkehrsteilnehmer (Autos, Motorräder und Fahrräder), sowie sichere Parkplätze und Dienstleistungen für Radfahrer.

4.3.11. Aufwertung Bahnhöfe

Die Autonome Provinz Bozen hat von RFI eine Konzession für zahlreiche Bahnhöfe erhalten. Seit Jahren ist die Provinz unter Beteiligung der Gemeinden damit beschäftigt, die Bahnhöfe instand zu halten und auszubauen, um sie den Bedürfnissen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs anzupassen. Ziel dieses Projekts ist es, die Bahnhöfe und ihre Umgebung zu verbessern und aufzuwerten, z. B. durch den Bau bzw. die Renovierung von Toiletten und die Anpassung von Außenbereichen, die der Intermodalität dienen (Bus-haltestellen, Fahrradständer, Parkplätze usw.).

Auf den Bahnhöfen Lana, Freienfeld, Neumarkt und Branzoll werden 2024 die Warteräume saniert. In Sigmundskron ist ein WC für BusfahrerInnen geplant. In Bruneck wird WC im Bahnhofsgebäude verwirklicht und in Lana wird ein Infopoint verwirklicht.

4.3.12. Logistikpunkte für Busbetreiber

Der öffentliche Busverkehr spielt in der Provinz Bozen eine zentrale Rolle. Während die Bahnlinien das wichtigste Rückgrat des öffentlichen Verkehrs darstellen, ermöglichen die Buslinien die Täler und kleineren Zentren zu bedienen, die nicht direkt an den Bahnlinien liegen. Für einen qualitativ hochwertigen Busdienst ist es notwendig, dass die Unternehmen, die diesen Dienst ausführen, für ihre Mitarbeiter Logistikpunkte zur Verfügung haben, an denen sie zwischen einer Fahrt und der nächsten Pausen einlegen und Toiletten nutzen können.

Im Auftrag des Landes soll die STA unter Einbindung der Betreiber des öffentlichen Busverkehrs in der gesamten Provinz Bozen Orte schaffen, an denen Fahrer Pausen machen und die Toiletten nutzen können.

4.3.13. Ausbau Bahnlinie Bozen Meran

Die Autonome Provinz Bozen hat den Klimaplan 2040 verabschiedet, mit dem sie sich das Ziel gesetzt hat, bis 2040 Klimaneutral zu werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist einer der strategischen und entscheidenden Bereiche die Mobilität.

Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte, das zur verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Südtirol beiträgt, ist der Ausbau der Bahnlinie von Bozen nach Meran. Die STA hat in den letzten Jahren die Verdoppelung und Beschleunigung der Bahnstrecke als notwendig erkannt, um die Meraner Linie effizienter, kapazitätsstärker und zuverlässiger und damit für die Nutzer attraktiver zu machen.

Derzeit hat der italienische Netzbetreiber (RFI) das Projekt für die technische und wirtschaftliche Machbarkeit übernommen. Die Entwicklung des Projekts erfordert eingehende multidisziplinäre Studien, die Einbeziehung von Interessengruppen und eine klare Kommunikation der Projektziele; dies und die Gesamtkoordination des Projekts werden von der STA übernommen.

4.3.14. Task force maintenance strategical mobility infrastructures

STA gewährleistet bei wichtigen und/oder dringlichen Notwendigkeiten an strategischen Mobilitätsinfrastrukturen Wiederherstellungs- oder Verbesserungseingriffe.

4.3.15. Everbike: Sichere Radbastellplätze

Für Radfahrer ist das sichere Abstellen des eigenen Fahrrades/E-Rollers ein wichtiges Anliegen. Dies betrifft gerade die Pendler, die ihr Rad untertags am Bahnhof parken.

Es ist geplant, in ganz Südtirol ein einheitliches, qualitatives System von Radabstellanlagen zu schaffen. Die „RadlBoxen“ können entweder eine Sammelbox sein und/oder aus Einzelboxen bestehen.

Sammelboxen sollen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof/Mobilitätsknoten stehen und mit dem Südtirol Pass geöffnet/geschlossen werden. Die Vorteile für die Radler sind:

- sichere und vor Witterungseinflüssen geschützte Aufbewahrung des Rades;
- reservierte Radgarage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof;
- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus.

Damit soll die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln steigen.

5. Fahrzeuge und Betriebsplanung

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe c):

5.1. Führung

5.1.1. Bahnfahrzeuge

STA ist Eigentümerin von 11 GTW-Dieselmotoren und von 13 ETR 170. Sämtliche Dieselmotoren sowie 11 ETR 170 sind an die SAD Nahverkehr AG vermietet, 2 weitere ETR 170-Züge nutzt Trenitalia im Rahmen eines Mietvertrages.

Sämtliche Mieterträge sind im Budget berücksichtigt.

Die außerordentlichen Instandhaltungen, die durch die STA an die Mieter vergütet werden, werden mittels Kapitalbeitrag des Landes Südtirol auf das Anlagegut kapitalisiert.

Durch die vielen Streckensperren verteilte sich zeitlich das Erreichen der Laufleistung und somit auch der Wartungen.

Die Dieselmotoren ATR 100 werden mit ETCS Level 2 im Rahmen des nationalen ERTMS-Plans von ertüchtigt, wobei die im Auftrag und auf Kosten von RFI die generische Applikation des Herstellers Progress Rail entwickelt und zugelassen wird. Progress Rail liefert auch die Signaltechnik für die Vinschger Bahn. Generell werden die ATR 100 für einen Einsatz bis 2026 vorgesehen, da sie Tauschmasse bis zur vollständigen Lieferung der elektrischen Flotte sein werden (ÖBB-Fahrzeuge bis Mitte 2026).

5.2. Fahrplanung

Ein funktionierender Fahrplan ist das Rückgrat der Bahn und garantiert dem Kunden die Transportdienstleistung. Der angepeilte Zielzustand (Netzplan, Fahrplan) ist somit das wichtigste Planungsinstrument jeglicher Bautätigkeit.

Die STA stellt dem Auftraggeber Land Südtirol eine integrierte, systemische Betrachtung von Fahrplan, Bau, Fahrzeugeinsatz und Flottenpolitik zur Verfügung.

5.2.1. Jahresfahrplan 2025

Die STA erstellt jährlich den Jahresfahrplan für die Bahndienste, stimmt diesen mit allen Beteiligten, insbesondere dem Landesamt 38.2, ab und stellt den erforderlichen Schriftverkehr für die Abteilung Mobilität zusammen. Ein Fahrplan wird innerhalb April bestellt, somit muss der Inhalt vorher geklärt sein.

5.2.2. Mehrjahresfahrpläne, Netzentwicklung

Die STA bereitet Mehrjahresfahrpläne, strategische Studien und Entwürfe zur Netzentwicklung und des Fahrzeugbedarfs vor.

Wichtigste Beispiele sind der Fahrplan der Meraner Bahn nach dem zweigleisigen Ausbau, der als Grundlage des Bauprojektes dient, und das Fahrplan-Szenario BBT.

Dazu gehören auch Studien und Planung der nötigen Infrastrukturanpassungen, z.B. der Remisen und Werkstätten und der Bahnsteige.

5.3. Ankauf

5.3.1. Bahnfahrzeuge

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1253 vom 15. November 2016 wurden der STA 67,6 Mio. Euro für die Beschaffung von 7 Mehrsystem-Fahrzeugen und die Anpassung des Josefbergtunnels zugewiesen. Diese Fahrzeuge sollen auf der dann elektrifizierten Strecke der Vinschger Bahn sowie auf den übrigen Strecken in Südtirol und in den angrenzenden Gebieten der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino verkehren.

Die Anzahl der Fahrzeuge wurde mittlerweile auf 15 erhöht, und in Kooperation mit ÖBB werden weitere 6 Stück angekauft. Diese Flotte wird bis Mitte 2026 geliefert.

Im Jahr 2024 stehen Abnahme der Wagenkästen und Begleitung der Zulassungsfahrten an, v.a. im Vinschgau.

5.4. Weiterentwicklung

5.4.1. Einbau des Signalsystems ETCS BL3.6.0HD und der Traktion 25 kV auf allen FLIRT ETR 170 im Bereich des Landes (Eigentümer STA, Trenitalia)

Die ETR 170-Züge der Serie 0, 100 und 200 im Besitz der STA und von Trenitalia werden für den Einsatz im Vinschgau und auf der Brennerbahnlinie auf ETCS Baseline 3 (BL3) hochgerüstet. Die Strategie für den Ankauf und den Einbau von ETCS BL3 wird derzeit mit RFI und Trenitalia erarbeitet. Über den PNRR und dem nationalen ERTMS-Plan ist RFI der Leader für den ETCS-Retrofit der Fahrzeuge.

5.4.2. Ersatz SAD-PC auf FLIRT

Der sogenannte „SAD-PC“ ist ein Rechnersystem auf allen FLIRT-Fahrzeugen (und GTW), das von Servizi S.T. betrieben wird. Es versorgt das FIS mit Daten, ist der Zeitmaster für die Zugsysteme und stellt eine Schnittstelle zwischen Fahrdatenschreiber und Diagnostik mit der Landseite dar. Zusätzlich zur Bordkomponente besteht also landseitig eine Server- und Software-Architektur, die zur korrekten Funktion notwendig ist.

Dieses System ist auf den FLIRT-Zügen der STA, Trenitalia und Trentino Trasporti installiert.

Da zentrale Fahrzeugfunktionen, deren Fehlfunktion auch sicherheitsrelevant sein können, über den SAD-PC laufen, sind ein Ausfall oder eine Abkündigung ein betriebliches Problem.

Um das Ausfallrisiko zu minimieren und die bordseitige Systemlandschaft zu vereinfachen, soll der SAD-PC mittelfristig abgelöst werden bzw. seine Funktionen an die vorhandenen Fahrzeugsysteme übertragen werden.

Diese Tätigkeit ist auch vorbereitend für den Ersatz des FIS-Systems.

5.5. Ersatz FIS-System der FLIRT-Züge

Das Fahrgastinformationssystem (FIS) der FLIRT-Züge stammt konzeptionell aus den späten 2000er Jahren und erfüllt nicht mehr die Anforderungen an eine moderne Fahrgastinformation. Speziell auf den sechs Fahrzeugen mit nur einem Monitor kann das Infotainment auch nicht unterstützend wirken.

Es ist geplant, ein neues FIS, bestehend aus optischen und akustischen Informationen, einzubauen, das auch die neuen Standards der TSI PRM erfüllt. Dabei soll auch eine Fahrgastzählung implementiert werden.

Die betroffenen Komponenten und Funktionen sind u.a.:

- Innenanzeigen;
- Frontanzeige, Seitenanzeiger;
- UIC-Zugdurchsage (sicherheitsrelevant);
- akustisches Ansagesystem;
- Doppeltraktion (Kupplung).

Zu klären ist die Ablöse oder Beibehaltung jener Funktionen, die im heutigen FIS integriert sind, wie Notrufsäulen usw. Es kann auch der 0:0-Betrieb vorgerüstet werden, soweit das FIS betroffen ist.

Die 25 ETR 170-Fahrzeuge stellen das Rückgrat der Zugflotte dar, sodass ein gutes FIS zur Qualität des SPNV-Fahrerlebnisses beiträgt.

6. Vinschger Bahn

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe d):

Vinschger Bahnlinie: Budget für die Führung der Infrastruktur, aufgeschlüsselt nach Kostenarten.

Die Führung der Vinschger Bahn ist bis zum 31.12.2030 an die STA übertragen.

Der Dienst wird einerseits von der STA als Betreiberin der Infrastruktur und Eigentümerin des Rollmaterials durchgeführt und andererseits von der SAD verrichtet, die für den effektiven Personentransport und die Wartung der Züge zuständig ist.

Die STA ist in ihrer Eigenschaft als Betreiberin der Infrastruktur für die ordentliche und außerordentliche Wartung zuständig.

6.1. Betriebsführung

Wie im Dekret des Präsidenten der Republik DPR 753/1980 festgehalten, liegt die Gesamtkoordination aller Tätigkeiten, die für die Führung der Infrastruktur notwendig sind, beim Betriebsdirektor. Dieser zeichnet für den Betrieb, aber auch für die sicherheitsrelevanten Arbeiten an der Linie verantwortlich.

Der Betriebsdirektor wird vom Bereich Verwaltung der STA unterstützt. Für diese unterstützende Tätigkeit wird ein Teil der Kosten in der Höhe von 15 % der Gemeinkosten exkl. Betriebskosten gemäß interner Kostenwahrheit und Transparenz umgelegt.

6.2. Fahrdienstleitung

Der Fahrdienstleitung obliegt die Steuerung des Zugverkehrs, und zwar täglich von 5:00 Uhr bis 00:15 Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Um diesen Dienst zu gewährleisten und drei Schichten abzudecken, arbeiten 7 Mitarbeiter in Vollzeit.

6.3. Gleisbau

Die Abteilung Gleisbau verantwortet die Überwachung und Wartung der Gleise und des Bahnkörpers. Sind mechanische Wartungsarbeiten notwendig, wird auf externe Spezialisten zurückgegriffen.

Die Wartungsarbeiten werden zum Großteil während der Nachtstunden durchgeführt, um tagsüber einen reibungslosen Fahrdienst zu gewährleisten.

Die Abteilung Gleisbau setzt sich aus 6 Mitarbeitern zusammen, die auch während der Nachtstunden und an Feiertagen im Turnus einen Bereitschaftsnotdienst garantieren.

6.4. Signal- und Sicherungstechnik

Jenen Mitarbeitern, die mit der Wartung der Sicherungstechnik betraut sind (inklusive Fahrgastinformationssysteme und Beleuchtung), obliegt auch die Wartung der Anlagen. Es sind zahlreiche vorbeugende Maßnahmen notwendig, die im Übrigen auch in den verschiedenen Wartungs- und Störfallplänen vorgesehen sind.

Das Team besteht aus 4 Mitarbeitern, die auch während der Nachtstunden und an Feiertagen im Turnus einen Notdienst garantieren und den reibungslosen Ablauf sicherstellen.

Im Zuge der Elektrifizierung der Vinschger Bahn wird auch die Signaltechnik erneuert. Aus diesem Grund ist auch der Zonenleiter in das Projekt der Elektrifizierung eingebunden.

6.5. Elektroantrieb – Oberleitung

Die STA als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur muss das System aufrechterhalten, indem sie alles Notwendige unternimmt, um seine volle Verfügbarkeit zu gewährleisten. Zu diesem Zweck ist es notwendig, eine Abteilung mit kompetenten Personen aufzubauen und mit geeigneter Ausrüstung auszustatten, die im Falle einer Betriebsstörung eingreifen können. 2023 wurde der Koordinator dieses Teams angestellt, er verfolgt die Bauarbeiten intensiv, um für den anschließenden Betrieb bestmöglich gerüstet zu sein.

6.6. Bahnhöfe und Haltestellen

Die Überwachungs- und Wartungstätigkeiten beziehen sich auf alle öffentlich zugänglichen Bereiche. Dazu zählen auch Bahnhöfe und Haltestellen, weshalb für deren Funktionalität und das Erscheinungsbild zu sorgen ist. Ein Teil dieser Aufgaben ist laut entsprechenden Vereinbarungen an die Gemeinden übertragen.

6.7. Hänge und Kunstbauten

Die Überwachung von Hängen und Kunstbauten obliegt den Mitarbeitern der Gruppe Gleisbau. Die Wartungsarbeiten, inklusive der Mäh- und Abholzungsarbeiten, werden von 8 Mitarbeitern verrichtet. Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen werden externe Spezialisten zu Rate gezogen.

Eventuelle Eingriffe werden gründlich abgewogen und jene notwendigen Maßnahmen ergriffen, die einen sicheren Bahnverkehr gewährleisten. Diese Maßnahmen sind als Investitionen aufgelistet.

6.8. Verwaltung „Naherschubbereich“ in Meran

STA hat die sog. „zona indipendente“ am Meraner Bahnhofsareal zur Führung übernommen und einen entsprechenden Vertrag mit RFI abgeschlossen. Die jährlichen Verwaltungskosten in der Höhe von 30.000 Euro sind im Jahresprogramm ausgewiesen.

7. Rittner Seilbahn

Gemäß Dienstvertrag laut Beschluss der Landesregierung Nr. 243/2021.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Rittner Seilbahn übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

2008 hat die STA im Auftrag des Landes Südtirol den Bau der neuen Rittner Seilbahn als Generalunternehmen begleitet. Bei der Seilbahn handelt es sich um eine moderne, kuppelbare 3S-Anlage mit zwei Tragseilen und Fahrgastkabinen. Derzeit sind 10 Kabinen im Einsatz (5 pro Richtung), wobei pro Kabine maximal 35 Fahrgäste transportiert werden können. Damit wird eine stündliche Förderleistung von rund 700 Fahrgästen erzielt.

24 Vollzeitmitarbeiter kümmern sich um den Betrieb der Seilbahn und um die ordentliche Wartung der Anlage.

Die Seilbahn ist werktags 16,5 Stunden und an Feiertagen 15,5 Stunden lang im Betrieb. An jedem ersten Montag im Monat wird der Seilbahnbetrieb zwischen 15.00 Uhr und 17.00 Uhr wegen Kontroll- und Wartungsarbeiten unterbrochen. Ausgenommen sind jene Monate, in denen die saisonale Instandhaltung durchgeführt wird. Während dieser Zeit steht den Fahrgästen ein Busersatzdienst zur Verfügung. Im Frühjahr und im Herbst sind ordentliche Wartungsarbeiten vorgesehen, wobei der Betrieb – je nach Wartungsplänen des Herstellers – für einige Wochen unterbrochen wird.

8. Rittner Schmalspurbahn

Gemäß Dienstvertrag mit dem Land Südtirol.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Rittner Schmalspurbahn übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

Die Rittner Schmalspurbahn ist an Werktagen rund 16 Stunden lang und an Feiertagen rund 15 Stunden lang im Einsatz. Es ist keine Unterbrechung des Dienstes für die ordentlichen Wartungsarbeiten vorgesehen.

10 Mitarbeiter – darunter Zugbegleiter, Gleis- und Oberleitungsarbeiter sowie Mechaniker – sorgen täglich für den reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebes.

Der Fuhrpark umfasst folgende Fahrzeuge:

- Fahrzeug TB 21 (restauriert);
- Fahrzeug TB 23 (restauriert);
- Fahrzeug TB 24 (restauriert);
- Fahrzeug TB 22 (nicht restauriert);
- END 12 (historisches Fahrzeug);
- Alioth Nr. 105 (historisches Fahrzeug);
- 4-Achser Nr. 2 (historisches Fahrzeug);
- 2-Achser Nr. 11 (historisches Fahrzeug);
- 2-Achser Nr. 12 (historisches Fahrzeug);
- Wartungsfahrzeug Oberleitung Nr. 35;
- Wartungsfahrzeug mit Kran Fassi F20 Nr. 32.

Die historischen Fahrzeuge sowie Wartungsfahrzeuge befinden sich im Eigentum der STA, während das Eigentum der TB-Fahrzeuge derzeit geklärt wird.

Die Wartung bestimmter Bestandteile der Schmalspurbahn ist sehr aufwändig. Dazu zählen gerade jene historischen Bestandteile, die im Handel nicht mehr erhältlich sind bzw. unter Denkmalschutz stehen. Gleichzeitig müssen natürlich alle Sicherheitsstandards eingehalten werden. Dies betrifft auch die Instandhaltung der Oberleitung mit den Holzmasten, deren historischer Aufbau erhalten bleiben soll. All dies verursacht zusätzliche Kosten und einen Mehraufwand bei den Instandhaltungsarbeiten.

Die Rittner Schmalspurbahn legt jährlich rund 120.000 Kilometer zurück.

9. Standseilbahn Mendel

Gemäß Dienstvertrag mit dem Land Südtirol.

Im Mai 2021 hat die STA die Führung der Standseilbahn Mendel übernommen und ist damit für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Strecke verantwortlich.

Die Standseilbahn Mendel ist an Wochentagen und Feiertagen etwa 12 Stunden lang im Betrieb. Im Winter wird die Betriebszeit auf rund 10 Stunden täglich reduziert. Die erste Fahrt am frühen Morgen (6.44 Uhr) wird mit einem Bus durchgeführt, weshalb der tägliche Winterbetrieb mit einer Arbeitsschicht abgedeckt werden kann. Im Gegensatz zu den Rittner Bahnen kann – sofern sich an der Tal- und Bergstation keine Fahrgäste befinden – eine Fahrt auch ausgesetzt werden.

Für den Betrieb der Standseilbahn Mendel sorgen 11 Mitarbeiter (darunter Betriebsleiter, Zugbegleiter und Wagenbegleiter). Die Mitarbeiter kümmern sich außerdem um die ordentliche Wartung der Strecke, der Anlagen, der Fahrgastkabinen und des Antriebsystems.

10. Anlagen und Infrastrukturen des ÖPNV

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe e):

Anlagen und Infrastrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs: Budget für die Führung, aufgeschlüsselt nach Kostenarten.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1152 vom 6. Oktober 2015 wurden Ende Jänner 2016 etliche Immobilien des Landes zur Führung an die STA übergeben.

2024 soll für die Immobilien im Eigentum oder unter Führung von STA eine Überprüfung der Kataster- und Grundbuchssituation eingeleitet werden, damit eventuelle Abweichungen zur Realität in Hinblick auf zukünftige Verlängerungen, Ergänzungen oder Änderungen der Führungsvereinbarungen und Konzessionen richtiggestellt werden können. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe.

Bei zukünftigen Inbetriebnahmen von neuen oder umgebauten Infrastrukturen muss zum Zeitpunkt der Abnahme die „as built“ Dokumentation beim zuständigen Landesamt hinterlegt werden und alle nötigen Kataster- und Eigentumsoperationen fertiggestellt oder zumindest nachweislich eingeleitet sein.

10.1. Ordentliche Führung

10.1.1. Zugbahnhöfe und Mobilitätszentren

Die STA führt mehrere Immobilien und verwaltet daneben folgende Südtiroler Bahnhöfe: Vierschach, Bruneck Nord, Bruneck Bahnhofsgebäude, Neumarkt, Branzoll, Freienfeld, Bozen Süd, Kaiserau und Sigmundskron Bahnhofsgebäude.

Die Führung dieser Immobilien sieht umfassende Instandhaltungsarbeiten an den bestehenden Einrichtungen vor, außerdem die ordentlichen und außerordentlichen Wartungsarbeiten an den Immobilien und an den angrenzenden Arealen. Daneben sind Reinigungsarbeiten, die Aufsicht, Videoüberwachungen, Instandhaltungsarbeiten am äußeren Erscheinungsbild, die Kontrolle elektrischer, hydraulischer und thermischer Anlagen und der Aufzüge, sowie Sanierungen und Erneuerungsarbeiten zu erwähnen.

Die ordentliche Führung der Bahnhöfe umfasst auch Instandhaltungsarbeiten, die aufgrund bereits bestehender Vereinbarungen mit Privaten anfallen, sowie Vermietungen und Subkonzessionen von Immobilien (Gebäude und Grundstücke).

10.1.2. Busbahnhöfe - Mobilitätszentren

Die Koordinierung der Instandhaltungs- und Führungsarbeiten an den Mobilitätszentren Brixen, Lana und Busbahnhof Bozen obliegt der STA. Die STA führt diese Arbeiten direkt oder gemeinsam mit anderen öffentlichen Einrichtungen aus.

Aufgabe und Ziel der STA ist es, die Betriebsführung der Infrastrukturen qualitativ stetig zu steigern. Daneben will die STA, eigene Strukturen nutzend, die Planung und Realisierung logistischer Mobilitätsknotenpunkte vorantreiben.

10.1.3. Radverleihe

An den wichtigsten Bahnhöfen in Brixen, Bozen, Mals, Spondinig, Schlanders, Latsch, Meran, Innichen und Bruneck gibt es Fahrradverleihstationen, deren Betrieb bereits an ein privates Unternehmen vergeben wurde. Im Jahr 2024 verfällt der Vertrag, es ist eine neue Ausschreibung der Konzession geplant.

10.2. Außerordentliche Maßnahmen

10.2.1. Bahnhöfe

Für das Jahr 2024 und darauffolgende Jahre sind verschiedene außerordentliche Wartungsarbeiten an den Bahnhöfen geplant. Die Maßnahmen betreffen die Erneuerung der Fenster und Türen, die Sanierung des

Daches sowie eine allgemeine Sanierung, die auch alle Strukturen umfasst, welche von Pendlern genutzt werden und die einer Verbesserung der Verkehrs- und Mobilitätsabläufe dienen (Zufahrtsstraßen, Parkplätze, Fahrraddepots bzw. Fahrradverleihe, Bushaltestelle u.a.m.).

10.2.2. Busremisen

STA ist für die außerordentliche Instandhaltung der Busremisen in Bozen, Wolkenstein-Plan, Corvara und Bruneck zuständig. Aufgabe und Ziel der STA ist die Verbesserung der Strukturen, für eine optimalere Nutzung durch den Konzessionär.

10.3. Immobilien

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe f):

Immobilien des Landes, eigene Immobilien sowie Immobilien Dritter: Budget für die Führung, aufgeschlüsselt nach Kostenarten.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1.152 vom 6. Oktober 2015 wurden Ende Jänner 2016 etliche Immobilien des Landes zur Führung an die STA übergeben.

Die Führung der Mobilitätszentren und Bahnhofsimmobilien inkludiert – da für die Bürgerinnen und Bürger von Nutzen und Interesse – auch Räumlichkeiten für gastronomische Tätigkeiten (Bars), sowie Tabak- und Zeitungsgeschäfte, Souvenirgeschäfte etc.

An den Bahnhöfen Lana (Busbahnhof) und Bruneck (Zugbahnhof), aber auch an den Bahnhöfen in Oberbozen und Klobenstein sowie an der Tal- und Bergstation der Standseilbahn Mendel sind Geschäftsräumlichkeiten vorhanden.

Neben der eigentlichen vertraglich vorgesehenen Führungstätigkeit und den Wartungsarbeiten an den Immobilien selbst, arbeitet die STA daran, zusätzliche Einrichtungen (z.B. Infopoints) zu schaffen, die etwa von lokalen Tourismusvereinen genutzt werden können. Die Koordinierung dieser Einrichtungen obliegt der STA.

Ziel der STA ist es, die Wiederverwendung von Einrichtungen zu fördern, die an die eigentliche öffentliche Verkehrsstruktur angrenzen. Nicht genutzte Strukturen sollen einer neuen Bestimmung zugeführt oder – sollte dies nicht möglich sein – aufgelassen werden. Bahnhöfe und Zughaltestellen: 2030 verfällt die RFI-Konzession mit der Provinz Bozen. In Hinblick dessen, hat STA die Strategie des 3-Stufen Modell ausgearbeitet:

Stufe 1: Bestandsaufnahme und Klassifizierung der Bahnhöfe/Zughaltestellen in Klein-, Mittel- und Großstrukturen. Kriterien hierfür sind z.B. durchschnittliche Entwertungszahl pro Tag, Vorhandensein von WCs, Elektroladestationen, Wartesaal, Auto- Radparkplätze, Carsharing, Videoüberwachung und kommerzielle Dienstleistungen.

Stufe 2: Definition von neuen Leistungsstufen und Überwachungsmethoden zur Qualitätssicherung.

Stufe 3: Aktualisierung und Erneuerung aller bestehenden Verträge/Konventionen zwischen Provinz und Gemeinden unter Einhaltung der festgelegten Kriterien. 2024 sollen Stufe 1 und Stufe 2 umgesetzt werden.

10.4. Facility Management Software

Das neue FM-Softwareprogramm ist bereits aktiv. 2024 werden weitere Module implementiert: Eigentumsverhältnisse, Dokumentverwaltung und Verträge.

10.5. Zentrale Schließsysteme

Im Rahmen der Gebäudeverwaltung verschiedener Strukturen im Eisenbahn- bzw. Mobilitätsbereich sowie der Aufstiegs- und fixen Aufstiegsanlagen wurden unterschiedliche Zugangssysteme festgestellt. Deren Wartung ist nicht einheitlich geregelt und folgt keinem vorgeschriebenen Plan.

Es ist deshalb ein einheitliches und modernes Zugangssystem notwendig, das den allgemeinen Erfordernissen nach mehr Sicherheit gerecht wird.

Das Projekt umfasst eine Studien- bzw. Erhebungsphase, um den Bedarf von Schließsystemen in den Mobilitätszentren, Remisen und Strukturen festzustellen und ein entsprechendes codebasiertes System zu definieren. Der Austausch der Schließsysteme kann schrittweise in den verschiedenen Strukturen erfolgen. 2024 wird das Pilotprojekt mit Badgeschlüssel für Infopoint in Bozen, Bruneck und Lana getestet. Bei positivem Ergebnis wird dieses System dann auf weitere Strukturen ausgeweitet.

10.6. Eigentumsregelung

2024 soll für die Immobilien im Eigentum oder unter Führung von STA eine Überprüfung der Kataster- und Grundbuchssituation erfolgen, damit eventuelle Abweichungen zur Realität in Hinblick auf zukünftige Verlängerungen, Ergänzungen oder Änderungen der Führungsvereinbarungen und Konzessionen richtiggestellt werden können.

11. Verkehrssicherheitszentrum

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe g):

Verkehrssicherheitszentrum: Budget für die Führung des Verkehrssicherheitszentrums Safety Park, aufgeschlüsselt nach: Ausbildungstätigkeiten, Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten mit dem entsprechenden Zeitplan, ordentliche und außerordentliche Instandhaltung der Struktur.

11.1. Ausbildungstätigkeit

11.1.1. Safety Drive

Das Verkehrssicherheitszentrum „Safety Park“ bietet im Bereich „Safety Drive“ diverse Fahrsicherheitstrainings an. Ziel ist es, verschiedene Fahrergruppen auf die sichere Straßenteilnahme vorzubereiten. Das Programm 2024 umfasst Trainings für Führerscheinneulinge, Pkw-, Lkw- und Busfahrer, Motorradfahrer, individuelle Kurse für Unternehmen und Einzelpersonen.

11.1.2. Safety Education

Mit „Safety Education“ legt das Zentrum den Fokus auf Verkehrserziehung und Sensibilisierung. Hierzu gehören die Kampagnen „No Credit“ und „Gesagt, getan, für mehr Sicherheit am Schulweg.“ Die

Schulprojekte wie „Hallo Auto“ und „Hallo Auto Advanced“ werden in Zusammenarbeit mit den Schulen angeboten.

Darüber hinaus arbeitet das Zentrum eng mit dem STA-eigenen Bereich Green Mobility zusammen, um ein kohärentes Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildungsprogramm für Südtiroler Schulen zu entwickeln. Dieses Programm ist für alle Schulstufen gedacht und startet ab dem Schuljahr 2023/2024, wobei keine Einnahmen aus den geplanten Projekten vorgesehen sind.

Dazu gehören u.a. die Projekte:

- Hallo Auto
- Hallo My Bike (Fahrradführerschein)
- Hallo Mobility Week
- Hallo Auto Advanced
- Hallo Smart Mobility („Zu Fuß sicher unterwegs“, „Elektro und Wasserstoff“ und „südtirolmobil“)

Maßnahme	Betrag
Verkehrserziehungsprojekte für Grund-, Mittel- und Oberschulen	290.000
Mobilitätswoche im Safety Park	10.000
„Gesagt, getan“ - Sicherheit am Schulweg	30.000
„No Credit“ - Eine Kampagne für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	40.000
Materialien	30.000
Sonstige	40.000
INSGESAMT	440.000

11.1.3. Kurse Arbeitssicherheit

Zusätzlich zum obengenannten Kursangebot bietet der Safety Park in Zusammenarbeit mit dem Südtiroler Bauernbund Kurse für landwirtschaftliche Maschinen (Traktoren und Hebebühnen) an, die dem Abkommen der Staat-Regionen-Konferenz aus dem Jahr 2012 entsprechen.

Um die Arbeitssicherheit im Safety Park zu intensivieren, wurde 2021 eine Partnerschaft mit der Niederstätter Academy eingegangen. Auch 2024 bietet diese akkreditierte Bildungseinrichtung weiterhin umfangreiche Schulungen im Bereich Arbeitssicherheit an.

11.2. Safety Sports

11.2.1. Gokart

Die Führung der Gokart-Piste wurde 2020 für einen Zeitraum von 6 Jahren in Subkonzession vergeben.

11.2.2. Motocross

Die Führung der Motocross-Piste wurde 2020 für einen Zeitraum von 6 Jahren in Subkonzession vergeben.

11.3. Safety Events

11.3.1. Eigene Veranstaltungen

Die Einrichtungen des Safety Park sind ideal für Veranstaltungen. Zukünftige Events werden weiterhin Themen wie Verkehrssicherheit, Automotive und Verkehrserziehung in den Mittelpunkt stellen.

11.3.2. Safety Events Partner

Seit 2019 arbeitet der Safety Park mit Cube Brand Communications als Event-Partner zusammen. Dieser Partner bewirbt den Safety Park überregional. Für 2024 sind im Safety Park diverse Veranstaltungen mit Verkehrssicherheitscharakter geplant, darunter auch Motorradkurse und Fahrsicherheitstrainings für Pkw.

11.4. Forschung, Kommunikation, Marketing

11.4.1. Forschung

Das Verkehrssicherheitszentrum führt keine Forschungstätigkeit durch, beobachtet aber die technischen Entwicklungen in der Mobilität und entwickelt dadurch seine Kurse weiter.

11.4.2. Kommunikation und Marketing

Die Kommunikationsarbeit des Safety Park fokussiert sich hauptsächlich auf die Bewerbung sicherheitsrelevanter Themen, Kurse und Projekte. Ein wichtiger Aspekt der externen Kommunikation ist die fortlaufende Zusammenarbeit mit verschiedenen Verbänden und Berufsvereinigungen. Für 2024 sind Marketingaktivitäten in den Bereichen „Safety Drive“ und „Safety Education“ geplant, mit dem Ziel, die Besucherzahlen zu erhöhen und das Bewusstsein für Verkehrssicherheit zu schärfen.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Webseite und Social Media;
- Foto- und Videoarchiv;
- Bewerbung von Kursen und Projekten;
- Medienkooperationen;
- Material für Kurse (Mappen, Kugelschreiber, Lehrmaterialien für Schulen u.ä.);
- Kommunikationsmittel Safety Park (Fahnen, Drucksorten u.ä.);
- Sonstiges.

11.5. Instandhaltung

11.5.1. Ordentliche Instandhaltung

Der Safety Park sorgt für die Wartung der Pisten, Grünanlagen, Elektro- und Heizungsanlagen. Zudem umfasst die Instandhaltung die Pflege von Ölabscheidern, Hydraulikpumpen, Pistenoberflächen und der Schleuderplatte, sowie die Wartung der IT-Ausstattung.

11.5.2. Außerordentliche Instandhaltung

Zusätzlich zu den regulären Wartungsarbeiten werden außerordentliche Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, um einen störungsfreien und sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Es sind folgende außerordentliche Instandhaltungsarbeiten vorgesehen:

- Erneuerung der Pistenbeläge;
- Umfangreiche Wartung der Schleuderplatte.

Es können auch weitere, derzeit nicht vorhersehbare, außerordentliche Instandhaltungsarbeiten anfallen.

11.6. Investitionen

11.6.1. Photovoltaik-Anlage

Um den Safety Park sowohl emissionsärmer als auch kosteneffizienter zu gestalten, ist die Installation einer Photovoltaikanlage für das Jahr 2024 vorgesehen. Um den Safety Park für den Anschluss dieser Anlage vorzubereiten, sind in den Jahren 2023/2024 umfangreiche und unvorhergesehene Anpassungen an der Mittelspannungskabine erforderlich.

11.6.2. Lieferfahrzeug mit Autokran

Der Safety Park verpflichtet sich, stets höchste Standards hinsichtlich Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten. Aus diesem Grund ist der Austausch des mehr als 25 Jahre alten Lieferfahrzeugs geplant. Die vorgesehene Investition betrifft ein Fahrzeug mit integriertem Autokran. Dadurch werden externe Dienstleistungen für Kranvermietungen in Zukunft überflüssig, was zu Kosteneinsparungen führt.

12. Green Mobility

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe h):

„Green Mobility“: Budget für die Koordinierung der Tätigkeiten auf Landesebene, aufgeschlüsselt nach Kostenarten sowie Projekte in diesem Bereich.

„Green Mobility“ verfolgt das von der Landesregierung ausgegebene Ziel, Südtirol zu einer Modellregion für nachhaltige alpine Mobilität zu entwickeln. Ausgehend von einem gut ausgebauten System des öffentlichen Personennahverkehrs soll auch die darüberhinausgehende Mobilität so nachhaltig wie möglich gestaltet werden.

Bei der Umsetzung des genannten Zieles dienen drei aufeinander aufbauende Prinzipien als Handlungsgrundlage: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung.

Nachfolgend werden die maßgeblichen Aufgaben des Bereichs Green Mobility beschrieben.

12.1. Koordination von Stakeholdern und Maßnahmen

12.1.1. Maßnahmenpaket „Green Mobility“

Im Rahmen der von der Landesregierung eingesetzten, ressortübergreifenden Arbeitsgruppe „Green Mobility“ wurde ein Strategiepapier zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in Südtirol ausgearbeitet. Die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen wurde am 20. Juni 2017 von der Landesregierung beschlossen.

Die STA hat in der Arbeitsgruppe von Beginn an eine wichtige Rolle gespielt und ist bei vielen Maßnahmen als Kooperationspartner dabei.

12.1.2. Arbeitsgruppe bei der Abteilung Mobilität

Für die normative Umsetzung einer Reihe von der Landesregierung beschlossenen Maßnahmen wurde bei der Abteilung Mobilität eine Arbeitsgruppe auf Beamtenebene eingesetzt. Der Bereich Green Mobility bringt sich regelmäßig in dieser Arbeitsgruppe ein. So gilt es etwa, laufende Anpassungen bei den Förderungen zu diskutieren.

12.1.3. Netzwerktreffen

Green Mobility organisiert jährlich zwei Vernetzungstreffen aller Südtiroler Akteure im Bereich der nachhaltigen Mobilität mit jeweils halbtägigem Programm. Green Mobility sorgt damit weiterhin dafür, dass zwischen allen Südtiroler Initiativen und Akteuren ein kontinuierlicher Austausch stattfindet.

Plan 2024:

- aufgrund des Erfolges werden auch 2024 wieder zwei Netzwerktreffen organisiert.

12.1.4. Internationale „Best Practices“

Die Teilnahme an internationalen Konferenzen und der Wissensaustausch mit lokalen und internationalen Akteuren werden auch weiterhin sicherstellen, dass „Best Practices“ aus dem Ausland in Südtirol bekannt gemacht und implementiert werden. Andererseits ergibt sich durch diesen Austausch die Möglichkeit, Südtiroler Erfahrungen und Projekte mit Akteuren anderer Regionen und Ländern Europas zu teilen.

12.2. Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung

Green Mobility soll, unter anderem mittels Kommunikation (auch auf der Webseite und über Social-Media-Kanälen) und Events, bei der Südtiroler Bevölkerung Interesse für die nachhaltige Mobilität wecken. Dabei sollen Maßnahmen und Aktionen bekannt gemacht werden. Ziel ist es, die Bevölkerung aktiv einzubeziehen und für eine Verhaltensänderung zu sorgen.

Die Medienarbeit erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Landesagentur für Presse und Kommunikation, wobei Green Mobility die jeweils notwendigen Daten und Fakten liefert.

12.2.1. Landesweite Sensibilisierungskampagne

Im Maßnahmenpaket Green Mobility ist eine fortlaufende, landesweite Sensibilisierungskampagne für nachhaltige Mobilität vorgesehen. Der Bereich Green Mobility hat bereits umfassende Sensibilisierungsarbeit geleistet und wird diese auch fortsetzen.

STA ist Partner eines „LIFE“-EU-Projektes, in dessen Rahmen innerhalb des Zeitraumes 2020 bis 2024 eine Sensibilisierungskampagne mit einem Budget in der Höhe von 300.000 Euro vorgesehen ist. Dabei stellt die EU eine Co-Finanzierung in Höhe von 168.000 Euro bereit, während die STA eine Restfinanzierung in der Höhe von 132.000 Euro sicherstellen muss.

12.3. Radmobilität

Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung, die Radmobilität in Südtirol speziell für Alltagswege (z. B. Pendeln) aufzuwerten und so im Jahr 2030 einen Anteil der Radmobilität am Modal-Split von 20 % zu erreichen.

Zu diesem Zweck wurde eine zentrale „Kompetenzstelle Fahrrad“ geschaffen, wobei der institutionelle Teil bei der Landesverwaltung (Amt 38.1) und der operative Teil bei der STA (Green Mobility) liegt. In

Kooperation mit dem Ressort für Infrastruktur und Mobilität, den Bezirksgemeinschaften, dem Gemeindeverband und lokalen Experten hat Green Mobility einen Südtiroler Radmobilitätsplan mit Maßnahmen zur Verbesserung der Radmobilität ausgearbeitet. Dieser bildet die Grundlage für die Umsetzung verschiedener Projekte in enger Abstimmung mit den verschiedenen Stakeholdern.

Zudem werden Konzepte für innovative Radwegeprojekte ausgearbeitet.

12.3.1. Südtirol radelt

„Südtirol radelt“ ist die größte Sensibilisierungsmaßnahme für die Alltagsradmobilität. Dabei können alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen ihre geradelten Kilometer online eintragen und Preise gewinnen. Die STA ist offizieller Lizenznehmer des österreichweiten Fahrradwettbewerbes.

Plan 2024:

- Im Jahr 2024 soll der Fokus vermehrt auf die positiven gesundheitlichen Auswirkungen des Fahrradfahrens gelegt werden.

12.3.2. Fahrradverleihe an den Zugbahnhöfen

Papin Sport, der Sieger der Ausschreibung zur Betreuung der Radverleihe an verschiedenen Südtiroler Bahnhöfen, erbringt auch verschiedene Dienstleistungen für die Alltags-Radmobilität. Ziel der Radverleihe ist die Bereitstellung von Leihfahrrädern, die anschließend nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücktransportiert werden müssen. Dadurch wird der ÖPNV entlastet. Zugleich wird durch zusätzliche Dienstleistungen die Alltags-Radmobilität unterstützt.

Plan 2024:

- Betreuung des Radverleihs und Gewährleistung der ergänzenden Dienstleistungen durch den Gewinner der Ausschreibung.

12.3.3. Bikesharing

Ein Angebot zur temporären Nutzung öffentlich zugänglicher Fahrräder kann vor allem in den großen Ortschaften des Landes eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und somit Teil einer intermodalen Alternative zur Nutzung des privaten Pkw sein.

Verschiedene Gemeinden haben in den vergangenen Jahren immer wieder Interesse an der Einführung eines landesweit einheitlichen Systems bekundet, das mittels Südtirol Pass einfach genutzt werden kann. Aus diesem Grund hat sich Green Mobility intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und bereits Ausschreibungsunterlagen vorbereitet. Aufgrund der verhältnismäßig hohen Kosten haben die vorgesehenen Pilotgemeinden bisher allerdings von einer Umsetzung abgesehen.

Plan 2024:

- on hold, bei Bedarf Erarbeitung eines lokalen Pilot-Konzepts.

12.3.4. Innovative Radwegeprojekte

Im Rahmen mehrerer Projekte werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Radler vor Ort und Radpendler umgesetzt. Der Fokus liegt hauptsächlich auf Infrastrukturprojekten im städtischen Umfeld sowie der Anbindung der umliegenden Gemeinden.

Plan 2024:

- Gezielte Unterstützung ausgewählter Gemeinden, Bezirksgemeinschaften und weiterer Akteure,

welche die Radmobilität vor Ort fördern möchten; u.a.

- Ritten
- Eppan
- BZG Eisacktal
- Sanitätsbetrieb Bozen, insbesondere Krankenhausareal Lorenz-Böhler-Straße
- Der Straßenverkehrskodex bietet seit 2020 verschiedene Möglichkeiten zur Förderung der Radmobilität, wie beispielsweise Radfahrstreifen (corsie ciclabili). Aufgrund fehlender Durchführungsbestimmungen steht Green Mobility den Gemeinden beratend zur Verfügung und setzt sich sowohl auf nationaler als auch regionaler Ebene für die Ausarbeitung von Umsetzungsrichtlinien ein.
- Im Rahmen der Planung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnlinie Bozen-Meran liefert Green Mobility Inputs, um auch die Bedingungen für Radfahrer entlang des Etschradwegs zu verbessern und insbesondere die Anbindung der verschiedenen Attraktionspunkte entlang der Strecke mittels geeigneter Unterführungen sicherzustellen.

12.3.5. Einheitliches Beschilderungskonzept für Radwege

Nachdem immer mehr Gemeinden Interesse an einem gemeindeinternen Beschilderungskonzept für Radfahrer und Fußgänger haben und dieses teilweise auch bereits umgesetzt haben (Meran, Lana etc.), soll nun ein Vorschlag für ein landesweit einheitliches Beschilderungssystem entwickelt werden. Green Mobility unterstützt hierbei das Land bei der Ausarbeitung eines Konzeptes für den innergemeindlichen und den übergemeindlichen Bereich.

12.3.6. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Schulen

Mit Beginn des Schuljahres 2022/23 wurden viele der schulischen Aktivitäten zur Mobilität (Fahrradführerschein, „SOS Zebra“) eingestellt. Gemeinsam mit dem Verkehrssicherheitszentrum Safety Park hat Green Mobility daraufhin ein einheitliches Konzept für die Vermittlung von Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung in den Südtiroler Schulen erarbeitet, welches die Schulen in Zukunft über die Webseite des Safety Parks in Anspruch nehmen können.

Green Mobility wird in diesem Kontext weiterhin Fachwissen bereitstellen und die Koordinierungsarbeit unterstützen. Zudem hat Green Mobility im Jahr 2023 in Zusammenarbeit mit österreichischen Partnern und dem Regional Management LAG Pustertal ein Interreg-Projekt eingereicht, in dessen Rahmen die Inhalte der Schulprojekte überprüft und aktualisiert sowie grenzüberschreitend innovative Ideen für die Vermittlung von Projektinhalten erarbeitet werden sollen.

12.3.7. Umsetzung der Maßnahmen zum landesweiten Fahrradmobilitätsplan

Der im Jahr 2022 von der Landesregierung verabschiedete Fahrradmobilitätsplan wird durch eine begleitende Maßnahmentabelle ergänzt. Diese sieht bis 2030 kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Südtirol vor.

Neben den laufenden Tätigkeiten – etwa Begleitung und Unterstützung der 15 Radfunktionalen Einheiten, die Teilnahme an und die Leitung von Steuerungsgruppen sowie die Mitarbeit an der Bewertungskommission für neue Radwege – sind im Jahr 2024 folgende Projekte vorgesehen:

- Kampagnen und Fahrradaktivitäten für verschiedene Zielgruppen, etwa Fahr- und Sicherheitstrainings oder Events (z.B. Fahrrad-Nacht).
- Einbeziehung von Ordnungskräften und Gemeindetechnikern bei der Förderung von Fahrradmobilität (Vorträge und Besuche vor Ort).
- Sensibilisierungskampagnen zu ausgewählten Themen, z.B. Sicherheit, Gesundheit.

- Erhebungen und Studien, z.B. Mobilitätsverhalten in Kooperation mit dem ASTAT, Wirksamkeit von Infrastrukturmaßnahmen.

12.3.8. Wareneinstellung mit Cargobikes

STA hat 2023 gemeinsam mit internationalen Partnern ein EU-Projekt („SuCoLo“) zum Thema Wareneinstellung mit Cargobikes eingereicht. Das Projekt wurde genehmigt und ab 2024 kann mit der Umsetzung begonnen werden. Dabei werden in der Partnerstadt Meran den teilnehmenden Geschäften abwechselnd Lastenfahrräder zur Verfügung gestellt, um den Kunden den selbständigen und nachhaltigen Warentransport nach Hause zu ermöglichen. Alternativ kann die Wareneinstellung nach Hause auch über einen Fahrradkurier erfolgen. Weiters ist die Einbettung von Cargobikes in das Bikesharing-System der Stadt Meran vorgesehen sowie die Errichtung eines Pick-up-Hubs, also einer Abholstation für Waren, zu welcher die Waren von lokalen Geschäften mit Cargobikes transportiert werden und zur Abholung bereitstehen.

Plan 2024:

- Austausch mit internationalen Partnern, Analyse von Umsetzungssystemen und der Voraussetzungen in Meran, evtl. Ankauf von Cargobikes.

12.3.9. Handbuch Fahrradinfrastruktur

Nachdem in den vergangenen Jahren bereits die funktionellen und geometrischen Normen für Radwege überarbeitet wurden, erstellt Green Mobility nun ein Handbuch zur Errichtung von Fahrradinfrastrukturen. Ziel ist es, den verschiedenen Zielgruppen (Bezirksgemeinschaften, Gemeinden, Planern usw.) zu vermitteln, wie Fahrradinfrastrukturen möglichst anwendungsfreundlich gestaltet werden können. So soll etwa erklärt werden, wann welche Art von Fahrradinfrastruktur geeignet ist und wie Kreuzungspunkte für Radfahrer möglichst sicher gestaltet werden können. Auch die Umsetzbarkeit der Neuerungen aus dem Straßenverkehrskodex von 2020 im Hinblick auf die Radmobilität sind Gegenstand des Handbuchs.

12.3.10. Planungsleitfaden Mobilitätsinfrastrukturen

Es soll ein Leitfaden entstehen. Dieser soll die Planung von verschiedenen Mobilitätsinfrastrukturen mit Umsteigebeziehungen, maßgeblich internen Planern erleichtern. Im Zuge dessen werden die Planungserfahrung der STA von verschiedenen Mobilitätsinfrastrukturen, wie Mobilitätszentren, jedoch auch Bus-, Zugbahnhöfe, Seilbahnstationen, Bushaltestellen und u.ä. gesammelt. Auf dieser Grundlage und mit einem Blick auf zukünftige Anforderungen sollen neue Planer, bzw. insgesamt die Planung neuer Mobilitätsinfrastrukturen nutzerfreundlicher und auch bedienerfreundlicher gestaltet werden.

12.4. Mobilitätsmanagement

Ein wichtiges Instrument zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität ist das Mobilitätsmanagement. Dieses wird im Wesentlichen in vier Kategorien unterteilt: kommunales, betriebliches, schulisches und touristisches Mobilitätsmanagement. Dank des Maßnahmenpaketes Green Mobility gibt es seit 2017 eine Landesförderung für Mobilitätsmanagement-Projekte. Green Mobility ist in der Bewertungskommission vertreten.

12.4.1. Beratungen für betriebliches Mobilitätsmanagement

STA bietet Beratungen für betriebliches Mobilitätsmanagement an.

Plan 2024:

- Vernetzung und Beratung von interessierten Betrieben, u.a. der Südtiroler Landesverwaltung und des Sanitätsbetriebs;
- Im Zuge der Beratungen für betriebliches Mobilitätsmanagements wird 2024 mit einem Pilotprojekt bei der Autonomen Provinz Bozen der Südtirol Pass eingeführt.

12.4.2. Betriebliches STA-Mobilitätsmanagement

Auch die STA engagiert sich im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Plan 2024:

- 2024 ist wieder eine Umfrage unter den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen geplant.

12.4.3. Kurs für "Mobility Manager"

In Zusammenarbeit mit der Lichtenburg in Nals bietet Green Mobility einen Kurs für Mobilitätsmanager an und wertet dadurch das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter auf.

Plan 2024:

- STA-Mitarbeiter werden einen Kurs für Mobilitätsmanager gestalten und dabei referieren.

12.4.4. Netzwerk BMM

Um das betriebliche Mobilitätsmanagement noch bekannter zu machen, werden zwei Mal jährlich Netzwerktreffen für Unternehmen und Wirtschaftsverbände organisiert, um den Ideenaustausch zu fördern.

Plan 2024:

- Zwei Netzwerktreffen werden veranstaltet.

12.4.5. Südtiroler Mobilitätspreis

Auf Initiative des Südtiroler Landtages wurde im September 2017 erstmals ein Preis für nachhaltige Mobilitätsprojekte verliehen. Ziel ist es, jenen Beitrag, den öffentliche Körperschaften, Vereine, Organisationen oder Betriebe leisten, um die nachhaltige Mobilität in Südtirol zu unterstützen, hervorzuheben und zu honorieren.

Plan 2024:

- Erneute Ausschreibung und Bewerbung des Mobilitätspreises, Betreuung der Bewerbungen und Jury-sitzungen sowie der öffentlichen Verleihung des Preises.
- Auch in diesem Jahr wird ein Video über das Siegerprojekt produziert und anschließend über Social-Media-Kanäle zur Sensibilisierung verbreitet.

12.4.6. Fachtagung nachhaltige Mobilität

Die von Green Mobility organisierten Fachtagungen der letzten Jahre waren erfolgreich. Aus diesem Grund organisiert Green Mobility auch im Herbst 2024 eine Tagung zum Thema nachhaltige Mobilität. Die Konferenz richtet sich an Bürgermeister, Gemeinderäte, Planer und Gemeindepolizei sowie an alle, die direkt oder indirekt am Entscheidungs- und Orientierungsprozess einer Gemeindeverwaltung im Bereich Mobilität beteiligt sind. Referenten aus dem öffentlichen und privaten Sektor greifen Aspekte im Bereich der nachhaltigen Mobilität auf, die für Entscheidungsträger auf Gemeindeebene relevant sind. Auch in den nächsten Jahren sind ähnliche Tagungen geplant.

Plan 2024:

- Die Tagung wird im Herbst 2024 wiederum organisiert.

12.5. Elektromobilität

12.5.1. E-Drive Day

Zur Sichtbarkeit und Verbreitung der Elektromobilität organisiert Green Mobility die Veranstaltung „E-Drive Day“ im Safety Park. Die Südtiroler Bevölkerung hat bei dieser Veranstaltung die Möglichkeit, verschiedene Elektrofahrzeuge auszuprobieren und sich von den Vorteilen dieser modernen und sauberen Technologie zu überzeugen.

Plan 2024:

- Der E-Drive Day wird 2024 erneut organisiert.

12.5.2. Elektromobilität für Unternehmen

Südtiroler Unternehmen erhalten theoretische Informationen zum Thema Elektromobilität und haben die Möglichkeit, E-Autos zu testen.

Plan 2024:

- Es werden Schulungen bzw. Testaktionen umgesetzt.

12.5.3. Öffentliche Ladeinfrastruktur an Bahnhofsparkplätzen

Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an Bahnhofsparkplätzen wird vorangetrieben. In Abstimmung zwischen Land, Gemeinden, RFI und den Netzbetreibern sollen geeignete Flächen gefunden und den Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt werden.

Plan 2024:

- Die notwendigen Vereinbarungen werden abgeschlossen.

12.6. Übersicht der Maßnahmen

Insgesamt sind 395.000 Euro vorgesehen, die – grob geschätzt – folgendermaßen aufgeteilt werden. Eine Verschiebung der Kosten zwischen den einzelnen Maßnahmen ist möglich:

Maßnahme	Betrag
Netzwerkarbeit, Know-how-Transfer und Bewerbung der Green-Mobility-Initiativen	8.000
Landesweite Sensibilisierungskampagne und Umsetzung konkreter Maßnahmen (z.B. Projekt LIFE)	31.000
Maßnahmen zur Förderung der Radmobilität, „Südtirol radelt“, inklusive Zusatzaktionen (z.B. „Winterradler auch Du“, „Teste auch Du ein E-Bike“)	110.000
Konzepte und Pilotprojekte (allgemeine Konzeptarbeit, Beratungsleistungen und technische Dienstleistungen für innovative Radwegeprojekte, Umsetzung Maßnahmen Fahrradmobilitätsplan, usw.)	62.000

Mobilitätsmanagement (Pilotberatungen betriebliches Mobilitätsmanagement, STA-internes Mobilitätsmanagement, Kurs für Mobility Manager, Netzwerk BMM, Fachtagung nachhaltige Mobilität, Pilotprojekt Südtirol Pass für Autonome Provinz Bozen)	80.000
Ausarbeitung von Handbüchern für Entscheidungsträger und Planer	45.000
Südtiroler Mobilitätspreis inklusive Betreuung und Bewertung	19.000
Aktionen zur Elektromobilität (E-Drive Day, Schulungen/Testaktionen)	40.000
INSGESAMT	395.000

13. Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten

Laut Vereinbarung zwischen dem Land Südtirol und der STA; Buchstabe i):

Forschungs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten: Budget aufgeschlüsselt nach Kostenarten und Aktivitäten.

13.1. Kommunikation: Unser Auftrag

Unsere Kommunikation wird ganzheitlich und aus Kundensicht bestimmt. Alle Kommunikationsdienstleistungen dienen damit stets den Interessen der verschiedenen Zielgruppen. Unser Auftrag ist es, stets in die Wahrnehmung und das Angebot der südtirolmobil-Dachmarke einzuzahlen.

13.2. Themenschwerpunkte

13.2.1. südtirolmobil

Das südtirolmobil-Angebot soll einfach und eindeutig erkennbar sein. Daneben nutzen wir breit angelegte Kampagnen und Social-Media-Kanäle, um Nähe zu Kunden aufzubauen und sie emotional anzusprechen.

13.2.2. Eisenbahnen, Seilbahnen

Die STA ist mit der Führung der Vinschger Bahn sowie mit dem Betrieb der Rittner Seil- und Schmalspurbahn sowie der Standseilbahn Mendel beauftragt, was eine laufende, aktuelle und präzise Information der Bevölkerung, der Fahrgäste und der beteiligten Mobilitätspartner notwendig macht.

13.2.3. Infrastrukturprojekte

Die Verwirklichung größerer Mobilitätsprojekte macht es erforderlich, laufenden Austausch mit betroffenen Gremien (v.a. Gemeinden und Bezirksgemeinschaften) sowie Bürgerinnen und Bürgern zu halten.

13.2.4. Fahrgastinformation

Über die Marke südtirolmobil wird die breite Öffentlichkeit über alle Themen rund um die öffentliche Mobilität informiert. Dazu werden alle zur Verfügung stehenden und geeigneten Kommunikations-Plattformen (digital und Print) genutzt. Die Information wird (wenn möglich) in vier Sprachen bereitgestellt.

13.2.5. Verkehrssicherheit

Der Safety Park will Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen und Kategorien für ein verantwortungsbewusstes Mobilitätsverhalten sensibilisieren. Es gibt ein eigenes Kommunikationskonzept.

13.2.6. Interne Kommunikation

Die breit gefächerten STA-Aufgaben in stark spezialisierten Fachgebieten machen es notwendig, qualifizierte, motivierte Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden bzw. neue zu finden. Dank externer (Recruiting) bzw. interner Maßnahmen (Human Resources Marketing) soll die Attraktivität gesteigert werden.

13.3. Unsere Kommunikationsleitlinien

Für die STA-Kommunikation ergeben sich aus der Themenagenda folgende Leitlinien:

- Laufend informieren: zielgruppengerecht, aktuell, auf unterschiedlichen Kanälen (Webseite, Social Media, FLIRT-Bildschirme, Aushänge, Plakate etc.);
- Veranschaulichen: Modernes Storytelling (z.B. Illustrationen, Datajournalismus, Videos) bzw. Orientierung für Fahrgäste im öffentlichen Raum (Lagepläne, Beschilderungen, Leitsysteme usw.).

Maßnahme	Betrag
Projektkommunikation (Elektrifizierung Vinschger Bahn u.a.m.)	35.000
Kommunikationsstrategie ÖPNV und nachhaltige Mobilität	65.000
ÖPNV: Fahrgastinformation	40.000
Kommunikationsmaßnahmen extern (Öffentlichkeits- und Pressearbeit, Social Media, Drucksorten, visuelles Marketing etc.)	80.000
Online-Kommunikation	45.000
Veranstaltungen	30.000
Strategische Beratung	30.000
Verschiedene	37.000
INSGESAMT	362.000

13.4. Forschung und Innovation

Viele STA-Tätigkeiten bergen Innovation in sich: neue Signalsysteme, Aufbau von Informationsdatenbanken, Echtzeit-Informationssysteme, Elektromobilität etc. Diese Aufgaben sind in den einzelnen Kapiteln beschrieben und werden deshalb an dieser Stelle nicht eigens angeführt.

Für das kommende Jahr 2024 sind keine Forschungsprojekte geplant.

14. Informationssysteme

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe j):

Informationsdienste: Budget für die Bereitstellung der Informationsdienste für die Fahrgäste und das Ticketing sowie die Führung und den Ausbau der IT-Systeme des öffentlichen Nahverkehrs in Südtirol, aufgeschlüsselt nach Kostenarten.

Der Bereich Informationssysteme umfasst die Informatik, im speziellen die Fahrgastinformation und das Ticketing für den öffentlichen Verkehr. Neben diesen Tätigkeiten werden auch Dienstleistungen am Kunden erbracht, vor allem im Service- und Informationszentrum sowie in den Infopoints können die Kunden Beschwerden hinterlegen, neue Fahrscheine und Abos erwerben oder Informationen rund um südtirolmobil einholen.

Im Jahr 2023 ist geprägt durch die aufwendige und komplizierte Implementierung des neuen ITCS/Ticketing-Systems. Mit Stand September 2023 waren circa 500 von 720 Bussen mit dem neuen System ausgerüstet. Die bis dahin auftretenden Instabilitäten der Software konnten weitestgehend behoben werden. Im Herbst 2023 wurden die Bahnhöfe ausgerüstet und neue Funktionalitäten freigeschaltet. Mit Ende des Jahres soll das Ziel erreicht werden, die komplette Flotte umgerüstet und die Bahnhöfe umgebaut zu haben, so dass das Altsystem abgeschaltet werden kann.

Das Jahr 2024 wird durch die vollständige Implementierung des neuen ITCS/Ticketing-Systems und das Anlaufen der neuen Förderprojekte MAGO, MMCS, APIS und VIVO geprägt sein. Zudem wird der Bereich Information Systems nochmals durch ein neues Team erweitert, wir werden ein Fahrscheinkontroll-Team aufbauen, welches landesweit operiert und Missbräuche und Schwarzfahrer-Anteile drücken soll.

14.1. Laufende Tätigkeiten

14.1.1. Klöcker

Klöcker (ehemals Servizi ST) wird mit der Weiterführung der Fahrgastinformations-Systeme auf den Zügen beauftragt, so dass diese bis zur Implementierung eines neuen System durch das EFRE-Projekt APIS abgelöst werden kann. Dies wird frühestens im Jahre 2025/26 der Fall sein.

14.1.2. Verwaltung der touristischen Kartenkreisläufe

Die STA arbeitet eng mit dem Mobilitätskonsortium zur Verwaltung der Gästekarten zusammen. Da die Mobilität die wichtigste Leistung im Gästekartensystem darstellt, drucken wir im Auftrag die Karten, rechnen mit den Vertragspartnern ab und sind Ansprechpartner bei allen Fragen rund um die Mobilität. Das Mobilitätskonsortium arbeitet an einem neuen Gästekartensystem, welches vollständig mit dem neuen Ticketing-System der STA zusammenarbeitet, so dass Fahrscheine aufenthaltsgenau und mit den notwendigen Gästedaten kontrolliert werden können, um Missbrauchsfälle einzudämmen. Hierzu werden Schnittstellenabstimmungen und –implementierungen im Jahre 2024 erarbeitet.

14.1.3. Fahrpläne

Das Fahrplan- und Auskunftsteam arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Datenqualität der Fahrgastinformation in enger Abstimmung mit den Landestechnikern.

Da im Jahr 2024 die Echtzeit-Informationen der Busse flächendeckend zur Verfügung stehen, ist eine qualitativ hochwertige Datenversorgung von entscheidender Bedeutung. Die Kunden profitieren davon

massiv, in dem Verspätungen, Fahrtausfälle und andere Störungsinformationen nur mehr einen Klick entfernt sind.

Die Überwachung der Fahrzeuge und ihrer Datenlieferungen wird zu einer zentralen Aufgabe des Fahrplan-Teams. Mit der Einführung des neuen ITCS-Systems wird das bisherige Servizi ST-System und dessen Datenpflege (xgrete und oracon2) abgelöst. Die Herausforderung besteht nun darin, den Datenfluss von den Plandaten in DIVA zu den Betreibern und wieder zurück zu den Fahrplandaten korrekt zu steuern und zu erfassen. Dadurch wird sichergestellt, dass diese Daten ordnungsgemäß über das Datawarehouse weiterverarbeitet werden können. Die Daten im Datawarehouse werden anschließend dazu genutzt, die Provinz bei der Überwachung der Dienstverträge der Busbetreiber zu unterstützen.

Die Fahrplanprodukte (Taschenfahrpläne, Aushänge) werden im Jahr 2024 wie gewohnt weitergeführt. Auch wenn zunehmend digitale Kanäle an Bedeutung gewinnen, bleiben die gedruckten Fahrplanprodukte Basis der Fahrgastinformation. Die Beauftragung für den Druck der Fahrplanbücher sieht die Produktion von ca. 190.000 Kopien der verschiedenen Bezirksfahrpläne sowie des Bahnfahrplanes vor. Ein weiterer Nachdruck bzw. Neuauflage mit ca. 80.000 ist für die zweite Jahreshälfte vorgesehen.

Die Fahrplanaushänge an den Haltestellen werden als PDF-Dokument und teilweise mit Unterstützung eines externen Dienstleisters produziert. Der Druck selbst wird vom jeweiligen Betreiber übernommen.

14.1.4. Service- und Informationszentrum (SIZ)

Das Service und Informationszentrum bündelt Dienstleistungen rund um den Kunden von südtirolmobil. Dazu gehört der Service Desk, welches als Call Center arbeitet und von 8 bis 18 Uhr von Montag bis Freitag Kundenanrufe entgegennimmt und in das Beschwerdesystem der STA einarbeitet, ebenso werden die schriftlichen Beschwerden kategorisiert. Der Customer Service hingegen bearbeitet die eingegangenen Beschwerden und verteilt diese an die zuständigen Adressaten, wie Konzessionäre und/oder Land. Sie sorgen dafür, dass Beschwerden zeitnah und korrekt beantwortet werden. Die Information Manager hingegen verwalten die Störungsinformationen im öffentlichen Verkehr, sie arbeiten von 6 Uhr morgens bis 18 Uhr am Abend von Montag bis Freitag, samstags ist der Dienst bis 14 Uhr verfügbar. Störungen sollten von den Betreibern eingegeben werden, das Team überwacht und gibt vor allem auch Störungen im Bahnbereich ein. Das SIZ zeichnet sich durch eine sehr hohe Auslastung aus, speziell im September kann das Team die Nachfragen kaum mehr zeitgerecht beantworten, hier muss für das Jahr 2024 neue Lösungen gesucht und punktuell auf externe Dienstleister zurückgegriffen werden.

Um die Kontinuität der Dienste weiter zu erhöhen, wurden die Dienste der Infomanager 2023 auch auf den Samstag ausgeweitet. Im Jahr 2024 wird dies weiter erhöht, indem am Sonntag das SIZ arbeitet und sowohl die Infomanager als auch das Service Desk einen Wochenenddienst versehen werden. All dies soll vor allem den Kunden zugutekommen, die damit noch aktuellere Informationen erhalten werden und Beschwerden auch am Wochenende entgegengenommen werden.

14.1.5. WLAN- und Infotainment-System auf den Zügen

Im Jahr 2022 konnte die Ausschreibung für ein neues WLAN- und Infotainment-System auf den 25 FLIRT-Zügen (Stadler) und als Option für die neuen Alstom-Züge veröffentlicht werden.

Den Zuschlag haben die Firmen onway (Schweiz) und paxlife (Deutschland) als Bietergemeinschaft erhalten.

Die Ausschreibung umfasst die Miete der notwendigen Hardware (Router und Medienserver) und die Implementierung eines Systems, das Fahrgästen ein neues OnBoard-Portal zur Verfügung stellt und die

Multimedia-Monitore im Zug bespielt. Außerdem umfassen die ausgeschriebenen Leistungen alle Backend-Systeme, das Monitoring und die Wartung.

Die Ausarbeitung der Pflichtenhefte und die Implementierung stehen kurz vor dem Abschluss und die ersten Stadler-Züge werden noch im Herbst mit dem neuen System ausgestattet. Innerhalb 6 Monaten sind alle 25 Stadler-Züge mit dem neuen System ausgestattet.

Die Laufzeit des Vertrages beträgt 6 Jahre, mit optionaler Verlängerung um weitere 3 Jahre. Außerdem können die Leistungen optional auch für alle neuen Alstom-Züge abgerufen werden. Gespräche und Abstimmungen mit Alstom finden laufend statt.

Um die Zeit bis zur vollständigen Inbetriebnahme des neuen WLAN- und Infotainment-Systems auf allen 25 Zügen zu überbrücken und den Fahrgästen auch auf den noch nicht mit dem neuen System ausgestatteten Zügen einen WLAN-Dienst anbieten zu können, werden die Verträge mit den aktuellen Dienstleistern bis Frühjahr 2024 verlängert („Parallelbetrieb“).

Um den Fahrgästen der FLIRT-Züge das Fahrgast-WLAN zur Verfügung zu stellen, benötigt der aktuelle (und künftig auch der neue Router) SIM-Karten. Seit einigen Jahren liefern die beiden Mobilfunkanbieter Vodafone und TIM (Vertrag über Consip) sehr gute Dienste und gewährleisten eine nahezu komplette Netzabdeckung entlang der Bahnlinien.

Aus diesem Grund wird die Zusammenarbeit auch im Jahr 2024 fortgeführt.

14.1.6. Multimediasystem und Multimediamonitore FLIRT

Das Videoangebot auf den Bildschirmen der FLIRT-Züge wurde auch 2023 stark nachgefragt, allerdings konnten viele Beiträge auf den Zügen nicht wiedergegeben werden, da technische Probleme vielfach eine Aktualisierung der Inhalte beeinträchtigten:

- durchschnittlich 30 bis 35 verschiedene Videos in der Playlist;
- durchschnittlich 35minütige Playlist;
- Anfragen verschiedener Institutionen (Land Südtirol, Forum Prävention, Sprachzentrum, Young & Museum, Sportjahrbuch, Frauenhausdienst „Gegen Gewalt“, eJob-Börse, No Credit, COVID-Infos, IDM, Uni BZ, Green Mobility, Safety Park, NOI Techpark, verschiedene Museen, BBT, Trauttmansdorff, Fraunhofer, Sportevents, Stiftung Südtiroler Schlösser; Messe Bozen, Family App, Euregio, Frauenbüro, Haydn Orchester, Bike Box Meran, Villa Freischutz, Kulturevents u.v.m.);
- Bewerbung von südtirolmobil-Themen (z.B. Online-Ticketing);
- Fahrgastinformationen (z.B. Sperren Meran-Töll, Trient-Innsbruck).

Ziel für 2024 ist es, mit dem neuen WLAN- und Infotainment-System das Angebot weiter auszubauen. Neben institutionellen Videos sollen vermehrt Streckeninformationen (z.B. Sperren, Fahrplanänderungen etc.) sowie Neuigkeiten und Fahrgastinformationen angezeigt werden. Leider konnte mit der Firma Stadler noch keine Einigung zum Austausch der Monitore in den Flirt-Zügen gefunden werden, sodass die volle Leistungsfähigkeit des neuen Infotainment-Systems nicht ausgespielt werden kann.

14.1.7. Wartung und Betrieb DFI-Anzeiger

An wichtigen ÖPNV-Haltestellen wurden vor rund 15 Jahren ca. 270 intelligente Haltestellenanzeiger montiert. Dank des neuen ITCS/Ticketing-Systems werden die Anzeiger erstmalig vollständig mit Echtzeitinformationen versorgt werden, so dass diese nun einen echten Mehrwert für die Kunden darstellen.

14.1.8. Infopoints südtirolmobil

Die Infopoints der STA verzeichnen trotz fortschreitender Digitalisierung weiter eine hohe Auslastung und sind als Kontaktpunkt zu südtirolmobil nicht wegzudenken. Im Jahr 2023 wurde der Infopoint Brixen und Sand in Taufers unter Vertrag genommen und stärken damit weiter die Präsenz im Territorium.

Für das Jahr 2024 werden weitere Infopoints von der STA übernommen. Es laufen Gespräche mit der SASA um den Infopoint Meran zu übernehmen, zudem ist geplant, in Lana einen Infopoint zu errichten, der zusammen mit dem Infopoint Meran betrieben werden soll. Auch für das Vinschgau soll eine Lösung gefunden werden, um eine ausreichende territoriale Abdeckung zu erreichen.

14.1.9. IT-Security

Aktuelle Meldungen zeigen, dass die Sicherheit der IT-Infrastrukturen zunehmend wichtig wird. Aus diesem Grund hat eine spezialisierte Firma bereits im Jahr 2022 ein großes IT-Security-Audit („Vulnerability Assessment und Penetration Tests“) unserer IT-Systeme durchgeführt. Dieser einmalige Check hat einige Sicherheitslücken aufgedeckt, die in der Nachbearbeitung geschlossen werden konnten.

Um die IT-Sicherheit weiter zu erhöhen, reicht jedoch ein einmaliger Check nicht aus. Aus diesem Grund streben wir im Jahr 2024 einen kontinuierlichen Service an. Mithilfe eines sogenannten SOC („Security Operation Centers“) werden die IT-Systeme in Echtzeit und ständig auf mögliche Gefahren und Lücken überprüft und im Bedarfsfall schnellstmöglich geschlossen.. Dieser Dienst kann nicht mit internen Ressourcen abgedeckt werden, weshalb er an hochspezialisierte Security-Firmen übergeben wird, die den vollen Dienst (Überwachung und Lösung) gewährleisten.

14.2. Investitionen

Im Jahr 2024 und nachfolgend sind folgende Investitionsprojekte, vorbehaltlich Finanzierung, vorgesehen:

14.2.1. Fahrgast-Informationssysteme an den Zug- und Busbahnhöfen (Digital Signage)

2018 wurde am neuen Busbahnhof Bozen erstmals ein neues Digital-Signage-System zur Anzeige der Abfahrten und zusätzlicher Fahrgastinformationen in Betrieb genommen. Seitdem wurden weitere Bahnhöfe mit insgesamt mehr als 50 Digital Signage Bildschirmen ausgestattet. In den kleineren Bahnhöfen wird der zweite Monitor der Ticketmachines (TVM) für die Anzeige der Abfahrten und zusätzlicher Fahrgastinformation genutzt.

Im Jahr 2024 sollen sowohl die sehr alten Infomonitore durch neue Digital-Signage-Monitore ersetzt werden und zum anderen weitere Bahnhöfe und Busbahnhöfe mit dem zentralen System und neuen Monitoren ausgestattet werden.

14.3. Projekte

14.3.1. Umsetzung neues ITCS und Ticketing-System

Die Einführung eines neuen ITCS/Ticketing-Systems für den öffentlichen Verkehr ist das wichtigste Projekt im Bereich Information Systems. Nachdem seit Januar 2023 die ersten Busse ausgerüstet wurden, waren bis November 2023 mehr als 600 der geplanten 735 Busse mit dem neuen System ausgerüstet. Im Jahr 2024 stehen weitere wichtige Meilensteine wie die Einführung des Pay-as-you-go-Funktionalität (Fahren mit Kredit- und Debitkarte) und die vollständige Inbetriebnahme des Systems auf dem Programm.

14.3.2. EFRE-Projekte

Die neuen EFRE-Projekte wurden 2023 bestätigt und werden in den nächsten Jahren für viel Innovation in der Mobilität sorgen. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Projekte:

14.3.3. MAGO

Mit MAGO (Mobility as a Service goes Online) werden die Arbeiten von Bingo fortgeführt. Ziel ist es, eine MaaS-Plattform zu errichten, so dass in Zukunft sämtliche nachhaltigen Verkehrsmittel mit einem Fahrchein genutzt werden können: ÖV, Car Sharing, Bike Sharing, Mietwagen und Taxis. Dieses Projekt nimmt eine strategische Rolle für den Ausgestaltung der zukünftigen Mobilität zur Erreichung der Klimaziele ein. Im Jahre 2024 ist geplant, die südtirolmobil-App und Website weiter auszubauen und neue Dienst zu integrieren sowie die Vergaben MaaS-Plattform durchzuführen. Die Projektlaufzeit beträgt 5 Jahre, das Fördervolumen 4,5 Mio. Euro.

14.3.4. MMCS

Mit MMCS (Mobility Management Center South Tyrol) wird die Verkehrsüberwachung, -steuerung und -information dank innovativer Technologien in Südtirol neu aufgebaut. Ziel ist es, die einzelnen Stakeholder eine übergreifende Leitstelle zur Verfügung zu stellen, die eine gemeinsame Vernetzung ermöglicht und Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung vorsieht. Speziell im Bereich Hot-Spot-Management und Bemaatung von Streckenabschnitten werden neue Möglichkeiten geschaffen. Im Jahr 2024 ist geplant, erste Schritte zu einer neuen Aufbauorganisation zum Betrieb einer Leitstelle zu initiieren und die Vergabe für die Beschaffung der Software durchzuführen. Die Projektlaufzeit beträgt 5 Jahre, das Fördervolumen 3,5 Mio. Euro.

14.3.5. APIS

Apis (Advanced Passenger Information South Tyrol) hat das Ziel, auf den Zügen der STA ein neues Fahrgastinformations-System in Betrieb zu nehmen, welches mit der neuen Bingo-Architektur voll kompatibel ist und somit umfassende Fahrgast- und Störungsinformationen ermöglicht. Zudem ist geplant, eine Infotainment-System auf den Bussen auszurollen. Im Jahr 2024 ist geplant, die notwendigen Berater für dieses Projekt zu finden sowie die Vergabeunterlagen für ein neues FIS-System auf den Zügen vorzubereiten. Die Projektlaufzeit beträgt 5 Jahre, das Fördervolumen 4,9 Mio. Euro.

14.3.6. VIVO

Vivo wird eine flächendeckende zentralisierte Videoüberwachung der Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen und darauf abzielt, die 55 Bahnhöfe und weitere wichtige Verkehrsinfrastrukturen in Südtirol mit einem modernen, zentralisierten Videoüberwachungssystem auszustatten und damit die tatsächliche und gefühlte Sicherheit sowohl der Fahrgäste als auch der Infrastruktur zu erhöhen. Die zu überwachende Bereiche können der Eingang, die Bahnsteige, der Warteraum, die Fahrradabstellplätze, der Parkplatz und die nahegelegenen Bushaltestellen sein. Die Vergabe ist im Ende 2023 durchgeführt worden, 2024 werden die bestehenden Mobilitätsinfrastrukturen in das neue Videoüberwachungs-System eingebunden. Die Projektlaufzeit beträgt 5 Jahre, das Fördervolumen 5,0 Mio. Euro.

14.3.7. PNRR-Projekt MaaS4Italy

STA konnte den Zuschlag für ein PNRR-gefördertes MaaS-Projekt gewinnen. 7 italienische Regionen werden bis 2026 neue Mobility-as-a-Service-Konzepte umsetzen. Ziel in Südtirol ist es, eine On-Demand-Plattform zu beschaffen, um Rufbusse, Mietwagen und Taxi in das südtirolmobil-Verbundsystem zu

integrieren. Das Projekt wird in enger Abstimmung mit dem EFRE-Projekt MAGO entwickelt um einen hohen Mehrwert für die Kunden zu erzielen. Die Projektlaufzeit beträgt 3 Jahre, das Fördervolumen 2,3 Mio. Euro.

15. Gemeinkosten

Laut Vereinbarung Land Südtirol – STA; Buchstabe k):

Gemeinkosten: Budget für die Gemeinkosten, inklusive der Kosten für die ordentliche Führung der Gesellschaft, unterteilt nach Kostenarten.

15.1. Verwaltung

Die STA zählt rund 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was eine Verwaltungsstruktur notwendig macht, die die grundlegenden Dienste für das Unternehmen und die produktiven Bereiche abwickelt. Diese sind insbesondere:

- HR
- Finance & Controlling
- Legal
- Interne IT
- Fuhrparkmanagement
- Office Management.

15.2. Quality & Safety

Die STA ist nach ISO 9001 (Qualität) und nach ISO 45001/2018-Richtlinien (Gesundheit und Arbeitssicherheit) zertifiziert. Im Jahr 2023 wurde die ISO45001-Zertifizierung für das darauffolgende Triennium erneuert und die vorgesehenen Überprüfungen im Rahmen der ISO 9001 Zertifizierung durchgeführt.

Weiters werden die vorbereitenden Tätigkeiten für eine zukünftige Zertifizierung nach ISO 14001/2015 (Umwelt) durchgeführt, das 2024 über die Bühne gehen soll.

15.3. Internes IT-System

Der aktuelle Vertrag für das interne IT-System lief im Jahr 2023 aus. Aus diesem Grund wurden die folgenden Leistungen im September 2023 für eine Laufzeit von 3 Jahren zu einem Betrag von 499.000 Euro neu ausgeschrieben:

- Server-/Cloud-Dienste: Domain-Controller (Benutzerverwaltung), Client-Management-Server, Print-Server, Datenbank-Server, Application-Server (bspw. für Software FM), Terminal-Server, Telefonie-Server (nur für den Zeitraum während der Migration zu Teams Phone);
- Microsoft 365-Lizenzen: entsprechende Lizenzen für jeden Mitarbeiter und Speziallizenzen (wie bspw. Power Automate);
- Festnetztelefonie über Microsoft Teams (als Ablöse des aktuellen Swyx-Telefoniesystems);
- Client Management-Tool: zur zentralen Verwaltung aller Clients (Notebooks, PCs, Smartphones, Tablets) – Inventarisierung, Patch-Management, Updates, Compliance u.a.m.

- Antivirus Managed Detection and Response (MDR): Antivirus wird als Dienst umgesetzt, d.h. dass beim Auftragnehmer ein Security-Team ständig (24/7) vom System erkannte Gefahren analysiert und bei Bedarf löst/schließt;
- Monitoring der gesamten Infrastruktur;
- Backup der gesamten Infrastruktur (inkl. Microsoft 365);
- Wartung der gesamten Infrastruktur für eine hohe Verfügbarkeit (99,95%).

Die Finanzierung erfolgt über das Jahresprogramm.

Die Dienste der Datenlinien, der Internetlinie, Telefonie und der Firewalls wurden im Frühjahr 2023 neu ausgeschrieben und für 3 Jahre (+ Option für Verlängerung von weiteren 2 Jahren) zugeschlagen. Der Vertrag wurde am 18.07.2023 unterschrieben. Der Dienstleister ist dabei, die verschiedenen Dienste zu aktivieren bzw. zu erweitern (fast alle Standorte sind mit dem neuen Vertrag mit 1Gbps angebunden, Internetlinie 10Gbps, Anbindung Datacenter 10Gbps, Next-Generation-Firewall für optimale Sicherheit unseres Unternehmensnetzwerkes).

Die Printdienste inkl. Multifunktionsgeräte wurden bereits Ende 2022 (+ Option für Verlängerung um weitere 2 Jahre) vergeben.

15.3.1. Modern Workplace – Microsoft365

Der im Jahr 2021 flächendeckend eingeführte Modern-Workplace mit den Microsoft365-Tools (Sharepoint, Teams etc.) wurde auch im Jahr 2023 weiterentwickelt und vor allem stabilisiert und optimiert.

Dank dieser Umstrukturierung hat jeder Mitarbeiter nun die Möglichkeit, jederzeit, überall und mit jedem digitalen Endgerät auf die Unternehmensdaten und -prozesse zuzugreifen.

Im Jahr 2024 werden mit internen Ressourcen und mit der Unterstützung externer Berater weitere Prozesse digitalisiert und weitere Anpassungen und Optimierungen vorgenommen.

15.3.2. Telefonie

Die Mobiltelefonie (SIM und Smartphones), die den STA-Mitarbeitern zur Verfügung gestellt wird, wird bei TIM bezogen und läuft über die „Convenzione Mobile 8“ der CONSIP.

Die Festnetztelefonie läuft über die große Ausschreibung der Datenanbindungen mit Brennercom über sogenannte SIP-Trunks. Dadurch sind an allen STA-Standorten keine physischen ISDN-Linien mehr notwendig.

Seit August 2023 ist die interne IT dabei, gemeinsam mit dem IT-Dienstleister die Telefonie vom aktuellen Swyx-Telefonieserver zu Teams Phone zu migrieren.

Die gesamte Telefonie läuft somit über Microsoft Teams bzw. über die Microsoft Azure Cloud und mündet von dort über zwei Gateways (SBC Ribbon) über 2 redundante SIP-Trunks (bei Brennercom) ins öffentliche Telefonnetz.

15.3.3. Management-Software AsiX

AsiX wird weiterhin das IT-Tool für das Mitarbeitermanagement sein, mit dem Kurse, Schulungen, die persönliche Ausrüstung, die Arbeitssicherheit und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften verwaltet werden. Darüber hinaus wird die Wartung von Kleingeräten vollumfänglich über die Asix-Software verwaltet, ebenso des STA-Fuhrparks.

15.3.4. Business Central

Im Mai 2023 wurde die Migration von NAV 2019 zu Microsoft Business Central vollzogen. Das ERP-System wird auch 2024 weiterentwickelt und an die internen Prozesse angepasst, um diese zu digitalisieren.

15.3.5. Übersicht der laufenden Kosten IT-System (exkl. Fixe Anlagen)

Leistung	Betrag
Internes IT-System	150.000
Ankauf Hardware	52.500
Datenanbindungen (Datenlinien, Internetlinie, Festnetz-Telefonie, Firewall)	66.000
Printservice inklusive Multifunktionsgeräte	26.250
Mobiltelefonie	14.250
Lizenzen und Wartung Spezialsoftware (Desk-Sharing, Teamviewer, Adobe, Vestra, Fahrplansoftware, ...) und eventuell zusätzlich benötigte Software und Domains	54.188
IT-Beratungen (Microsoft365 etc.)	30.000
Verschiedene Domains und PEC-Postfach	1.691
Business Central	40.125
INSGESAMT	435.004

16. Anlagen

- Budget 2024



Programma annuale 2024

Attività in corso e investimenti

Bolzano, aprile 2024

sta – Südtiroler Transportstrukturen AG • Gerbergasse 60 • I-39100 Bozen
sta – Strutture Trasporto Alto Adige SpA • Via dei Conciapelli 60 • I-39100 Bolzano
T +39 0471 312888 • info@sta.bz.it • sta@pec.bz.it • www.sta.bz.it

Ges. Kapital - capitale soc.: Euro 14.860.000 • MwSt.-Nr. - p. IVA: 00586190217
Handelsregister Bozen - registro delle imprese Bolzano: BZ 87527 • Einpersonengesellschaft - Società unipersonale
Unterliegt der Leitung und Koordination gemäß Art. 2497 und folgende des Z.G.B. durch die Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Società soggetta a direzione e coordinamento ai sensi dell'Art. 2497 del C.C. da parte della Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige

File: <https://stabz.sharepoint.com/Datenaustausch/240415 STA Jahresprogramm 2024 IT.docx>

Sommario

1.	Introduzione	8
2.	Area strategica	8
2.1.	Chi siamo.....	8
2.2.	Cosa facciamo.....	8
2.3.	Visione	9
2.4.	Missione.....	9
2.5.	Strategische Ziele	9
2.6.	Organigramma e pianta organica	10
3.	Progetti su infrastrutture gestite dalla STA.....	11
3.1.	Infrastrutture della STA.....	11
3.1.1.	Linea ferroviaria Merano-Malles: elettrificazione.....	11
3.1.2.	Linea ferroviaria Merano-Malles: chiusura dei passaggi a livello.....	12
3.1.3.	Linea ferroviaria Merano-Malles: manutenzione dei binari.....	12
3.1.4.	Linea ferroviaria Merano-Malles: Ampliamento a doppio binario	12
3.1.5.	Linea ferroviaria Merano-Malles: centro di mobilità di Malles.....	12
3.1.6.	Linea ferroviaria Merano-Malles: misure di protezione in accordo con il piano delle zone di pericolo.....	12
3.1.7.	Linea ferroviaria Merano-Malles: adattamenti infrastrutturale e tecnologici	13
3.1.8.	Laces: ascensori.....	13
3.2.	Infrastrutture della Provincia.....	13
3.2.1.	Stazione di Merano: masterplan e centro di mobilità	13
3.2.2.	Bolzano: Casa della Mobilità	13
3.2.3.	Riattivazione della ferrovia della Valle di Tures.....	13
3.2.4.	Riattivazione della ferrovia della Val Gardena	13
3.2.5.	San Candido: Masterplan	14
3.2.6.	Nuova funivia di S. Genesio	14
3.2.7.	Collegamento funiviario Merano-Scena-Tirolo.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.2.8.	Bolzano: Centro di Mobilità Bolzano Sud - Fiera	14

3.3.	Impianti di terzi	14
3.3.1.	Posteggi bici sicuri	14
3.3.2.	Bolzano Velostazione	15
3.3.3.	Brunico: ristrutturazione dell'edificio della stazione	15
3.4.	Adattamenti e valorizzazione delle rimesse e delle officine	15
4.	Realizzazione di progetti gestiti da terzi.....	15
4.1.	Impianti propri	16
4.2.	Impianti della Provincia.....	16
4.2.1.	Bolzano Sud: polo manutentivo.....	16
4.2.2.	Stazione di Silandro: riqualificazione.....	16
4.3.	Impianti di terzi	16
4.3.1.	Rio Pusteria: Funivia Maranza	16
4.3.2.	Linea del Brennero: abbattimento barriere architettoniche	16
4.3.3.	San Giacomo: nuova fermata	17
4.3.4.	Val Pusteria: raddoppio parziale della linea ferroviaria	17
4.3.5.	Linea del Brennero: barriere antirumore	17
4.3.6.	Costruzione di parcheggi alle stazioni ferroviarie e digitalizzazione.....	17
4.3.7.	Areale di Bolzano	17
4.3.8.	Olimpiadi invernali 2026: centri intermodali ad Ora e Dobbiaco	18
4.3.9.	Bolzano: nuova officina e rimessa per autobus SASA.....	18
4.3.10.	Passo dello Stelvio: Concetto di mobilità e valorizzazione	18
4.3.11.	Valorizzazione delle stazioni ferroviarie.....	19
4.3.12.	Punti logistici per gli operatori di autobus.....	19
4.3.13.	Espansione della linea ferroviaria Bolzano-Merano	19
4.3.14.	Task force maintenance strategical mobility infrastructures	19
4.3.15.	Everbike: Posteggi per biciclette sicuri.....	19
5.	Materiale rotabile e programmazione di esercizio	20
5.1.	Gestione	20
5.1.1.	Materiale rotabile.....	20
5.2.	Progettazione orari.....	20
5.2.1.	Orario annuale 2025	21
5.2.2.	Orari pluriennali, sviluppo della rete	21

5.3.	Acquisizione.....	21
5.3.1.	Materiale rotabile.....	21
5.4.	Ulteriori sviluppi	21
5.4.1.	Installazione del sistema di segnalamento ETCS BL3.6.0HD e della trazione a 25 kV su tutti i FLIRT ETR 170 nell'ambito della provinciale (di proprietà della STA e di Trenitalia).....	21
5.4.2.	Sostituzione PC-SAD sui FLIRT	21
5.5.	Sostituzione del sistema di informazione al pubblico (laP) sui tre-ni FLIRT	22
6.	Linea ferroviaria Merano-Malles	22
6.1.	Direzione d'esercizio.....	23
6.2.	Direzione Centrale Operativa.....	23
6.3.	Armamento.....	23
6.4.	Sistema tecnologico di protezione.....	23
6.5.	Trazione elettrica - catenaria	23
6.6.	Stazioni e fermate	23
6.7.	Versanti e strutture artificiali.....	24
6.8.	Gestione zona indipendente Merano.....	24
7.	Funivia del Renon.....	24
8.	Tramvia del Renon	24
9.	Funicolare della Mendola	25
10.	Strutture e infrastrutture del TPL	25
10.1.	Gestione ordinaria.....	26
10.1.1.	Stazioni ferroviarie.....	26
10.1.2.	Autostazioni – Centri di mobilità	26
10.1.3.	Punti noleggio bici.....	26
10.2.	Interventi straordinari	26
10.2.1.	Stazioni ferroviarie.....	26
10.2.2.	Rimesse autobus	27
10.3.	Immobili.....	27
10.4.	Software di Facility Management	27
10.5.	Sistemi di chiusura centralizzata	28
10.6.	Regolamentazione della proprietà	28

- 11. Centro di guida sicura 28
- 11.1. Formazione 28
- 11.1.1. Safety Drive 28
- 11.1.2. Safety Education 28
- 11.1.3. Corsi sicurezza sul lavoro 29
- 11.2. Safety Sports 29
- 11.2.1. Gokart 29
- 11.2.2. Motocross 29
- 11.3. Safety Events 30
- 11.3.1. Eventi propri 30
- 11.3.2. Safety Events Partner 30
- 11.4. Ricerca, Comunicazione e marketing 30
- 11.4.1. Forschung Fehler! Textmarke nicht definiert.
- 11.4.2. Comunicazione e marketing 30
- 11.5. Manutenzione 30
- 11.5.1. Manutenzione ordinaria 30
- 11.5.2. Manutenzione straordinaria 31
- 11.6. Investimenti 31
- 11.6.1. Impianto fotovoltaico 31
- 11.6.2. Veicolo di consegna con gru 31
- 12. Green Mobility 31
- 12.1. Coordinamento dei soggetti coinvolti e delle misure 32
- 12.1.1. Pacchetto di misure "Green Mobility" 32
- 12.1.2. Gruppo di lavoro Ripartizione Mobilità 32
- 12.1.3. Riunioni periodiche dei partner 32
- 12.1.4. „Best practice“ internazionali 32
- 12.2. Pubbliche relazioni e sensibilizzazione 32
- 12.2.1. Campagne di sensibilizzazione a livello provinciale 32
- 12.3. Mobilità ciclistica 33
- 12.3.1. L'Alto Adige pedala 33
- 12.3.2. Noleggio bici alle stazioni ferroviarie 33
- 12.3.3. Bike-sharing 33

12.3.4.	Progetti innovativi per piste ciclabili.....	34
12.3.5.	Concetto di segnaletica uniforme per le piste ciclabili.....	34
12.3.6.	Educazione al traffico e alla mobilità nelle scuole	34
12.3.7.	Attuazione delle misure per il piano di mobilità ciclistica provinciale	35
12.3.8.	Consegna delle merci con cargo bike	35
12.3.9.	Manuale delle infrastrutture ciclabili.....	35
12.3.10.	Linee guida per la pianificazione delle infrastrutture di mobilità.....	35
12.4.	Gestione della mobilità.....	36
12.4.1.	Consulenze per la gestione della mobilità aziendale	36
12.4.2.	Gestione della mobilità aziendale della STA.....	36
12.4.3.	Corso per “mobility manager”	36
12.4.4.	Rete di MMA.....	36
12.4.5.	Premio Mobilità Alto Adige	36
12.4.6.	Simposio sulla mobilità sostenibile.....	37
12.5.	Mobilità elettrica	37
12.5.1.	E-Drive Day	37
12.5.2.	Mobilità elettrica per aziende	37
12.5.3.	Infrastruttura di ricarica pubblica nei parcheggi delle stazioni ferroviarie.....	37
12.6.	Sommario delle misure.....	38
13.	Attività di ricerca, comunicazione e marketing.....	38
13.1.	Comunicazione: il nostro compito.....	38
13.2.	Argomenti principali.....	39
13.2.1.	altoadigemobilità	39
13.2.2.	Ferrovie e funivie	39
13.2.3.	Progetti infrastrutturali	39
13.2.4.	Informazione ai passeggeri.....	39
13.2.5.	Sicurezza stradale.....	39
13.2.6.	Comunicazione interna	39
13.3.	Le nostre linee guida di comunicazione	39
13.4.	Ricerca e innovazione.....	40
14.	Sistemi di informazione.....	40
14.1.	Attività in corso.....	41

- 14.1.1. Klöcker..... 41
- 14.1.2. Gestione dei titoli di viaggio per turisti 41
- 14.1.3. Tabelle orarie 41
- 14.1.4. Centro servizi e d’informazione (SIZ)..... 41
- 14.1.5. Sistema Wi-Fi e Infotainment sui treni 42
- 14.1.6. Multimediasystem e Multimediamonitor FLIRT..... 42
- 14.1.7. Manutenzione e funzionamento paline 43
- 14.1.8. Infopoint altodigemobilità 43
- 14.1.9. IT-Security 43
- 14.2. Investimenti..... 43**
- 14.2.1. Sistemi d’informazione al pubblico nelle stazioni ferroviarie e autobus (“Digital Signa-ge”)..... 44
- 14.3. Progetti..... 44**
- 14.3.1. Implementazione nuovo ITCS e sistema di ticketing..... 44
- 14.3.2. Progetti FESR..... 44
- 14.3.3. MAGO 44
- 14.3.4. MMCS 44
- 14.3.5. APIS 45
- 14.3.6. VIVO 45
- 14.3.7. Progetti PNRR e MaaS4Italy 45
- 15. Spese generali 45**
- 15.1. Amministrazione 45
- 15.2. Quality & Safety 46
- 15.3. Sistema informatico interno 46
- 15.3.1. Modern Workplace – Microsoft365..... 46
- 15.3.2. Telefonia 47
- 15.3.3. Management-Software AsiX 47
- 15.3.4. Business Central..... 47
- 15.3.5. Prospetto costi correnti Sistema IT (excl. Impianti fissi)..... 47
- 16. Allegati..... 48**

1. Introduzione

Il rapporto tra Provincia Autonoma di Bolzano e STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA (in breve "STA") è regolato dalla delibera della Giunta Provinciale n. 831 dell'8 ottobre 2019 "Nuova convenzione disciplinante il rapporto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e la società STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA". Elemento fondamentale di questo accordo è il programma annuale della STA.

Il presente documento descrive e quantifica il budget delle attività pianificate dai vari reparti. Si tiene conto anche delle entrate generate dalla STA dalle attività dei progetti e da terzi.

2. Area strategica

2.1. Chi siamo

La STA è nata all'inizio degli anni '90 dalla SAD SpA quando le infrastrutture (officine, rimesse ecc.) furono separate dai servizi di trasporto veri e propri e passarono sotto la gestione della STA. Oggi la è una società in-house della Provincia Autonoma di Bolzano, che possiede una partecipazione azionaria del 100% al capitale sociale

2.2. Cosa facciamo

STA:

- progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione;
- può acquistare e gestire veicoli e materiale rotabile da mettere a disposizione dei gestori di servizio del trasporto pubblico;
- provvede alla promozione del trasporto pubblico locale e sviluppa progetti per l'introduzione di servizi innovativi;
- realizza, gestisce e vende spazi pubblicitari collegati alle infrastrutture e ai veicoli da lei gestiti ovvero al materiale rotabile gestito da questa società;
- svolge attività di trasporto passeggeri sulla funivia del Renon, il trenino del Renon e la funicolare della Mendola;
- gestisce il centro di guida sicura Alto Adige con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale in generale;
- segue i temi della mobilità sostenibile con particolare riferimento alla mobilità ciclistica, al mobility management e la mobilità elettrica, il tutto tramite campagne di sensibilizzazione e la realizzazione di progetti concreti.

Inoltre, sono affidate alla STA le seguenti funzioni tecniche e amministrative relative ad "altoadigemobilità":

- progettazione, coordinamento e gestione di un sistema tecnologico unitario e standardizzato;
- gestione del sistema tariffario, dei titoli di viaggio, della rete dei servizi e del sistema di bigliettazione;
- pubblicazione e diffusione dell'orario dei servizi di linea nell'ambito di altoadigemobilità e gestione

- dell'informazione al pubblico;
- ripartizione degli introiti tariffari e di eventuali altri introiti;
- raccolta, elaborazione e gestione dei dati relativi all'esercizio dei servizi, dei passeggeri trasportati e delle tariffe;
- gestione del marchio altoadigemobilità.

2.3. Visione

Rendiamo l'Alto Adige la regione modello per la mobilità alpina, nella quale le persone preferiscono utilizzare soluzioni efficienti e sostenibili di mobilità integrata e di facile utilizzo per tutti.

2.4. Missione

STA sviluppa, progetta, realizza e gestisce soluzioni per infrastrutture, sistemi e servizi finalizzati al potenziamento e miglioramento continuo dell'offerta di mobilità, adottando know-how all'avanguardia.

Queste soluzioni mettono al centro l'utente, garantiscono la sicurezza, la tutela dell'ambiente, l'utilizzo facile ed intuitivo e rendono migliore la qualità della vita.

2.5. Strategische Ziele

La visione e la missione hanno dato vita, durante un processo strategico, ai seguenti cinque obiettivi strategici

1. Qualità
Le nostre infrastrutture e i nostri servizi sono facili da usare, accessibili a tutti, affidabili e funzionali. Pulizia, estetica, tutela dell'ambiente sicurezza creano un contesto attraente e trasmettono fiducia. Riconosciamo questa qualità nella soddisfazione degli utenti.
2. Innovazione
L'innovazione è la nostra aspirazione ed è riscontrabile nei nostri progetti, nei nostri servizi e nelle nostre attività.
3. Efficienza
Gestiamo con attenzione il denaro dei contribuenti che ci viene affidato, mantenendo canali decisionali e di servizio brevi, in un'organizzazione snella e coltivando una rete capillare. I nostri progetti, servizi e attività sono efficaci e creano valore aggiunto.
4. Continuità dei servizi
Vogliamo garantire la continuità dei nostri servizi, indipendentemente dalle condizioni ambientali e dai fattori di influenza esterni, attraverso la standardizzazione dei processi, l'ampia diffusione delle competenze e la manutenzione continua di attrezzature e sistemi.
5. Datore di lavoro attrattivo
Vogliamo attirare e fidelizzare i "migliori", offrendo, come datore di lavoro attrattivo, modelli di ruolo diversi con compiti stimolanti e impegnativi e garantendo la permeabilità interna. Coltiviamo interazioni gratificanti e viviamo la nostra cultura aziendale in modo autentico.

2.6. Organigramma e pianta organica

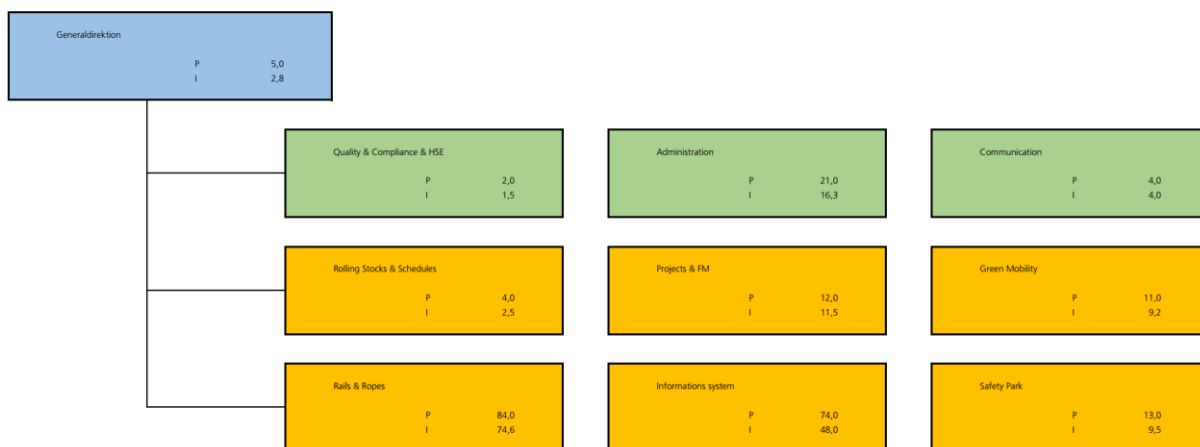
Attualmente, STA conta circa 190 dipendenti. Con l'espansione dei servizi offerti, il piano di occupazione totale verrà aumentato da 207 FTE (equivalenti a tempo pieno) approvati a 230 FTE, nel seguente modo:

- Per quattro progetti FESR con un volume di circa 20 milioni di euro, le risorse interne per la gestione del progetto non sono sufficienti. Per questo motivo, si prevede di potenziare tali capacità creando 3 posizioni aggiuntive: una posizione a tempo pieno per la gestione amministrativa dei progetti di finanziamento e due posizioni a tempo pieno come Project Manager per i progetti digitali. Il finanziamento avviene al 100% tramite fondi FESR. Le posizioni saranno allocate nel settore Data Analytics, IT-Innovations e contemporaneamente verrà assegnato a questo team un coordinatore a tempo pieno.
- Centro servizi e informazioni: 6 posizioni a tempo pieno nel team del Service Desk (5 membri + 1 capo squadra) per garantire il recente aumento del carico di lavoro e il previsto servizio nei fine settimana.
- Infopoints sudtirolmobil: un team aggiuntivo "Infopoint Merano e Lana" con 6 posizioni a tempo pieno (1 capo squadra + 5 membri).
- Un gruppo aggiuntivo "Team biglietteria e di controllo" con 6 posizioni a tempo pieno (1 capo squadra + 5 membri).
- Il gruppo Legal verrà diviso in due team, Giuristi e Legal Admin, e verranno aggiunte 2 posizioni a tempo pieno a causa del maggiore carico di lavoro.

Reparto	2024	2023	Delta
Direzione Generale	5	5	0
Quality & Compliance & HSE	2	2	0
Administration	21	19	2
Communication	4	4	0
Projects & FM	12	12	0
Green Mobility	11	11	0
Rolling Stock & Schedules	4	4	0
Rails & Ropes	84	84	0
Informations Systems	74	53	21
Safety Park	13	13	0
Totale	230	210	23

FTE Jahresprogramm 2024

Tot: P 230
 Tot: I 179,7



Secondo l'art. 19 dello statuto della STA il piano per l'assunzione del personale è da sottoporre alla Provincia per l'approvazione. Con l'approvazione del programma annuale viene approvata anche la pianta organica.

3. Progetti su infrastrutture gestite dalla STA

Come da convenzione Provincia – STA; lettera a):

Programma di investimento in infrastrutture, che STA utilizza e/o gestisce a qualsiasi titolo giuridico, distinto per tipologia di costo e suddiviso in investimenti a uso proprio, della Provincia e impianti di terzi (ad es. RFI).

3.1. Infrastrutture della STA

3.1.1. Linea ferroviaria Merano-Malles: elettrificazione

Con quasi 2 milioni di passeggeri all'anno, la ferrovia della Val Venosta Merano-Malles ha superato di molto ogni aspettativa ed è arrivata al limite della sua capacità. L'elettrificazione della linea ferroviaria rientra nel concetto globale di trasporto ferroviario locale dell'Alto Adige che si pone l'obiettivo di rafforzare la ferrovia locale quale spina dorsale della mobilità sostenibile, affinché il maggior numero possibile di persone prediliga l'alternativa del treno al proprio mezzo motorizzato.

Vantaggi dell'elettrificazione:

- raddoppio della capacità;
- cadenzamento ogni 30 minuti;
- possibili collegamenti diretti fino a Bolzano (senza cambio a Merano);
- sostenibilità ambientale (nessuna emissione di CO2).

3.1.2. Linea ferroviaria Merano-Malles: chiusura dei passaggi a livello

I passaggi a livello rappresentano tutt'oggi un rischio per la circolazione ferroviaria. L'obiettivo del progetto è di chiudere progressivamente i passaggi a livello sostituendoli con sottopassi o sovrappassi stradali.

Nel corso del 2018 è stato eseguito uno studio di fattibilità che include una stima economica per la chiusura di tutti i passaggi a livello lungo la linea della Val Venosta. Lo studio riguarda 31 punti.

3.1.3. Linea ferroviaria Merano-Malles: manutenzione dei binari

La linea ferroviaria Merano-Malles dispone tuttora delle traversine ferroviarie a Y su una lunghezza di circa 20 chilometri. Questo tipo di traversine ferroviarie è in disuso nel resto del territorio nazionale italiano e viene gradualmente sostituito anche nei paesi di lingua tedesca. La manutenzione delle traversine a Y sta diventando sempre più complessa e costosa, data la scarsa reperibilità dei pezzi di ricambio.

Si prevede la sostituzione graduale delle traversine ferroviarie a Y nel corso dei prossimi anni.

Le linee interessate sono le seguenti: Castebello - Laces, Holzbrugg – Silandro e Silandro - Malles.

3.1.4. Linea ferroviaria Merano-Malles: Ampliamento a doppio binario

Per il modello di orario del 2035/2040, è necessaria anche un'espansione a doppio binario della ferrovia della Val Venosta, segmento per segmento. Nel 2024 dovrebbe iniziare la pianificazione, con il progetto di fattibilità tecnica ed economica previsto per il 2025.

3.1.5. Linea ferroviaria Merano-Malles: centro di mobilità di Malles

In virtù dell'elettrificazione della linea ferrovia, la stazione di Malles e l'areale circostante dovranno essere rivisti e riadattati alle esigenze di una moderna mobilità integrata.

Il progetto del Centro di mobilità di Malles prevede la riorganizzazione e l'ampliamento degli spazi attualmente disponibili nell'area della stazione ferroviaria:

- posti auto;
- fermate dell'autobus;
- parcheggi e depositi per biciclette.

3.1.6. Linea ferroviaria Merano-Malles: misure di protezione contro i rischi idrogeologici

Gli studi effettuati nel corso del 2019 e del 2020 in merito alla conformità urbanistica per gli aspetti di compatibilità idrogeologica per la ferrovia Merano-Malles hanno evidenziato come vi siano delle situazioni che, benché non necessitino di un intervento immediato, siano comunque nel medio e lungo periodo da affrontare al fine di mitigare i possibili rischi.

Gli studi hanno evidenziato circa 120 punti lungo la linea in cui intervenire per un importo complessivo per i soli lavori di prima priorità di circa 17 milioni di euro.

La realizzazione di tutte queste misure richiederà fino a tre anni. Nel 2023 è iniziata l'esecuzione dei lavori a Marleno. Nel corso del 2023, STA ha ricevuto finanziamenti europei per un importo di 15,5 milioni di euro dal programma EFRE 2021-2027. Con questi fondi, sarà possibile realizzare la maggior parte delle misure del piano entro il 2027.

3.1.7. Linea ferroviaria Merano-Malles: adattamenti infrastrutturale e tecnologici

L'acquisto di nuovi treni elettrici, che verranno consegnati nel 2025 e nel 2026, richiede l'adattamento di alcune infrastrutture ferroviarie lungo la tratta Merano-Malles, come ad esempio i marciapiedi e le rimesse. È inoltre necessario l'adattamento tecnologico degli impianti e delle strutture nelle stazioni che non sono più all'avanguardia.

3.1.8. Laces: ascensori

La stazione di Laces dispone di un sottopassaggio che collega i due binari e funge anche da collegamento per biciclette e pedoni del villaggio, senza ascensori. Il progetto prevede la costruzione di due ascensori, uno per ogni banchina, per facilitare l'accesso alla stazione.

3.2. Infrastrutture della Provincia

3.2.1. Stazione di Merano: masterplan e centro di mobilità

Il progetto comprende la costruzione di una nuova stazione degli autobus sul lato della stazione ferroviaria, di un deposito sotterraneo per biciclette, di parcheggi per biciclette in superficie e di un nuovo accesso al sottopasso della stazione ferroviaria. Inoltre, è prevista la costruzione di un parcheggio parzialmente interrato e la riqualificazione delle aree esterne con nuove pavimentazioni e arredi urbani.

Il Comune di Merano ha in linea di massima approvato il Masterplan e ha chiesto di essere coinvolto nei successivi passaggi di pianificazione. Sono in corso ulteriori elaborazioni delle varianti del progetto. Si è deciso di richiedere un finanziamento FSC per il progetto. Il prossimo passo è la pubblicazione del bando di gara per la progettazione.

3.2.2. Bolzano: Casa della Mobilità

La STA ha acquisito numerose competenze negli ultimi anni. Di conseguenza anche il numero dei dipendenti è aumentato, attualmente si aggira intorno ai 200 - di cui soltanto 81 impiegati nell'amministrazione - e secondo le previsioni continuerà ad aumentare. L'obiettivo è realizzare una nuova sede amministrativa in cui tutti i settori, attualmente distribuiti su quattro immobili a Bolzano, saranno riuniti in un unico edificio. La Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige propone un concetto di "Casa della Mobilità", in cui STA e il Dipartimento Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano dovrebbero fondersi nell'ottica di percorsi brevi ed efficienza. Il nuovo sito è stato individuato nell'edificio provinciale n. 5. Si trova nella zona edificabile 3198 nel quartiere di Bolzano Dodiciville.

3.2.3. Riattivazione della ferrovia della Valle di Tures

Il progetto prevede il ripristino della vecchia linea ferroviaria nella Valle di Tures, diventando così un nuovo punto di riferimento per il trasporto pubblico locale nella valle. L'infrastruttura svolgerà un ruolo centrale per la mobilità nella valle e nell'intera Val Pusteria stessa. Nel 2022 è stata condotta uno studio per individuare il tracciato e stimare i costi. I prossimi passi includono la selezione del tracciato definitivo e l'avvio della procedura di pianificazione.

3.2.4. Riattivazione della ferrovia della Val Gardena

Il progetto prevede il ripristino della Ferrovia della Val Gardena, che è stata chiusa nel 1960. Il percorso pianificato è lungo 31 km, si estende da Chiusa a Selva di Val Gardena/Plan e in parte segue il tracciato storico della vecchia ferrovia a scartamento ridotto.

Dopo aver individuato il percorso ottimale della ferrovia, i comuni stanno ora esaminando possibili alternative (incluse quelle tecniche). È stata preparata la richiesta di inserimento nel piano urbanistico, lo studio preliminare ambientale, nonché la verifica delle situazioni catastali e proprietarie.

Nel 2024, il progetto sarà rivisto e verranno cercate diverse alternative per il percorso previsto nel tunnel.

3.2.5. San Candido: Masterplan

Il progetto, vincitore del concorso di idee per il Centro della Mobilità a San Candido nel 2013, è stato sviluppato nel corso degli anni in collaborazione con l'amministrazione comunale di San Candido e il Dipartimento Mobilità della Provincia.

Nel 2020, il Comune di San Candido ha commissionato uno studio per valutare la possibilità di spostare la strada statale SS49 in un tunnel. Allo stesso tempo, il Dipartimento Infrastrutture della Provincia sta valutando la fattibilità di una nuova strada proveniente da San Candido. RFI attualmente sta pianificando varianti minime, tra cui interventi per eliminare le barriere architettoniche (sottopassi e ascensori). STA si orienterà sulla base di questa pianificazione.

3.2.6. Nuova funivia di S. Genesio

La provincia ha incaricato la STA di pianificare una nuova e moderna funivia sul sito dell'antica funivia di San Genesio, che risponda alle attuali esigenze di mobilità moderne e intermodali. Si prevede un finanziamento dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Alla fine del 2023 sono iniziati i lavori di demolizione della vecchia stazione a monte e a valle della funivia. Dopo la conclusione delle trattative con i proprietari terrieri interessati, il progetto per la nuova costruzione potrà essere adattato, approvato e messo a gara, permettendo così di iniziare la costruzione della nuova stazione della funivia a San Genesio nei prossimi anni.

3.2.7. Bolzano: Centro di Mobilità Bolzano Sud - Fiera

Per quanto riguarda il trasporto pubblico ferroviario, la stazione di Bolzano Sud rappresenta un importante punto di riferimento per la zona industriale di Bolzano. La stazione si trova inoltre in prossimità della fiera. È previsto di costruire presso il sito un parcheggio sorvegliato per biciclette, un laboratorio per piccole riparazioni e un impianto per il lavaggio delle biciclette.

3.3. Impianti di terzi

3.3.1. Posteggi bici sicuri

Poter posteggiare la propria bici o il proprio monopattino elettrico al sicuro è un'esigenza fondamentale per i ciclisti, soprattutto per pendolari che lasciano la bici in stazione tutto il giorno.

È previsto creare in tutta l'Alto Adige un sistema uniforme e di alta qualità di parcheggi per biciclette. Le prime "BiciBox" sono state inaugurate nell'agosto 2023 presso i centri di mobilità di Bressanone e Brunico. Nei prossimi anni verranno installati parcheggi sicuri per biciclette in forma di box collettive e/o individuali presso vari nodi di mobilità della provincia. Questo progetto sarà finanziato con fondi dell'UE. I parcheggi per biciclette saranno situati nelle immediate vicinanze della stazione e saranno aperti/chiusi con il AltoAdigePass. I vantaggi per l'utente sono:

- parcheggio sicuro e protetto dalle intemperie;
- posteggio riservato alle biciclette nell'immediata vicinanza della stazione;

- protezione contro furti e atti vandalici;
- stazione di ricarica per e-bike e monopattini elettrici;
- aumento dell'uso del trasporto pubblico.

3.3.2. Bolzano Velostazione

STA, per conto della Provincia di Bolzano - Dipartimento Mobilità -, redigerà uno studio di fattibilità per la realizzazione di un parcheggio per biciclette presso la stazione ferroviaria di Bolzano. Lo studio verrà elaborato in collaborazione con il Comune di Bolzano e RFI, i proprietari dei terreni. L'obiettivo è creare parcheggi per biciclette sicuri, protetti e di facile utilizzo. Nel 2024 sarà completata la pianificazione e avrà inizio il processo di approvazione.

3.3.3. Brunico: ristrutturazione dell'edificio della stazione

Il progetto è stato elaborato nel 2007, ma rinviato per motivi tecnici e finanziari.

Il progetto prevede le seguenti misure:

- biglietteria e piccolo ufficio (back office);
- chiosco;
- bar/bistro;
- deposito bagagli;
- servizi igienici;
- spogliatoi/altri locali a disposizione di STA;
- uffici RFI/altri locali a disposizione di RFI;
- ascensore.

Nel 2022, nell'ambito di una concessione pluriennale da parte di RFI alla Provincia Autonoma di Bolzano, l'edificio della stazione è stato trasferito. Nel 2024 verranno avviati i primi interventi, consistenti nella costruzione di nuovi servizi igienici per gli utenti dei mezzi pubblici e per gli autisti degli autobus.

3.4. Adattamenti e valorizzazione delle rimesse e delle officine

Per mantenere efficacemente le rimesse e le officine utilizzati per il trasporto pubblico locale, sono necessari lavori di adattamento (statica, antincendio, impianti, ecc.) e lavori di valorizzazione degli immobili (ristrutturazione energetica, potenziamento, ecc.). Nel 2024 sono previste misure presso il deposito di San Candido e l'officina di Malles.

4. Realizzazione di progetti gestiti da terzi

Come da convenzione Provincia – STA; lettera b):

Realizzazione di infrastrutture, che la stessa STA non utilizza e/o gestisce, distinta per tipologia di costo e suddivisa in impianti proprio, impianti della Provincia e impianti di terzi (ad es. RFI).

4.1. Impianti propri

Al momento non sono previsti progetti.

4.2. Impianti della Provincia

4.2.1. Bolzano Sud: polo manutentivo

Nel 2021 è stato completato il progetto preliminare per la costruzione di un'officina e di un deposito nell'area denominata "Bolzano Sud", e nel 2022 è stato avviato il procedimento di autorizzazione. Attualmente si attende la dichiarazione di conformità urbanistica da parte della Provincia. Nel 2024 verrà finalizzato il progetto. Verrà pubblicata la gara d'appalto per i lavori di movimentazione terra e preparazione del cantiere, e si prevede che i lavori saranno assegnati come Lotto 1.

4.2.2. Stazione di Silandro: riqualificazione

Il progetto di valorizzazione della stazione ferroviaria di Silandro è stato approvato il 20/12/2022 dalla Giunta Provinciale. Prevede la ridisposizione del servizio di noleggio biciclette, la costruzione di un parcheggio pubblico per biciclette e la ristrutturazione degli accessi al marciapiede, compresa la riqualificazione del sottopassaggio.

Dopo che nel 2023 è stata effettuata la necessaria modifica del piano regolatore edilizio e il progetto è stato approvato dal comune, verrà redatto il progetto esecutivo. Nel 2024 i lavori di costruzione saranno appaltati in più lotti. L'inizio dei lavori è previsto per la seconda metà dell'anno.

4.3. Impianti di terzi

4.3.1. Rio Pusteria: Funivia Maranza

Da qualche tempo la società di funivie sta lavorando a un nuovo progetto di funivia. La riorganizzazione del nuovo collegamento del paese, sia nel villaggio di Rio di Pusteria direttamente verso la stazione ferroviaria che nel villaggio di Maranza verso l'area della stazione a valle della funivia Gitschberg, comporta un maggiore potenziale di passeggeri. Fino a quando il nuovo progetto di funivia non sarà definito ed approvato, il progetto attuale di collegamento pedonale è in attesa e STA agisce come partner consultivo.

4.3.2. Linea del Brennero: abbattimento barriere architettoniche

I lavori di risanamento delle stazioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche consistono in:

- installazione di ascensori;
- innalzamento dei marciapiedi di stazione, per un accesso facilitato al treno;
- realizzazione di percorso tattile dall'ingresso fino ai binari.

Poiché le stazioni lungo la linea del Brennero ricadono sotto la responsabilità di RFI, i lavori di adeguamento sono eseguiti da RFI. Attualmente, sono in corso pianificazione ed esecuzione presso le seguenti stazioni:

- Vipiteno (pianificazione completata, lavori inizieranno nel 2024)
- Bolzano (lavori sui marciapiedi 3 e 4)

Per le stazioni rimanenti (Brennero, Egna, Magrè e Salorno) attualmente non ci sono piani concreti da parte di RFI.

4.3.3. San Giacomo: nuova fermata

La nuova fermata di San Giacomo sarà dotata di due banchine con una lunghezza di fino a 260 metri ciascuna. Inoltre, verranno costruiti una sala d'attesa, un sottopassaggio per pedoni e biciclette, un sottopassaggio per il trasporto pubblico, nonché ascensori e parcheggi per biciclette. Il progetto sarà realizzato in collaborazione con RFI ed è suddiviso in tre lotti. STA eseguirà i lavori per il primo e il secondo lotto, mentre il terzo lotto (che riguarda i lavori alla stazione ferroviaria) sarà gestito da RFI. I lavori saranno finanziati dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per un importo di 12 milioni di euro.

Nel 2023 sono iniziate le opere relative al Lotto 1. Nel 2024 i lavori continueranno con i successivi lotti.

4.3.4. Val Pusteria: raddoppio parziale della linea ferrovia

Nell'ottica di migliorare l'offerta di mobilità in Alto Adige, sulla base di modelli che prevedono il collegamento del capoluogo con le principali città e valli dell'Alto Adige, è necessario potenziare l'infrastruttura ferroviaria. Per collegare con treni veloci la città di Brunico a Bolzano con un cadenzamento ogni 30 minuti o più frequente si rende necessario il raddoppio parziale della linea ferroviaria della Val Pusteria.

Contestualmente è possibile pensare a nuove fermate ferroviarie che intercettino un maggior numero di utenti e aumentino ulteriormente la quota di spostamenti effettuati con mezzi pubblici. RFI ha completato lo studio di fattibilità e lo studio delle alternative nel 2023. Nel 2024, insieme a RFI, saranno sviluppate le necessarie misure infrastrutturali sulla base dei modelli operativi già elaborati.

4.3.5. Linea del Brennero: barriere antirumore

In anni passati sono stati avviati vari progetti esecutivi per la costruzione di barriere fonoassorbenti, come previsto nel piano statale e in base agli accordi con la Provincia. La relativa convenzione di finanziamento è stata firmata dalla Provincia, dalla STA e da RFI. I costi sono coperti da RFI. I lavori a Colle Isarco, Vipiteno, Chiusa e Bressanone sono stati completati. I lavori a Bolzano sono ancora in corso a causa di ritardi.

A seguito delle richieste del Comune di Cornedo e delle indagini condotte da RFI, è prevista la costruzione di barriere fonoassorbenti anche a Ponte Gardena e Cardano. Come negli altri siti, STA sarà responsabile dell'esecuzione dei lavori. Le condizioni preliminari includono l'accordo con il Comune di Cornedo e la convenzione e il finanziamento da parte di RFI, della Provincia e del Comune.

4.3.6. Costruzione di parcheggi alle stazioni ferroviarie e digitalizzazione

Il progetto prevede la modernizzazione dei parcheggi esistenti e l'introduzione di un sistema di controllo degli accessi e di un sistema tariffario. In futuro, l'accesso ai parcheggi della stazione particolarmente congestionati o addirittura sovraffollati dovrebbe essere possibile con l'AltoAdigePass. I primi tre parcheggi sono già in funzione: Marlengo, Bressanone e Brunico. È prevista una tariffa gratuita per i pendolari che parcheggiano la propria auto presso la stazione e utilizzano i mezzi pubblici per recarsi al lavoro. Altri possibili parcheggi, dove potrebbe essere applicato lo stesso sistema in un futuro prossimo, sono: Rio di Pusteria, Ponte Gardena, Vipiteno e Silandro.

4.3.7. Areale di Bolzano

La Provincia e il Comune di Bolzano intendono attuare il piano urbanistico firmato nel 2019. Di seguito sono riportati i punti chiave del progetto:

- Spostamento della linea ferroviaria del Brennero nelle vicinanze del centro;
- Costruzione della nuova stazione ferroviaria con annesso centro di mobilità;
- Sviluppo urbanistico delle aree liberate.

Nel 2023, le parti coinvolte hanno concordato di modificare la struttura dell'implementazione del progetto e di incaricare RFI della pianificazione e della costruzione dell'infrastruttura ferroviaria e della nuova stazione ferroviaria. Successivamente sarà possibile sviluppare nuovamente le aree liberate dall'infrastruttura ferroviaria non più necessaria. Per il 2024, sono ancora previsti la riorganizzazione del progetto e una pianificazione più dettagliata dei lavori ferroviari per la ristrutturazione della stazione, nonché un'ottimizzazione dell'intero progetto, senza però mettere in discussione i principi fondamentali.

4.3.8. Olimpiadi invernali 2026: centri intermodali ad Ora e Dobbiaco

Un tema centrale dei Giochi Olimpici Invernali del 2026 sarà la mobilità sostenibile. Già durante l'organizzazione dei Campionati Mondiali di Biathlon ad Anterselva sono stati raccolti dati su come organizzare al meglio la mobilità pubblica. La Provincia Autonoma di Bolzano intende, anche durante le Olimpiadi, fornire insieme al comitato organizzatore infrastrutture di mobilità pubblica che facilitino il trasferimento tra i vari mezzi di trasporto.

In primo luogo, è necessario costruire una stazione degli autobus e parcheggi temporanei per gli autobus vicino alla stazione ferroviaria di Ora. La stazione degli autobus dovrebbe fungere da nodo di interscambio tra diversi mezzi di trasporto (treni, autobus, auto) per i visitatori diretti verso la Val di Fiemme.

In Dobbiaco, già oggi un punto di interscambio tra la Strada Pusteria e l'"Alemagna", è previsto un centro di mobilità per agevolare il trasferimento tra vari mezzi di trasporto (treni, autobus, auto). L'offerta è rivolta principalmente ai visitatori diretti alle sedi delle competizioni a Cortina d'Ampezzo e Anterselva.

Attualmente, sotto la guida della STA, vengono definite le caratteristiche tecniche e la posizione di entrambi i centri di mobilità.

4.3.9. Bolzano: nuova officina e rimessa per autobus SASA

La società in-house della Provincia SASA è responsabile dei trasporti pubblici urbani a Bolzano, Laives e Merano. Si occupa anche di alcuni servizi di trasporto pubblico extraurbano.

Da un po' di tempo, la SASA ha segnalato la necessità di un moderno centro di manutenzione, pulizia e stoccaggio per i propri veicoli a Bolzano. Alla fine del 2023, la provincia di Bolzano ha incaricato la SASA di gestire la costruzione del nuovo centro. Nel 2024, dopo aver raccolto informazioni, contributi e lo stato avanzamento del progetto del nuovo centro, la STA proseguirà con l'incarico di progettazione e realizzazione in stretta collaborazione con la SASA e la Provincia.

4.3.10. Passo dello Stelvio: Concetto di mobilità e valorizzazione

Nel contesto della collaborazione tra la Provincia di Bolzano e le sue province confinanti, la Provincia di Bolzano ha nominato la STA nel 2022 come ente responsabile per lo sviluppo di un progetto di miglioramento della mobilità presso e sopra il Passo dello Stelvio. La società Passo dello Stelvio GmbH è coinvolta in modo determinante nella gestione del progetto. Le misure pianificate includono la costruzione di un parcheggio, un sistema di gestione dei trasporti (auto, moto e biciclette), nonché parcheggi sicuri e servizi per ciclisti.

4.3.11. Valorizzazione delle stazioni ferroviarie

La Provincia Autonoma di Bolzano ha ottenuto da RFI una concessione per numerose stazioni. Da anni, con la partecipazione dei comuni, la Provincia è impegnata nel mantenere e ampliare le stazioni ferroviarie al fine di adattare alle esigenze degli utenti dei trasporti pubblici. L'obiettivo di questo progetto è migliorare e valorizzare le stazioni ferroviarie e i loro dintorni, ad esempio attraverso la costruzione o il rinnovo dei servizi igienici e l'adattamento delle aree esterne destinate all'intermodalità (fermate degli autobus, rastrelliere per biciclette, parcheggi, ecc.). Nelle stazioni di Lana, Vipiteno, Egna e Bronzolo, le sale d'attesa saranno ristrutturati nel 2024. A Ponte d'Adige è previsto un servizio igienico per gli autisti degli autobus. A Brunico verrà realizzato un servizio igienico all'interno della stazione ferroviaria e a Lana verrà istituito un infopoint.

4.3.12. Punti logistici per gli operatori di autobus

Il trasporto pubblico su autobus svolge un ruolo centrale nella Provincia di Bolzano. Mentre le linee ferroviarie costituiscono la colonna vertebrale principale del trasporto pubblico, le linee di autobus permettono di servire le valli e i centri minori che non sono direttamente collegati alle linee ferroviarie. Per garantire un servizio di autobus di alta qualità, è essenziale che le aziende che gestiscono questo servizio dispongano di punti logistici per i loro dipendenti, dove possono fare una pausa tra un viaggio e l'altro e utilizzare i servizi igienici.

Su incarico della Provincia, la STA, coinvolgendo gli operatori del trasporto pubblico su autobus nell'intera Provincia di Bolzano, è incaricata di creare luoghi in cui i conducenti possono fare pause e utilizzare i servizi igienici.

4.3.13. Espansione della linea ferroviaria Bolzano-Merano

La Provincia Autonoma di Bolzano ha adottato il Piano Climatico 2040, con l'obiettivo di diventare climaticamente neutrale entro il 2040. Per raggiungere questo obiettivo, uno dei settori strategici e cruciali è la mobilità.

Uno dei principali progetti infrastrutturali che contribuiscono a promuovere un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici in Alto Adige è l'espansione della linea ferroviaria da Bolzano a Merano. Negli ultimi anni, la STA ha riconosciuto la necessità di raddoppiare e accelerare la ferrovia come fondamentale per rendere la linea Merano più efficiente, capace di gestire più passeggeri e più affidabile, rendendola così più attrattiva per gli utenti.

Attualmente, il gestore della rete italiana (RFI) ha assunto il progetto per valutarne la fattibilità tecnica ed economica. Lo sviluppo del progetto richiede approfonditi studi multidisciplinari, coinvolgimento degli stakeholders e una chiara comunicazione degli obiettivi del progetto; questo e il coordinamento generale del progetto sono a carico della STA.

4.3.14. Task force maintenance strategical mobility infrastructures

STA garantisce interventi di ripristino o miglioramento in caso di necessità importanti e/o urgenti nelle infrastrutture strategiche della mobilità.

4.3.15. Everbike: Posteggi per biciclette sicuri

Per i ciclisti, garantire un parcheggio sicuro per le proprie biciclette/e-scooter è una priorità importante. Questo riguarda soprattutto i pendolari che parcheggiano la loro bicicletta durante il giorno presso la stazione ferroviaria.

È previsto creare un sistema unificato e di qualità di parcheggi per biciclette in tutto l'Alto Adige. Le "Bici-Box" possono essere sia box collettivi che singoli. I box collettivi dovrebbero essere situati nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria/nodo di mobilità e possono essere aperti/chiusi con la AltoAdige Pass. I vantaggi per i ciclisti sono:

- Conservazione sicura e protetta dalle intemperie della bicicletta;
- Parcheggio per biciclette riservato nelle immediate vicinanze della stazione;
- Protezione da furti e vandalismo.

Ciò dovrebbe aumentare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico.

5. Materiale rotabile e programmazione di esercizio

Come da convenzione Provincia – STA; lettera c):

5.1. Gestione

5.1.1. Materiale rotabile

STA è proprietaria di 11 treni diesel ATR e 13 treni ETR 170. Tutti i treni diesel e 11 ETR 170 sono dati in locazione alla SAD Trasporto Locale spa, mentre gli altri due treni ETR 170 sono utilizzati da Trenitalia con un contratto di locazione.

Tutti i ricavi da locazione sono considerati nel budget.

Le manutenzioni straordinarie, che vengono compensate agli affittuari dalla STA, vengono capitalizzate sull'attivo fisso mediante un contributo in capitale della Provincia autonoma di Bolzano.

A causa delle molte chiusure delle linee, il raggiungimento del chilometraggio è stato distribuito nel tempo, così come la manutenzione.

I treni diesel ATR 100 saranno equipaggiati con ETCS Livello 2 nell'ambito del piano nazionale ERTMS, con l'applicazione generica sviluppata e approvata su commissione e a spese di RFI dal produttore Progress Rail. Progress Rail fornirà anche la tecnologia del segnalamento per la ferrovia della Val Venosta.

In generale, i treni ATR 100 sono previsti per essere utilizzati fino al 2026, poiché costituiranno il materiale rotabile sostitutivo fino alla consegna completa della flotta elettrica (treni ÖBB fino alla metà del 2026).

5.2. Progettazione orari

Un orario d'esercizio funzionale è la spina dorsale della mobilità ferrovia e garantisce al cliente il servizio di trasporto. Gli obiettivi prefissati in termini di rete di collegamenti e tabella oraria sono quindi lo strumento di pianificazione più importante di qualsiasi attività di costruzione.

La STA fornisce al committente (Provincia di Bolzano) una visione integrata e sistemica dell'orario, dei progetti edili, dell'impiego dei veicoli e della politica del parco rotabile.

5.2.1. Orario annuale 2025

STA prepara annualmente l'orario dei servizi ferroviari su base annuale, lo coordina con tutte le parti interessate, in particolare con l'ufficio provinciale 38.2, e compila la corrispondenza necessaria per la Ripartizione mobilità. L'orario viene definito entro il mese di aprile, quindi il contenuto deve essere chiarito precedentemente.

5.2.2. Orari pluriennali, sviluppo della rete

STA prepara tabelle orarie pluriennali, studi strategici e proposte per lo sviluppo della rete e le esigenze al parco del materiale rotabile.

Gli esempi più importanti sono la tabella oraria della ferrovia meranese, che funge da base per il progetto di raddoppio della linea, così come lo scenario orario BBT.

Ciò comprende anche lo studio e la pianificazione degli adeguamenti infrastrutturali necessari, ad esempio di depositi e officine così come delle banchine.

5.3. Acquisizione

5.3.1. Materiale rotabile

Con delibera numero 1253 del 15 novembre 2016, la Giunta Provinciale ha assegnato alla STA euro 67,6 mio. per l'acquisto di 7 treni polisistema. Questi treni viaggeranno sulla linea ferroviaria Merano-Malles, in futuro elettrificata, nonché sulle altre linee in Alto Adige e nelle aree limitrofe dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino.

Il numero di veicoli, nel frattempo, è stato aumentato a 15, e in collaborazione con ÖBB ne verranno acquistati altri 6. Questa flotta sarà consegnata entro la metà del 2026.

Nel 2024 sono previsti il collaudo delle scocche dei vagoni e l'accompagnamento dei test di omologazione, in particolare nella Val Venosta.

5.4. Ulteriori sviluppi

5.4.1. Installazione del sistema di segnalamento ETCS BL3.6.0HD e della trazione a 25 kV su tutti i FLIRT ETR 170 nell'ambito della provinciale (di proprietà della STA e di Trenitalia)

I treni ETR 170 delle serie 0, 100 e 200 di proprietà della STA e di Trenitalia saranno dotati di ETCS Baseline 3 (BL3) per l'esercizio sulla linea Merano-Malles e del Brennero. La strategia di acquisizione e installazione di ETCS BL3 è in fase di chiarimento insieme a RFI e Trenitalia. Nell'ambito del PNRR e del Piano Nazionale ERTMS, RFI svolge il ruolo di leader del retrofit dei veicoli con ETCS.

5.4.2. Sostituzione PC-SAD sui FLIRT

Il cosiddetto "PC-SAD" è un sistema di calcolo su tutti i veicoli FLIRT (e GTW) gestito da Servizi ST. Fornisce i dati all'informazione al pubblico, funge da time master dei sistemi a bordo e offre un'interfaccia tra registratore dei dati di viaggio e diagnostica con i sistemi a terra. Oltre alla componentistica di bordo è quindi costituito da un'architettura server e software sul lato terra, necessaria per un corretto funzionamento.

Questo sistema è installato sui treni FLIRT della STA, Trenitalia e Trentino Trasporti.

Il PC-SAD gestisce funzioni centrali del veicolo, il cui malfunzionamento possono potenzialmente anche essere rilevante in termini di sicurezza, un'avaria o interruzione di funzione comporta dunque disservizi all'esercizio.

Per ridurre al minimo il rischio di guasti e semplificare il sistema di bordo, nel medio termine il PC-SAD sarà sostituito e le sue funzioni saranno trasferite ai sistemi di bordo esistenti.

Quest'attività è anche propedeutica alla sostituzione del sistema di informazione al pubblico.

5.5. Sostituzione del sistema di informazione al pubblico (laP) sui treni FLIRT

Il sistema Informazione al Pubblico (laP) dei treni FLIRT risale principalmente ai tardi anni 2000 e non soddisfa più i requisiti di un sistema moderno per l'informazione al passeggero. Nello specifico, sui sei treni dotati di un solo monitor, il sistema infotainment non è in grado di affiancare il sistema laP.

È prevista l'installazione di un nuovo sistema laP costituito da informazioni ottiche e acustiche, che soddisfi anche i nuovi standard della STI PRM. Contemporaneamente si prevede l'installazione di un sistema di conteggio dei passeggeri.

Alcuni dei componenti e delle funzioni interessati sono:

- display interni;
- indicatori frontali e laterali;
- annunci treno UIC (rilevante per la sicurezza);
- sistema annunci acustici;
- doppia trazione (accoppiamento).

È da valutare il rimpiazzamento o mantenimento di funzioni integrate all'odierna laP, tra cui colonnine di emergenza, ecc. A livello di laP può anche essere predisposto il servizio 0:0.

I 25 veicoli ETR 170 sono la spina dorsale della flotta, quindi un buon sistema laP contribuisce sostanzialmente alla qualità dell'esperienza di viaggio sui treni del trasporto regionale.

6. Linea ferroviaria Merano-Malles

Come da convenzione Provincia – STA; lettera d):

Linea ferroviaria Merano-Malles: budget per la gestione, suddiviso per tipologia di costo.

La gestione della linea ferroviaria della Val Venosta è affidata alla STA fino al 31/12/2030.

L'esercizio della ferrovia è suddiviso tra la STA come gestore dell'infrastruttura e proprietaria dei rotabili e la SAD che effettua il servizio di trasporto persone e la manutenzione dei mezzi rotabili.

La STA in qualità di gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità della manutenzione ordinaria e straordinaria.

6.1. Direzione d'esercizio

Come previsto dal DPR 753/1980, il coordinamento generale di tutte le attività utili alla gestione dell'infrastruttura spetta al direttore d'esercizio. Esso è responsabile dell'esercizio nonché della manutenzione in sicurezza della linea stessa.

Il direttore d'esercizio è supportato dall'ufficio amministrazione della STA. Per questa attività di supporto, una parte dei costi pari al 15% viene assegnata in base all'effettiva allocazione e alla trasparenza dei costi interni.

6.2. Direzione Centrale Operativa

Il DCO svolge il compito di regolatore della circolazione per 365 giorni all'anno, dalle ore 5:00 alle ore 0:15. Per poter garantire questo servizio, organizzato su tre turni, sono impegnate 7 persone a tempo pieno.

6.3. Armamento

Al reparto di armamento spetta la responsabilità del monitoraggio nonché delle manutenzioni del binario e della massicciata. Per interventi di manutenzione meccanica si ricorre a servizi specializzati esterni.

Gli interventi di manutenzione vengono eseguiti in gran parte di notte per garantire la circolazione diurna.

Per l'armamento sono impegnate sei persone, con turni di reperibilità notturna e festiva.

6.4. Sistema tecnologico di protezione

Ai manutentori del sistema tecnologico sono affidati i compiti del mantenimento in efficienza degli impianti, compresi i sistemi di informazione al pubblico e l'illuminazione pubblica. Il lavoro è organizzato con interventi di manutenzione preventiva, come previsti nel piano di manutenzione, e in caso di guasto.

La squadra è composta da quattro persone con turni di reperibilità notturna e nei giorni festivi, che garantiscono il funzionamento continuo e del servizio di emergenza.

Nell'ambito dell'elettrificazione della ferrovia della Val Venosta sarà rinnovato anche il sistema di segnalamento. Pertanto, il capo zona è coinvolto anche nel progetto di elettrificazione.

6.5. Trazione elettrica - catenaria

STA, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, deve provvedere alla manutenzione del sistema facendo tutto il necessario per garantirne la piena disponibilità. A tal fine, è necessario istituire un reparto con persone competenti e attrezzature adeguate che possa intervenire in caso di guasto. Nel 2023 è stato assunto il coordinatore di questo team, che segue da vicino i lavori di costruzione per essere il più possibile preparato per la successiva gestione operativa.

6.6. Stazioni e fermate

Le attività di vigilanza e manutenzione comprendono tutte le aree aperte al pubblico, tra cui anche stazioni e fermate. È necessario garantire la loro piena fruibilità nonché il loro decoro. Parte di questo onere è a carico dei Comuni, regolato da apposite convenzioni.

6.7. Versanti e strutture artificiali

L'azione di vigilanza su versanti e strutture artificiali è a carico del personale dell'armamento. Le attività di manutenzione, compreso lo sfalcio dell'erba e la cimatura della vegetazione, è eseguito da 8 collaboratori. Eventuali anomalie vengono inoltrate per la valutazione a specialisti esterni.

Eventuali necessità di intervento vengono valutate al fine di realizzare le necessarie azioni e/o opere mitigative a tutela della circolazione ferroviaria. Queste sono previste negli investimenti.

6.8. Gestione zona indipendente Merano

La STA ha preso in gestione la zona indipendente della stazione di Merano, firmando un relativo contratto con RFI. I costi di gestione ammontano a circa 30.000 euro e sono previsti nel budget annuale.

7. Funivia del Renon

Come da contratto di servizio con la Provincia secondo delibera della Giunta Provinciale n. 243/2021.

A partire dal maggio 2021 la società è divenuta gestore della funivia del Renon e operatore del TPL.

Nel 2008, su incarico della Provincia Autonoma di Bolzano, la STA ha seguito la costruzione della nuova funivia del Renon come General Contractor. La funivia è una moderna impianto 3S con due funi portanti e cabine passeggeri agganciabili. Attualmente sono in servizio 10 cabine (5 per direzione), con una capacità massima di trasporto di 35 passeggeri per cabina. Ciò consente un flusso orario di circa 700 passeggeri.

La funivia impiega 24 collaboratori a tempo pieno che si occupano della gestione e della normale manutenzione dell'impianto.

La funivia è in servizio 16,5 ore al giorno nelle giornate feriali e 15,5 ore nelle giornate festive. Ogni primo lunedì del mese, con eccezione dei mesi durante i quali è prevista la manutenzione stagionale, il servizio viene sospeso e autosostituito dalle 15.00 alle 17.00, per poter eseguire verifiche e piccoli interventi e manutenzioni. In primavera e in autunno sono previste le manutenzioni ordinarie, con interruzione del servizio per alcune settimane, in funzione di quanto previsto nei piani di manutenzione del costruttore.

8. Tramvia del Renon

Come da contratto di servizio con la Provincia secondo delibera della Giunta Provinciale n. 243/2021.

A partire dal maggio 2021 la STA è divenuta gestore della tramvia veloce del Renon operatore del TPL.

La tramvia del Renon è in servizio 16 ore circa nei giorni feriali e 15 ore circa nei giorni festivi. Non sono previste interruzioni d'orario per l'ordinaria manutenzione.

La tramvia impegna quotidianamente 10 collaboratori, tra conduttori, manutentori d'armamento e catenaria, nonché meccanici d'officina per i veicoli.

Il parco veicoli è composto dai seguenti veicoli:

- veicolo TB 21 (restaurato);
- veicolo TB 23 (restaurato);
- veicolo TB 24 (restaurato);
- veicolo TB 22 (non restaurato);
- END 12 (storico);
- Alioth n. 105 (storico);
- veicolo a 4 Assi n. 2 (storico);
- veicolo a 2 Assi n. 11 (storico);
- veicolo a 2 Assi n. 12 (storico);
- veicolo per la manutenzione della catenaria n. 35;
- veicolo con gru Fassi F20 n. 32.

I veicoli storici e quelli manutentivi sono di proprietà della STA, mentre per i TB è in corso un contenzioso per stabilire la proprietà.

Le attività manutentive di alcune componenti sono di particolare complessità, trattandosi prevalentemente di vetture di fattura storica, non più commercialmente reperibili e soggette a protezione dei beni culturali. Allo stesso tempo devono essere garantiti gli standard di sicurezza, tra cui la manutenzione dei pali in legno della linea aerea, la cui struttura storica deve essere preservata. Tutto ciò comporta costi aggiuntivi e lavoro supplementare durante i lavori di manutenzione.

Il trenino del Renon effettua circa 120.000 km di servizio annuo.

9. Funicolare della Mendola

Come da contratto di servizio con la Provincia.

A partire dal maggio 2021 la società è divenuta gestore della funicolare della Mendola e operatore del TPL.

La funicolare della Mendola è in servizio 12 ore circa sia nei giorni feriali, sia nei giorni festivi. Nel periodo invernale il servizio copre circa 10 ore. La mattina, la prima corsa delle 6.44 è eseguita con un autobus, questo permette nel periodo invernale di coprire il servizio con un turno unico. Diversamente dagli altri impianti fissi, il contratto prevede la soppressione della corsa in caso di assenza di viaggiatori in entrambe le stazioni.

La funicolare impegna quotidianamente circa 11 persone tra capo servizio, macchinisti e conduttori. I dipendenti si occupano anche della corretta manutenzione del tracciato, dell'impianto, delle vetture e del sistema di trazione.

10. Strutture e infrastrutture del TPL

Come da convenzione Provincia – STA; lettera e):

Budget per la gestione di strutture e infrastrutture del trasporto pubblico locale.

Con delibera della Giunta Provinciale n. 1152 del 6 ottobre 2015 a fine gennaio 2016 la gestione di numerosi immobili è passata dalla Provincia alla STA.

Nel 2024 sarà avviata una revisione della situazione catastale e fondiaria per le proprietà possedute o gestite da STA, in modo da poter correggere eventuali scostamenti dalla realtà in relazione a future estensioni, aggiunte o modifiche dei contratti di gestione e delle concessioni. Questo vale in particolare per le stazioni.

Per la futura messa in servizio di infrastrutture nuove o ricostruite, la documentazione "as built" deve essere depositata presso l'ufficio provinciale competente al momento dell'accettazione e tutte le operazioni catastali e di proprietà necessarie devono essere completate o almeno comprovatamente avviate.

10.1. Gestione ordinaria

10.1.1. Stazioni ferroviarie

Nell'ambito della gestione di immobili, la STA ha la diretta gestione di alcune stazioni ferroviarie, ossia Versciaco, Brunico Nord, Brunico, Egna, Bronzolo, Campo di Trens, Bolzano Sud, Casanova e Ponte Adige.

La gestione di questi immobili comprende l'attività di mantenimento delle esistenti utenze, la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili e degli areali limitrofi. Inoltre, comprende anche gli interventi di pulizia, la sorveglianza, la videosorveglianza, il mantenimento dello stato di decoro e il controllo degli impianti elettrico, idraulico e termico, degli ascensori, nonché interventi di miglioramento, ristrutturazione e rinnovamento degli stessi.

La gestione ordinaria delle stazioni ferroviarie comprende anche i lavori di manutenzione che derivano da accordi già esistenti con soggetti privati, nonché locazioni e subconcessioni di beni immobili (edifici e terreni).

10.1.2. Autostazioni – Centri di mobilità

La coordinazione dei lavori di manutenzione e gestione presso i centri di mobilità di Bressanone, Lana e la stazione degli autobus di Bolzano è di competenza della STA. La STA svolge questi lavori direttamente o in collaborazione con altre istituzioni pubbliche.

Il compito e l'obiettivo della STA è quello di migliorare costantemente la gestione operativa delle infrastrutture. Inoltre, la STA, sfruttando le proprie strutture, intende promuovere la pianificazione e l'implementazione di nodi logistici di mobilità.

10.1.3. Punti noleggio bici

Alle stazioni più importanti come Bressanone, Bolzano, Malles, Spondigna, Silandro, Laces, Merano, S. Candido e Brunico sono presenti attività di noleggio di biciclette già aggiudicate a una società privata per la gestione. Nel 2024 scade il contratto e è prevista una nuova gara d'appalto per la concessione.

10.2. Interventi straordinari

10.2.1. Stazioni ferroviarie

Per l'anno 2024 e gli anni successivi, sono previsti diversi interventi straordinari di manutenzione presso le stazioni ferroviarie. Le misure riguardano il rinnovo delle finestre e delle porte, il restauro del tetto e una

generale manutenzione che coinvolge anche tutte le strutture utilizzate dai pendolari e che contribuiscono a migliorare le operazioni di traffico e mobilità (strade di accesso, parcheggi, depositi o noleggi di biciclette, fermate degli autobus, ecc.).

10.2.2. Rimesse autobus

La STA è responsabile della manutenzione straordinaria dei depositi degli autobus di Bolzano, Selva-Plan, Corvara e Brunico. Il compito e obiettivo della STA è quello di migliorare le strutture per un utilizzo ottimale da parte del concessionario.

10.3. Immobili

Come da convenzione Provincia – STA; lettera f):

Beni immobili della Provincia, beni di proprietà propria e beni di terzi: budget per la gestione, suddiviso per tipologia di costo.

Con delibera della Giunta Provinciale n. 1.152 del 6 ottobre 2015, a fine gennaio 2016 la gestione di numerosi immobili è passata dalla Provincia alla STA.

La gestione dei centri di mobilità e delle proprietà delle stazioni comprende anche - in quanto di utilità e interesse per i cittadini - locali per attività gastronomiche (bar), nonché tabaccherie, rivendite di giornali, negozi di souvenir, ecc.

All'autostazione di Lana, alla stazione ferroviaria di Brunico, nelle stazioni di Soprabolzano, Collalbo, e nella stazione a valle e a monte della funicolare della Mendola sono presenti attività commerciali.

Obiettivo della STA, oltre alla gestione dei rapporti contrattuali e di mantenimento degli immobili, è quello di promuovere ulteriori iniziative di accoglienza, come ad esempio infopoint, utilizzabili dagli enti locali di soggiorno. Il coordinamento di queste attività di gestione spetta alla STA.

L'obiettivo della STA è promuovere il riutilizzo delle strutture adiacenti alla vera struttura del trasporto pubblico. Le strutture inutilizzate dovrebbero essere destinate a un nuovo scopo o, se ciò non fosse possibile, chiuse. Stazioni ferroviarie e fermate dei treni: nel 2030 scade la concessione RFI con la Provincia di Bolzano. In vista di ciò, la STA ha elaborato la strategia del modello a 3 fasi:

Fase 1: Inventario e classificazione delle stazioni ferroviarie/fermate dei treni in strutture di piccole, medie e grandi dimensioni. I criteri includono ad esempio il numero medio di validazioni al giorno, la presenza di servizi igienici, stazioni di ricarica elettrica, sala d'attesa, parcheggi per auto e biciclette, car sharing, video-sorveglianza e servizi commerciali.

Fase 2: Definizione di nuovi livelli di servizio e metodi di monitoraggio per garantire la qualità.

Fase 3: Aggiornamento e rinnovo di tutti i contratti/convenzioni esistenti tra la Provincia e i comuni nel rispetto dei criteri stabiliti. Nel 2024 dovrebbero essere implementate le Fasi 1 e 2.

10.4. Software di Facility Management

Il nuovo programma è già attivo. Nel 2024 saranno implementati ulteriori moduli: gestione della proprietà, gestione dei documenti e gestione dei contratti.

10.5. Sistemi di chiusura centralizzata

Sono stati individuati diversi sistemi di accesso nel contesto della gestione edilizia di varie strutture del settore ferroviario e della mobilità, nonché degli impianti di risalita e degli impianti fissi. La loro manutenzione non è regolamentata in modo uniforme e non segue un piano prescritto.

Pertanto, è necessario un sistema di accesso uniforme e moderno che soddisfi i requisiti generali di maggiore sicurezza.

Il progetto prevede una fase di studio e indagine per determinare la necessità di sistemi di chiusura nei centri di mobilità, nelle rimesse e nelle strutture e per definire un sistema appropriato basato su codici. La sostituzione dei sistemi di chiusura potrà avvenire gradualmente nelle varie strutture. Nel 2024 verrà testato il progetto pilota con chiavi elettroniche per gli Infopoint a Bolzano, Brunico e Lana. In caso di risultati positivi, questo sistema sarà esteso ad altre strutture.

10.6. Regolamentazione della proprietà

Nel 2024 è prevista una revisione della situazione catastale e fondiaria delle proprietà possedute o gestite dalla STA, in modo da poter correggere eventuali discrepanze con la realtà in relazione a future proroghe, aggiunte o modifiche dei contratti di gestione e delle concessioni.

11. Centro di guida sicura

Come da convenzione Provincia – STA; lettera g):

Centro di guida sicura: budget per la gestione del Centro di guida sicura Safety Park, suddiviso per le attività formative, la ricerca, le attività di comunicazione e di marketing e relativa programmazione, la manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura.

11.1. Formazione

11.1.1. Safety Drive

Con "Safety Drive" il Centro di guida sicura Safety Park offre un'ampia gamma di corsi di guida sicura, con l'obiettivo di dare più sicurezza ai conducenti di vari mezzi di trasporto. Il programma 2024 comprende corsi per neopatentati, per conducenti. Il programma per il 2024 prevede corsi di formazione per neopatentati, conducenti di auto, camion e autobus, motociclisti, oltre a corsi personalizzati per aziende e singoli individui.

11.1.2. Safety Education

Con "Safety Education", il centro pone l'accento sull'educazione stradale e sulla sensibilizzazione. Ciò include le campagne "No Credit" e „Detto, fatto - sicurezza nel tragitto verso la scuola". I progetti scolastici come "Hallo Auto" e "Hallo Auto Advanced" sono offerti in collaborazione con le scuole.

Inoltre, il centro lavora a stretto contatto con il settore Green Mobility di STA per sviluppare un programma coerente di sicurezza stradale e di educazione alla mobilità per le scuole altoatesine. Questo

programma è destinato a tutti i livelli scolastici e inizierà dall'anno scolastico 2023/2024, senza prevedere entrate dai progetti pianificati.

Tra i progetti previsti ci sono, tra altri:

- Hallo Auto
- Hallo My Bike (patentino per la bicicletta)
- Hallo Mobility Week
- Hallo Auto Advanced
- Hallo Smart Mobility ("In sicurezza a piedi", "Elettrico e idrogeno" e "altoadigemobilità").

Misure	Importo
Progetti di educazione stradale per alunni delle scuole elementari, medie e superiori	290.000
Settimana della mobilità al Safety Park	10.000
„Detto, fatto“ - sicurezza nel tragitto verso la scuola	30.000
„No Credit“ - Una campagna per la sicurezza stradale	40.000
Materiali	30.000
Altre	40.000
INSGESAMT	440.000

11.1.3. Corsi sicurezza sul lavoro

Oltre alla suddetta offerta di corsi di guida sicura, il Safety Park offre anche formazione per macchine agricole (trattori e piattaforme di lavoro mobili elevabili) in collaborazione con il Südtiroler Bauernbund, conforme con l'accordo della Conferenza Stato-Regione 2012.

Al fine di rafforzare il settore della formazione della sicurezza sul lavoro presso il Safety Park, si è cercato un partner nel 2021. La Niederstätter Academy, un'istituzione educativa accreditata, anche nel 2024 offre numerosi corsi di formazione sulla sicurezza sul lavoro.

11.2. Safety Sports

11.2.1. Gokart

Nel 2020 l'impianto go-kart è stato dato in subconcessione per sei anni.

11.2.2. Motocross

Nel 2020 la pista da motocross è stata data in subconcessione per sei anni.

11.3. Safety Events

11.3.1. Eventi propri

La struttura del Safety Park è il luogo ideale per lo svolgimento di eventi. Gli eventi continueranno ad avere un focus tematico corrispondente alle attività del Safety Park (come ad esempio l'automotive, la sicurezza stradale e l'educazione stradale).

11.3.2. Safety Events Partner

Dal 2019 Cube Brand Communications è il partner professionale di eventi al fianco del Safety Park. Il partner commercializza il potenziale del Safety Park al di fuori del confine provinciale.

Per il 2024, nel Safety Park sono previsti vari eventi a carattere di sicurezza stradale, tra cui corsi per motociclisti e corsi di guida sicura per autovetture.

11.4. Ricerca, Comunicazione e marketing

11.4.1. Ricerca

Il Centro di guida sicura non svolge attività di ricerca, osserva però le evoluzioni tecniche nella mobilità e sviluppa di conseguenza i suoi corsi.

11.4.2. Comunicazione e marketing

Le attività di comunicazione verso l'esterno prevedono in prima linea la promozione di corsi e fanno riferimento ai singoli progetti. Si punta principalmente alla continuazione della buona collaborazione con le varie associazioni e gli ordini professionali.

Nel 2024, le misure di marketing nel settore "Safety Drive" e "Safety Education" verranno intensificate. L'obiettivo è quello di aumentare il numero di visitatori e di sensibilizzare gli ospiti alla sicurezza stradale.

Sono previste le seguenti misure:

- Sito web e social media;
- Archivio foto e video;
- Promozione di corsi e progetti;
- Collaborazioni con i media;
- Materiale per i corsi (cartelle, penne, materiali didattici per le scuole, ecc.);
- Materiale comunicativo per il Safety Park (bandiere, stampati, ecc.);
- Altro.

11.5. Manutenzione

11.5.1. Manutenzione ordinaria

Il Centro di guida sicura gestisce la manutenzione delle piste, del verde e degli impianti elettrici e di riscaldamento. Inoltre, provvede alla manutenzione dei disoleatori e delle pompe idrauliche, delle superfici delle piste, delle piastre di sbandamento e delle attrezzature informatiche.

11.5.2. Manutenzione straordinaria

Oltre alla manutenzione ordinaria possono essere necessari altri interventi che garantiscano un servizio fluido e sicuro della struttura e che è possibile pianificare.

Sono previsti i seguenti lavori di manutenzione straordinaria:

- rinnovo delle superfici delle piste;
- manutenzione estesa della piastra idraulica.

Oltre a questi, ci sono continui lavori di manutenzione straordinaria che non possono essere previsti.

11.6. Investimenti

11.6.1. Impianto fotovoltaico

Per rendere il Safety Park più efficiente dal punto di vista delle emissioni e dei costi, è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico per l'anno 2024. Per preparare il Safety Park al collegamento di questo impianto, saranno necessari ampi e imprevisi adattamenti alla cabina di media tensione negli anni 2023/2024.

11.6.2. Furgone con gru

Il Safety Park si impegna a garantire sempre i più alti standard in termini di sicurezza ed efficienza. Per questo motivo è prevista la sostituzione del furgone, vecchio di oltre 25 anni. L'investimento previsto riguarda un veicolo con gru integrata. In questo modo, i servizi esterni di noleggio gru non saranno più necessari in futuro, il che porterà a risparmi sui costi.

12. Green Mobility

Come da convenzione Provincia – STA; lettera h):

“Green Mobility”: budget per il coordinamento delle attività a livello provinciale, suddiviso per tipologia di costo nonché dei progetti in questo settore.

Il progetto “Green Mobility” persegue l’obiettivo stabilito dalla Giunta Provinciale di rendere l’Alto Adige una Provincia modello per la mobilità alpina sostenibile. Partendo dalla base di un trasporto pubblico ben strutturato, anche il resto della mobilità sarà orientato nella maniera più sostenibile possibile.

Come base decisionale per l’attuazione dell’obiettivo sopracitato valgono tre principi fondamentali e conseguenti: evitare di creare traffico, trasferire il traffico e migliorare il traffico.

I compiti principali della Green Mobility sono descritti di seguito.

12.1. Coordinamento dei soggetti coinvolti e delle misure

12.1.1. Pacchetto di misure "Green Mobility"

Nell'ambito del gruppo di lavoro "Green Mobility", istituito dalla Giunta Provinciale e che coinvolge vari dipartimenti, è stato elaborato un documento strategico per l'incentivazione della mobilità sostenibile in Alto Adige. Il 20/06/2017 la Giunta Provinciale ha approvato la messa in pratica di una serie di misure.

STA ha svolto un ruolo importante nel gruppo di lavoro fin dall'inizio ed è un partner di cooperazione in molte misure.

12.1.2. Gruppo di lavoro Ripartizione Mobilità

Per l'attuazione normativa di una serie di misure decise dalla Giunta Provinciale è stato istituito un gruppo di lavoro presso la Ripartizione Mobilità. Il reparto Green Mobility partecipa regolarmente al gruppo di lavoro. Ad esempio, è necessario discutere una serie di adeguamenti ai contributi in corso.

12.1.3. Riunioni periodiche dei partner

Green Mobility organizza due riunioni annuali di tutti gli attori coinvolti nel settore della mobilità in Alto Adige, ciascuna con un programma di mezza giornata. Green Mobility si impegna in tal modo a mantenere uno scambio di informazioni tra gli attori sulle iniziative in Alto Adige.

Pianificazione 2024:

- visto il successo, nel 2024 verranno organizzati nuovamente due incontri di networking.

12.1.4. „Best practice” internazionali

La partecipazione a conferenze internazionali e lo scambio di idee a livello locale ed internazionale favorisce la diffusione e l'implementazione di modelli di "best practice" esteri in tutto l'Alto Adige. Allo stesso modo, i progetti e le esperienze fatte sul nostro territorio possono essere resi noti ad altre regioni e/o stati europei.

12.2. Pubbliche relazioni e sensibilizzazione

L'iniziativa Green Mobility dovrà suscitare nella popolazione altoatesina l'interesse per la mobilità sostenibile attraverso diversi canali (anche sul sito web e sui canali di social media). Inoltre, dovrà informare su progetti e iniziative inerenti al tema, cercando di coinvolgere attivamente la cittadinanza e di promuovere un cambiamento nei comportamenti.

Il lavoro di comunicazione ai media viene effettuato in stretta collaborazione con l'Agenzia di stampa e comunicazione provinciale; Green Mobility mette a disposizione i dati e i fatti necessari.

12.2.1. Campagne di sensibilizzazione a livello provinciale

Nel pacchetto di misure Green Mobility è prevista una continua campagna di sensibilizzazione a livello provinciale per la mobilità sostenibile. Il settore Green Mobility ha già svolto un ampio lavoro di sensibilizzazione che verrà portato avanti in modo continuativo.

La STA è partner di un progetto europeo "LIFE", nell'ambito del quale nel periodo dal 2020 al 2024 è prevista una campagna di sensibilizzazione con un budget di 300.000 euro. L'UE mette a disposizione un cofinanziamento pari a 168.000 euro, mentre la STA dovrà finanziare un importo pari a 132.000 euro.

12.3. Mobilità ciclistica

È obiettivo dichiarato della Giunta Provinciale quello di potenziare la mobilità ciclistica in Alto Adige, soprattutto con riferimento ai percorsi quotidiani (es. pendolarismo), al fine di raggiungere nel 2030 uno "modal split" del 20%.

A tal fine è stata creata un'unità centrale di coordinamento per la mobilità ciclistica, con controparte istituzionale presso l'Amministrazione Provinciale (Ufficio 38.1) e controparte operativa presso la STA (Green Mobility). In collaborazione con il Dipartimento per le infrastrutture e la mobilità, le comunità comprensoriali, il Consorzio dei Comuni ed esperti locali, Green Mobility ha elaborato un piano per la mobilità ciclistica in Alto Adige con misure per migliorarla. Questo costituisce la base per l'attuazione di vari progetti in stretta collaborazione con i diversi stakeholder.

Inoltre, vengono sviluppati concetti per progetti innovativi di piste ciclabili.

12.3.1. L'Alto Adige pedala

"L'Alto Adige pedala" è la misura di sensibilizzazione più grande per la mobilità ciclistica quotidiana. Tutti i partecipanti possono registrare online i chilometri percorsi in bici e vincere dei premi. STA è il licenziatario ufficiale della campagna austriaca.

Pianificazione 2024:

- Nel 2024 l'attenzione sarà maggiormente rivolta ai positivi effetti sulla salute del ciclismo.

12.3.2. Noleggio bici alle stazioni ferroviarie

Papin Sport, il vincitore della gara d'appalto per la gestione dei noleggi bici alle stazioni in Alto Adige, fornisce anche diversi servizi per la mobilità ciclistica quotidiana. L'obiettivo del noleggio è quello di fornire biciclette che non devono essere trasportate e restituite utilizzando i mezzi pubblici. In questo modo si alleggeriscono i trasporti pubblici. Allo stesso tempo, servizi aggiuntivi supportano la mobilità ciclistica quotidiana.

Pianificazione 2024:

- Supervisione del noleggio di biciclette e fornitura di servizi supplementari da parte del vincitore della gara d'appalto.

12.3.3. Bike-sharing

Un'offerta per l'uso temporaneo di biciclette accessibili al pubblico può essere un'integrazione sensata al trasporto pubblico, soprattutto nelle grandi località della provincia, e quindi parte di un'alternativa intermodale all'uso dell'auto privata.

Negli ultimi anni, diversi comuni hanno ripetutamente espresso interesse per l'introduzione di un sistema standardizzato a livello nazionale, facilmente utilizzabile attraverso l'Alto Adige Pass. Per questo motivo, Green Mobility si è occupata intensamente dell'argomento e ha già preparato i documenti di gara. Tutta-

via, a causa dei costi relativamente elevati, i comuni pilota previsti si sono finora astenuti dall'implementazione.

Pianificazione 2024:

- In sospeso, sviluppo di un concetto pilota locale se necessario.

12.3.4. Progetti innovativi per piste ciclabili

Nell'ambito di diversi progetti sono in corso di attuazione a livello locale diverse misure per migliorare le condizioni dei ciclisti in loco e dei pendolari in bici. In questo caso, l'attenzione si concentra soprattutto sui progetti infrastrutturali nell'ambiente urbano, oltre che sulla connessione delle comunità circostanti.

Pianificazione 2024:

- Supporto mirato a comuni, comunità comprensoriali e altri attori selezionati che desiderano promuovere la mobilità ciclistica a livello locale; tra cui:
 - Renon
 - Appiano
 - Comunità comprensoriale Valle Isarco
 - Azienda Sanitaria di Bolzano, in particolare l'area ospedaliera di via Lorenz-Böhler
- Dal 2020 il codice della strada offre diverse possibilità per promuovere la mobilità ciclistica, come ad esempio le corsie ciclabili. A causa della mancanza di disposizioni attuative, Green Mobility offre consulenza ai comuni e si impegna sia a livello nazionale che regionale per l'elaborazione di linee guida di attuazione.
- Nell'ambito della pianificazione del raddoppio della linea ferroviaria Bolzano-Merano, Green Mobility fornisce input per migliorare le condizioni dei ciclisti lungo la pista ciclabile dell'Adige e, in particolare, per garantire il collegamento dei vari punti di attrazione lungo il percorso tramite sottopassi adeguati.

12.3.5. Concetto di segnaletica uniforme per le piste ciclabili

Poiché sempre più comuni sono interessati a un concetto di segnaletica interna per ciclisti e pedoni e in alcuni casi l'hanno già attuato (Merano, Lana, ecc.), è ora necessario sviluppare una proposta per un sistema di segnaletica standardizzato a livello provinciale. Green Mobility assiste la Provincia nello sviluppo di un concetto, che riguarda sia le aree urbane che quelle sovracomunali.

12.3.6. Educazione al traffico e alla mobilità nelle scuole

Con inizio dell'anno scolastico 2022/23, molte delle attività scolastiche sulla mobilità (patente per la bicicletta, "SOS Zebra") sono state sospese. In collaborazione con il centro di guida sicura Safety Park, Green Mobility ha elaborato un concetto unificato per l'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità nelle scuole altoatesine, che in futuro le scuole potranno prenotare attraverso il sito web del Safety Park.

In questo contesto, Green Mobility continuerà a fornire competenze specialistiche e a supportare il lavoro di coordinamento. Inoltre, nel 2023 Green Mobility, in collaborazione con partner austriaci e la gestione regionale GAL Val Pusteria, ha presentato un progetto Interreg, nell'ambito del quale i contenuti dei progetti scolastici saranno verificati e aggiornati, e saranno sviluppate idee innovative per la trasmissione dei contenuti del progetto a livello transfrontaliero.

12.3.7. Attuazione delle misure per il piano di mobilità ciclistica provinciale

Il Piano per la mobilità ciclabile adottato dalla Giunta provinciale nel 2022 è integrato da una tabella di misure. Questa prevede misure a breve, medio e lungo termine per aumentare la quota di mobilità ciclistica in Alto Adige entro il 2030.

Oltre alle attività in corso, come l'accompagnamento e il supporto delle 15 unità funzionali per le biciclette, la partecipazione e la conduzione di gruppi di controllo, nonché la collaborazione alla commissione di valutazione per nuove piste ciclabili, nel 2024 sono previsti i seguenti progetti:

- Campagne e attività in bicicletta per diversi gruppi target, come corsi di guida e sicurezza o eventi (ad es. Notte della Bicicletta).
- Coinvolgimento delle forze dell'ordine e dei tecnici comunali nella promozione della mobilità ciclistica (presentazioni e visite sul campo).
- Campagne di sensibilizzazione su argomenti selezionati, ad esempio sicurezza e salute.
- Indagini e studi, come il comportamento di mobilità in collaborazione con l'ASTAT, efficacia delle misure infrastrutturali.

12.3.8. Consegna delle merci con cargo bike

Nel 2023, STA ha presentato, insieme a partner internazionali, un progetto UE ("SuCoLo") sul tema della consegna delle merci con cargo bike. Il progetto è stato approvato e a partire dal 2024 potrà iniziare la sua attuazione. Nella città partner di Merano, saranno messi a disposizione dei negozi partecipanti cargo bike a turno, per consentire ai clienti di trasportare autonomamente e in modo sostenibile le merci a casa. In alternativa, la consegna delle merci a domicilio può avvenire anche tramite un corriere in bicicletta. Inoltre, è prevista l'integrazione dei cargo bike nel sistema di bike sharing della città di Merano e la creazione di un punto di ritiro, ovvero una stazione di ritiro merci dove i negozi locali trasporteranno le merci con cargo bike e saranno pronte per essere ritirate.

Pianificazione 2024:

- Scambio con partner internazionali, analisi dei sistemi di attuazione e delle condizioni a Merano, eventualmente acquisto di cargo bike.

12.3.9. Manuale delle infrastrutture ciclabili

In seguito alla revisione delle norme funzionali e geometrici per le piste ciclabili degli ultimi anni, Green Mobility sta producendo un manuale sulla costruzione di infrastrutture ciclabili. L'obiettivo è trasmettere ai vari gruppi target (comunità comprensoriali, comuni, progettisti, ecc.) come le infrastrutture ciclabili possano essere progettate nel modo più semplice possibile. Ad esempio, si spiega quando il tipo di infrastruttura ciclabile è adatto e come i punti di attraversamento possono essere progettati nel modo più sicuro possibile per i ciclisti. Il manuale affronta anche la fattibilità dell'attuazione delle innovazioni del Codice della Strada 2020 per quanto riguarda la mobilità ciclistica

12.3.10. Linee guida per la pianificazione delle infrastrutture di mobilità

È prevista la creazione di un manuale che semplificherà la pianificazione di diverse infrastrutture di mobilità con relazioni di interscambio, principalmente per i pianificatori interni. In questo contesto, verrà raccolta l'esperienza di pianificazione della STA su diverse infrastrutture di mobilità, come centri di mobilità, ma anche stazioni di autobus, treni, funivie e fermate degli autobus, e simili. Sulla base di queste

conoscenze e con uno sguardo alle future esigenze, i nuovi pianificatori e l'intera pianificazione di nuove infrastrutture di mobilità verranno progettate in modo più user-friendly e operator-friendly.

12.4. Gestione della mobilità

La gestione della mobilità è uno strumento importante per rafforzare la mobilità sostenibile. Si divide essenzialmente in quattro categorie: gestione della mobilità comunale, aziendale, scolastica e turistica. Grazie al pacchetto di misure Green Mobility, dal 2017 esiste una sovvenzione provinciale per i progetti di mobility management. Green Mobility è rappresentata nella commissione di valutazione.

12.4.1. Consulenze per la gestione della mobilità aziendale

La STA offre consulenze per la gestione della mobilità aziendale.

Pianificazione 2024:

- Connessione e consulenza ad aziende interessate, tra cui l'amministrazione provinciale dell'Alto Adige e l'azienda sanitaria.
- Nell'ambito delle consulenze per la gestione della mobilità aziendale, nel 2024 verrà introdotto il Südtirol Pass in un progetto pilota presso la Provincia Autonoma di Bolzano.

12.4.2. Gestione della mobilità aziendale della STA

Anche la STA si impegna nel campo della gestione della mobilità aziendale.

Pianificazione 2024:

- È prevista una nuova indagine tra i dipendenti nel 2024.

12.4.3. Corso per "mobility manager"

In collaborazione con la Lichtenburg di Nalles, Green Mobility offre un corso per mobility manager, valorizzando così ulteriormente la gestione della mobilità aziendale.

Pianificazione 2024:

- I dipendenti della STA terranno un corso per mobility manager e ne saranno i relatori.

12.4.4. Rete di MMA

Al fine di aumentare la conoscenza del mobility management aziendale, due volte l'anno vengono organizzati incontri di networking per lo scambio di idee tra varie aziende e associazioni.

Pianificazione 2024:

- Organizzazione di due riunioni di networking.

12.4.5. Premio Mobilità Alto Adige

A settembre 2017, su iniziativa del Consiglio Provinciale, è stato assegnato in Alto Adige per la prima volta il premio per la mobilità sostenibile. L'obiettivo è quello di evidenziare e premiare il contributo da parte di enti pubblici, associazioni, organizzazioni o aziende alla mobilità sostenibile in Alto Adige.

Pianificazione 2024:

- Nuovo bando e promozione del premio per la mobilità, gestione delle candidature e delle sedute della giuria, nonché della cerimonia pubblica di premiazione.
- Anche quest'anno sarà prodotto un video sul progetto vincitore, che sarà poi diffuso tramite i canali social per sensibilizzare l'opinione pubblica.

12.4.6. Simposio sulla mobilità sostenibile

Le conferenze specializzate organizzate da Green Mobility negli ultimi anni sono state di successo. Per questo motivo, Green Mobility organizza nuovamente in autunno 2024 una conferenza sul tema della mobilità sostenibile. La conferenza è rivolta a sindaci, consiglieri comunali, pianificatori e polizia municipale, nonché a tutti coloro che sono direttamente o indirettamente coinvolti nel processo decisionale e di orientamento di un'amministrazione comunale nel settore della mobilità. Relatori del settore pubblico e privato tratteranno aspetti della mobilità sostenibile rilevanti per i responsabili delle decisioni a livello comunale. Anche nei prossimi anni sono previste conferenze simili.

Pianificazione 2024:

- La conferenza sarà organizzata nuovamente nell'autunno del 2024.

12.5. Mobilità elettrica

12.5.1. E-Drive Day

Green Mobility organizza l'evento "E-Drive Day" nel Safety Park per far conoscere e diffondere la mobilità elettrica. In questa occasione, la popolazione altoatesina ha l'opportunità di provare diversi veicoli elettrici e di convincersi dei vantaggi di questa tecnologia moderna e pulita.

Pianificazione 2024:

- Organizzazione dell'E-Drive-Day 2024.

12.5.2. Mobilità elettrica per aziende

Le aziende altoatesine riceveranno informazioni teoriche sul tema della mobilità elettrica e avranno l'opportunità di testare auto elettriche.

Pianificazione 2024:

- Verranno realizzate sessioni di formazione e azioni di test.

12.5.3. Infrastruttura di ricarica pubblica nei parcheggi delle stazioni ferroviarie

L'espansione dell'infrastruttura di ricarica pubblica per veicoli elettrici nei parcheggi delle stazioni ferroviarie viene portata avanti. In collaborazione tra Provincia, comuni, RFI e operatori di rete, si procederà a individuare spazi idonei e a metterli a disposizione degli operatori di mercato.

Pianificazione 2024:

- Saranno stipulati gli accordi necessari.

12.6. Sommario delle misure

In totale sono previsti 395.000 euro, che, secondo le stime approssimative, saranno ripartiti come segue (sarà possibile uno spostamento dei costi tra le singole misure):

Misura	Importo
Lavoro di networking, trasferimento know-how e pubblicizzazione delle iniziative di Green Mobility	8.000
Campagna di sensibilizzazione a livello provinciale e attuazione di misure concrete (progetto LIFE)	31.000
Misure per promuovere la mobilità ciclistica, ecc.), "L'Alto Adige peda-la", incl. azioni aggiuntive (es. Pedala anche tu coi guanti!, Prova anche tu una e-bike!)	110.000
Concetti e progetti pilota (lavori di concezione generale, servizi di consulenza e servizi tecnici per progetti innovativi di piste ciclabili, attuazione di misure per il piano di mobilità ciclabile, ecc.).	62.000
Gestione della mobilità (consultazioni pilota sulla gestione della mobilità aziendale, gestione della mobilità interna alla STA, corso per mobility manager, rete di MMA, simposio sulla mobilità sostenibile, Progetto pilota AltoAdigePass per la Provincia Autonoma di Bolzano)	80.000
Sviluppo di linee guida per i decisori e i pianificatori	45.000
Premio Mobilità Alto Adige inclusa assistenza e valutazione	19.000
Iniziative per la mobilità elettrica (E-Drive Day, Formazione/Azioni di test)	40.000
TOTALE	395.000

13. Attività di ricerca, comunicazione e marketing

Come da convenzione tra Provincia e STA; lettera i):

Attività di ricerca, comunicazione e marketing: budget suddiviso per tipologia di costo e attività.

13.1. Comunicazione: il nostro compito

La nostra comunicazione è determinata in modo olistico e dal punto di vista del cliente. Pertanto, tutti i servizi di comunicazione servono sempre gli interessi dei vari target di riferimento. Il nostro compito è quello di contribuire sempre alla percezione e all'offerta del marchio ombrello altoadigemobilità.

13.2. Argomenti principali

13.2.1. altoadigemobilità

L'offerta di altoadigemobilità deve essere semplice e chiaramente riconoscibile. Inoltre, utilizziamo campagne di ampio respiro e canali di social media per costruire una vicinanza con i clienti e coinvolgerli emotivamente.

13.2.2. Ferrovie e funivie

La STA è responsabile della gestione della linea ferroviaria Merano-Malles e dell'esercizio della funivia e del trenino del Renon e della funicolare della Mendola, che implica informazioni continue, aggiornate e precise per la popolazione e i passeggeri, nonché per i partner coinvolti.

13.2.3. Progetti infrastrutturali

La realizzazione di grandi progetti di mobilità rende necessario mantenere un dialogo continuo con gli organismi interessati (in particolare comuni e comunità comprensoriali), nonché con i cittadini.

13.2.4. Informazione ai passeggeri

Attraverso il marchio altoadigemobilità, il grande pubblico viene informato su tutti i temi relativi alla mobilità pubblica. A tale scopo, vengono utilizzate tutte le piattaforme di comunicazione disponibili e adatte (digitali e cartacee). Le informazioni vengono fornite (se possibile) in quattro lingue.

13.2.5. Sicurezza stradale

Il Safety Park vuole sensibilizzare gli utenti della strada di tutte le fasce d'età e categorie a un comportamento di mobilità responsabile. Esiste un proprio concetto di comunicazione.

13.2.6. Comunicazione interna

Le ampie mansioni della STA in settori altamente specializzati rendono necessario trattenere personale qualificato e motivato o trovarne di nuovo. Grazie a misure esterne (recruiting) e interne (marketing delle risorse umane), l'attrattività verrà incrementata.

13.3. Le nostre linee guida di comunicazione

Dal programma tematico per la comunicazione della STA risultano le seguenti linee guida:

- Informare costantemente: in modo mirato, aggiornato e su diversi canali (sito web, social media, schermi FLIRT, avvisi, manifesti, ecc.);
- Rendere chiaro e intuitivo: storytelling moderno (ad es. illustrazioni, data journalism, video) o orientamento per i passeggeri negli spazi pubblici (mappe, segnaletica, sistemi di guida, ecc.).

Misure	Importo
Comunicazione di progetto (Elettrificazione Ferrovia Val Venosta ed altri progetti)	35.000
Strategia di comunicazione nel TPL e mobilità sostenibile	65.000
TPL: Informazioni al pubblico	40.000

Misure di comunicazione esterna (relazioni pubbliche e con la stampa, social media, materiali stampati, marketing visivo, ecc.)	80.000
Comunicazione online	45.000
Eventi	30.000
Consulenza strategica	30.000
Altre	37.000
INSGESAMT	362.000

13.4. Ricerca e innovazione

Molte attività svolte dalla STA sono per loro natura innovative: nuovi sistemi di segnalazione, creazione di banche dati informative, sistemi informativi in tempo reale, mobilità elettrica e molto altro. Queste sono descritte nei singoli capitoli e non verranno ripresi nuovamente qui.

Non sono previsti, invece, progetti di ricerca per il 2024.

14. Sistemi di informazione

Secondo l'accordo Provincia Autonoma di Bolzano - STA; Lettera j):

Servizi di informazione: Budget per la fornitura dei servizi di informazione per i passeggeri e la biglietteria, oltre alla gestione e all'ampliamento dei sistemi IT del trasporto pubblico in Alto Adige, suddiviso per tipologie di costi.

Il settore dei sistemi informativi comprende l'informatica, in particolare l'informazione ai passeggeri e la biglietteria per il trasporto pubblico. Oltre a queste attività, vengono forniti anche servizi ai clienti, in particolare presso il centro servizi e d'informazioni e presso gli infopoint, dove i clienti possono presentare reclami, acquistare nuovi biglietti e abbonamenti o ottenere informazioni su altoadigemobilità.

L'anno 2023 è caratterizzato dalla complessa e impegnativa implementazione del nuovo sistema ITCS/Ticketing. A settembre 2023, circa 500 dei 720 autobus erano dotati del nuovo sistema. Le instabilità del software riscontrate fino a quel momento sono state in gran parte risolte. In autunno 2023, le stazioni ferroviarie sono state attrezzate ed attivate nuove funzionalità. Entro la fine dell'anno si prevede di aver completato l'aggiornamento dell'intera flotta e la ristrutturazione delle stazioni ferroviarie, consentendo lo spegnimento del vecchio sistema.

L'anno 2024 sarà caratterizzato dalla completa implementazione del nuovo sistema ITCS/Ticketing e dall'avvio dei nuovi progetti finanziati MAGO, MMCS, APIS e VIVO. Inoltre, il settore dei sistemi informativi sarà ulteriormente ampliato con la creazione di un nuovo team di controllo dei biglietti, che opererà a livello provinciale e mirerà a ridurre gli abusi e le percentuali di evasione dei biglietti.

14.1. Attività in corso

14.1.1. Klöcker

Klöcker (ex Servizi ST) sarà incaricato della continuazione dei sistemi di informazione ai passeggeri sui treni, fino a quando questi non verranno sostituiti con l'implementazione di un nuovo sistema attraverso il progetto APIS finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Ciò avverrà non prima del 2025/26.

14.1.2. Gestione dei titoli di viaggio per turisti

La STA collabora strettamente con il consorzio di mobilità per la gestione dei titoli di viaggio per turisti. Dato che la mobilità rappresenta il servizio più importante nel sistema dei titoli di viaggio per turisti, stampiamo le carte su commissione, calcoliamo con i partner contrattuali e fungiamo da punto di contatto per tutte le domande relative alla mobilità. Il consorzio di mobilità sta lavorando a un nuovo sistema di titoli di viaggio per turisti, completamente integrato con il nuovo sistema di ticketing della STA, in modo che i biglietti possano essere controllati con precisione sulla durata del soggiorno e con i dati degli ospiti necessari per prevenire casi di abuso. A tal fine, saranno sviluppate e implementate interfacce nel 2024.

14.1.3. Tabelle orarie

Il team di gestione orario e servizi informativi lavora costantemente per migliorare la qualità dei dati delle informazioni ai passeggeri in stretta collaborazione con i tecnici provinciali.

Poiché nel 2024 saranno disponibili informazioni in tempo reale sugli autobus, una fornitura di dati di alta qualità è di fondamentale importanza. Gli utenti ne traggono un grande vantaggio, poiché ritardi, cancellazioni e altre informazioni sui disservizi saranno disponibili con un solo clic.

Il monitoraggio dei veicoli e delle loro forniture di dati diventerà un compito centrale del team di gestione orario e servizi informativi. Con l'introduzione del nuovo sistema ITCS, verranno eliminati il sistema Servizi ST esistente e la sua gestione dei dati (xgrete e oracon2). La sfida ora consiste nel controllare e catturare correttamente il flusso di dati dai dati di pianificazione a DIVA e dagli operatori e di nuovo ai dati di pianificazione. Questo assicura che questi dati possano essere elaborati correttamente attraverso il data-warehouse. I dati nel data-warehouse vengono successivamente utilizzati per aiutare la provincia a monitorare i contratti di servizio con gli operatori di autobus.

I prodotti orari (tascabili, avvisi) verranno continuati come di consueto nel 2024. Anche se i canali digitali stanno diventando sempre più importanti, i prodotti cartacei rimangono la base delle informazioni ai passeggeri. L'incarico per la stampa dei libri di orario prevede la produzione di circa 190.000 copie dei vari orari di zona e dell'orario ferroviario. Un'altra ristampa o una nuova edizione di circa 80.000 copie è prevista per la seconda metà dell'anno.

Gli avvisi degli orari presso le fermate sono prodotti come documenti PDF e in parte con il supporto di un fornitore esterno. La stampa stessa è a carico dell'operatore competente.

14.1.4. Centro servizi e d'informazione (SIZ)

Il Centro Servizi e d'Informazioni riunisce i servizi per i clienti di altoadigemobilità. Tra questi, c'è il Service Desk, che funge da call center e risponde alle chiamate dei clienti dalle 8 alle 18, dal lunedì al venerdì, registrandole nel sistema dei reclami della STA e categorizzando i reclami scritti. Il Customer Service elabora i reclami ricevuti e li distribuisce ai destinatari competenti, come i concessionari e/o la provincia,

assicurando che i reclami siano risposti tempestivamente e correttamente. Gli Information Manager gestiscono le informazioni sui disservizi nel trasporto pubblico, lavorando dalle 6 alle 18 dal lunedì al venerdì e fino alle 14 il sabato. I disservizi dovrebbero essere segnalati dagli operatori, ma il team monitora e inserisce soprattutto disservizi nel settore ferroviario.

Il Centro Servizi e d'Informazioni è caratterizzato da un'elevata capacità operativa, specialmente a settembre, quando il team fatica a rispondere alle richieste in tempo utile. Per il 2024, sarà necessario cercare nuove soluzioni e, se necessario, ricorrere a fornitori esterni.

Per aumentare ulteriormente la continuità dei servizi, nel 2023 i servizi degli Infomanager sono stati estesi anche al sabato. Nel 2024, questa estensione continuerà e il Centro Servizi e d'Informazioni lavorerà anche la domenica, con sia gli Infomanager che il Service Desk che effettueranno turni di lavoro durante il fine settimana. Tutto ciò dovrebbe principalmente avvantaggiare gli utenti, che riceveranno informazioni più aggiornate e potranno presentare reclami anche nei fine settimana.

14.1.5. Sistema Wi-Fi e Infotainment sui treni

Nel 2022, è stato pubblicato il bando per un nuovo sistema di Wi-Fi e intrattenimento a bordo dei 25 treni FLIRT (Stadler) e, come opzione, per i nuovi treni Alstom. L'appalto è stato aggiudicato alle aziende Onway (Svizzera) e Paxlife (Germania) come consorzio. L'offerta comprende il noleggio dell'hardware necessario (router e server multimediali) e l'implementazione di un sistema che mette a disposizione dei passeggeri un nuovo portale a bordo e gestisce i monitor multimediali nel treno. Inoltre, i servizi offerti includono tutti i sistemi di back-end, il monitoraggio e la manutenzione.

La redazione dei capitolati e l'implementazione sono quasi al termine e i primi treni Stadler saranno dotati del nuovo sistema in autunno. Entro 6 mesi, tutti e 25 i treni Stadler saranno dotati del nuovo sistema. Il contratto ha una durata di 6 anni, con un'opzione di proroga per altri 3 anni. Inoltre, i servizi possono essere richiesti opzionalmente anche per tutti i nuovi treni Alstom. Le discussioni e le consultazioni con Alstom sono in corso.

Per garantire la continuità dei servizi fino a quando il nuovo sistema di Wi-Fi e intrattenimento non sarà pienamente operativo su tutti i 25 treni, i contratti con i fornitori attuali saranno prorogati fino alla primavera del 2024 ("esercizio parallelo").

Per fornire ai passeggeri dei treni FLIRT il Wi-Fi a bordo, gli attuali router (e anche i futuri) richiedono schede SIM. Da diversi anni, i due operatori di telefonia mobile Vodafone e TIM (contratto tramite Consip) forniscono servizi di alta qualità e garantiscono una copertura quasi completa lungo le linee ferroviarie.

Per questo motivo, la collaborazione continuerà anche nel 2024.

14.1.6. Multimediasystem e Multimediamonitor FLIRT

L'offerta video sugli schermi dei treni FLIRT è stata molto richiesta nel 2023, tuttavia molti contributi non hanno potuto essere riprodotti sui treni a causa di problemi tecnici che hanno ostacolato l'aggiornamento dei contenuti.

- La playlist media includeva tra 30 e 35 video diversi,
- Playlist con una durata complessiva di circa 35 minuti.
- Diverse istituzioni, tra cui la Provincia Autonoma di Bolzano, il Forum Prevenzione, il Centro Lingue, Young & Museum, l'Annuario dello Sport, il servizio antiviolenza, eJob, No Credit, IDM, UniBZ, Green Mobility, Safety Park, NOI Techpark, diversi musei, BBT, Trauttmansdorff, Fraunhofer, eventi sportivi, la Fondazione Castelli Alto Adige, Fiera Bolzano, Family App, Euregio, l'ufficio donne, l'Orchestra

- Haydn, Bike Box Merano, Villa Freischutz, eventi culturali e altre, hanno richiesto contenuti.
- Pubblicizzazione di temi altoadigemobilità
- Informazione ai passeggeri (p.es. blocco Merano-Tell, Trento-Innsbruck).

L'obiettivo per il 2024 è di espandere ulteriormente l'offerta con il nuovo sistema WLAN e di infotainment. Oltre ai video istituzionali, si prevedono anche informazioni sulle linee (ad esempio chiusure, variazioni d'orario), novità e informazioni per i passeggeri.

Purtroppo, non è stata ancora raggiunta un'intesa con la ditta Stadler per la sostituzione dei monitor sui treni FLIRT, quindi non è ancora possibile sfruttare appieno le potenzialità del nuovo sistema di infotainment.

14.1.7. Manutenzione e funzionamento paline

Presso importanti fermate del trasporto pubblico sono stati installati circa 15 anni fa circa 270 indicatori intelligenti delle fermate. Grazie al nuovo sistema ITCS/Ticketing, per la prima volta gli indicatori verranno alimentati completamente con informazioni in tempo reale, offrendo così un vero valore aggiunto agli utenti.

14.1.8. Infopoint altoadigemobilità

Nonostante la continua digitalizzazione, gli infopoint della STA continuano a registrare un'elevata affluenza e sono indispensabili come punti di contatto con altoadigemobilità. Nel 2023 sono stati stipulati contratti per gli infopoint di Bressanone e Campo Tures, rafforzando ulteriormente la presenza sul territorio.

Per il 2024 la STA assumerà altri infopoint. Sono in corso trattative con SASA per assumere l'infopoint di Merano, inoltre è previsto di istituire un infopoint a Lana che verrà gestito insieme a quello di Merano. Anche per la Val Venosta si sta cercando una soluzione per garantire una copertura territoriale adeguata.

14.1.9. IT-Security

Le notizie di attualità mostrano quanto la sicurezza informatica sia sempre più cruciale, per questo già nel 2022 una società specializzata ha effettuato un importante audit di sicurezza informatica dei nostri sistemi IT (valutazione delle vulnerabilità e test di penetrazione). Il controllo ha rivelato una serie di lacune nella sicurezza che sono state successivamente colmate.

Tuttavia, per aumentare continuamente la sicurezza informatica un controllo una tantum non è sufficiente. Per questo motivo per il 2024 puntiamo a un servizio di assistenza continuo nel campo della sicurezza IT. Con l'aiuto di un cosiddetto SOC (Security Operation Centre), i sistemi informatici saranno costantemente controllati in tempo reale per individuare eventuali pericoli e lacune e, se necessario, risolverli il prima possibile. Questo servizio non può essere coperto da risorse interne, per questo viene affidato a società di sicurezza altamente specializzate che garantiscono il servizio completo (monitoraggio e risoluzione).

14.2. Investimenti

Nel 2023 e negli anni successivi sono previsti, previo finanziamento, i seguenti progetti d'investimento:

14.2.1. Sistemi d'informazione al pubblico nelle stazioni ferroviarie e autobus ("Digital Signage")

Nel 2018 è stato messo in funzione per la prima volta un nuovo sistema di digital signage presso la nuova stazione degli autobus di Bolzano per mostrare le partenze e altre informazioni aggiuntive ai passeggeri. Da allora sono state installate altre stazioni con un totale di oltre 50 schermi di digital signage. Nelle stazioni più piccole, il secondo monitor delle macchine emettitrici di biglietti (TVM) viene utilizzato per visualizzare le partenze e le ulteriori informazioni per i passeggeri.

Nel 2024 si prevede di sostituire gli schermi informativi molto vecchi con nuovi monitor di digital signage e di dotare ulteriori stazioni e terminal di autobus del sistema centrale e di nuovi monitor.

14.3. Progetti

14.3.1. Implementazione nuovo ITCS e sistema di ticketing

L'introduzione di un nuovo sistema ITCS/Ticketing per il trasporto pubblico è il progetto più importante nel settore dei sistemi informatici. Dopo che i primi autobus sono stati equipaggiati a partire da gennaio 2023, fino a novembre 2023 più di 600 dei 735 autobus previsti sono stati equipaggiati con il nuovo sistema. Nel 2024 sono previsti ulteriori importanti traguardi, come l'introduzione della funzionalità pay-as-you-go (viaggiare con carta di credito e debito) e la piena messa in funzione del sistema.

14.3.2. Progetti FESR

I nuovi progetti FESR sono stati confermati nel 2023 e porteranno molta innovazione nel settore della mobilità nei prossimi anni. Si tratta dei seguenti progetti:

14.3.3. MAGO

Con il progetto MAGO (Mobility as a Service goes Online) verranno continuati i lavori di Bingo. L'obiettivo è creare una piattaforma MaaS che permetta di utilizzare in futuro tutti i mezzi di trasporto sostenibili con un unico biglietto: trasporto pubblico, car sharing, bike sharing, noleggio auto e taxi. Questo progetto riveste un ruolo strategico per il futuro della mobilità al fine di raggiungere gli obiettivi climatici. Nel 2024 è previsto l'ampliamento dell'app e del sito web di südtirolmobil, integrando nuovi servizi e procedendo con le assegnazioni della piattaforma MaaS. La durata del progetto è di 5 anni e il volume di finanziamento è di 4,5 milioni di euro.

14.3.4. MMCS

Con MMCS (Mobility Management Center South Tyrol) la sorveglianza, il controllo e l'informazione del traffico verranno ricostruiti in Alto Adige grazie a tecnologie innovative. L'obiettivo è fornire ai vari stakeholder un centro di controllo integrato che permetta un collegamento comune e preveda misure per ridurre l'intensità del traffico. In particolare, saranno create nuove opportunità nell'ambito della gestione dei punti caldi e della tariffazione di tratti stradali. Nel 2024 è previsto di avviare i primi passi per una nuova organizzazione operativa finalizzata alla gestione di un centro di controllo e di procedere con l'assegnazione per l'acquisto del software. La durata del progetto è di 5 anni e il volume di finanziamento è di 3,5 milioni di euro.

14.3.5. APIS

Apis (Advanced Passenger Information South Tyrol) ha l'obiettivo di mettere in funzione un nuovo sistema di informazione per i passeggeri sui treni della STA, che sia pienamente compatibile con la nuova architettura Bingo, consentendo così informazioni complete sui passeggeri e sui disservizi. Inoltre, è previsto l'implemento di un sistema di infotainment sugli autobus. Nel 2024 è previsto di individuare i consulenti necessari per questo progetto e di preparare i documenti di gara per un nuovo sistema di informazione per i passeggeri sui treni. La durata del progetto è di 5 anni e il volume di finanziamento è di 4,9 milioni di euro.

14.3.6. VIVO

Vivo consentirà una sorveglianza video centralizzata e capillare delle infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di dotare i 55 stazioni ferroviarie e altre importanti infrastrutture di trasporto in Alto Adige di un moderno sistema di videosorveglianza centralizzato, aumentando così la sicurezza reale e percepita sia dei passeggeri che delle infrastrutture. Le aree da monitorare possono includere l'ingresso, le piattaforme, la sala d'attesa, i parcheggi per biciclette, il parcheggio e le vicine fermate degli autobus. La gara d'appalto si è conclusa alla fine del 2023, mentre nel 2024 le infrastrutture di mobilità esistenti verranno integrate nel nuovo sistema di videosorveglianza. La durata del progetto è di 5 anni e il volume di finanziamento è di 5,0 milioni di euro.

14.3.7. Progetti PNRR e MaaS4Italy

STA è riuscita a ottenere l'appalto per un progetto MaaS finanziato dal PNRR. Entro il 2026, 7 regioni italiane implementeranno nuovi concetti di Mobility-as-a-Service. L'obiettivo in Alto Adige è quello di acquisire una piattaforma On-Demand per integrare i servizi di autobus a chiamata, auto a noleggio e taxi nel sistema integrato di mobilità di Südtirol. Il progetto sarà sviluppato in stretta collaborazione con il progetto FESR MAGO per ottenere un elevato valore aggiunto per i clienti. La durata del progetto è di 3 anni e il volume di finanziamento è di 2,3 milioni di euro.

15. Spese generali

Come da convenzione Provincia – STA; lettera k):

Spese generali: budget per le spese generali, comprese le spese per la gestione ordinaria della società, suddivise per tipo di costo.

15.1. Amministrazione

La STA conta attualmente ca. 190 collaboratrici e collaboratori, il che rende necessaria una struttura amministrativa che svolga servizi di base per l'azienda e per i settori produttivi. Ivi compresi sono:

- HR
- Finance & Controlling
- Legal
- assistenza informatica interna
- Gestione parco mezzi

- Office Management.

15.2. Quality & Safety

STA è certificata secondo gli standard ISO 9001 (qualità) e ISO 45001/2018 (salute e sicurezza sul lavoro). Nel 2023, la certificazione ISO 45001 è stata rinnovata per il triennio successivo e sono state svolte le verifiche previste nell'ambito della certificazione ISO 9001.

Inoltre, sono state condotte attività preparatorie per una futura certificazione secondo lo standard ISO 14001/2015 (ambiente), prevista per il 2024.

15.3. Sistema informatico interno

Il contratto attuale per il sistema IT interno è scaduto nel 2023. Per questo motivo, nel settembre 2023 sono stati riassegnati i seguenti servizi per una durata di 3 anni con un importo di 499.000 euro:

- Servizi Server/Cloud: Domain-Controller (gestione utenti), Client-Management-Server, Print-Server, Database-Server, Application-Server (ad es. per software FM), Terminal-Server, Telephony-Server (solo durante la migrazione a Teams Phone).
- Licenze Microsoft 365: licenze appropriate per ogni dipendente e licenze speciali (come Power Automate).
- Telefonia fissa tramite Microsoft Teams (per sostituire l'attuale sistema di telefonia Swyx).
- Strumento di gestione dei client: per la gestione centralizzata di tutti i client (notebook, PC, smartphone, tablet) - inventario, gestione delle patch, aggiornamenti, conformità e altro.
- Antivirus Managed Detection and Response (MDR): il servizio antivirus viene fornito come servizio, quindi il fornitore ha un team di sicurezza che analizza costantemente (24/7) le minacce riconosciute dal sistema e, se necessario, le risolve o chiude.
- Monitoraggio dell'intera infrastruttura.
- Backup dell'intera infrastruttura (compreso Microsoft 365).
- Manutenzione dell'intera infrastruttura per garantire un'alta disponibilità (99,95%).

Il finanziamento viene effettuato tramite il programma annuale.

I servizi delle linee dati, della linea Internet, della telefonia e dei firewall sono stati riassegnati in primavera 2023 per 3 anni (con opzione di proroga di ulteriori 2 anni). Il contratto è stato firmato il 18 luglio 2023. Il fornitore sta attivando o ampliando i vari servizi (quasi tutte le sedi sono collegate con 1 Gbps in base al nuovo contratto, linea Internet a 10 Gbps, connessione al data center a 10 Gbps, firewall di nuova generazione per la massima sicurezza della rete aziendale).

I servizi di stampa, inclusi dispositivi multifunzionali, sono stati assegnati alla fine del 2022 (con opzione di proroga di ulteriori 2 anni).

15.3.1. Modern Workplace – Microsoft365

Il Modern-Workplace introdotto a livello regionale nel 2021 con gli strumenti Microsoft365 (SharePoint, Teams, ecc.) è stato ulteriormente sviluppato e soprattutto stabilizzato e ottimizzato nel 2023.

Grazie a questa ristrutturazione, ogni dipendente ora ha la possibilità di accedere ai dati e ai processi aziendali in qualsiasi momento, ovunque e con qualsiasi dispositivo digitale.

Nel 2024, verranno digitalizzati ulteriori processi e verranno apportate ulteriori modifiche e ottimizzazioni utilizzando risorse interne e con il supporto di consulenti esterni.

15.3.2. Telefonia

La telefonia mobile (SIM e smartphone) fornita ai dipendenti della STA viene acquisita presso TIM e si basa sulla "Convenzione Mobile 8" della CONSIP.

La telefonia fissa si basa sulla grande gara d'appalto per i collegamenti dati con Brennercom tramite i cosiddetti SIP trunks. Ciò significa che in tutte le sedi della STA non sono più necessarie linee ISDN fisiche.

Da agosto 2023, l'IT interna, insieme al fornitore di servizi IT, sta migrando la telefonia dal server telefonico Swyx attuale a Teams Phone.

L'intera telefonia è quindi gestita tramite Microsoft Teams o tramite il cloud Microsoft Azure e confluisce da lì in due gateway (SBC Ribbon) tramite 2 SIP trunks ridondanti (presso Brennercom) nella rete telefonica pubblica.

15.3.3. Management-Software AsiX

AsiX continuerà a essere lo strumento IT per la gestione del personale, con il quale vengono gestiti corsi, formazione, attrezzature personali, sicurezza sul lavoro e conformità normativa. Inoltre, la manutenzione di piccoli dispositivi verrà completamente gestita tramite il software AsiX, così come la gestione del parco mezzi della STA.

15.3.4. Business Central

A maggio 2023 è stata completata la migrazione da NAV 2019 a Microsoft Business Central. Il sistema ERP continuerà a essere sviluppato e adattato ai processi interni nel 2024, al fine di digitalizzarli.

15.3.5. Prospetto costi correnti Sistema IT (escl. Impianti fissi)

Prestazione	Importo
Sistema informatico interno	150.000
Acquisto Hardware	52.500
Linee dati	66.000
Servizio stampanti con stampanti multifunzione	26.250
Telefonia mobile	14.250
Licenze e manutenzione di software specializzati (Desk-Sharing, TeamViewer, Adobe, Vesta, software per orari, ecc.) e eventuale software aggiuntivo necessario, oltre a domini	54.188
Consulenze informatiche (Microsoft365 ecc.)	30.000
Varie domini e caselle di posta elettronica certificata (PEC).	1.691
Business Central	40.125
TOTALE	435.004

16. Allegati

- Budget 2024

MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2240000529

Pos	Capitolo Kapitel		Nr. fornitore Nr. Lieferant	Cognome nome/Denominazione Vorname Name/Bezeichnung			Prenotazione impegno Mittelvorbindung	Elemento WBS PSP-Element		Importo impegno (preventivo/stima) Zweckbindung (Voranschlag/Schätzung)	
	CdR FSt	Eser Jahr	Cod. fisc. Steuer. Nr.	Part.IVA MwStr.Nr	Indirizzo/Sede Anschrift/Sitz		Inizio competenza Anfang Kompetenz	Fine competenza Ende Kompetenz	CIG	CUP	
Servizio/Acquisto				Dienstleistung/Ankauf				Nota/Note			
001	U10011.0015		144469	STRUTTURE TRASPORTO ALTO ADIGE SPA						5.731.166,47	
	38	2024	00586190217	00586190217	VIA CONCIAPELLI 60 - BOLZANO		30.05.2024	31.12.2024	A059D5E7F7		
	38.01/STA SpA PIANO ATTIVITÀ 2024			38.01/STA AG JAHRESPROGRAMM 2024							
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
002	U10021.0060		144469	STRUTTURE TRASPORTO ALTO ADIGE SPA						12.330.396,20	
	38	2024	00586190217	00586190217	VIA CONCIAPELLI 60 - BOLZANO		30.05.2024	31.12.2024	A059D5E7F7		
	38.01/STA SpA PIANO ATTIVITÀ 2024			38.01/STA AG JAHRESPROGRAMM 2024							
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
Totale attuale - Gesamtbetrag:										18.061.562,67	

Sichtvermerke i. S. d. Art. 13 L.G. 17/93 und L.G. 6/22 über die fachliche, verwaltungsmäßige und buchhalterische Verantwortung

Visti ai sensi dell'art. 13 L.P. 17/93 e della L.P. 6/22 sulla responsabilità tecnica, amministrativa e contabile

Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento	VALLAZZA MARTIN	21/05/2024 20:09:36
Der Abteilungsdirektor / Il Direttore di ripartizione	VALLAZZA MARTIN	21/05/2024 18:17:13
Der Abteilungsdirektor / Il Direttore di ripartizione	VALLAZZA MARTIN	21/05/2024 17:57:49

Laufendes Haushaltsjahr	Esercizio corrente
-------------------------	--------------------

zweckgebunden	Euro 5.731.166,47 Euro 12.330.396,20	impegnato
als Einnahmen ermittelt		accertato in entrata
auf Kapitel	U10011.0015-U0004099 U10021.0060-U0001103	sul capitolo
Vorgang	2240000529 bilancio 2024	operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben

Il Direttore dell'Ufficio spese

Der Direktor des Amtes für Finanzaufsicht 23/05/2024 10:45:23
CALÈ CLAUDIO

Il Direttore dell'Ufficio Vigilanza finanziaria

Der Direktor des Amtes für Einnahmen

Il Direttore dell'Ufficio entrate

Diese Abschrift entspricht dem Original

Per copia conforme all'originale

Datum / Unterschrift

data / firma

Abschrift ausgestellt für

Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

28/05/2024

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

28/05/2024

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 104 Seiten, mit dem digitalen Original identisch ist, das die Landesverwaltung nach den geltenden Bestimmungen erstellt, aufbewahrt, und mit digitalen Unterschriften versehen hat, deren Zertifikate auf folgende Personen lauten:

nome e cognome: Arno Kompatscher

Si attesta che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue parti al documento informatico originale da cui è tratta, costituito da 104 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

nome e cognome: Eros Magnago

Die Landesverwaltung hat bei der Entgegennahme des digitalen Dokuments die Gültigkeit der Zertifikate überprüft und sie im Sinne der geltenden Bestimmungen aufbewahrt.

Ausstellungsdatum

28/05/2024

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

L'Amministrazione provinciale ha verificato in sede di acquisizione del documento digitale la validità dei certificati qualificati di sottoscrizione e li ha conservati a norma di legge.

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma