

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

Nr. 308
Sitzung vom 04/04/2023
Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Arno Kompatscher
Waltraud Deeg
Giuliano Vettorato
Daniel Alfreider
Philipp Achammer
Massimo Bessone
Maria Hochgruber Kuenzer
Arnold Schuler

Generalsekretär

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Dienstvertrag für die außerstädtischen
Linienverkehrsdienste des ökologisch
nachhaltigen Netzes mit der
In-house-Gesellschaft SASA AG -
Überarbeitung des Wirtschafts- und
Finanzplans 2023-2031.

Oggetto:

Contratto di servizio di trasporto pubblico
extraurbano della rete ecosostenibile
affidato alla Società in-House SASA S.p.A.
– revisione Piano economico finanziario
2023-2031

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38.2

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Das Landesgesetz Nr. 15 vom 23.11.2015 regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 790 vom 14.09.2021 wurde die In-House Vergabe im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, des Artikels 20 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, des Artikels 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 und des Artikels Nr. 12 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 der außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes von Landeszuständigkeit an SASA AG für den Zeitraum vom 14.11.2021 bis 13.11.2031 genehmigt.

Im Oktober 2021 wurde zwischen Autonomen Provinz Bozen und SASA AG der Dienstleistungsvertrag (Sammlung Nr. 43/38.2 vom 27.10.2021) für die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes von Landeszuständigkeit für den Zeitraum 14.11.2021 – 13.11.2031 unterschrieben.

Laut Art. 4 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung EG Nr. 1370/2007 werden im Dienstvertrag und in den allgemeinen Vorschriften die von den Parteien einzuhaltenden allgemeinen Kriterien zur Definition der Ausgleichsleistung eines Dienstvertrages festgelegt, um eine übermäßige Vergütung zu verhindern.

Die Aufnahme des außerstädtischen öffentlichen Verkehrsdienstes des ökologisch nachhaltigen Netzes im Rahmen des Vertrags Nr. 43/38.2/2021 und der Abschluss der Ausschreibung für die verbleibenden Lose des außerstädtischen öffentlichen Verkehrs brachten für SASA eine Reihe von Maßnahmen mit sich, die im simulierten Wirtschafts- und Finanzplan nicht vorgesehen waren und die höheren Kosten als vorgesehen verursachten.

Der Anstieg der Rohstoff-, Brennstoff- und Energiekosten seit dem Jahr 2022, der sich auf alle öffentlichen und privaten Einrichtungen auswirkt, führt zu einem weiteren Anstieg der Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des Dienstleistungsvertrags Nr. 43/38.2/2021.

Artikel 5-bis Absatz 1 des Dienstvertrages überträgt dem Auftraggeber mit der Unterstützung des Auftragnehmers die Überwachung des WFPS, mit dem Zweck das Fortbestehen des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts zu prüfen.

Der Vertrag sieht im Artikel 5-bis, Absatz 5 vor, dass einmal jährlich, innerhalb 30. April, der Auftragnehmer die Analyse der endgültigen Jahresdaten der RGV (regulatorische Gewinn- und Verlustrechnung), die gemäß den Bestimmungen des Beschlusses ART Nr. 154/2019 erstellt und mit

La legge provinciale 23.11.2015, n. 15 disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale.

Con delibera della Giunta provinciale n. 790 del 14.09.2021 è stato approvato l'affidamento in house providing a SASA Spa dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani della rete ecosostenibile di competenza della Provincia di Bolzano per la durata dal 14.11.2021 al 13.11.2031 ai sensi dell'art. 5, comma 2, Regolamento (CE) 1370/2007 e ai sensi dell'articolo 12 e 20 della legge provinciale n. 15/2015 e dell'articolo 7 della legge provinciale n. 16/2015.

In ottobre 2021 è stato sottoscritto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e SASA Spa - Società autobus servizi d'area il contratto di servizio (raccolta n. 43/38.2 del 27.10.2021) per il servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano della rete ecosostenibile di competenza della Provincia di Bolzano.

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera b) del Regolamento CE n.1370/2007, il contratto di servizio pubblico e le norme generali stabiliscono i criteri generali che devono essere rispettati dalle parti per definire la compensazione economica in un contratto di servizio, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

L'avvio del servizio di trasporto pubblico extraurbano della rete ecosostenibile di cui al contratto n. 43/38.2/2021 e la conclusione della gara di affidamento dei restanti lotti di trasporto pubblico extraurbano ha comportato per SASA una serie di provvedimenti non previsti in sede di Piano Economico Finanziario simulato che hanno generato costi maggiori rispetto a quelli preventivati.

L'aumento dei costi delle materie prime, del carburante e dell'energia dall'anno 2022 sta impattando su tutte le realtà, sia pubbliche che private e porta ad un ulteriore aumento dei costi per l'esecuzione delle prestazioni previste nel contratto di servizio n. 43/38.2/2021.

L'articolo 5-bis, comma 1 del contratto di servizio affida il monitoraggio del PEFS all'Ente affidante, con il supporto dell'affidataria, al fine di verificare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario.

Il contratto prevede all'articolo 5-bis, comma 5 che una volta all'anno, entro il 30 aprile, l'affidataria trasmette l'analisi finale dei dati annuali consuntivi del CER (Conto Economico Regolatorio), redatto in conformità alle previsioni della Delibera ART n. 154/2019, oggetto di raffronto con le previsioni del

den Prognosen des WFPS verglichen werden, übermittelt. Ergibt der Vergleich zwischen dem WFPS und dem RGV eine Überschreitung der in Anlage 12.3 des Vertrags genannten Parameter/Schwellenwerte, wird der WFPS überarbeitet, um den Schwellenwert für das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags unter Berücksichtigung der in Anlage 12.2 beschriebenen Risikoverteilung neu zu bestimmen.

Die Anlage 12.3 beschreibt die Modalität für die Überarbeitung des simulierten Wirtschafts- und Finanzplans, und gibt vor, sollte der Vergleich zwischen dem "Ergebnis vor Steuern" für das betreffende Abschlussjahr und dem "Ergebnis vor Steuern" für dasselbe Jahr in dem WFPS ein Gesamtergebnis, von einer größeren Spanne als plus oder minus ein Prozent (+/-1%) der "Einnahmen aus Entgelt" des WFPS für das betreffende Jahr ergeben, wird vom Auftraggeber und vom Auftragnehmer der WFPS aktualisiert, wobei die vorherige Version überarbeitet wird, indem ein zusätzlicher Akt, der das Entgelt anpasst, unterzeichnet wird.

Im Rahmen dieser Überwachung hat SASA AG im zweiten und dritten Quartalsbericht die Ergebnisse der Bilanzdaten bis September und der Prognosen bis Ende des Jahres 2022 vorgelegt, die aufzeigen, dass das im WFPS vorgesehene Entgelt für das Jahr 2022 nicht ausreichend gewesen wäre, um die Deckung der Kosten zu gewährleisten, die SASA bis Ende des Jahres 2022 für die Ausführung der in diesem Dienstvertrag vorgesehene Dienstleistung zu tragen hat.

Mit Schreiben datiert mit 17.11.2022 fasst SASA die wichtigsten Faktoren zusammen, welche zu den wesentlichen Abweichungen im Vergleich zum WFPS geführt haben.

Im Bericht vom 30.11.2022 analysiert der Abteilungsdirektors sowie EVV des Dienstvertrags die Faktoren, die zur Abweichung der WFPS-Prognosen geführt haben.

Aufgrund dieser Umstände ist es notwendig, den zuvor festgelegten Wirtschafts- und Finanzplan zu überarbeiten. Die Abteilung Mobilität hat am 30.11.2022 dem Unternehmen SASA AG mitgeteilt, dass das Verfahren zur Überprüfung und Aktualisierung des WFPS für den Dienstleistungsvertrag Nr. 43/38.2/2021 eingeleitet wird.

In Erwartung der Aktualisierung des WFP ab 2023 und bis zum vertraglichen Auslaufen des Dienstvertrages Nr. 43/38.2/2021 wurde mit Beschluss der Landesregierung Nr. 983 vom 20.12.2022 für das Jahr ein ergänzendes Entgelt genehmigt.

PEFS. Laddove dal raffronto tra PEFS e Conto economico consuntivato dovesse emergere il superamento dei parametri/soglia di cui all'Allegato 12.3 del contratto, si procede alla revisione del PEFS al fine di rideterminare la soglia di equilibrio economico del contratto, tenendo conto dell'allocazione dei rischi come riportato nell'allegato 12.2.

L'allegato 12.3 del contratto descrive la modalità di revisione del Piano economico finanziario simulato, indicando che laddove il confronto tra il "Risultato Ante Imposte" consuntivo dell'esercizio in questione e il "Risultato Ante Imposte" per lo stesso anno nel PEFS, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno uno per cento (+/-1%) dei "Ricavi da Corrispettivo" del PEFS per l'esercizio in questione, l'ente affidante e l'impresa affidataria provvedono ad aggiornare il PEFS superandone la precedente versione attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale.

Nell'ambito di questo monitoraggio SASA Spa ha esposto nella relazione del secondo e terzo trimestre le risultanze dei dati di bilancio fino a settembre e le previsioni fino alla fine dell'anno 2022, da cui risulta che il corrispettivo previsto dal PEFS per l'anno 2022 non era sufficiente a garantire la copertura dei costi che SASA avrebbe dovuto sostenere per l'esecuzione del servizio di cui al presente contratto di servizio fino alla fine dell'anno 2022.

Nella lettera datata 17.11.2022 SASA riassume i principali fattori di variazione significativi rispetto al PEFS.

Nella relazione del 30.11.2022 il direttore di ripartizione e RUP del Contratto di servizio analizza i fattori che hanno portato allo scostamento dalle previsioni del PEFS.

Queste circostanze rendono necessaria la revisione del Piano economico finanziario precedentemente definito e con nota del 30.11.2022 la Ripartizione Mobilità ha comunicato alla società SASA Spa l'avvio del procedimento di revisione e aggiornamento del PEFS relativo al contratto di servizio n. 43/38.2/2021.

Nelle more dell'aggiornamento del PEF dal 2023 e fino a scadenza contrattuale con delibera della giunta provinciale n. 983 del 20.12.2022 è stato approvato per l'anno 2022 un'integrazione del corrispettivo per il contratto di servizio n. 43/38.2/2021.

Mit dem vorgenannten Beschluss wurde ein zusätzliches Entgelt in Höhe von 6.062.343,64 Euro (inkl. MwSt.) genehmigt, davon 1.324.750,80 Euro (inkl. MwSt.) als Schätzung für höhere Entgelte aufgrund einer höheren als der im Leistungsvertrag vorgesehenen Inflationsentwicklung und 4.737.592,20 Euro (inkl. MwSt.) als ergänzendes Entgelt.

Diesem Beschluss ist als wesentlicher Bestandteil der überarbeitete Wirtschafts- und Finanzplan für den Dienstleistungsvertrag für die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste des ökologisch nachhaltigen Netzes beigefügt, den das Land mit der in house Gesellschaft SASA spa für den Zeitraum 14.11.2022-13.11.2031 abgeschlossen hat.

Der PEF wurde mit dem vorrangigen Ziel entwickelt, die Bedingungen für Machbarkeit und Nachhaltigkeit zu schaffen, indem die Umstellung auf einen emissionsfreien öffentlichen Verkehr mit Investitionen in den Fuhrpark, die Digitalisierung und den so genannten "grünen" Übergang verfolgt wird.

Für den sogenannten "grünen" – Übergang sieht der neue Wirtschafts- und Finanzplan z.B. bis zum Ende des Vertrags eine Erhöhung der Anzahl der Fahrzeuge im Vergleich zum vorhergehenden Plan vor, mit einer emissionsfreien Flotte von 167 von 206 Fahrzeugen.

Trotz der dem Plan zugrundeliegenden höheren Inflationsannahmen bleiben die Betriebskosten während des Planungszeitraums im Allgemeinen stabil, was vor allem auf eine verstärkte Internalisierung von Dienstleistungen und eine kontinuierliche Kosteneffizienz zurückzuführen ist.

Der Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde sieht in Anhang A des Beschlusses Nr. 154/2019 - Maßnahme 15 vor, dass der simulierte Wirtschafts- und Finanzplan darauf ausgerichtet ist, das Entgelt des zu betrauenden Dienstleistungsvertrags zu bestimmen und das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht des Dienstleistungsvertrags für die gesamte Dauer der Vergabe zu überprüfen; dieser Wirtschafts- und Finanzplan wird unter Zugrundelegung der im Ministerialdekret 157/2018 genannten Standardkosten mit eventuellen Ergänzungen, die die Besonderheit der Dienstleistung und die Ziele der Körperschaft in Bezug auf die Dienstplanung und die Förderung der Effizienz im Bereich berücksichtigen, erstellt.

Im Bericht vom 27.3.2023 bestätigt der Direktor der Abteilung und EVV des Dienstleistungsvertrags, dass der überarbeitete Wirtschafts- und Finanzplan geprüft und als angemessen bewertet wurde, um die Verfolgung der Ziele der Umstellung auf ein emissionsfreies öffentliches Verkehrssystem zu gewährleisten und ein wirtschaftliches und finanzielles Gleichgewicht von SASA AG

La delibera sopracitata ha approvato un importo integrativo del corrispettivo di 6.062.343,64 Euro (IVA inclusa), di cui 1.324.750,80 (IVA inclusa) quale stima per maggiori oneri a seguito di un andamento inflazionistico maggiore di quanto programmato nell'ambito del Contratto di servizio e di 4.737.592,20, IVA inclusa, quale corrispettivo integrativo.

È allegato alla presente deliberazione quale parte integrante il Piano economico finanziario revisionato per il contratto di servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano della rete ecosostenibile stipulato dalla Provincia con la società in house SASA spa di aggiornamento per il periodo 14.11.2022-13.11.2031.

Il PEF è costruito avendo come obiettivo primario l'ottenimento delle condizioni di fattibilità e sostenibilità perseguendo obiettivi di migrazione verso un trasporto pubblico a zero emissione, con investimenti riguardanti il parco mezzi, la digitalizzazione e la transizione cd. "green".

Per la transizione cd. "green" il nuovo piano economico finanziario prevede p.es. entro la fine dell'affidamento un incremento dei mezzi, in confronto al piano precedente, con un parco mezzi a zero emissioni di 167 veicoli su 206 mezzi.

Nonostante l'aumento delle ipotesi inflattive alla base del Piano, i costi operativi rimangono generalmente stabili nell'arco del piano essenzialmente grazie ad una maggiore internalizzazione dei servizi e un continuo efficientamento dei costi.

La delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti prevede nell'allegato A della delibera n. 154/2019 – misura 15 che il piano economico finanziario simulato sia finalizzato a determinare il corrispettivo del contratto di servizio da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del contratto stesso per l'intera durata dell'affidamento; tale piano economico finanziario è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

Nella relazione del 27.3.2023 il direttore della ripartizione e RUP del Contratto di servizio da atto che la revisione del piano economico finanziario è stata esaminata e valutata, ritenendolo adeguato a garantire il perseguimento degli obiettivi di migrazione verso un sistema di trasporto pubblico a zero emissioni e di garantire l'equilibrio

sicherzustellen.

Der Wirtschafts- und Finanzplan basiert auf einem Standardjahr und kann den Unvorhersehbarkeiten unterliegen, die mit der Verwirklichung jedes zukünftigen Ereignisses verbunden sind.

Die sich aus der Überarbeitung des Wirtschafts- und Finanzplans ergebenden Einheitskosten wurden mit den Standardkosten gemäß Ministerialdekrets Nr. 157/2018 verglichen und es wurde festgestellt, dass die Einheitskosten unter den durchschnittlichen Standardkosten gemäß Ministerialdekret Nr. 157/2019 für den Zeitraum 2023-2031 liegen.

SASA weist daher nach, dass sie kosteneffizient und effizient arbeitet, und zwar unterhalb der im Ministerialdekret Nr. 157/2018 vorgesehenen Standardkosten und mit einem Entgelt, das nicht über den Umfang des konkreten und genauen Ausgleichs für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinausgeht, wie dies in den Gemeinschaftsvorschriften vorgesehen ist.

Mit Beschluss Nr. 790/2021 wurden für die Jahre 2023-2031, 253.68.434,00 Euro zweckgebunden.

Der überarbeitete Wirtschafts- und Finanzplan für den Zeitraum 14.11.2022-13.11.2031 weist geschätzte Gesamtkosten in Höhe von 319.048.146,00 Euro (MwSt. inkl.) auf, was einer zusätzlichen geschätzten Ausgabe in Höhe von 61.089.315 Euro entspricht (MwSt. inkl.).

Der im überarbeiteten Wirtschafts- und Finanzplan für den Zeitraum 14.11.2022-31.12.2022 geschätzte Betrag in Höhe von 4.390.397,00 EUR (inkl. MwSt.) ist durch die in den vorgenannten Beschlüssen getätigte Zweckbindung gedeckt.

Die geschätzte Mehrausgabe für den Zeitraum 1.1.2023-13.11.2031 entspricht 61.089.315 Euro (MwSt. inkl.)

Es besteht kein Interessenskonflikt gemäß Artikel 6-bis des Gesetzes 241/1990 in geltender Fassung.

Die zuständige Organisationsstruktur bestätigt, dass mit dieser Maßnahme kein öffentliches Investitionsprojekt genehmigt oder finanziert wird und dass daher keine Identifizierung mittel Einholung eines CUP erforderlich ist.

Das gesetzvertretende Dekret Nr. 118 vom 23.06.2011 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.

economico-finanziario di SASA spa.

Il piano economico finanziario è basato su un anno standard e può essere soggetto all'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro.

Il costo unitario risultante dalla revisione del Piano economico finanziario è stato confrontato con il costo standard da D.M. n. 157/2018 e i costi unitari risultano essere al di sotto della media del costo standard di cui al DM n. 157/2019 nel periodo 2023-2031.

SASA dimostra pertanto di operare in termini di economicità e di efficienza, al di sotto del costo standard previsto dal DM n. 157/2018, con un corrispettivo di servizio che non eccede la misura della concreta ed esatta compensazione degli obblighi di servizio pubblico imposti, come previsto dalle disposizioni comunitarie.

La delibera n. 790/2021 impegna per gli anni 2023-2031, 253.68.434,00 euro.

Il Piano economico finanziario revisionato per il periodo 14.11.2022-13.11.2031 comporta una spesa complessiva stimata di Euro 319.048.146,00 (IVA incl.), corrispondente ad una spesa aggiuntiva stimata di 61.089.315 euro (IVA incl.).

L'importo di corrispettivo stimato dal Piano economico finanziario revisionato riferito al periodo 14.11.2022-31.12.2022 di 4.390.397,00 euro (IVA incl.) trova copertura finanziaria negli impegni di spesa di cui alle delibere sopracitate.

La maggior spesa stimata per il periodo 1.1.2023-13.11.2031 corrisponde a 61.089.315 euro (IVA inclusa).

Non sussiste conflitto d'interessi ai sensi dell'art. 6-bis della legge 241/1990 e successive modifiche.

La competente struttura organizzativa attesta che con il presente provvedimento non si autorizza né 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 l'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.

Dies festgestellt,

beschließt

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise, Folgendes:

1. die Überarbeitung des Wirtschafts- und Finanzplans für den Zeitraum 14.11.2022-13.11.2031, welche integrierenden Bestandteil des Beschlusses darstellt, für den zwischen Land und der in house Gesellschaft abgeschlossenen Dienstleistungsvertrags für den öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienst des ökologischen nachhaltigen Netzes zu genehmigen

2. für den überarbeiteten Wirtschafts- und Finanzplans für den Vertragszeitraum 14.11.2022-13.11.2031 die geschätzten Gesamtausgaben von 319.048.146,00 Euro zu genehmigen, davon wurden 257.958.831,00 Euro bereits mit den Beschlüssen Nr. 790/2021 und Nr. 983/2022 zweckgebunden;

3. die Gesamtausgabe von 61.089.315,00 Euro (MwSt. inbegriffen) wie folgt zweckzubinden:

- 7.391.632,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2023
- 7.487.540,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2024
- 7.677.121,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2025
- 7.179.366,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2026
- 7.393.970,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2027
- 6.475.276,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2028
- 6.526.882,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen – Finanzjahr 2029
- 5.843.718,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem Kapitel U10021.0060 des

Constatato questo,

LA GIUNTA PROVINCIALE

delibera

a voti unanimi legalmente espressi:

1. di approvare per il contratto di servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano della rete ecosostenibile stipulato dalla Provincia con la società inhouse SASA spa la revisione del Piano economico finanziario per il periodo 14.11.2022-13.11.2031, che costituisce parte integrante della delibera;

2. di approvare per il piano economico finanziario revisionato per il periodo contrattuale 14.11.2022-13.11.2031 la spesa complessiva stimata di Euro 319.048.146,00 (IVA inclusa), di cui 257.958.831,00 euro già impegnati con le delibere n. 790/2021 e n. 983/2022;

3. di impegnare l'importo complessivo di 61.089.315,00 euro (IVA compresa) come segue:

- 7.391.632,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2023
- 7.487.540,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2024
- 7.677.121,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2025
- 7.179.366,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2026
- 7.393.970,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2027
- 6.475.276,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2028
- 6.526.882,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale della Provincia Autonoma di Bolzano – anno finanziario 2029
- 5.843.718,00 euro IVA compresa sul capitolo U10021.0060 del piano finanziario gestionale

Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz
Bozen – Finanzjahr 2030

- 5.113.810,00 Euro (MwSt. Inbegriffen) auf dem
Kapitel U10021.0060 des
Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz
Bozen – Finanzjahr 2031;

4. den Direktor der Abteilung Mobilität zu
ermächtigen, den entsprechenden zusätzlichen Akt
zu unterzeichnen.

DER LANDESHAUPTMANN

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

della Provincia Autonoma di Bolzano – anno
finanziario 2030

- 5.113.810,00 euro IVA compresa sul capitolo
U10021.0060 del piano finanziario gestionale
della Provincia Autonoma di Bolzano – anno
finanziario 2031;

4. di autorizzare il direttore della ripartizione
mobilità alla sottoscrizione del relativo atto
aggiuntivo.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

Versione

20.03.2023

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO – LINEE EXTRA URBANE

REVISIONE DEL PEF “EU”: 2023/2031

Sommario

Piano economico finanziario – Linee Extra Urbane.....	2
1. Introduzione.....	2
2. Il servizio erogato	6
Il Contesto di mercato.....	6
Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)	8
Le Linee Oggetto del Contratto e la durata	10
3. Le Linee Strategiche e le Ipotesi del PEF	13
Lo Sviluppo Organizzativo	15
Gli investimenti Strategici.....	22
4. L'Evoluzione Reddittuale	34
5. L'Evoluzione Patrimoniale e Finanziaria	43
6. Gli indicatori di sintesi ed il BenChmark	46
7. L'efficacia e l'efficienza	52
8. La ripartizione dei rischi.....	54
9. Gli schemi Reddittuali, Patrimoniali e Finanziari	57

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO – LINEE EXTRA URBANE

1. INTRODUZIONE

Il PEF si basa su input di base costruiti su ipotesi puntualmente indicate, in linea con i contenuti della documentazione di seguito presentata. L'elaborazione considera prassi e metodologia comunemente riconosciute, in conformità alle convenzioni contabili, fiscali e di modellizzazione finanziaria generalmente accettate e riscontrabili dalle *best practice* del settore di riferimento, oltre ad essere in linea con le previsioni della Delibera ART 154/2019.

Infatti, con la delibera n. 154/2019, l'Autorità ha predisposto un nuovo schema di atto, finalizzato ad aggiornare la disciplina regolatoria originaria in materia di *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*.

In particolare, il presente documento è stato redatto sulla base della Misura 15 della Delibera 154/2019 “Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house”, che in sintesi norma quanto segue. Il PEF:

- Deve essere articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento;
- Va redatto secondo gli schemi 1-3 e le indicazioni dell'annesso 5 della Delibera 154/2019;
- Va elaborato assumendo con riferimento i parametri di costo standard (DM 157/2018);
- Contiene la specificazione degli obiettivi che l'Impresa Affidataria deve perseguire nel corso dell'affidamento, finalizzati ad un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione in corso di durata del contratto;

- Riporta la metodologia ed i criteri adottati sono descritti nella Relazione di Affidamento.

In via generale, il presente documento e la procedura di affidamento sono stati effettuati seguendo il quadro sinottico della Delibera 154/2019 di seguito riportato:

QUADRO SINOTTICO DI APPLICAZIONE DELLO SCHEMA DI ATTO

MODALITA' AFFIDAMENTO			Elementi di regolazione	Fase	Misura	Annessi
GARA	DIRETTO	IN HOUSE				
●	●	●	Lotti di affidamento (cfr. delibera 48/2017)	FASE PROPEDEUTICA	2	
●	●	●	Redazione della RdA		2	
∅	∅	∅	Contenuto dei contratti di servizio		2	Annesso 2
●	●		Disciplina beni strumentali e materiale rotabile		3 ÷ 10	
●	●	●	Contabilità regolatoria e separazione contabile		11 - 12	Annesso 3
O	O	O	Individuazione/allocazione dei rischi (Matrice)		13	Annesso 4
O			PEF simulato per affidamenti con gara		14	Annesso 5
	O	O	PEF simulato per affidamenti diretti o <i>in house</i>		15	Annesso 5
∅	∅	∅	Determinazione obiettivi di efficienza ed efficacia		16	Annesso 7
∅	∅	∅	Margine di utile ragionevole (WACC)		17	
∅	∅	∅	Informazioni a disposizione dei vettori interessati	PARTECIPAZIONE ALLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO	18	Annesso 6
●			Requisiti di partecipazione		19	
●			Criteri di aggiudicazione		20	
●			Trasferimento del personale		21	
O			PEF-contendente		22	Annessi 4 e 5
●			Termini di presentazione delle offerte		23	
●			Commissioni giudicatrici		24	
●	●	●	Monitoraggio delle prestazioni		25	
O	O	O	Verifica dell'equilibrio economico-finanziario		26	
∅	∅	∅	Aggiornamento delle tariffe		27	
●	●	●	Revisione e modifiche contrattuali		28	

LEGENDA

- : la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- ∅: la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- O: la misura regolatoria si applica solo alla concessione

Le assunzioni sono state fatte considerando la situazione attuale del settore e dell'azienda. Il contesto di forte cambiamento nel quale si trova il settore attualmente porta ad una situazione di relativa incertezza, che nel PEF viene trattata basandosi sulle ipotesi descritte. Ciò premesso, nel capitolo le "Linee Strategiche e le Ipotesi del PEF" si descrivono le assunzioni considerate per la redazione del Piano. Per incorporare tutti i cambiamenti futuri nonché per gestire fenomeni ad oggi non

prevedibili, è stato previsto un meccanismo di revisione del PEF qualora intervengano eventi significativi non ipotizzabili o quantificabili alla data di redazione del Piano.

Come evidenziato all'interno della Delibera della Giunta Provinciale 983 del 20/12/2022, l'avvio del servizio extraurbano e la conclusione della gara di affidamento dei restanti lotti di trasporto pubblico extraurbano ha comportato per SASA una serie di provvedimenti non previsti in sede di redazione del PEF alla base del contratto di servizio, che hanno generato maggiori costi rispetto a quelli preventivati.

In particolare, il contratto di affidamento per il servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano è stato sottoscritto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e SASA in Ottobre 2021.

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera b) del Regolamento CE n.1370/2007, il contratto di servizio pubblico e le norme generali stabiliscono i criteri generali che devono essere rispettati dalle parti per definire la compensazione economica in un contratto di servizio, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

Il contratto Extraurbano prevede che laddove dal confronto tra Conto Economico regolatorio consuntivato ed il PEF dovesse emergere il superamento di alcuni parametri soglia si debba procedere alla revisione del PEF al fine di rideterminare la soglia di equilibrio del contratto. In particolare per il contratto extraurbano, come descritto nell'allegato 12.3, nel caso in cui il confronto tra "Risultato Ante Imposte" consuntivo dell'esercizio in questione e il "Risultato Ante Imposte" per lo stesso anno nel PEF, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno uno per cento (+/-1%) dei "Ricavi da Corrispettivo" del PEFS per l'esercizio in questione, l'ente affidante e l'impresa affidataria provvedono ad aggiornare il PEFS superandone la precedente versione attraverso sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale.

Nell'ambito di questo monitoraggio SASA ha esposto nella relazione del secondo e terzo trimestre 2022 le risultanze dei dati di bilancio fino a settembre e le previsioni fino alla fine dell'anno 2022, da cui risulta che il corrispettivo previsto dal PEF per l'anno 2022 non è sufficiente a garantire la copertura dei costi che SASA dovrà sostenere per l'esecuzione del servizio fino alla fine dell'anno 2022.

In particolare, per il contratto extraurbano è risultato che il ROS% ammontava ad un valore pari a -21,4% (FC 9+3 2022), rispetto alla soglia minima prevista contrattualmente del -0,85%.

Questa circostanza ha reso necessaria la revisione del Piano Economico Finanziario precedentemente definito e presentato nel documento corrente.

Ciò premesso, si sottolinea che il PEF è basato su un anno standard che viene considerato come punto di partenza per il futuro.

Il PEF è stato costruito avendo come obiettivo primario l'ottenimento delle condizioni di fattibilità e sostenibilità, requisiti basilari per garantire l'equilibrio economico finanziario necessario per erogare il servizio.

Riassumendo, si evince che con il PEF si è in grado di garantire il mantenimento nel tempo dell'equilibrio economico e finanziario dell'azienda.

In considerazione dell'affidamento diretto del bacino Extra Urbano all'azienda in-house, Sasa Spa riesce a dimostrare che è un'azienda mediamente efficiente rispetto alla media delle aziende del settore, e che il costo considerato è in linea con il costo standard ex Decreto Ministeriale 157 del 28/03/2018 e con il costo standard definito dalla **“Provincia Autonoma di Bolzano”** (di seguito anche **“PAB”** o **“Provincia”** o **“Ente Affidante”**).

L'affidamento *inhouse* oggetto del presente Piano, ha come primaria finalità l'anticipazione e velocizzazione del processo di transizione ad un servizio pubblico a zero emissioni, anche in confronto alle gare di affidamento in corso di attuazione al momento di redazione del presente documento.

Nello specifico risulta quindi strategico e fondamentale poter utilizzare i mezzi di trasporto a disposizione della PAB, attualmente ancora nella loro vita utile residua, per poter permettere la gestione, organizzazione e sviluppo di tale processo.

Gli investimenti che Sasa dovrà affrontare saranno infatti legati alla preparazione alla migrazione verso un trasporto pubblico a zero emissioni e necessitano di uno sviluppo

temporale di medio termine, all'interno del quale Sasa potrà utilizzare per esercitare il servizio i mezzi attualmente a disposizione.

Una fondamentale sinergia di tale processo è data anche e soprattutto dal momento storico di ripresa in cui si trova il nostro paese e la nostra zona geografica: l'efficiente ed efficace utilizzo delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questo piano si inquadra perfettamente all'interno di tale scenario offrendo una ideale sinergia tra Ente Affidante, Impresa Affidataria e risorse dedicate che potranno essere indirizzate ed allocate in modo preciso e puntuale nonché strettamente monitorato, sul progetto di transizione al *green*.

2. IL SERVIZIO EROGATO

IL CONTESTO DI MERCATO

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno circa 12 miliardi di euro di fatturato e trasporta oltre 5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km complessive sulle diverse modalità (di cui oltre i due terzi tramite autobus) attraverso poco meno di 800 gestori titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre 113.000 addetti.

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto relevantissimo sul settore del trasporto collettivo di persone nel suo complesso. Ingenti, in tutto il Paese, gli impatti dell'emergenza epidemiologica sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Una stima della perdita di ricavi da traffico nel 2020 per il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nel suo complesso può essere prudenzialmente quantificata in almeno 2.200 milioni di euro, includendo gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown della primavera del 2020.

Il settore è stato profondamente colpito dagli impatti della pandemia; a livello medio nazionale, la perdita dei passeggeri trasportati, e conseguentemente dei ricavi tariffari, è stata pari al -50% nel 2020 ed al -42% nel 2021 rispetto al 2019.

Nel 2022, mentre la domanda complessiva di mobilità dei cittadini (pubblica e privata), in particolare nel primo semestre del 2022, sembra aver sperimentato un'accelerazione con quasi 100 milioni di spostamenti giornalieri nei giorni feriali, un volume molto vicino alla soglia pre-pandemica (-6% rispetto al 2019), la domanda di TPL è ancora al di sotto dei livelli pre-covid. Una rilevazione condotta dall'Ufficio Studi di ASSTRA ha rilevato una perdita stimata della domanda, rispetto al 2019, pari a -21% per il 2022 e -12% per il 2023.

Agli effetti del Covid si è aggiunta la crescita esponenziale dei prezzi delle materie prime, ed in particolar modo dei carburanti e dell'energia elettrica. Per il 2022 si sono stimati maggiori costi per carburanti (gasolio e metano) pari a oltre 320 mln di euro e per l'energia elettrica, nel solo secondo quadrimestre 2022, a oltre 160 mln di euro. Per il ristoro dei maggiori costi sostenuti per l'acquisto dei carburanti e dell'energia elettrica, il governo è intervenuto istituendo un fondo ad hoc per il II ed il III quadrimestre 2022, rispetto al 2021, che presenta una dotazione complessiva pari a 460 milioni. Ad oggi non è previsto un rifinanziamento del fondo per garantire il ristoro dei maggiori costi energetici attesi per il 2023

Fondamentale per la ripresa sarà il Recovery Fund/Next Generation EU. Con lo strumento Next Generation EU, l'Italia riceverà circa 222 miliardi di euro tra sovvenzioni e prestiti per poter rispondere alla grave recessione economica scatenata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali risorse rappresentano, per il settore dei trasporti in Italia, un'opportunità per colmare il gap rispetto agli altri paesi europei in termini di sostenibilità.

Il presente Piano prevede infatti, nell'evoluzione temporale e progettuale di seguito meglio descritto, anche l'utilizzo di tali risorse sia per migliorare il servizio in una ottica a "zero emissioni", sia per favorire ed incentivare il tessuto economico locale.

Il contesto complessivo nel quale avviene la sottoscrizione del CDS relativo al PEF, si caratterizza per un elevato livello di litigiosità tra i concessionari uscenti e l'Ente

Affidante, nonché da un periodo di numerose proroghe e ricorsi, che nonostante siano in progressiva diminuzione, non risultano allo stato attuale ancora chiuse. Numerosi sono i ricorsi ed i contenziosi, al momento non ancora totalmente risolti, che potrebbero avere un impatto significativo sull'implementazione del presente Piano.

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

L'Unione Europea ha risposto alla crisi pandemica che ha colpito non solo il settore dei trasporti ma l'economia globale in generale, con il Next Generation EU (NGEU), detto appunto anche il Recovery Plan. Si tratta di un programma di ambizioni e portata inedite che prevede, tra gli altri, investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale.

L'Italia è la prima beneficiaria, in valore assoluto, dei due principali strumenti del NGEU: il dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) e il Pacchetto di Assistenza per la Coesione ed i Territori d'Europa (REACT-EU). Il RRF garantisce 191,5 miliardi di euro da impiegare nel periodo 2021-2026, dei quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto. Di tale somma la parte dedicata all'Italia è pari a 122,6 miliardi di euro.

Il RRF richiede che i paesi membri predispongano un Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR). Tale piano è stato presentato dal Primo Ministro italiano, Mario Draghi, in data 14 aprile 2021 e si articola in 6 Missioni e 16 Componenti:

- Missione 1: Digitalizzazione;
- Missione 2: Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica;
- Missione 3: Infrastrutture;
- Missione 4: Istruzione;
- Missione 5: Inclusione Sociale;
- Missione 6: Salute.

Di particolare interesse per il presente Piano è la Misura 2 che si articola in ulteriori 4 componenti come indicato nella tavola seguente.



La Misura 2 prevede l'allocazione 59,33 miliardi, di cui 23,78 per il componente numero 2 "Energia Rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", che prevede le linee strategiche di investimento riportate nella seguente tavola.



Il componente numero 2 della Misura in questione prevede quindi l’allocazione di 8,58 miliardi di euro nello “Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile” con 3,64 miliardi dedicati al rinnovamento delle flotte di bus a zero emissioni (sia elettriche sia ad idrogeno) e 0,75 miliardi in infrastrutture di ricarica.

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):

M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE	
23,78 Mld Totale	
Ambiti di intervento/Misure	Totale
1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile	5,90
Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico	1,10
Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo	2,20
Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore)	0,88
Investimento 1.4: Sviluppo biometano	1,92
Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno	-
Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile	-
2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete	4,11
Investimento 2.1: Rafforzamento smart grid	3,81
Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti	0,50
3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno	3,19
Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse	0,50
Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori hard-to-abate	2,00
Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	0,23
Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	0,30
Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno	0,16
Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno	-
Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno	-
4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,80
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,80
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,75
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,84
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-
5. Sviluppare una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione	2,00
Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie	1,00
Investimento 5.2: Idrogeno	0,45
Investimento 5.3: Bus elettrici	0,30
Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica	0,25

Il PEF riportato nel presente documento si poggia quindi in misura rilevante, in particolare nella fase di maggiore transizione “green” del Piano, su tali finanziamenti.

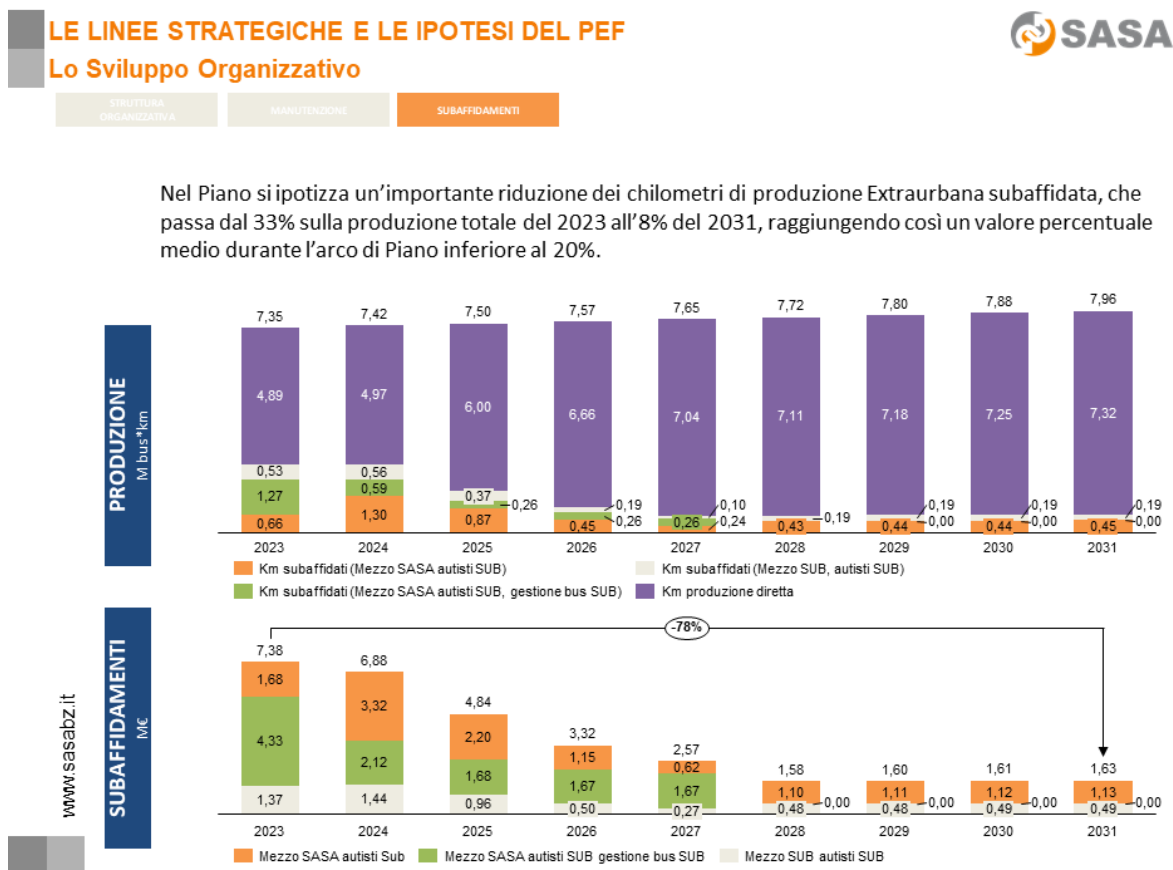
Alla luce di quanto indicato nel presente capitolo, si precisa che tali fasi potranno essere oggetto di uno spostamento temporale, anche anticipando alcuni momenti della transizione, in base all’evoluzione dell’allocazione dei fondi del PNRR qui riportati.

Si rimanda al proseguo del documento per maggiori dettagli.

LE LINEE OGGETTO DEL CONTRATTO E LA DURATA

Complessivamente il Piano prevede l’affidamento di 7.349.471 Km durante il 2023, rappresentanti le principali linee Extra Urbane dell’Alto Adige.

Il PEF è stato redatto per gli anni 2023 – 2031, e prevede un incremento di produzione pari all'1% annuo per tutta la durata di Piano, arrivando a fine piano a prevedere una produzione chilometrica pari a 7.958.424 bus*km.



In particolare, di seguito si riportano le linee comprese all'interno del servizio Extraurbano offerto agli utenti da Sasa:

Linea	Descrizione
108	BZ IZ - MEZZOCORONA
120	BUS SALORNO - EGNA - ORA - BOLZANO
131	OLTRADIGE EXPRESS
N131	NL OLTRADIGE
132/136	CALDARO - APPIANO - BOLZANO
133	OLTRADIGE - BOLZANO (CORSE SCOLASTICHE)
137	CALDARO – APPIANO – ZONA INDUSTRIALE BOLZANO
150	LASTE - SARENTINO - BOLZANO
N150	NL LASTE - SARENTINO - BOLZANO
152	VALDURNA - SARENTINO
156	S. GENESIO - BOLZANO
157	S. GENESIO - AVIGNA
165	RENON - BOLZANO
N165	NL RENON - BOLZANO
166	FUNIVIA CORNO DEL RENON - COLLALBO
167	VANGA - AUNA DI SOPRA - COLLALBO
N201	NL MERANO – LANA - BOLZANO
204	AVELENGO - VERANO - MELTINA - TERLANO
231	VERDINES - SCENA - MERANO
232	SCENA - TRAUTTMANSDORFF / FUNIVIA MERANO 2000
233	S. GIORGIO - SCENA - FUNIVIA TASER
235	VELLOI - LAGUNDO - MERANO
236	THURNSTEIN - MERANO
237	CITYBUS LAGUNDO
239	PASSO GIOVO - VALTINA - S. LEONARDO
240	VAL PASSIRIA - MERANO
N 240	NL PASSIRIA
241	CORVARA / STULLES - MOSO - S. LEONARDO
242	PASSO ROMBO - VAL PASSIRIA
243	S. GELTRUDE - LAGO DI FONTANA BIANCA
244	LAUREGNO – PROVES – PUMBACH – PRACUPOLA
245	VAL D'ULTIMO - LANA - MERANO
N245	NL VAL D'ULTIMO
246	FONDO - PASSO PALADE - LANA - MERANO
251	BUS MERANO - NATURNO - SILANDRO
N251	NL NATURNO - MERANO
N301	NL BRESSANONE - BOLZANO

3. LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF

Il presente capitolo descrive lo sviluppo delle principali linee strategiche legate all'erogazione dei "servizi di trasporto pubblico extraurbano con autobus" (c.d. servizio "**Extra Urbano**") e le ipotesi sulla base delle quali è stato sviluppato il Piano Economico Finanziario.

Si ricorda infatti che, con delibera n. 828/2020 la Giunta provinciale, preso atto degli esiti del procedimento istruttorio e in considerazione degli obiettivi strategici delineati dal legislatore provinciale, ha approvato un modello di trasporto pubblico-privato che prevede l'affidamento diretto a una società direttamente controllata dalla Provincia della rete di trasporto principale ecosostenibile e l'affidamento tramite procedura di gara dei rimanenti ambiti territoriali.

Sulla base di tale scelta è infatti possibile realizzare le condizioni per accelerare alcuni processi di evoluzione tecnologica riguardanti il rinnovo del materiale rotabile in chiave ecosostenibile in linea con gli obiettivi della Comunità europea in tema di riduzione delle emissioni inquinanti e le previsioni del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, anche con riferimento al *Green New Deal* approvato a livello europeo.

Questo permetterebbe alla Provincia di rinnovare il parco rotabile e di passare gradualmente dai veicoli diesel a quelli a idrogeno o a batteria. Queste nuove tecnologie devono essere messe in funzione attraverso studi e test appropriati e richiedono un elevato sforzo finanziario ad elevata intensità di capitali.

Per la redazione del PEF sono state definite delle ipotesi, le quali possono essere suddivise in 2 categorie, ovvero:

- **Ipotesi generali:** sono le assunzioni relative al contesto macroeconomico di riferimento, che esulano dal controllo della società, come:
 - Andamento inflattivo
 - Costi unitari delle materie prime e degli energetici
- **Ipotesi specifiche:** sono le assunzioni sotto il controllo di SASA, come:
 - Crescita della produzione chilometrica annua

- Quantità dei chilometri subaffidati durante l'arco di Piano
- Andamento del numero degli FTE ipotizzato costante per le divisioni di Headoffice
- Composizione e variazione del parco mezzi di SASA durante il periodo di Piano

Si precisa quindi che le ipotesi generali sono di fatto legate a fattori esogeni che possono influenzare l'andamento aziendale a prescindere dalle scelte societarie, mentre le ipotesi specifiche, sono legate alle scelte aziendali e/o in ogni caso da fattori intrinseci al modello di business di SASA anche alla luce degli accordi presi con l'ente.

Di seguito si riporta una declinazione di maggiore dettaglio delle Linee Strategiche legate all'implementazione di tale servizio attraverso la società *inhouse* della Provincia, la Sasa Spa.

LO SVILUPPO ORGANIZZATIVO

LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF Lo Sviluppo Organizzativo



www.sasabz.it

La linea strategica “Sviluppo Organizzativo” riporta le iniziative del Piano legate all’adeguamento della società, delle persone, delle infrastrutture e degli accordi contrattuali, per poter eseguire il servizio di linea Extra Urbano. Tali attività si sviluppano sui seguenti 3 cantieri:

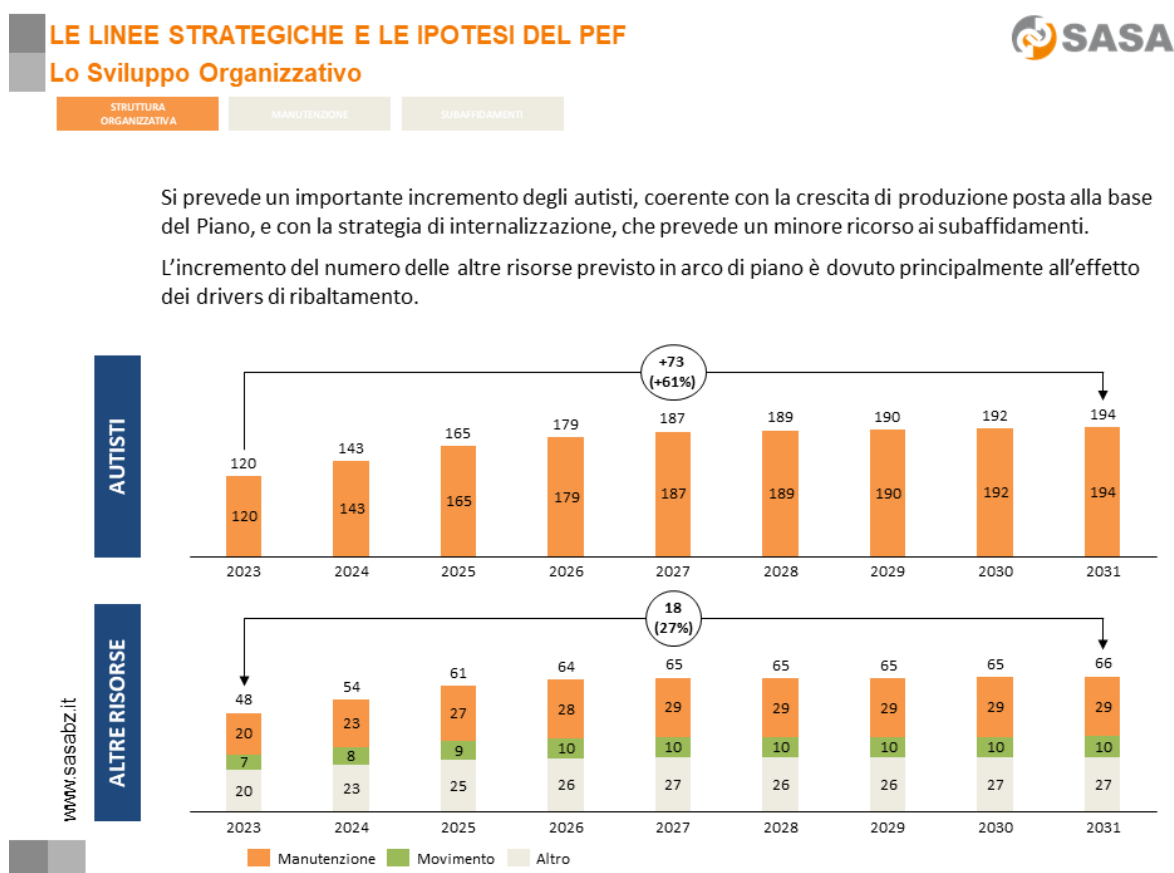
- La struttura Organizzativa
- La Manutenzione
- I Sub-affidamenti

La Struttura Organizzativa

La struttura organizzativa fa riferimento sia alla pianificazione, gestione e monitoraggio delle linee, sia alla manutenzione del parco mezzi. La gestione del traffico extra urbano richiede infatti un forte presidio in termini di coordinamento della

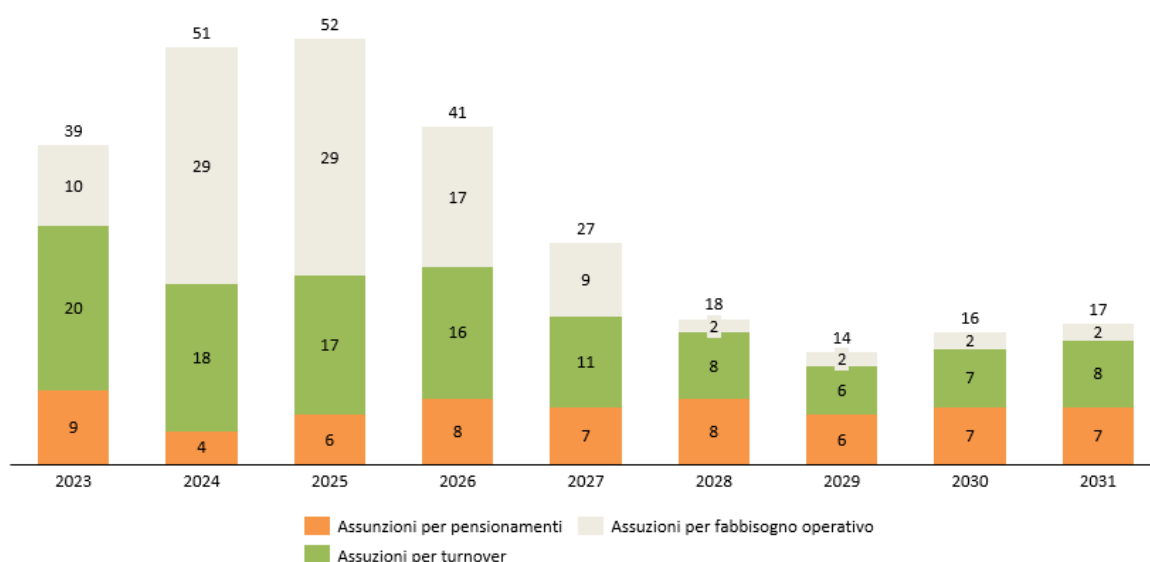
pianificazione delle linee anche sulle tratte Urbane. Un forte coordinamento permette infatti una maggiore sinergia ed una maggiore efficienza operativa nell'esecuzione del servizio nella sua complessità.

Questo comporta la creazione di un gruppo di lavoro dedicato sia alla pianificazione delle linee (Urbane ed Extra Urbane) ma anche di un team di monitoraggio degli eventi quotidiani, la così detta "Centrale Operativa". Sasa Spa procederà ad un graduale adeguamento di tali strutture, in una prima fase, di fatto già avvenuta, solo mediante la centralizzazione delle operazioni di monitoraggio del traffico ed un marginale rafforzamento delle risorse dedicate. Progressivamente, l'internalizzazione delle linee, nonché l'evoluzione del parco mezzi verso le "zero emissioni", porterà la Centrale Operativa ad assumere un ruolo sempre più rilevante con relativo rafforzamento degli organici e delle strumentazioni tecniche e tecnologiche di supporto.



L'evoluzione delle risorse tiene infatti conto della progressiva modifica prevista in corso di Piano nella gestione delle esternalizzazioni delle linee e della manutenzione. Nello specifico la riduzione delle esternalizzazioni e l'internalizzazione della manutenzione, in particolare dalla flotta a zero emissioni, comportano un aumento delle risorse interne con equivalente riduzione dei costi operativi per esternalizzazione: in arco Piano si assiste a un incremento del numero degli autisti pari a 73 FTE (+61%), e ad un incremento delle "altre risorse" pari a 18 FTE (+27%). L'incremento delle "altre risorse" è principalmente dovuto all'effetto dei driver di ribaltamento del personale dedicato alle funzioni condivise tra l'ambito urbano ed extraurbano; in particolare il driver di ribaltamento utilizzato per la ripartizione del personale nell'ambito Extraurbano è pari alla percentuale degli FTE allocati direttamente (conducenti) nel contratto Extraurbano rispetto al totale dei conducenti di SASA.

Considerando anche l'evoluzione delle uscite del personale previste in arco Piano (pensionamenti e turnover) le assunzioni necessarie da prevedere per coprire il fabbisogno complessivo in ambito Extraurbano è il seguente:



Complessivamente il Piano prevede quindi un totale di 275 assunzioni nell'arco del periodo di riferimento, equivalente ad una media annua di circa 30 assunzioni. Si sottolinea che il picco di assunzioni si registra tra il 2023 ed il 2026 ovvero gli anni propedeutici all'implementazione del processo di internalizzazione del servizio, meglio rappresentato a seguire.

La Manutenzione

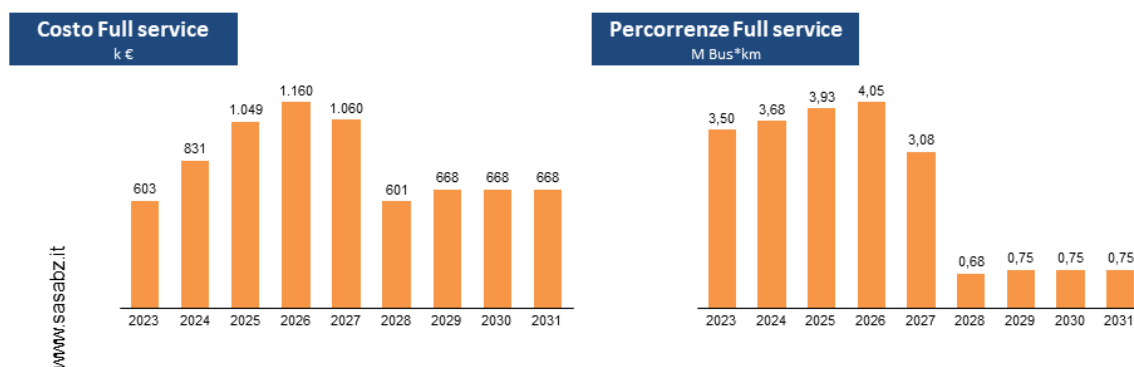
LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF Lo Sviluppo Organizzativo



STRUTTURA ORGANIZZATIVA MANUTENZIONE SUBASTAMENTI

Lo sviluppo organizzativo prevede il mantenimento della manutenzione internalizzata anche per i nuovi autobus in ingresso.

Si prevede il mantenimento del contratto di Full Service degli autobus in Leasing CNH, fino al 2027, ultimo anno di permanenza all'interno della flotta. Inoltre si prevede anche il Full Service per i mezzi ad alimentazione ad idrogeno con tecnologia Fuel Cells, in continuità con l'attuale strategia.



Relativamente ai processi di manutenzione del parco mezzi, lo sviluppo organizzativo prevede in generale il mantenimento della manutenzione internalizzata, anche in considerazione delle infrastrutture dedicate alla stessa, che rimarranno generalmente pari a quelle attuali durante l'arco di piano.

Inoltre, si prevede il mantenimento del contratto di Full Service manutentivo degli autobus in leasing presso la società Iveco-CNH fino al 2027, ultimo anno di permanenza all'interno della flotta di Sasa di tale tipologia di mezzi.

Si prevede anche l'esternalizzazione dei processi manutentivi per i mezzi ad alimentazione ad idrogeno con tecnologia Fuel Cell, in continuità con l'attuale strategia.

Nel primo periodo dell'arco di Piano i costi per il Full Service sono previsti in crescita a seguito di un aumento delle percorrenze degli autobus per i quali è previsto full

service. In seguito alla dismissione dei bus Iveco- in leasing, i costi decrescono ad un valore costante fino al termine del periodo di Piano.

Come già citato in precedenza, il Piano economico finanziario è stato redatto considerando che i processi di manutenzione continuino ad essere svolti nei depositi attuali anche negli anni prospettici del piano, in particolare per l'ambito extraurbano:

- Deposito di Via Avogadro, Bolzano
- Deposito di Via Max Valier, Merano

Negli anni di Piano non sono previsti interventi od investimenti per la costruzione/ampliamento dei depositi, al netto di attività ordinarie per permettere il corretto ed efficace svolgimento delle attività di manutenzione all'interno degli stessi.

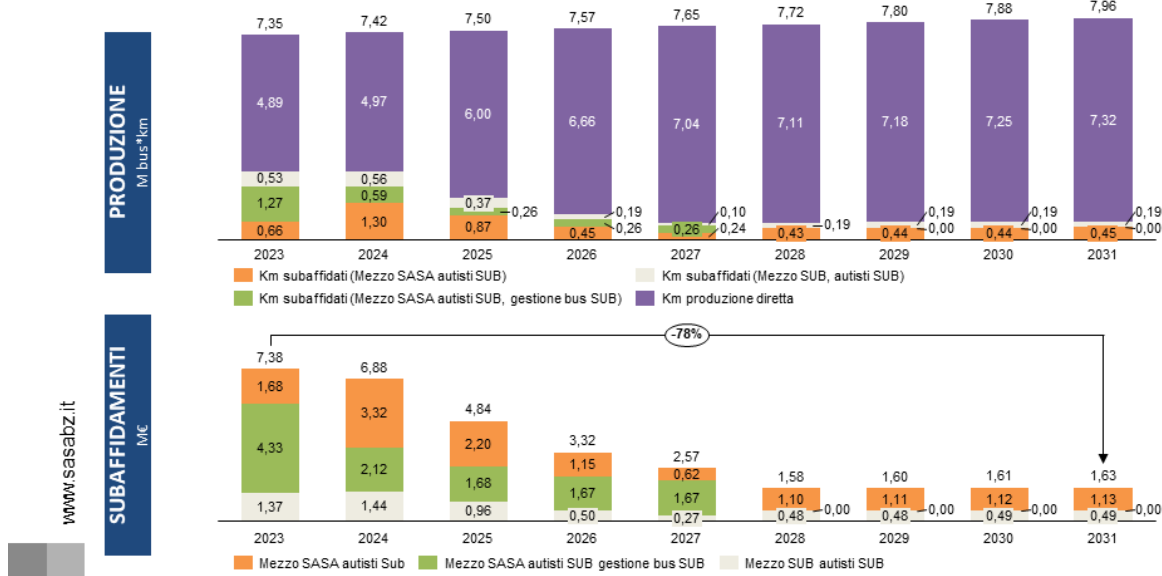
Ciò non toglie che il servizio oggetto del presente Piano risentirebbe positivamente in termini di efficacia ed efficienza operativa, in presenza di nuovi investimenti infrastrutturali sui depositi. In particolare, le nuove tecnologie sia manutentive sia di gestione operativa, richiedono nuove infrastrutture che sarebbero meglio servite da nuovi depositi, più moderni ed efficienti rispetto a quelli attuali. SASA, nel corso dello svolgimento del Piano procederà quindi nella ricerca di fondi e contributi necessari per poter eventualmente procedere anche con gli investimenti in depositi sia per il bacino di Bolzano sia di Merano.

I Sub-affidamenti

LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF Lo Sviluppo Organizzativo



Nel Piano si ipotizza un'importante riduzione dei chilometri di produzione Extraurbana subaffidata, che passa dal 33% sulla produzione totale del 2023 all'8% del 2031, raggiungendo così un valore percentuale medio durante l'arco di Piano inferiore al 20%.



Sasa, relativamente alla esternalizzazione del servizio, attuerà nel continuo una strategia di sub-concessione di determinate linee, che per loro natura oppure per opportunità economico-operativa sono fortemente orientate ad essere affidate ad operatori locali specializzati nel settore. A titolo esemplificativo e non esaustivo, verranno, di norma, esternalizzate le linee turistiche oppure quelle particolarmente periferiche. La strategia del servizio extraurbano è caratterizzata dal percorso di collaborazione, all'interno delle regole previste dal Codice degli Appalti, avviato da SASA con gli operatori locali per poter garantire il servizio, ed è basata sulla volontà di esternalizzare sempre le linee periferiche da effettuare con mezzi di piccole dimensioni (circa 520 mila km annui) ed i servizi Nightliner per circa 80 mila km annui. Oltre a questo, Sasa prevede un'importante riduzione dei chilometri in subaffidamento andando ad internalizzare progressivamente su un arco temporale

di 5 anni i grandi subaffidamenti (circa 3 milioni di km annui). Questo permetterà a SASA il raggiungimento del 20% di subconcessioni nell'arco del contratto di servizio.

Rimane in ogni caso un obiettivo strategico di Sasa garantire, durante il percorso evolutivo del servizio e delle tecnologie, un adeguato supporto al tessuto economico locale delle società attive nel settore del trasporto pubblico.

GLI INVESTIMENTI STRATEGICI

LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF Gli investimenti strategici



PARCO MEZZI

TRANSIZIONE AL GREEN



www.sasabz.it

Il Piano prevede un programma di investimenti strategici legati principalmente all'evoluzione del parco mezzi e alla transizione al "green".

Gli "Investimenti Strategici" si declinano sui seguenti 2 cantieri:

- **Il Parco Mezzi**
- **La Transizione al "Green"**

Il Parco Mezzi

LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF

Gli investimenti strategici

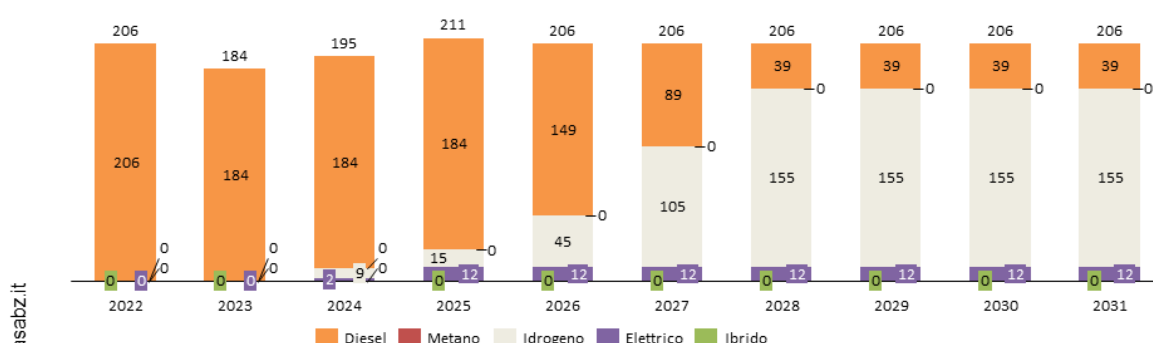


PARCO MEZZI

TRANSIZIONE AL GREEN

Il parco mezzi di SASA continuerà a subire un rinnovamento necessario per il mantenimento di una flotta giovane, efficiente e a basse emissioni. Si prevede infatti un importante cambiamento all'interno della flotta extraurbana, con 140 autobus Diesel verranno convertiti in autobus a idrogeno.

Per poter soddisfare gli obiettivi di internalizzazione dell'esercizio, la flotta totale passerà dagli attuali 184 mezzi ai 206 del 2031.



N.B. La flotta del 2023 considera solamente gli autobus circolanti, la differenza tra il valore del 2022 e quello del 2023 è dovuta alla messa in vendita e contestuale non circolazione di 22 autobus.

Il parco mezzi di SASA sarà oggetto di importanti investimenti previsti all'interno del Piano Economico Finanziario, questo in coerenza con la strategia di efficientamento e di sostenibilità della flotta già intrapresa dall'azienda. Il parco totale extraurbano di SASA passerà dai 184 mezzi del 2023, ai 206 mezzi del 2031.

In particolare, si prevede l'ingresso in flotta di:

- 10 autobus elettrici da 8 metri
- 2 autobus elettrici da 18 metri
- 15 autobus a idrogeno con tecnologia Fuel Cell da 18 metri.

Inoltre, nell'ottica di proseguire il percorso verso una mobilità sostenibile, si prevede la conversione di un totale di 140 autobus attualmente alimentati a diesel, i cui motori verranno convertiti con tecnologie ad alimentazione ad idrogeno.

Il percorso di rinnovamento della flotta avverrà in particolare tra il 2024 ed il 2028, anni nei quali si prevedono gli ingressi e le operazioni di retrofit citate sopra:

- Nel 2024, si prevede l'ingresso in flotta di 9 autobus a idrogeno da 18 metri di lunghezza e di 2 autobus elettrici da 18 metri.
Per questi autobus, sono già state svolte le gare aventi ad oggetto l'acquisto dei mezzi tramite le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea (DM n. 315 del 02/08/2021 – per Bus 18mt e DM n. 530/2021 – per Bus 12mt). Le gare sono state vinte rispettivamente da Evobus Italia per quanto riguarda la fornitura dei 9 autobus a idrogeno e da Solaris Italia per la fornitura dei 2 autobus elettrici da 18 metri.
- Nel 2025, si prevede l'ingresso di ulteriori 6 autobus a idrogeno di 18 metri di lunghezza, e di 10 autobus elettrici da 8 metri.
- Nel 2026, si prevede di iniziare con la messa in servizio del primo lotto di autobus convertiti ad idrogeno tramite retrofit, per un numero di autobus nuovi pari a 30, di lunghezza 12m.
- Nel 2027, si prevede il proseguimento della conversione ad idrogeno tramite retrofit, con la messa in servizio di ulteriori 60 autobus da 12 metri ad idrogeno.
- Nel 2028, verrà convertito ad idrogeno e messo in servizio l'ultimo lotto di autobus da 12 metri, per un numero di 50 autobus.

Nello specifico, si precisa che gli interventi di conversione degli autobus diesel in idrogeno tramite retrofit sono stati ipotizzati, sulle base delle analisi preliminari svolte, che avvengano in autofinanziamento e che abbiano un prezzo unitario di €150.000 ad intervento.

La Transizione al “Green”

LE LINEE STRATEGICHE E LE IPOTESI DEL PEF

Gli investimenti strategici

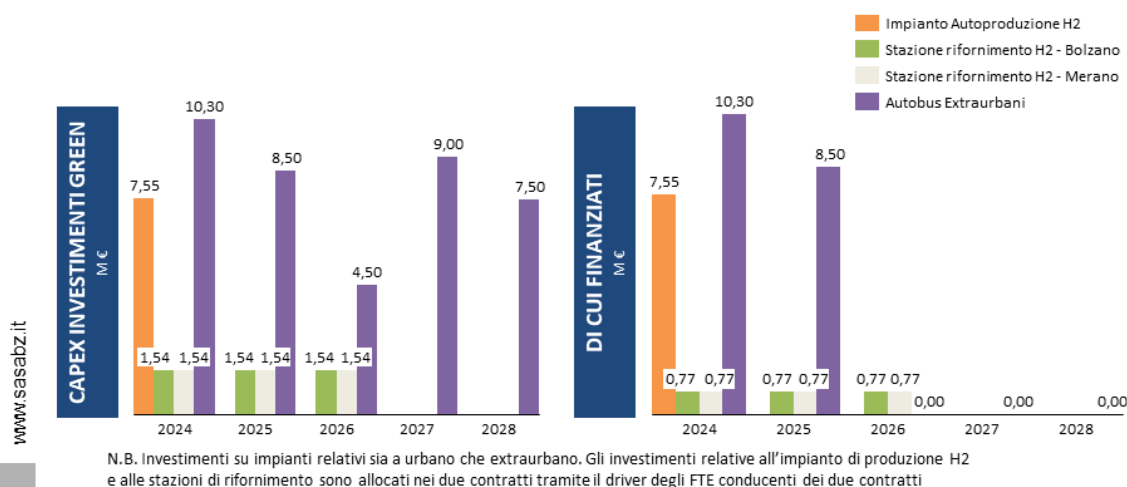


PARCO MEZZI

TRANSIZIONE AL GREEN

Il Piano prevede importanti investimenti per continuare la transizione al Green già avviata dall'azienda negli anni passati. Tale processo si articolerà tramite lo sviluppo di diverse aree, come il rinnovo della flotta, la realizzazione di infrastrutture di ricarica per mezzi elettrici, la realizzazione di nuove stazioni di rifornimento di idrogeno, la costruzione di un impianto di autoproduzione di idrogeno.

Questi investimenti saranno in parte finanziati da contributi già stanziati (es. impianto produzione idrogeno), altri sono previsti in autofinanziamento.



Si precisa inoltre che le due stazioni di erogazione, oltre ad essere finanziate con fondi dedicati per il 50%, per la parte restante, il costo viene supportato da altri fondi dedicati, con la precisazione che il relativo impatto reddituale risulta in ogni caso piuttosto marginale.

Sasa prevede nel presente Piano anche una fase di investimenti fortemente e direttamente legati al Piano di transizione al “Green”. Tali investimenti impattano sia sull'infrastruttura di ricarica e di rifornimento, sia sulla trasformazione digitale già intrapresa da SASA, nonché sull'evoluzione del parco mezzi stesso.

Si precisa che il piano di transizione al Green di seguito esposto, fa riferimento, ad eccezione dell'evoluzione del parco mezzi, sia alla transizione del servizio di traffico urbano sia extra urbano in quanto, investimenti di tale portata possono essere sostenibili solo con una efficiente allocazione su tutte le linee di servizio effettuate da Sasa. L'evoluzione operativa nonché quella economico finanziaria del presente PEF, prende invece in considerazione solo ed esclusivamente la quota parte di progetto relativa alla flotta extra urbana, la

quale è stata determinata per gli investimenti non allocabili direttamente all'ambito extraurbano tramite l'utilizzo di un driver di ribaltamento dei costi.

Gli investimenti legati alla “Transizione al Green” ambiscono ad un cambio di paradigma del trasporto pubblico urbano che si orienta verso soluzioni innovative e sempre più sostenibili e sempre più connesse: la transizione green e digitale del trasporto pubblico urbano e suburbano. Tale transizione ha l'obiettivo di supportare le future esigenze di mobilità riducendo gli impatti più importanti dei trasporti, quali emissioni, consumo di energia, rumore e uso del suolo e tende a un'offerta di mobilità attraente, ecologicamente sostenibile, socialmente giusta e connessa.

Il perseguimento dell'obiettivo della transizione green è caratterizzato da investimenti, oltre che in mezzi a trazione alternativa, in sistemi ricarica/rifornimenti lungo la rete di trasporto intelligentemente connessi, supportato necessariamente da infrastrutture digitali capaci di gestire un servizio con queste caratteristiche.

L'azione ha dunque la finalità di creare i presupposti per la conversione di una parte significativa della flotta degli autobus urbani e extra urbani a “zero emissioni” per il 2030, attraverso l'adattamento e l'implementazione dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno nei depositi di Merano e di Bolzano, e la costruzione di un impianto di autoproduzione di idrogeno.

La crescente sensibilità ambientale spinge ad un cambio di paradigma della mobilità che si orienta verso soluzioni innovative e sempre più sostenibili. Questo cambio è anche imposto dagli obiettivi di Parigi sul fronte del cambiamento climatico e dai dati oggettivi che confermano che il trasporto rimane uno dei settori maggiormente responsabili delle emissioni di gas serra, pericolosi per il futuro del nostro pianeta.

L'introduzione di nuove tecnologie rende sempre più complessa la gestione del servizio all'utente e dell'amministrazione interna. Per ottimizzare al meglio la pianificazione del servizio e le risorse necessarie (ad esempio il bilancio energetico o il numero di autobus), è fondamentale, quando si utilizzano veicoli con nuove tecnologie di guida, ottenere e gestire i dati dei veicoli e delle infrastrutture in tempo utile per garantire un servizio continuo. Questi investimenti vogliono quindi evolvere

il servizio per il cittadino e la gestione efficace ed efficiente dello stesso ad un livello di sviluppo tecnologico adeguato ai tempi ed agli investimenti già in corso da parte dell'Ente Affidante. Il processo di digitalizzazione dell'impresa e del servizio sono parte di un paradigma essenziale che per poter essere implementato richiede che debbano essere effettuati adeguati investimenti sia in senso generico verso il cittadino, sia relativamente ad una adeguata gestione operativa in ottica digitale del servizio, affinché esso risulti complessivamente coerente con la strategia di digitalizzazione degli enti e l'evoluzione dei bisogni e delle abitudini di mobilità dei cittadini.

La realizzazione di questi investimenti richiede, pertanto, oltre all'acquisto dei mezzi idonei, un'infrastruttura a loro supporto altrettanto innovativa ed efficace, che permetta di gestire in modo adeguato la flotta a trazione innovativa ed ecologica, sia durante il servizio che nelle fasi di manutenzione. I sistemi gestionali innovativi rilevano incidenti ed emergenze, implementano strategie di risposta per garantire un uso sicuro ed efficiente della rete stradale e ottimizzano l'infrastruttura esistente.

Sono necessari strumenti e software per la gestione del deposito, la gestione delle ricariche, la gestione dei dati, la gestione delle informazioni, la gestione della manutenzione, l'hardware e le postazioni di lavoro specifiche. Un grande parco autobus, a maggior ragione se elettrico o a idrogeno, non può essere gestito senza tali sistemi in particolare a fronte di sviluppi tecnologici già in corso relativamente alla gestione dei dati legati, in senso generico, al trasporto pubblico di persone. Il progetto di transizione alle "zero emissioni" prevede anche l'evoluzione dei sistemi direttamente o indirettamente correlati alla centrale operativa, che dovranno anche essere adeguati all'evoluzione digitale dell'azienda erogatrice del servizio, quali i sistemi di gestione del magazzino ed i sistemi gestionali e di sintesi. In sintesi, il progetto diventa essenziale per poter usufruire nella gestione operativa e quotidiana del servizio a "zero emissioni" dei già avviati investimenti da parte dell'amministrazione proponente relativamente alla piattaforma tecnologica legata in particolare ai servizi verso il pubblico.

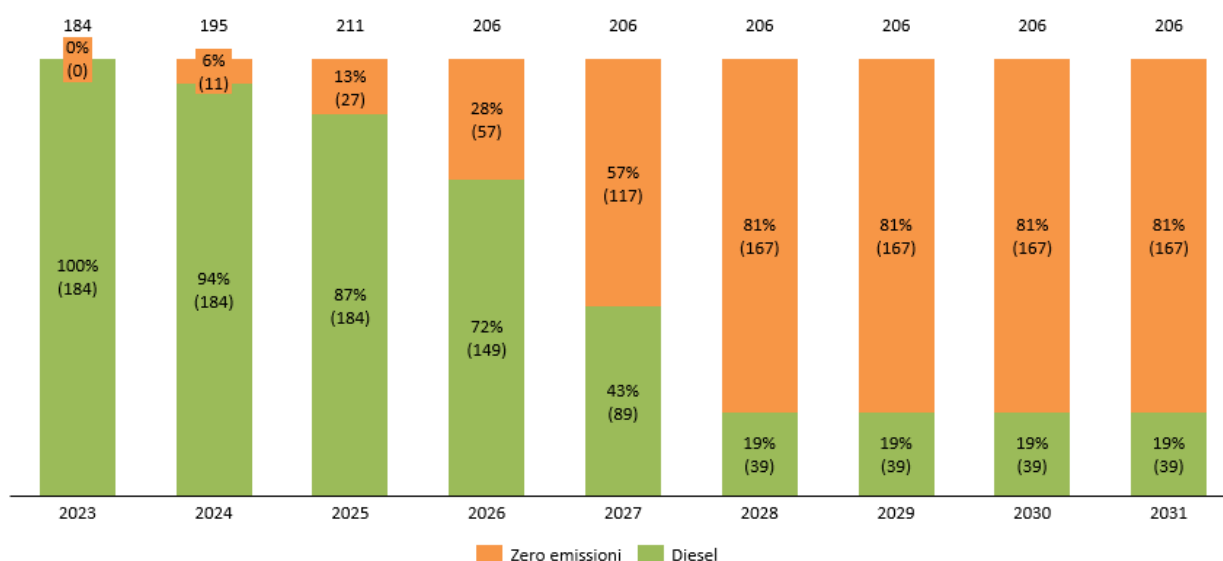
Il progetto si divide nelle seguenti 4 Aree che avranno uno sviluppo temporale anche parallelo.

Si precisa che, relativamente agli investimenti trasversali alle linee di business di SASA e non direttamente allocabili (impianto di autoproduzione idrogeno, stazioni di rifornimento, progetto BINGO), la quantificazione degli stessi fa riferimento sia all'esercizio delle linee urbane regolate dal CDS di cui alla delibera della Giunta Provinciale del 17 dicembre 2019 sia alle linee Extra Urbane di cui alla presente relazione. L'allocazione ad una specifica linea di business è stata effettuata prendendo a riferimento per l'Extraurbano il driver di ribaltamento pari alla percentuale degli FTE allocati direttamente (conducenti) nel contratto Extraurbano rispetto al totale dei conducenti di SASA.

Per gli investimenti relativi all'acquisto degli autobus, di seguito si riportano e si fa riferimento ai mezzi allocati direttamente all'ambito extraurbano, già citati nel paragrafo precedente "Il Parco Mezzi".

Area 1: rinnovamento della flotta di Autobus (investimenti per 39,2 milioni di euro)

Si ricorda che il parco mezzi di Sasa, per l'esecuzione del contratto di traffico Extraurbano, al momento non ha in circolazione mezzi ad emissioni zero. Il Piano prevede l'acquisto e la conversione ad idrogeno, relativamente al presente PEF, di 11 mezzi nel 2024, 16 mezzi nel 2025, 30 mezzi nel 2026, 60 nel 2027 e di 50 mezzi nel 2028. A fine piano, il materiale rotabile a zero emissioni conterà per più dell'80% della flotta extraurbana. L'andamento della percentuale di mezzi a zero emissioni sul totale della flotta extraurbana è il seguente:



Si precisa infatti che le attuali risorse finanziarie previsionali necessarie per tali acquisiti non permetterebbero la migrazione integrale prevista per il 2030 dei mezzi ad una flotta a “zero emissioni”. Il progetto qui proposto, che si applica al contratto extra urbano, prevede la velocizzazione e l’estensione di tale percorso tramite i seguenti acquisiti: 12 autobus elettrici (3,8 mln di euro), 15 autobus a idrogeno “fuel cell” (15 mln di euro) e 140 autobus a idrogeno convertiti tramite retrofit a partire da attuali mezzi diesel già presenti in flotta (20,4 mln di euro).

Area 2: stazioni di ricarica e rifornimento (investimenti totali per 9,5 milioni di euro)

La transizione green della flotta autobus è una transizione di “sistema”: ciò significa che gli autobus elettrici e ad idrogeno hanno bisogno di un’infrastruttura di ricarica e di rifornimento nei depositi che supporta il sistema nella sua interezza.

Gli investimenti in mezzi elettrici e in mezzi ad idrogeno necessitano, pertanto, di una adeguata infrastruttura di ricarica e controllo, che è prevista nel presente progetto. Gli investimenti sono necessari sia nell’esecuzione delle linee di trasporto, sia lato infrastrutture, nonché sul corretto dimensionamento e sulle competenze necessarie per effettuare un servizio di trasporto pubblico a “zero emissioni”.

Queste infrastrutture sono sistemi altamente complessi, che per garantire la fattibilità economica del servizio, la domanda di energia ed il fabbisogno energetico durante le ricariche devono essere ottimizzati. Ciò significa che, per evitare picchi di energia ed i relativi costi, l'intero concetto operativo e la programmazione dei veicoli devono tenerne conto. Questo richiede una pianificazione ottimale dell'infrastruttura di ricarica sia nel deposito che sulla linea.

Nel dettaglio, gli investimenti considerati all'interno del PEF sono i seguenti:

- € 280.000 per infrastruttura di ricarica per bus elettrici, previsti per il 2024 e in autofinanziamento completo
- € 9,2 mln, per la realizzazione delle nuove stazioni di rifornimento di idrogeno all'interno dei depositi di Bolzano e Merano. La conclusione dei lavori è attesa per il 2026, e si prevede una copertura tramite finanziamenti, i quali rientrano nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, e in particolare dettagliati all'interno della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile, investimento 3.3 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale" finanziato dall'Unione Europea (Next Generation EU) a valere sulle risorse di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili nr° 199 del 30 Giugno 2022, rt.1,Comma 1. Il decreto prevede il contributo per stazione di rifornimento nel limite massimo del 50% sul totale dei costi ammissibili e della soglia di 15 milioni di euro per beneficiario e per progetto di investimento, ai sensi del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER).

Si precisa che, come già esplicitato in precedenza, gli importi degli investimenti in stazioni di ricarica e rifornimento qua presentati fanno riferimento all'intero perimetro SASA (urbano ed extraurbano), e che sono stati successivamente allocati alle specifiche linee di business in funzione del driver di ribaltamento già definito in precedenza.

Area 3: impianto di autoproduzione dell'idrogeno (investimenti totali per 7,5 milioni di euro)

L'introduzione di veicoli a zero emissioni nei servizi del settore pubblico e privato potrà contribuire a una significativa riduzione dell'inquinamento dell'area alpina e definire un percorso per completare la decarbonizzazione del sistema di trasporto locale per mezzo dello sfruttamento di combustibili locali rinnovabili (idrogeno ed elettricità), utilizzando l'abbondante energia idroelettrica e altre risorse rinnovabili disponibili nell'area.

In questo contesto si colloca la scelta di SASA di voler costruire un impianto di autoproduzione di idrogeno mediante installazione di un elettrolizzatore che provvederà a rifornire alcuni trailer mobili che alimenteranno parzialmente la stazione di idrogeno di SASA Bolzano. Nella fase iniziale dell'operatività dell'impianto di produzione l'idrogeno servirà per rifornire la flotta bus a idrogeno attuale e di prossima fornitura.

In particolare, i CAPEX considerati all'interno del PEF sono i seguenti:

- € 7,5 milioni, per la realizzazione dell'impianto di produzione di idrogeno, previsti per il 2024 e finanziati al 100'.

Si precisa che, come già esplicitato in precedenza, gli importi degli investimenti per la realizzazione dell'impianto di produzione dell'idrogeno qua presentato fanno riferimento all'intero perimetro SASA (urbano ed extraurbano), e che sono stati successivamente allocati alle specifiche linee di business in funzione del driver di ribaltamento già definito in precedenza.

Area 4: realizzazione di un nuovo sistema di Ticketing ed un nuovo sistema ITCS (investimenti totali per 950 mila euro)

La transizione green degli autobus e dei depositi comporta automaticamente anche la transizione digitale dei processi che governano il nuovo trasporto pubblico. Allo stesso modo è necessario dotarsi di strumenti digitali che mettano in connessione i

veicoli, il deposito e la centrale operativa, affinché si ottenga una efficace gestione delle risorse, siano esse autobus, personale e soprattutto energetiche.

Gli investimenti di Sasa dovranno anche essere orientati ad un progressivo miglioramento, verso una sempre crescente digitalizzazione dei processi, sui seguenti aspetti:

- **Migliorare il controllo** del servizio durante le attività quotidiane;
- **Migliorare la gestione e l'utilizzo dei dati** in ottica di continuo miglioramento del servizio;
- **Migliorare l'integrazione** ed il monitoraggio dei dati aziendali;

In altri termini, la crescente flotta in gestione, nonché il maggior numero di linee e di autisti in circolazione e non per ultimo la crescente maggiore diversità di tipologie di mezzi in circolazione (mezzi tradizionali diesel, ibridi, elettrici ed a idrogeno), dovranno essere monitorati e gestiti con strumenti informatici evoluti.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, i sistemi di gestione di ricarica dei mezzi, così come anche i distributori di carburante dovranno generare e storicizzare dati coerenti con il sistema aziendale nella sua complessità, per poter, in modo efficace ed efficiente, misurare le relative performances. Tali strumenti sono in parte già oggi in dotazione di Sasa relativamente all'esercizio delle linee urbane, ma un sempre maggiore ricorso ad un parco mezzi integrato nonché ad un necessario monitoraggio quasi costante dei mezzi e delle strumentazioni, portano Sasa ad intraprendere una strada di evoluzione digitale.

All'interno di quest'Area di investimenti ricade il progetto BINGO ovvero "Broad Information Goes Online". Il progetto è realizzato da Strutture Trasporto Alto Adige (STA) in stretta collaborazione con la Ripartizione Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano, e si è posto come obiettivo quello di progettare e realizzare una nuova architettura IT per la gestione del trasporto pubblico locale.

Nel dettaglio, gli investimenti considerati all'interno del PEF sono i seguenti:

- € 950 mila, per la finalizzazione del progetto BINGO già avviato in precedenza, previsti per il 2023 e in autofinanziamento completo.

Si precisa che, come già esplicitato in precedenza, gli importi degli investimenti per la realizzazione del nuovo sistema di ticketing e del nuovo sistema ICTS per la gestione della flotta qua presentato fanno riferimento all'intero perimetro SASA (urbano ed extraurbano), e che sono stati successivamente allocati alle specifiche linee di business in funzione del driver di ribaltamento già definito in precedenza.

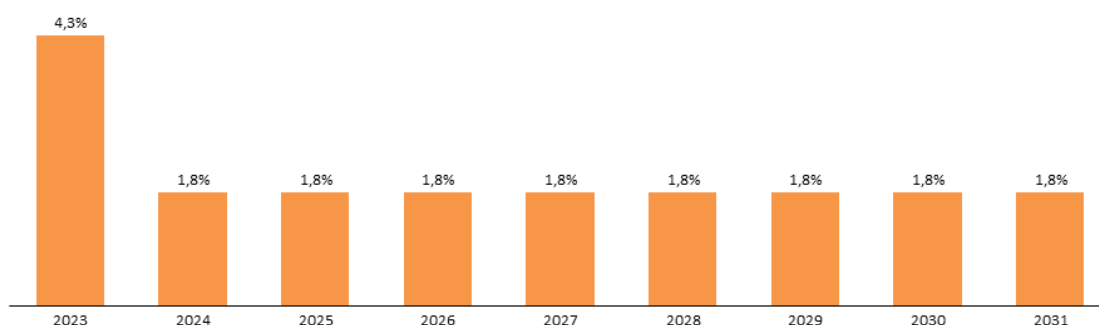
4. L'EVOLUZIONE REDDITUALE

Il presente capitolo riporta in misura estensiva l'evoluzione reddituale del PEF sull'orizzonte contrattuale dei dieci anni previsto dal CDS e presenta una descrizione delle principali ipotesi alla base del PEF, e dell'andamento delle principali voci di costo in arco di Piano.

IL CONTO ECONOMICO Andamento inflattivo



Per la redazione del Piano Economico Finanziario di SASA è stato considerato l'indice di inflazione programmata per il 2023, contenuto all'interno del NADEF 2022 (settembre 2022). Per gli anni successivi, è stato ipotizzato l'utilizzo dell'indice IPCA previsto per il 2024 e 2025 desunto dal DEF 2022:



www.sasabz.it

I costi sono stati stimati sulla base di ipotesi di un miglioramento dell'efficienza, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento. Si riportano di seguito i valori di inflazione considerati:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inflazione	4,3%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%

La previsione circa la dinamica inflattiva tiene in considerazione l'indice di inflazione programmata per il 2023 contenuto nella Tavola II.2 Quadro macroeconomico tendenziale della Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2022 approvata dal Consiglio dei Ministri il 27 settembre 2022 (pag. 49 NADEF 2022). Per gli anni successivi al 2023, per i quali il succitato documento non fornisce aggiornamenti circa le dinamiche inflattive, si è ipotizzato di utilizzare l'indice IPCA previsto per il 2024 e 2025 desunto dal DEF 2022¹, in linea con quanto previsto nell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

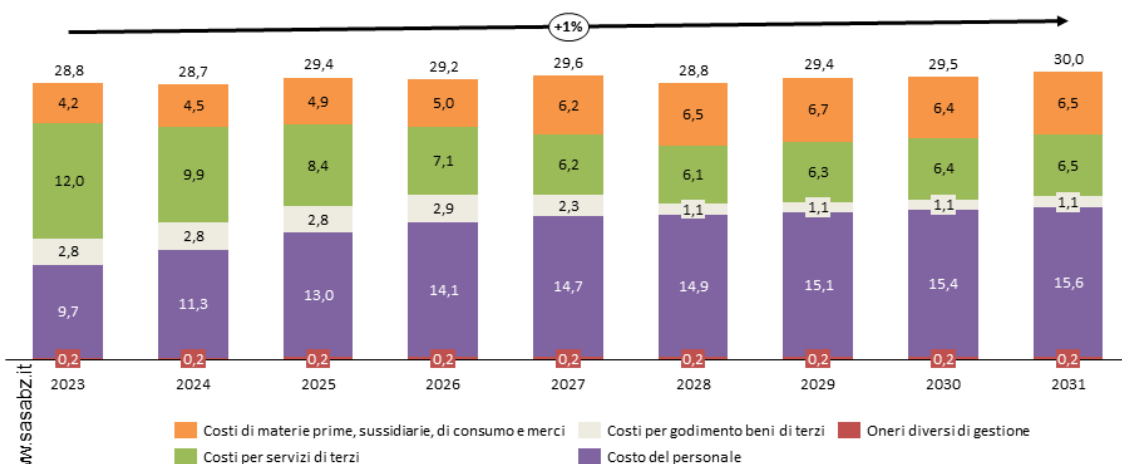
¹ Documento di Economia e Finanza 2022 deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 6 aprile 2022 - Sezione I Programma di Stabilità - Tavola II.3B Prezzi.

IL CONTO ECONOMICO

I costi operativi



I costi operativi rimangono generalmente stabili in arco Piano grazie alle azioni di internalizzazioni dei servizi e efficientamento dei costi. I costi del personale aumentano in coerenza con la strategia di diminuzione della percentuale di produzione subaffidata, reciprocamente diminuiscono i costi per servizi di terzi.

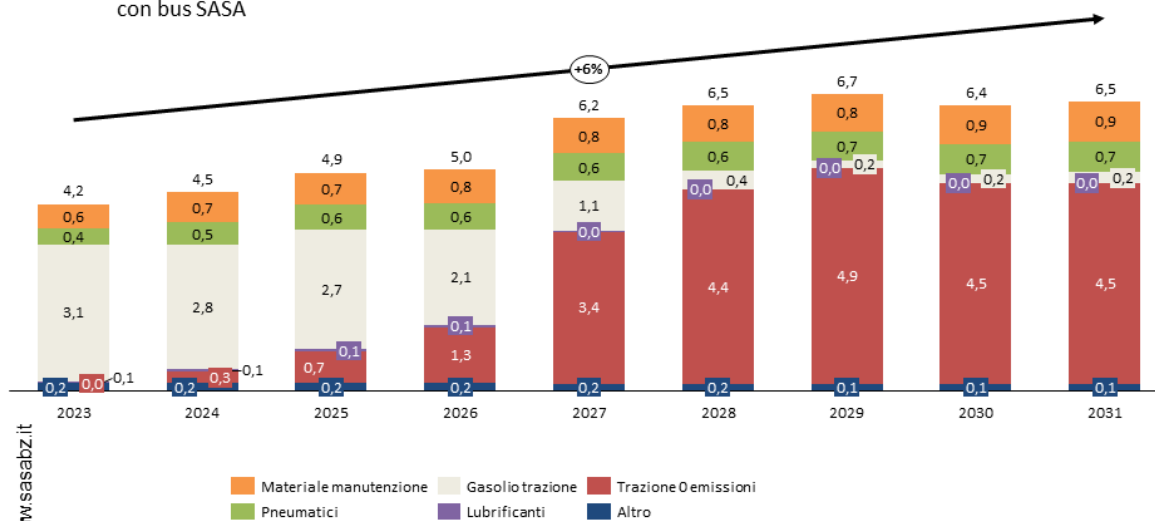


I **costi operativi** relativi all'ambito Extraurbano di SASA, nonostante l'aumento indotto delle ipotesi inflattive alla base del Piano, rimangono generalmente stabili in arco Piano essenzialmente grazie alle azioni di internalizzazione dei servizi e di contestuale efficientamento dei costi. I costi del personale aumentano in coerenza con la strategia di diminuzione della percentuale di produzione subaffidata, mentre diminuiscono i costi per servizi di terzi, principalmente spinti allo stesso modo dalla riduzione del ricorso ai subaffidamenti. Di seguito si riportano gli andamenti delle componenti delle principali voci che costituiscono i costi operativi.

IL CONTO ECONOMICO I costi per le materie prime

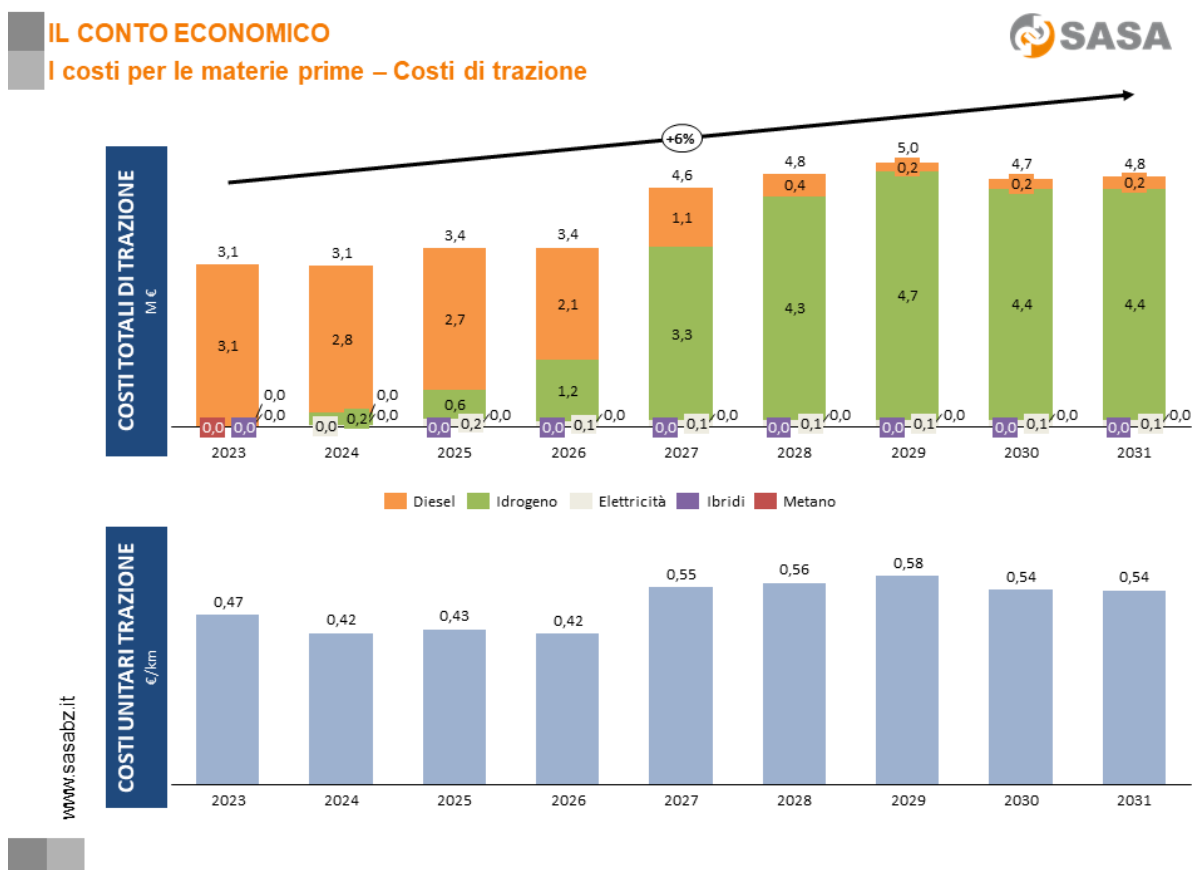


Nonostante una generale riduzione dei costi unitari delle materie prime per la trazione del materiale rotabile, i costi per materie prime evidenziano un incremento in arco Piano in coerenza con la strategia di diminuzione della produzione subaffidata, e quindi dell'aumento dei chilometri di produzione diretta con bus SASA



I **costi per le materie prime** subiscono un incremento (+ 6% CAGR) nel periodo di piano 2023-2031, in particolare in relazione alla variazione della strategia di diminuzione della produzione subaffidata, e quindi dell'aumento dei chilometri di produzione diretta con bus SASA: nonostante la diminuzione del costo unitario delle materie prime, le voci che spingono ad una crescita dei costi per le materie prime sono relative all'acquisto del gasolio di trazione e alle materie prime necessarie alla trazione a zero emissioni.

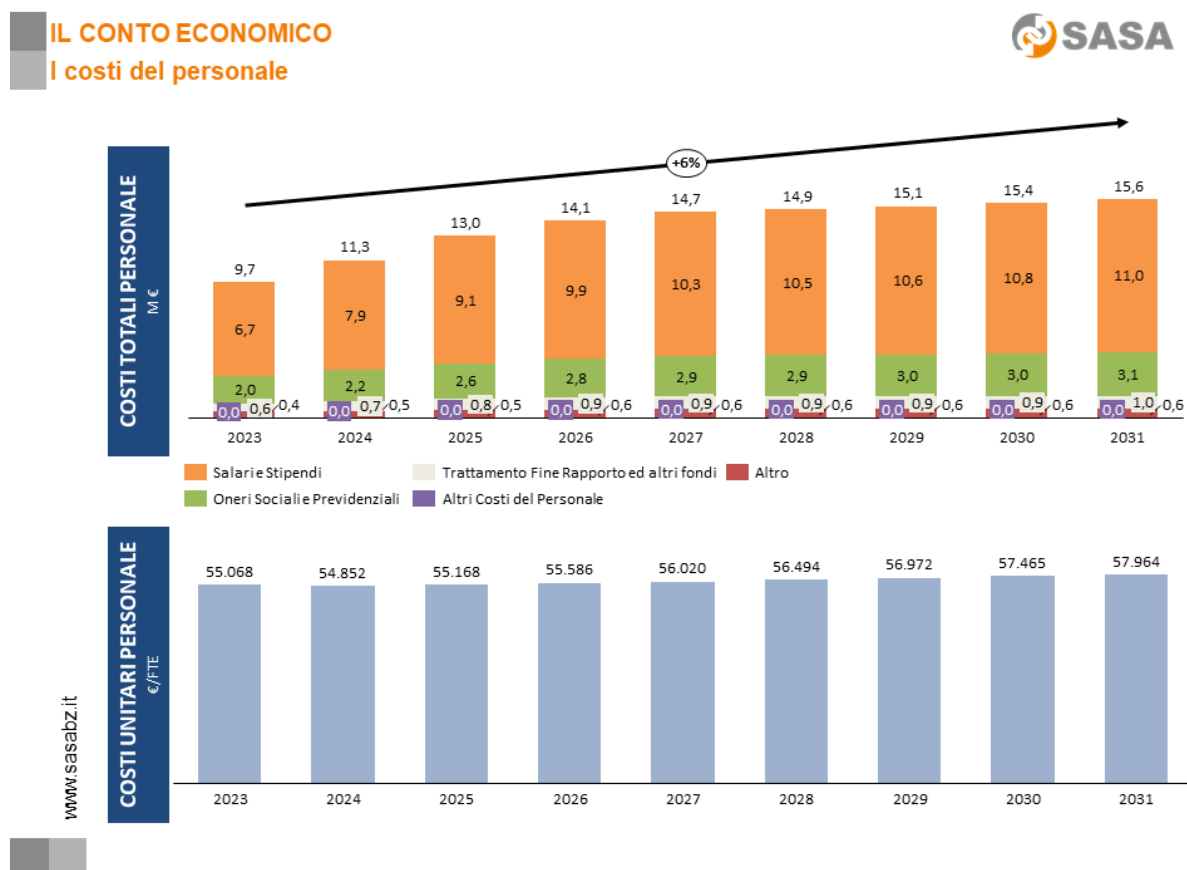
Si evidenzia l'aumento importante dei costi legati all'acquisto di materie prime per la trazione a 0 emissioni nel 2026-2027-2028, anni in cui avverrà la messa in servizio dei 140 autobus a idrogeno convertiti tramite retrofit. Contestualmente si assiste ad una importante diminuzione dei costi per l'acquisto del gasolio.



La variazione del mix della flotta è la causa principale dell'aumento dei costi unitari di trazione che si può constatare nel 2027: infatti in quell'anno si assiste ad un'inversione per quanto riguarda la composizione della flotta extraurbana, con gli autobus a trazione a idrogeno che diventano i più numerosi in servizio. Questo fatto, legato al maggior costo unitario €/km dell'idrogeno rispetto al diesel, determina dunque un aumento dei costi unitari di trazione, il quale risulta però giustificato dagli ambiziosi obiettivi di sostenibilità di SASA. In altri termini si tratta di fatto di un costo, tra gli altri, da sostenere per il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni.

Si precisa inoltre che il Piano prevede che SASA si approvvigioni di idrogeno fino al 2026 presso fornitori terzi, ad un costo indicizzato al costo previsionale dei fattori sottostanti al processo produttivo dello stesso. A partire dallo stesso anno, grazie al completamento dell'investimento nello stabilimento di produzione previsto, l'idrogeno

verrebbe autoprodotta ad un costo pari al costo dell'investimento stesso anche beneficiando di un impatto progressivo di riduzione del costo dell'energia elettrica.

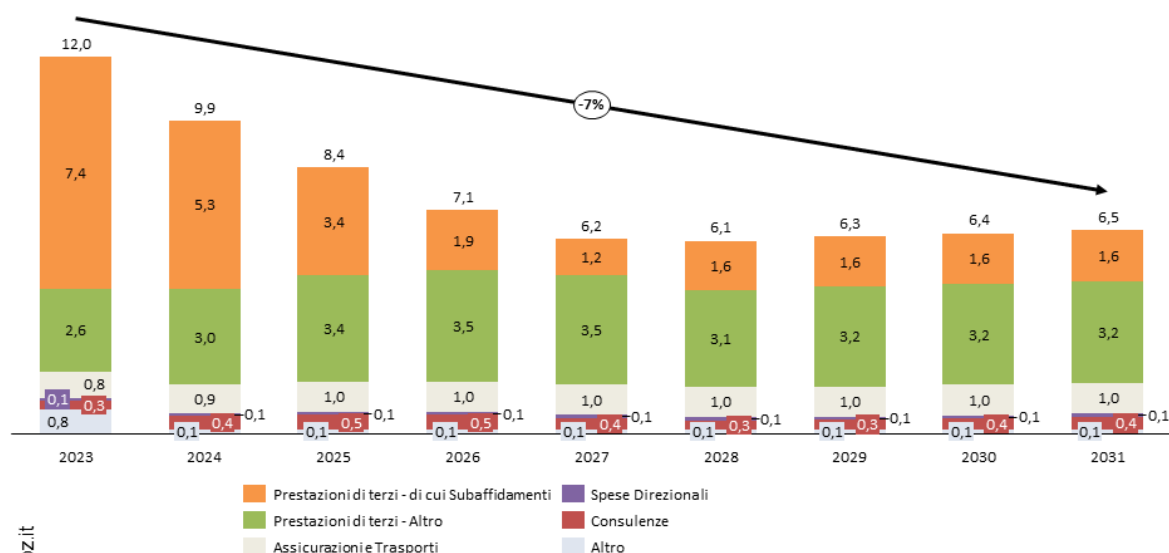


Anche il **costo del lavoro** subisce un aumento nel periodo di riferimento in relazione (+6% CAGR tra il 2023 e il 2031), in particolare, a causa dell'aumento di FTE legato all'internalizzazione del servizio extraurbano e dell'aumento degli stipendi unitari legato all'incremento dei costi del CCNL ipotizzato dell'1% annuo. Dal 2023 vengono quindi aumentate le risorse dedicate alla guida che saranno destinate alla copertura dei servizi con personale di SASA. Anche se in misura meno rilevante rispetto all'aumento delle risorse di guida, dal 2023 avverrà anche un progressivo rafforzamento del personale dedicato alle funzioni condivise tra l'ambito urbano ed extraurbano; in particolare il driver di ribaltamento utilizzato per stimare il numero di FTE aggiuntivi a valere sul contratto Extraurbano rispetto al totale degli FTE è pari

alla percentuale degli FTE allocati direttamente (conducenti) nel contratto Extraurbano rispetto al totale dei conducenti di SASA.

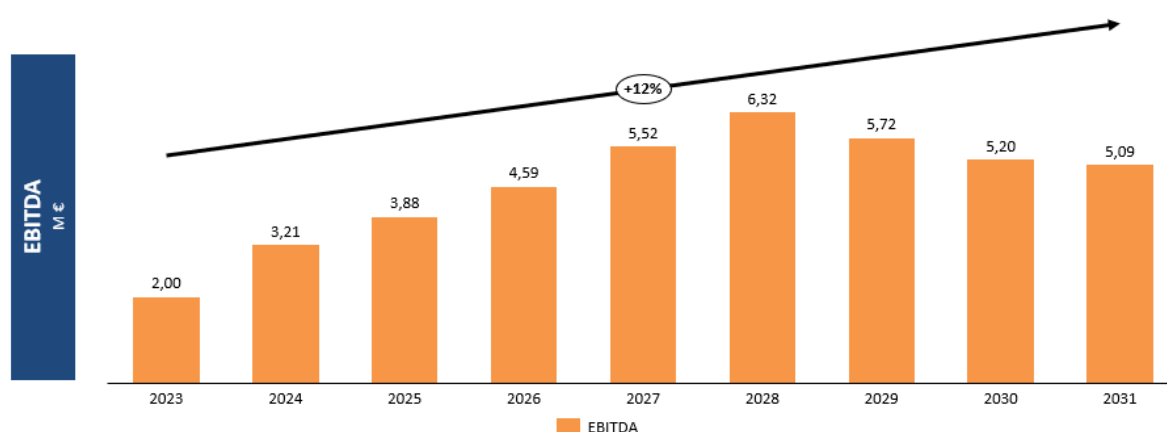
IL CONTO ECONOMICO

I costi per i servizi

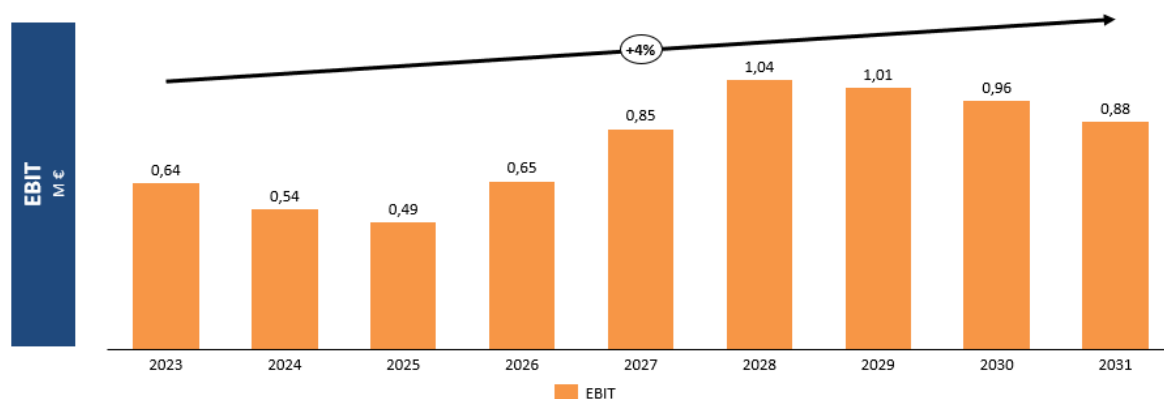


I **costi per servizi** subiscono una variazione in diminuzione (-7% CAGR) nell'arco di Piano in particolare in relazione alla variazione della strategia di gestione delle linee nelle varie fasi progettuali. I costi per sub-affidamenti calano notevolmente infatti dal 2023 per effetto della già sopra citata internalizzazione delle linee; si registra quindi una compensazione legata ad un aumento del costo del personale in contropartita di una riduzione dei costi per servizi.

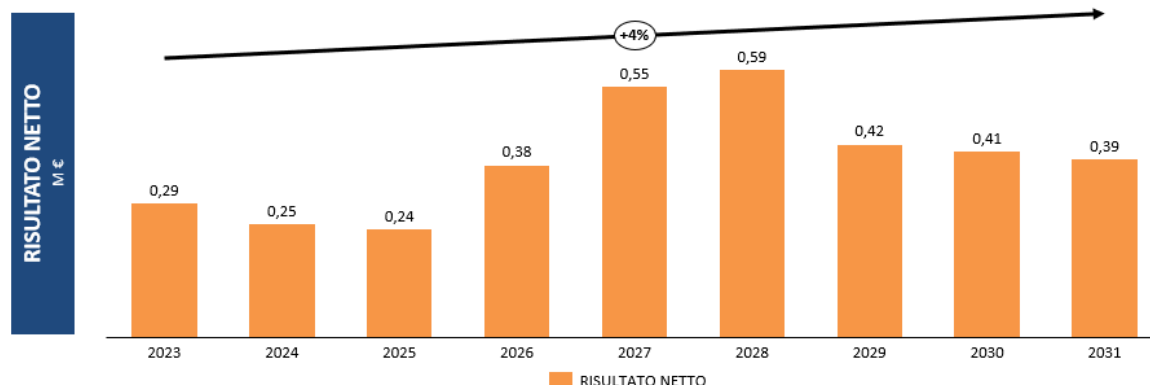
Le altre componenti dei costi per servizi rimangono generalmente costanti in arco di Piano.



Relativamente all'andamento del **EBITDA**, anche **MOL** (*"Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization"* anche "Margine Operativo Lordo") la variazione è direttamente correlata alla movimentazione degli ammortamenti. A partire dal 2024 inizia infatti a generare ammortamento il rinnovamento della flotta mezzi, con conseguente aumento del EBITDA che beneficia della riduzione dei costi delle subconcessioni.



Relativamente all'andamento del **EBIT**, anche **MON** (*"Earnings Before Interest and Taxes"* anche "Margine Operativo Netto") la variazione è anche legata agli investimenti nel parco mezzi sopra citati e all'efficientamento dei costi operativi ed energetici che si verificano durante l'arco di Piano.



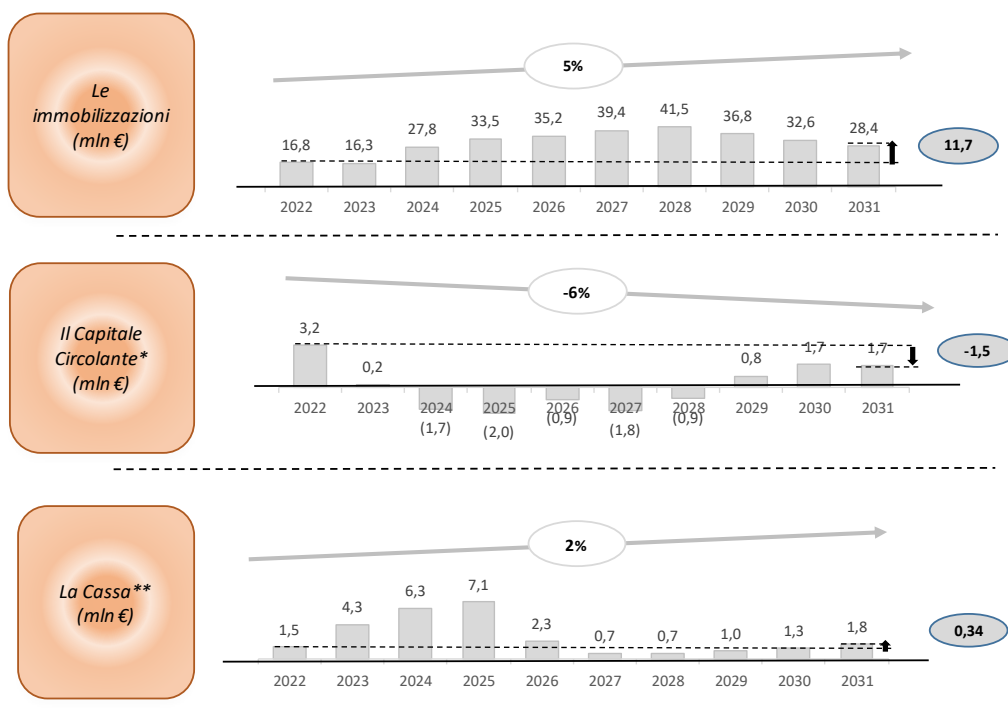
In conclusione, gli anni di Piano prevedono quindi un risultato lordo sostanzialmente in pareggio ovvero con un ROS (*“Return on Sales”*) marginale. Tale risultato deve essere quindi letto ed interpretato come un dato che garantisce la sostenibilità reddituale, nonché l’equilibrio economico finanziario, del servizio senza generare un particolare valore aggiunto per l’azionista in quanto la finalità del piano è l’erogazione di un servizio efficiente e di elevata qualità con progressiva transizione verso una flotta a zero emissioni.

5. L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

EU

L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Lo stato patrimoniale



L'evoluzione patrimoniale mostra un aumento delle **immobilizzazioni** a partire dal 2024 legato principalmente all'acquisto della nuova flotta già citata in precedenza. A partire dal 2029 il valore delle immobilizzazioni si riduce per effetto degli ammortamenti.

Lo stock di **attivo circolante** (anche "*Working Capital*") risulta negativo dal 2024 al 2028 per poi stabilizzarsi negli ultimi anni. Lo stock negativo dal 2024 al 2028 fa riferimento in particolare ai debiti verso fornitori per l'acquisto della flotta.

Infine, l'andamento della **cassa** mostra una cassa di partenza al 2022 pari a € 1,5 mln, una crescita fino al 2025 dovuta all'effetto combinato dell'incasso dei contributi sulla flotta entro l'anno e all'ipotesi di pagamento dei relativi fornitori a 90 giorni e una decrescita a partire dal 2026. Tale decrescita che, comunque, mantiene una cassa minima pari a € 0,7 mln, è dovuta principalmente all' assenza di contributi sugli investimenti per la flotta a partire dal 2026.

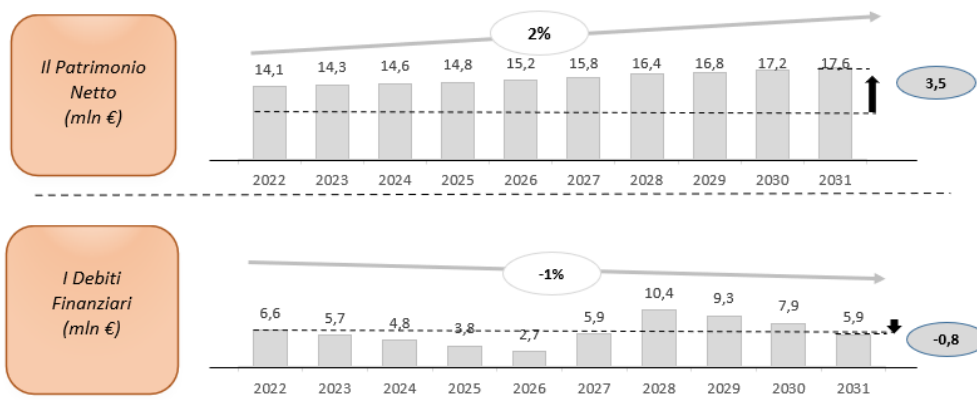
L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Lo Stato Patrimoniale



EU L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Lo stato patrimoniale



I Debiti Finanziari comprendono i Debiti finanziari pregressi e il nuovo Debito finanziario ipotizzato nell'arco di piano.

Il **patrimonio netto** rimane stabile in arco piano in quanto la dotazione iniziale risulta capiente per tutta la durata del Piano e sufficiente per mettere a terra le linee strategiche sopra elencate. Inoltre, alla luce del fatto che il Piano per sua natura non genera reddito di importo significativo, le riserve di patrimonio si muovono anno per anno in misura poco rilevante. Inoltre, non si prevede distribuzione di dividendi.

I **debiti finanziari** si compongono di:

I. Debito finanziario pregresso

Fa riferimento al debito finanziario relativo all'acquisto di BUS dal gestore uscente pari a circa € 7,1 mln sottoscritto prima del 2023. Il piano di rimborso questo prevede l'estinzione del debito nel 2029;

II. Nuovo debito finanziario

Fa riferimento al debito finanziario che si assume di tirare nell'arco di piano negli anni 2027 e 2028 per complessivi € 9,8 mln. È stato ipotizzato:

- un DSCR pari a 1,20x;
- Tasso all-in pari al 4%;
- Rimborso a partire dal 2029 in parte mediante i flussi di cassa generati fino alla fine del Contratto di Servizio (€ 3,9 mln) e in parte mediante una rata finale pari ad una percentuale di un'eventuale Valore di Subentro riconosciuto al termine del Contratto di Servizio (€ 5,9 mln).

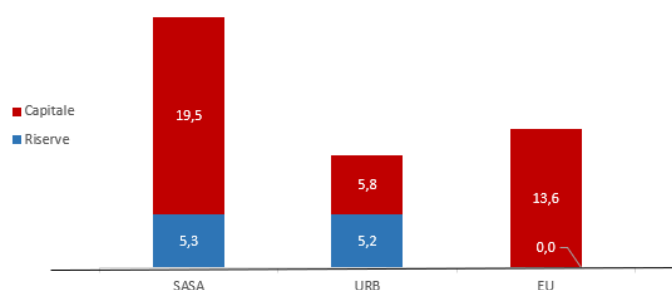
L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA Il Patrimonio Netto



Il Patrimonio Netto risulta essere costituito prettamente da Capitale Sociale. Quest'ultimo è stato calcolato come media aritmetica del Capitale Sociale annuo su tutto l'arco di piano.

La parte costituita da Riserve, calcolata sempre come media aritmetica dei valori annui lungo tutto l'arco di piano, è invece comprensiva delle seguenti voci: i) riserve statutarie; ii) riserva legale; iii) altre riserve.

URB L'EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA
EU Allocazione del Patrimonio Netto

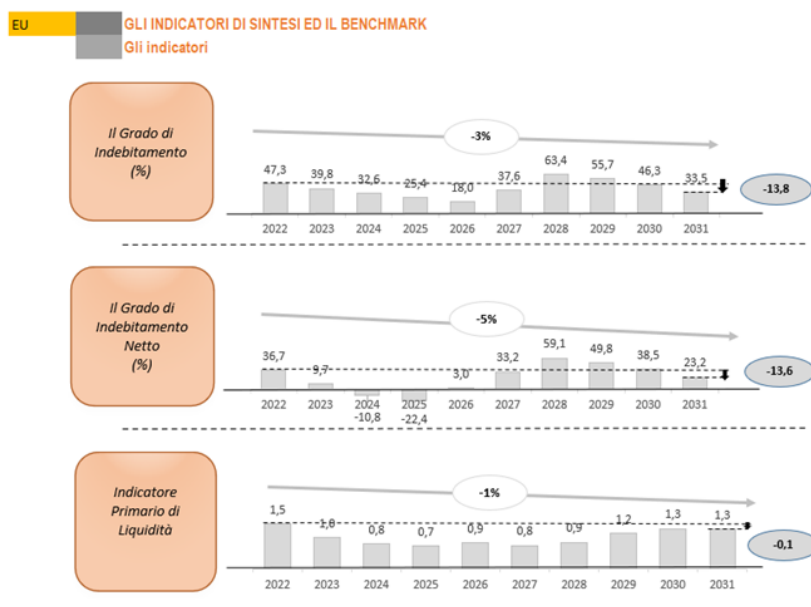


www.sasabz.it

Sasa, oltre al presente CDS esercita il servizio relativo al Traffico Urbano di cui alla delibera della Giunta Provinciale numero 1126 del 17 dicembre 2019. Il Patrimonio Netto di Sasa è stato quindi allocato al presente CDS e Piano per un valore di 13,6 mln di euro.

6. GLI INDICATORI DI SINTESI ED IL BENCHMARK

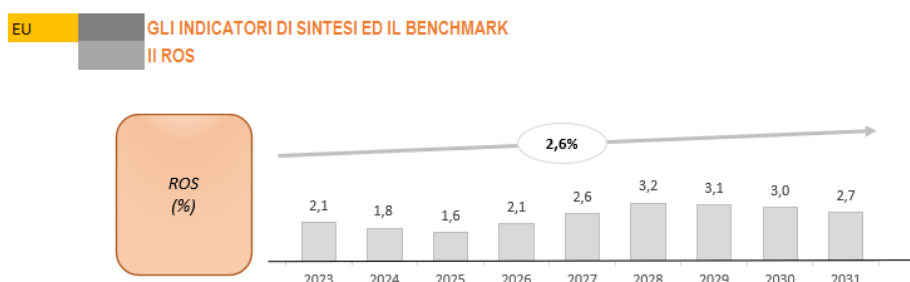
GLI INDICATORI DI SINTESI E IL BENCHMARK Gli indicatori



www.sasabz.it

Gli investimenti previsti nel presente Piano ed il relativo cash flow generato permettono a Sasa di mantenere un adeguato livello di sostenibilità dei principali *ratios* di liquidità sull'arco del Piano. In particolare, si sottolinea come il **grado di indebitamento netto**, nell'arco dei 10 anni di Piano arrivi ad una significativa riduzione nel 2025 e nel 2026, ovvero con una dotazione di cassa superiore al valore dei debiti finanziari dello stesso periodo.

GLI INDICATORI DI SINTESI E IL BENCHMARK II ROS



www.sasabz.it

Il ROS è stato calcolato come rapporto tra EBIT e Corrispettivo.

In arco Piano il **ROS** (*“Return on Sales”*), ovvero il rapporto tra EBIT e Corrispettivo, riporta un valore inferiore all’2,5% fino al 2026 per poi migliorare dal 2027 grazie al sopra citato processo di ottimizzazione dei costi operativi come già rappresentato nella Sezione relativa all’ *“Evoluzione reddituale – costi per materie prime”*.

Il “Weighted Average Cost of Capital” (“WACC”)

Ai fini del calcolo degli indicatori che seguono (VAN/NVP e TIR), è stato utilizzato un tasso di remunerazione pari a 3,76% costante durante l’arco di Piano.

Tale tasso è inferiore al WACC regolatorio indicato dall’ART con la Delibera 35/2022 (Allegato A) del 10 marzo 2022, pari al 5,52% per i servizi su strada. Tuttavia, lo stesso consente la remunerazione del *risk free rate* (3,17%) e del costo del debito

(4,76%) definiti nella recente Delibera ART 49/2023². Questa scelta è stata operata in accordo con l'Ente Affidante, alla luce della natura dell'affidamento oggetto del presente PEF ad una società *in house* della Provincia, con l'obiettivo di mantenere un ROS medio pari a circa un valore percentuale del 2,4%.

Il “Valore Attuale Netto” (“VAN/NPV”)

Relativamente al VAN a livello SASA, lo stesso è stato calcolato con riferimento ai flussi e all'arco temporale complessivi dei due Contatti di Servizio.

Alla luce di quanto sopra premesso, il VAN a livello SASA è il seguente:

- **VAN/NAP = 2,1 milioni**

Il “Tasso Interno di Rendimento” (“TIR/IRR”)

Relativamente al TIR a livello SASA, lo stesso è stato calcolato con riferimento ai flussi e all'arco temporale complessivi dei due Contatti di Servizio.

Alla luce di quanto sopra premesso, il TIR a livello SASA è il seguente:

- **TIR/IRR = 4,4 %**

Il “Debt Service Cover Ratio” (“DSCR”)

Il valore del DSCR sul nuovo Debito finanziario è stato assunto pari a 1,20x.

² Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019 (Delibera ART 49/2023)

II Corrispettivo unitario

Il corrispettivo unitario da confrontare con il costo standard del DM 157/2018 è stato calcolato sommando gli effetti dei costi operativi, degli ammortamenti netti e della remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), sottraendo l'andamento degli altri ricavi durante l'arco di Piano. L'evoluzione negli anni del corrispettivo è generalmente costante.

Si sottolinea come il corrispettivo aumenti nel corso del Piano per effetto degli investimenti e della remunerazione del CIN (che indirettamente copre anche il costo finanziario sottostante), mentre il corrispettivo base, a copertura dei costi operativi è in costante calo, grazie alle azioni di *saving* poste in essere che compensano anche gli effetti inflattivi impliciti nel Piano.

CONFRONTO CON IL COSTO STANDARD



EXTRAURBANO	B2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo (€/bus*km)	3,92	3,87	3,92	3,86	3,87	3,73	3,77	3,75	3,77
Ammortamenti netti (€/bus*km)	0,19	0,21	0,21	0,25	0,34	0,42	0,34	0,28	0,27
Remunerazione CIN (€/bus*km)	0,09	0,07	0,07	0,09	0,11	0,13	0,13	0,12	0,11
Costo unitario PEF	4,20	4,15	4,19	4,20	4,32	4,28	4,24	4,15	4,15
Altri ricavi (€/bus*km)	(0,11)	(0,05)	(0,04)	(0,04)	(0,04)	(0,03)	(0,03)	(0,03)	(0,03)
Corrispettivo unitario	4,08	4,10	4,15	4,16	4,28	4,25	4,21	4,12	4,12

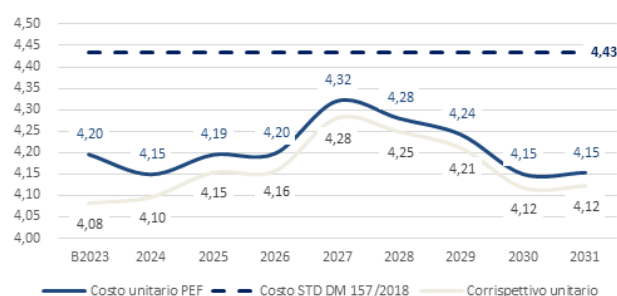
Costo standard DM 157/2018
€/bus*km (valore medio)

4,43

Confronto tra il costo da PEF SASA e il costo standard da DM 157/2018
Valori in €/bus*km

Risparmio annuo medio **1,7 M€**
Risparmio complessivo 2023-2031 **15,4 M€**

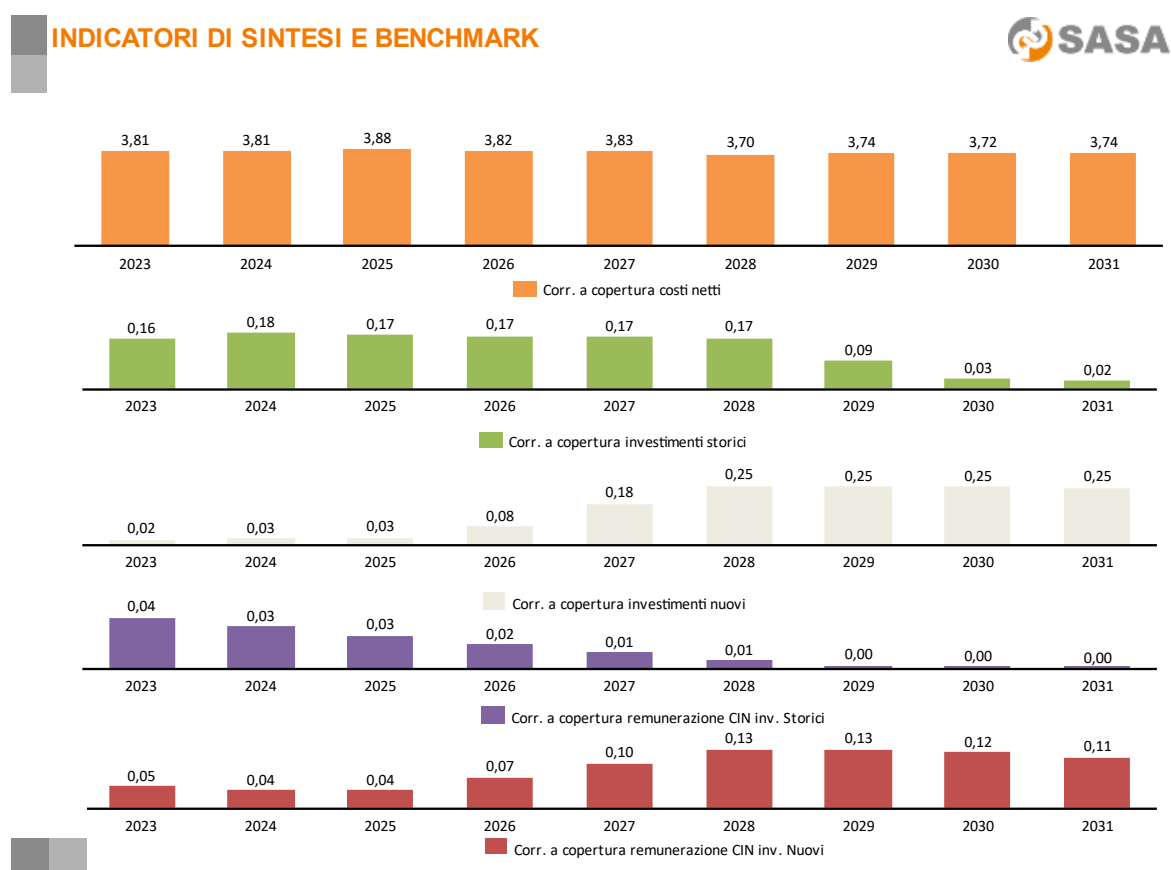
www.sasabz.it



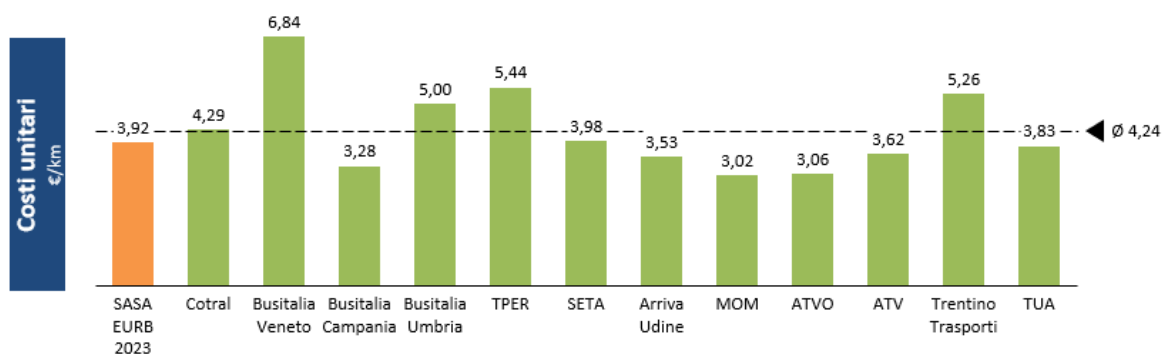
Dal confronto tra il costo unitario da PEF ed il costo standard da DM 157/2018 si può notare come durante l'arco di piano, i costi unitari risultano essere sempre al di sotto della media del costo standard nel periodo 2023-2031. Questa efficienza consente di

far risparmiare all'Ente Affidante mediamente € 1,7 milioni all'anno, per un totale di € 15,4 milioni di euro tra il 2023 ed il 2031.

In particolare, il corrispettivo unitario €/km risulta essere la somma dalle seguenti componenti:



Si può notare come in arco di Piano si verifica una diminuzione della quota parte del corrispettivo legato alla copertura dei costi netti, questo è dovuto ai processi di efficientamento previsti all'interno del PEF. Anche la quota parte di corrispettivo legata alla copertura degli investimenti storici va ad esaurirsi in arco Piano. Contrariamente, aumenta la quota parte relativa alla copertura di nuovi investimenti e di remunerazione del CIN, legata agli investimenti previsti per il miglioramento del servizio offerto all'utenza e per la transizione ecologica di SASA.



Inoltre, è stata svolta un'analisi di benchmark basata sul confronto tra i costi operativi unitari (€/km) stimati all'interno del PEF Extraurbano di SASA e quelli consuntivati da altre società del trasporto pubblico operanti nel settore urbano ed extraurbano. Gli operatori presi a riferimenti sono generalmente a partecipazione 100% pubblica, al netto di ATVO e ATV, i quali sono caratterizzati dall'essere degli azionariati misti pubblici privati.

Come si può notare dal grafico sopra riportato, i costi operativi unitari di SASA per quanto riguarda l'ambito extraurbano sono confrontabili con quelli degli altri operatori presi a riferimento, ed inferiori alla media registrata.

Si ricorda che i costi operativi sono alla base del calcolo del corrispettivo unitario che l'azienda richiede all'Ente Affidante per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico. Il confronto con i costi operativi unitari di altri operatori del TPL giustifica la ragionevolezza del corrispettivo unitario stimato in fase di redazione del PEF, ulteriormente rispetto alla coerenza al costo standard del DM 157/2018.

7. L'EFFICACIA E L'EFFICIENZA

Relativamente ai criteri di efficacia ed efficienza, di cui alla misura 16 della delibera ART 154/2019, si riportano a seguire i periodi regolatori ed i conseguenti obiettivi quantitativi stabiliti.

Si ricorda che per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'Ente Affidante specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento stesso. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare le prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Affidataria, con riguardo almeno alle tipologie riportate nella norma stessa.

I periodi regolatori sono stati quindi identificati sulla base dello sviluppo temporale delle progettualità previste nel Piano, con riferimento al rinnovamento dei mezzi e degli adeguamenti organizzativi necessari.

In particolare, consuntivato il 2022, si riporta di seguito la suddivisione degli anni del Piano in 3 periodi regolatori:

- **Periodo 1: 2023-2025**
- **Periodo 2: 2026-2028**
- **Periodo 3: 2029-2031**

Come previsto dalla norma per gli affidamenti *in house*, a seguire si riportano i livelli obiettivo (target) degli indicatori, ovvero le soglie massime e minime previste di scostamento dagli stessi.

NOME	FORMULAZIONE	Periodo 1		Periodo 2		Periodo 3	
EFFICIENZA OPERATIVA		min	max	min	max	min	max
Costo operativo per verr-KM	costo operativo/vett-km (PEA)	3,50	4,31	3,43	4,21	3,38	4,14
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	0,04	0,05	0,04	0,04	0,03	0,04
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'							
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	49.749	64.968	52.336	64.360	53.951	65.611
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)* /n. addetti operativi	26.119	48.506	26.279	48.804	26.439	49.102
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)* /n. addetti totali	18.862	35.030	19.454	36.129	19.723	36.629
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/vett-km totali	86%	90%	86%	90%	86%	90%
EFFICACIA - REDDITIVITA'							
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/vett-km (cons)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
MONITORAGGIO							
Velocità commerciale (effettiva)	vett-km (cons)/h servizio	22,7	28,7	22,7	28,7	22,7	28,7
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	70%	100%	70%	100%	100%	100%
EFFICIENZA OPERATIVA							
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	70%	100%	100%	100%	100%	100%

*km di produzione escludendo i subaffidamenti

8. LA RIPARTIZIONE DEI RISCHI

Il presente paragrafo è stato redatto sulla base della Misura 13 della Delibera ART 154/2019 e con particolare riferimento all'Annesso numero 4, che riporta la matrice dei rischi da prendere in esame.

La norma prevede che ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'Ente Affidante identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.

Inoltre, in caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'Ente Affidante definisce ed alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.

Si precisa che il presente PEF è costruito sulla base del modello contrattuale per cui l'Ente Affidante si avvale direttamente dell'introito dei ricavi di vendita (contratti di tipo gross cost) e riconosce un compenso chilometrico all'Impresa Affidataria.

In tale processo l'Ente Affidante, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, e descrive nella matrice dei rischi, eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.

Inoltre, al termine di ciascun periodo regolatorio, l'Ente Affidante valuta di concerto con l'Impresa Affidataria la congruità dei rischi allocati in capo alle parti contrattuali, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione.

La matrice dei rischi redatta dall'Ente Affidante, di seguito riportata, costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo contratto di servizio.

I rischi si dividono nelle seguenti due macro categorie che ne determinano la natura:

- Rischi operativi
- Altri rischi

I primi sono definiti come segue:

- in base alla “Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20: un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti
- ed in base al d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma, lettera zz): un rischio operativo è un rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico.

In altre parole per rischio operativo si intende, Il rischio derivante da quei fattori al di fuori del controllo delle parti, differenziandosi per tale aspetto da rischi come quelli legati a una cattiva gestione o a inadempimenti contrattuali da parte dell'operatore economico, che non sono determinanti ai fini della qualificazione giuridica del contratto.

Si precisa inoltre che:

- per **Risk assessment** si intende la probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5;
- per **risk management** si intendono i meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CDS di riferimento.

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk assessment	Risk management	Riferimento Cds (art.)	Descrizione Impatto
Natura	Drive	Evento	EA	IA				
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti gross cost tale rischio permane in capo all'EA.	X		1	costante monitoraggio e adeguamento da parte dell'EA e delle sue società controllate dei sistemi di controllo		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Surplus programmatico Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della IA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatico Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della EA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarozzamento in fermata)
		Disponibilità		X	3	risorse e strutture dedicate al monitoraggio, controllo e manutenzione delle dotazioni		Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVMI e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/a bordo, performance infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	3	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri Rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		1	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Problematiche (operative, economiche e finanziarie) relative all'applicazione della clausola sociale relativamente al passaggio del personale dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Mancata consegna o consegna ritardata dei mezzi da parte dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	5	Inserimento del PEF della stima di adeguamento del costo del rinnovo contrattuale		Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	2	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Aumento dei costi di produzione A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socioambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	struttura dedicata al controllo interno alla IA		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio A titolo esemplificativo e non esaustivo: terremoti, somosse, pandemie, inondazioni, etc.	X		4	monitoraggio nel continuo dei fenomeni		Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara
EA = Ente Affidante								
IA = Impresa Affidataria								
Risk assessment: scala da 1 (improbabile), 2 (poco probabile), 3 (abbastanza probabile), 4 (probabile) a 5 (molto probabile)								

9. GLI SCHEMI REDDITUALI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

I seguenti schemi sono stati redatti anche secondo la delibera ART 154/2019, con particolare riferimento all'annesso numero 5, oltre agli schemi gestionali proposti dall'Ente Affidante.

INFLAZIONATO

Valori in Euro/mlin

Conto Economico Regolatorio Prospettico	B 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Corrispettivi Ente Affidante	30,00	30,40	31,14	31,48	32,75	32,82	32,85	32,45	32,81
di cui corrispettivi PEF di sottoscrizione	23,39	23,74	24,19	25,10	26,00	27,06	26,92	27,23	27,54
di cui corrispettivi integrativi necessari al riequilibrio	6,61	6,66	6,95	6,38	6,75	5,77	5,93	5,22	5,26
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	0,83	0,39	0,31	0,31	0,31	0,24	0,24	0,24	0,24
Totale ricavi operativi	30,83	30,79	31,45	31,78	33,05	33,06	33,09	32,69	33,05
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	4,22	4,49	4,93	5,00	6,16	6,46	6,71	6,45	6,53
Costi per servizi di terzi	11,97	9,93	8,44	7,09	6,19	6,12	6,25	6,35	6,47
Costi per godimento beni di terzi	2,78	2,81	2,84	2,86	2,31	1,08	1,10	1,12	1,14
Costo del personale	9,67	11,27	12,99	14,07	14,70	14,91	15,13	15,38	15,64
Oneri diversi di gestione	0,19	0,20	0,22	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
Totale costi operativi	28,83	28,70	29,42	29,24	29,58	28,79	29,42	29,53	30,01
Risultato operativo lordo (EBITDA)	2,00	2,09	2,03	2,54	3,47	4,27	3,68	3,16	3,04
Ammortamenti	1,36	1,55	1,54	1,90	2,63	3,23	2,67	2,20	2,16
Risultato operativo netto (EBIT)	0,64	0,54	0,49	0,65	0,85	1,04	1,01	0,96	0,88
Remunerazione del CIN	0,64	0,54	0,49	0,65	0,85	1,04	1,01	0,96	0,88
Risultato CdS	- 0 -	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	0,00

ART – Annesso 5 – Schema 1 – Conto Economico Regolatorio

Valori in Euro

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Ricavi da traffico									
1.b Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000
1 Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000
2 Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.a Costi di Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	4.222.482	4.486.626	4.933.135	4.995.815	6.156.937	6.455.552	6.710.655	6.449.097	6.529.890
3.b Costi per servizi di terzi	11.966.672	9.934.460	8.441.489	7.091.299	6.191.094	6.118.113	6.252.696	6.354.859	6.470.904
3.c Costi per godimento beni di terzi	2.781.612	2.808.254	2.835.216	2.858.829	2.305.397	1.077.001	1.096.280	1.116.740	1.137.581
3.d Costo del personale	9.666.844	11.266.736	12.987.982	14.071.861	14.695.857	14.910.835	15.129.152	15.380.396	15.635.955
3.f Oneri diversi di gestione	193.530	204.150	220.076	223.070	227.522	229.013	228.533	231.069	233.657
3 Totale costi operativi	28.831.141	28.700.226	29.417.898	29.240.874	29.576.807	28.790.514	29.417.317	29.532.162	30.007.987
4=1+2-3 Risultato operativo lordo (EBITDA)	(27.998.111)	(28.313.401)	(29.112.000)	(28.934.977)	(29.270.910)	(28.550.514)	(29.177.317)	(29.292.162)	(29.767.987)
5 Ammortamenti	1.363.626	1.550.609	1.541.152	1.895.959	2.625.133	3.233.170	2.669.229	2.197.780	2.159.666
6=4-5 Risultato operativo netto (EBIT)	(29.361.737)	(29.864.010)	(30.653.153)	(30.830.936)	(31.896.042)	(31.783.683)	(31.846.545)	(31.489.942)	(31.927.653)
7 Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP									

ART – Annesso 5 – Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio

Valori in Euro

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Immobilizzazioni immateriali	670.656	522.076	378.801	381.577	390.565	399.558	408.544	407.682	406.818
1.b Immobilizzazioni materiali	15.643.002	14.942.618	13.868.518	17.026.071	23.227.842	27.362.011	24.762.563	22.605.248	20.486.268
1 Totale immobilizzazioni	16.313.658	15.464.694	14.247.319	17.407.648	23.618.407	27.761.570	25.171.107	23.012.930	20.893.085
2.a Rimanenze	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006
2.b Crediti	5.457.759	7.044.054	5.753.254	5.969.004	5.890.750	5.898.902	5.904.272	6.722.766	6.786.781
2 Totale attivo circolante	5.558.765	7.145.060	5.854.261	6.070.011	5.991.756	5.999.908	6.005.278	6.823.773	6.887.787
3.a Debiti	4.875.951	8.236.905	7.130.164	6.253.869	7.012.446	6.097.789	4.369.194	4.331.146	4.392.210
3 Totale debiti	4.875.951	8.236.905	7.130.164	6.253.869	7.012.446	6.097.789	4.369.194	4.331.146	4.392.210
4=1+2-3 Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	16.996.472	14.372.849	12.971.416	17.223.790	22.597.717	27.663.690	26.807.192	25.505.557	23.388.663

ART – Annesso 5 – Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio

Valori in Euro

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTALE
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000	3.097.547
B	Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000	3.097.547
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	30.194.767	30.250.835	30.959.050	31.136.833	32.201.940	32.023.683	32.086.545	31.729.942	32.167.653	282.751.249
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	16.996.472	14.372.849	12.971.416	17.223.790	22.597.717	27.663.690	26.807.192	25.505.557	23.388.663	
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	638.544	539.976	487.325	647.084	848.978	1.039.302	1.007.124	958.223	878.693	7.045.249
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	30.833.311	30.790.811	31.446.376	31.783.917	33.050.918	33.062.986	33.093.669	32.688.165	33.046.346	289.796.497
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	30.000.281	30.403.986	31.140.478	31.478.020	32.745.020	32.822.986	32.853.669	32.448.165	32.806.346	286.698.950
L	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	30.833.311	30.790.811	31.446.376	31.783.917	33.050.918	33.062.986	33.093.669	32.688.165	33.046.346	289.796.497
M	VAN L	241.492.385									
N	VAN H	241.492.385									
O	VAN I	238.809.377									
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	31.763.397									
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	(1.763.116)	(1.359.411)	(622.919)	(285.377)	981.623	1.059.589	1.090.272	684.768	1.042.949	
	CONDIZIONI DI EQUILIBRIO										
G	M = N	SI									
H	VAN Q = 0	SI									
I	WACC = TIR	SI									

Version

20.03.2023

WIRTSCHAFTS- UND FINANZPLAN – AUßERSTÄDTISCHE VERKEHRSLINIEN

ÜBERARBEITUNG DES WFP "AUßERSTÄDTISCHER
VERKEHRSDIENST": 2023/2031

Inhalt

Wirtschafts- und Finanzplan – Außerstädtische Verkehrslinien	2
1. Einführung	2
2. Erbrachte Dienstleistung	7
Marktkontext	7
Nationaler Aufbau- und Resilienzplan (NARP)	9
Von diesem Vertrag betroffene Verkehrslinien und Vertragsdauer.....	11
3. Strategische Leitlinien und Annahmen des WFP	14
Organisatorische Entwicklung	16
Strategische Investitionen	23
4. Entwicklung der Ertragslage	35
5. Kapital- und Finanzentwicklung	44
6. Zusammenfassende Kennzahlen und Benchmark.....	48
7. Effektivität und Effizienz.....	54
8. Risikoverteilung	56
9. Ertrags-, Kapital- und Finanzschemata.....	59

WIRTSCHAFTS- UND FINANZPLAN – AUßERSTÄDTISCHE VERKEHRSLINIEN

1. EINFÜHRUNG

Der WFP basiert auf Basisdaten, die auf genau angegebenen Hypothesen im Einklang mit den Inhalten der nachfolgend vorgelegten Dokumentation beruhen. Bei der Erstellung wurden allgemein anerkannte Vorgehensweisen und Methoden in Übereinstimmung mit den rechnerischen, steuerrechtlichen und die finanzielle Modellierung betreffenden generell angenommenen Regeln, die aus den Best Practices des Referenzsektors ersichtlich werden und darüber hinaus in völligem Einklang mit dem Beschluss ART 154/2019 stehen, herangezogen.

Mit dem Beschluss Nr. 154/2019 erstellte die Behörde einen neuen Maßnahmenentwurf, der darauf abzielt, den ursprünglichen Regulierungsrahmen zu folgendem Thema zu aktualisieren: *„Maßnahmen zur Abfassung von Ausschreibungen und Vereinbarungen bezüglich der Ausschreibungen zur Vergabe von öffentlichen Personennahverkehrsdiensten auf Straße und Schiene und zur Festlegung von Kriterien für die Ernennung von Wettbewerbskommissionen sowie zur Festlegung der Vorlagen für Dienstleistungsverträge, die direkt vergeben oder von Inhouse-Gesellschaften oder Unternehmen mit öffentlicher Mehrheitsbeteiligung ausgeführt werden.“*

Dieses Dokument wurde insbesondere auf der Grundlage der Maßnahme 15 des Beschlusses 154/2019 „Erstellung des simulierten WFP bei direkten oder internen Vergaben“ erstellt, die zusammenfassend Folgendes regelt: Der WFP

- muss für alle Jahre der Vergabedauer aufgestellt werden;
- muss gemäß den Vorlagen 1 bis 3 und den Angaben in Anhang 5 des Beschlusses 154/2019 erstellt werden;
- muss unter Bezugnahme auf die Standardkostenparameter (MD 157/2018) ausgearbeitet werden;
- enthält die Angabe der vom Auftragnehmer während der Vertragslaufzeit zu verfolgenden Ziele, deren Zweck es ist, die Wirksamkeit der Dienstleistung und

die Effizienz der Verwaltung während der Vertragslaufzeit schrittweise zu verbessern;

- enthält die Methode, wobei die angewandten Kriterien im Vergabebericht beschrieben sind.

Im Allgemeinen wurden dieses Dokument und das Vergabeverfahren in Anlehnung an die zusammenfassende Übersicht des nachstehenden Beschlusses 154/2019 durchgeführt:

QUADRO SINOTTICO DI APPLICAZIONE DELLO SCHEMA DI ATTO

MODALITA' AFFIDAMENTO			Elementi di regolazione	Fase	Misura	Annessi
GARA	DIRETTO	IN HOUSE				
●	●	●	Lotti di affidamento (cfr. delibera 48/2017)	FASE PROPEDEUTICA	2	
●	●	●	Redazione della RdA		2	
∅	∅	∅	Contenuto dei contratti di servizio		2	Annesso 2
●	●		Disciplina beni strumentali e materiale rotabile		3 ÷ 10	
●	●	●	Contabilità regolatoria e separazione contabile		11 - 12	Annesso 3
O	O	O	Individuazione/allocazione dei rischi (Matrice)		13	Annesso 4
O			PEF simulato per affidamenti con gara		14	Annesso 5
	O	O	PEF simulato per affidamenti diretti o <i>in house</i>		15	Annesso 5
∅	∅	∅	Determinazione obiettivi di efficienza ed efficacia		16	Annesso 7
∅	∅	∅	Margine di utile ragionevole (WACC)		17	
∅	∅	∅	Informazioni a disposizione dei vettori interessati	PARTECIPAZIONE ALLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO	18	Annesso 6
●			Requisiti di partecipazione		19	
●			Criteri di aggiudicazione		20	
●			Trasferimento del personale		21	
O			PEF-contendente		22	Annessi 4 e 5
●			Termini di presentazione delle offerte		23	
●			Commissioni giudicatrici		24	
●	●	●	Monitoraggio delle prestazioni		25	
O	O	O	Verifica dell'equilibrio economico-finanziario		26	
∅	∅	∅	Aggiornamento delle tariffe		27	
●	●	●	Revisione e modifiche contrattuali		28	

LEGENDA

- : la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- ∅: la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- O: la misura regolatoria si applica solo alla concessione

Die Einstellungen erfolgten unter Berücksichtigung der aktuellen Situation im Sektor und im Unternehmen. Der Kontext des starken Wandels, in dem sich der Sektor

derzeit befindet, führt zu einer Situation relativer Unsicherheit, die im WFP auf der Grundlage der beschriebenen Annahmen behandelt wird.

Das Kapitel „Strategische Leitlinien und Annahmen des WFP“ beschreibt die Annahmen, die bei der Erstellung des Plans berücksichtigt wurden. Um alle künftigen Veränderungen zu berücksichtigen und auch Phänomene zu bewältigen, die heute noch nicht absehbar sind, wurde ein Mechanismus zur Überarbeitung des WFP für den Fall vorgesehen, dass wichtige Ereignisse eintreten, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Plans nicht vorhersehbar oder quantifizierbar waren.

Gemäß den Angaben im Beschluss der Landesregierung Nr. 983 vom 20.12.2022 brachten die Aufnahme des außerstädtischen öffentlichen Verkehrsdienstes des ökologisch nachhaltigen Loses und der Abschluss der Ausschreibung für die verbleibenden Lose des außerstädtischen öffentlichen Verkehrs für SASA eine Reihe von Maßnahmen mit sich, die bei der Erstellung des WFP auf der Grundlage des Dienstleistungsvertrags nicht vorgesehen waren und höhere Kosten als vorgesehen verursachten.

Der Vergabevertrag betreffend den außerstädtischen öffentlichen Verkehrsdienst zwischen der Autonomen Provinz Bozen und SASA wurde im Oktober 2021 unterzeichnet.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 legen der öffentliche Dienstleistungsvertrag und die allgemeinen Vorschriften die allgemeinen Kriterien fest, an welche sich die Parteien bei der Definition der Ausgleichsleistung in einem Dienstleistungsvertrag zu halten haben, sodass eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wird.

Gemäß dem Vertrag über den außerstädtischen Verkehrsdienst ist vorgesehen, dass der WFP zu überarbeiten ist, um die Ausgleichsschwelle des Vertrags neu festzulegen, wenn sich aus dem Vergleich zwischen der regulatorischen abschließenden Gewinn-und-Verlust-Rechnung und dem WFP ergibt, dass einige Schwellenparameter überschritten wurden. Insbesondere ist hinsichtlich des Vertrags über den außerstädtischen Verkehrsdienst gemäß der Beschreibung in Anlage 12.3, sollte sich beim Vergleich zwischen dem abschließenden „Ergebnis vor Steuern“ des

betreffenden Geschäftsjahrs und dem „Ergebnis vor Steuern“ für das gleiche Jahr im WFP ein Gesamtergebnis ergeben, das eine Toleranz von zirka einem Prozent (+/- 1 %) der „Erlöse aus Vergütungen“ des simulierten WFP für das betreffende Geschäftsjahr überschreitet, vorgesehen, dass der öffentliche Auftraggeber und der Auftragnehmer den simulierten WFP aktualisieren und die vorherige Version durch die Unterzeichnung einer entsprechenden zusätzlichen Urkunde ersetzen, mit welcher das Jahresentgelt angepasst wird.

Im Rahmen dieser Überwachung wies SASA im Bericht des zweiten und dritten Quartals 2022 die Ergebnisse der Bilanzdaten bis September und die Prognosen bis Ende 2022 aus, aus denen sich ergibt, dass die gemäß dem WFP für 2022 vorgesehene Ausgleichsleistung nicht ausreicht, um die Deckung der Kosten zu garantieren, die SASA für die Erbringung des Dienstes bis Ende 2022 aufwenden muss.

Hinsichtlich des Vertrags über den außerstädtischen Verkehr ergab sich insbesondere, dass sich die prozentuale Umsatzrendite auf –21,4 % (FC 9+3 2022) gegenüber dem vertraglich vorgesehenen Mindestwert von –0,85 % belief.

Aufgrund dessen musste der zuvor festgelegte Wirtschafts- und Finanzplan überarbeitet und in diesem Dokument vorgelegt werden.

Angesichts dessen wird betont, dass der WFP auf einem Standardjahr basiert, das als Ausgangspunkt für die Zukunft betrachtet wird.

Der WFP wurde mit dem vorrangigen Ziel aufgestellt, die Bedingungen der Durchführbarkeit und der Nachhaltigkeit zu erreichen, welche die Grundvoraussetzungen für die Gewährleistung des für die Erbringung der Dienstleistung erforderlichen wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts sind.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der WFP dafür sorgt, dass das wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht des Unternehmens im Lauf der Zeit erhalten bleibt.

In Anbetracht der direkten Vergabe des außerstädtischen Einzugsgebiets an das Inhouse-Unternehmen kann die SASA AG nachweisen, dass sie im Vergleich zum

Durchschnitt der Unternehmen des Sektors ein durchschnittlich effizientes Unternehmen ist und die berücksichtigten Kosten den Standardkosten gemäß dem Ministerialdekret 157 vom 28.03.2018 und den von der **„Autonomen Provinz Bozen“** (im Folgenden auch **„APB“** oder **„Land“** oder **„Auftraggeber“**) festgelegten Standardkosten entsprechen.

Der Hauptzweck der Inhouse-Vergabe, die Gegenstand dieses Plans ist, besteht darin, den Prozess des Übergangs zu einem emissionsfreien öffentlichen Dienst vorwegzunehmen und zu beschleunigen, auch bezüglich der zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments laufenden Vergabeverfahren.

Daher ist es insbesondere von strategischer und grundlegender Bedeutung, die der APB zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel, die sich derzeit noch in der Restnutzungsphase befinden, für die Verwaltung, Organisation und Entwicklung dieses Prozesses nutzen zu können.

Die Investitionen, welche die SASA tätigen muss, stehen im Zusammenhang mit der Vorbereitung auf die Umstellung auf einen emissionsfreien öffentlichen Verkehr und erfordern eine mittelfristige Entwicklung, in deren Rahmen die SASA die derzeit verfügbaren Fahrzeuge für die Erbringung der Dienstleistung nutzen kann.

Eine grundlegende Synergie in diesem Prozess ist auch und vor allem der historische Moment des Aufschwungs, in dem sich unsere Nation und unsere Region befinden: die effiziente und effektive Nutzung der Ressourcen des Nationalen Aufbau- und Resilienzplans. Dieser Plan fügt sich perfekt in dieses Szenario ein, da er eine ideale Synergie zwischen öffentlichem Auftraggeber, Auftragnehmer und involvierten Ressourcen bietet, die präzise und zielgerichtet auf das Projekt betreffend den ökologischen Wandel ausgerichtet und diesem zugewiesen sowie genau überwacht werden können.

2. ERBRACHTE DIENSTLEISTUNG

MARKTKONTEXT

Insgesamt erwirtschaftet der öffentliche Personennah- und -regionalverkehr in Italien unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger (Straßenverkehr, Schienenverkehr, U-Bahn, Straßenbahn usw.) einen Jahresumsatz von rund 12 Mrd. Euro und befördert mehr als 5 Mrd. Fahrgäste mit einer Gesamtfahrleistung von 2 Mrd. km auf den verschiedenen Verkehrsträgern (davon mehr als zwei Drittel mit Bussen). Die knapp 800 Betreiber, die einzeln oder gemeinsam über Dienstleistungsverträge/Überlassungsverträge verfügen, beschäftigen mehr als 113.000 Mitarbeitende.

Die Coronakrise wirkte sich in erheblichem Maß auf den gesamten Sektor des kollektiven Personenverkehrs aus. Die Auswirkungen der Gesundheitskrise auf die finanzielle, wirtschaftliche, organisatorische und verwaltungstechnische Struktur des öffentlichen Regional- und Nahverkehrssystems sind in ganz Italien erheblich.

Eine Schätzung der Einnahmeausfälle im Jahr 2020 für den öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr insgesamt kann konservativ auf mindestens 2,2 Mio. EUR beziffert werden, einschließlich der Kosten, die sich aus der Verpflichtung zur Erstattung mittels Gutscheine oder zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer nicht genutzter Fahrkarten während des Lockdowns im Frühjahr 2020 ergeben.

Die Branche war stark von den Auswirkungen der Pandemie betroffen. Im gesamtstaatlichen Durchschnitt belief sich der Verlust hinsichtlich der beförderten Fahrgäste und entsprechend der Fahrpreiseinnahmen gegenüber 2019 im Jahr 2020 auf –50 % und im Jahr 2021 auf –42 %.

Während sich die Mobilitätsnachfrage der Bürger (öffentlich und privat) 2022 insbesondere im ersten Halbjahr mit fast 100 Mio. Fahrten pro Tag an Werktagen, einem Volumen, das sich dem Wert vor der Pandemie sehr annähert (–6 % gegenüber 2019), zu beschleunigen schien, liegt die Nachfrage hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs noch unter den Zahlen, die vor der Coronakrise zu verzeichnen waren. Bei einer von der Asstra-Studienabteilung durchgeführten

Studie ergab sich ein geschätzter Nachfrageverlust gegenüber 2019 von –21 % für das Jahr 2022 und von –12 % für das Jahr 2023.

Zu den Auswirkungen der Coronakrise gesellte sich der übermäßige Anstieg der Rohstoffpreise insbesondere für Kraftstoffe und Strom. Für 2022 wurden Mehrkosten für Kraftstoffe (Diesel und Erdgas) in Höhe von mehr als 320 Mio. Euro und für Strom allein im zweiten Quartal 2022 von mehr als 160 Mio. Euro geschätzt. Zum Ausgleich des Mehraufwands für den Kauf von Kraftstoffen und Strom bildete die Regierung einen Ad-hoc-Fonds für das 2. und 3. Quartal 2022 gegenüber 2021, der eine Gesamtmittelausstattung von 460 Mio. Euro umfasst. Bis heute ist keine Refinanzierung des Fonds vorgesehen, um den Ausgleich des Mehraufwands bei den Energiekosten, der für 2023 zu erwarten ist, zu garantieren.

Von entscheidender Bedeutung für den Aufschwung wird der Wiederaufbaufonds NextGenerationEU sein. Mit dem NextGenerationEU-Aufbauinstrument wird Italien rund 222 Mrd. EUR an Beihilfen und Darlehen erhalten, um auf den durch die COVID-19-Epidemie ausgelösten schweren Wirtschaftsabschwung zu reagieren. Diese Ressourcen stellen für den italienischen Verkehrssektor eine Chance dar, den Rückstand gegenüber anderen europäischen Ländern in Bezug auf Nachhaltigkeit aufzuholen.

Dieser Plan sieht nämlich auch vor, dass diese Mittel im Rahmen der nachstehend näher beschriebenen Zeit- und Projektentwicklung sowohl zur Verbesserung des Dienstes im Hinblick auf die „Emissionsfreiheit“ als auch zur Förderung und Anreizung des lokalen Wirtschaftsgefüges eingesetzt werden.

Der Gesamtkontext, in dem die Unterzeichnung des Dienstleistungsvertrags im Zusammenhang mit dem WFP stattfindet, ist durch ein hohes Maß an Rechtsstreitigkeiten zwischen den scheidenden Konzessionären und dem öffentlichen Auftraggeber sowie durch eine Zeit zahlreicher Verlängerungen und Einsprüche geprägt, die zwar stufenweise abnehmen, jedoch gegenwärtig noch nicht abgeschlossen sind. Die gegenwärtig noch nicht vollständig beigelegten Einsprüche und Rechtsstreitigkeiten könnten sich signifikant auf die Umsetzung dieses Plans auswirken.

NATIONALER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN (NARP)

Die Europäische Union reagierte auf die durch die Pandemie ausgelöste Krise, die nicht nur den Verkehrssektor, sondern auch die gesamte Weltwirtschaft betraf, mit dem NextGenerationEU (NGEU), der auch als Wiederaufbauplan bekannt ist. Es handelt sich dabei um ein Programm von beispiellosem Ehrgeiz und Umfang, das u. a. Investitionen und Reformen zur Beschleunigung des ökologischen und digitalen Wandels umfasst.

Italien fließen in absoluten Zahlen die meisten Mittel der beiden Hauptinstrumente des NGEU zu: der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) und der Aufbauhilfe für den Zusammenhalt und die Gebiete Europas (REACT-EU). Die ARF garantiert 191,5 Mrd. Euro, die im Zeitraum 2021–2026 eingesetzt werden sollen, wovon 68,9 Mrd. Euro Beihilfen sind. Davon entfällt auf Italien ein Betrag von 122,6 Mrd. Euro.

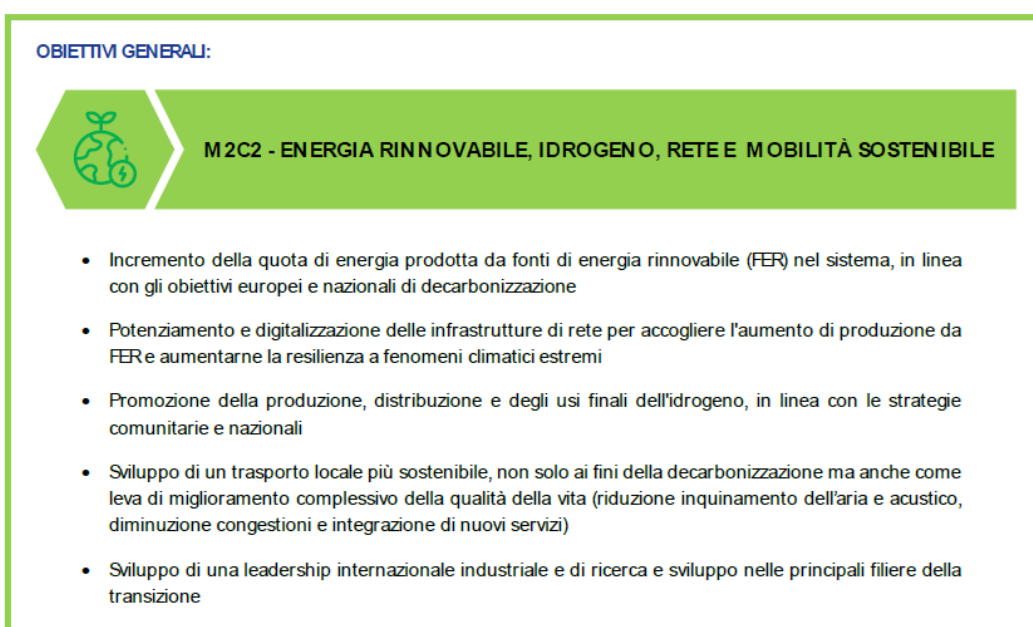
Die ARF verlangt von den Mitgliedstaaten die Erstellung eines nationalen Aufbau- und Resilienzplans (NARP). Dieser Plan wurde vom italienischen Ministerpräsidenten Mario Draghi am 14. April 2021 vorgestellt und besteht aus 6 Missionen und 16 Komponenten:

- Mission 1: Digitalisierung;
- Mission 2: Grüne Revolution und ökologischer Wandel;
- Mission 3: Infrastruktur;
- Mission 4: Bildung;
- Mission 5: Soziale Inklusion;
- Mission 6: Gesundheit.

Von besonderem Interesse für diesen Plan ist die Maßnahme 2, die gemäß den Angaben in der nachstehenden Tabelle aus 4 weiteren Komponenten besteht.



Maßnahme 2 sieht die Bereitstellung von 59,33 Mrd. vor, davon 23,78 Mrd. für die Komponente 2 „Erneuerbare Energien, Wasserstoff, Netze und nachhaltige Mobilität“, welche die in der folgenden Tabelle aufgeführten strategischen Investitionslinien beinhaltet.



Komponente 2 dieser Maßnahme sieht daher die Bereitstellung von 8,58 Mrd. EUR für die „Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs“ vor, wovon 3,64 Mrd. EUR

für die Erneuerung von emissionsfreien Busflotten (sowohl Elektro- als auch Wasserstoffbusse) und 0,75 Mrd. EUR für die Ladeinfrastruktur bestimmt sind.

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):



M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE

23,78
Mld
Totale

Ambiti di intervento/Misure	Totale
1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile	5,90
Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico	1,10
Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo	2,20
Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore)	0,68
Investimento 1.4: Sviluppo biometano	1,92
Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno	-
Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile	-
2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete	4,11
Investimento 2.1: Rafforzamento smart grid	3,61
Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti	0,50
3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno	3,19
Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse	0,50
Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori hard-to-abate	2,00
Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	0,23
Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	0,30
Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno	0,16
Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno	-
Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno	-

4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,80
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,80
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,75
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-
5. Sviluppare una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione	2,00
Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie	1,00
Investimento 5.2: Idrogeno	0,45
Investimento 5.3: Bus elettrici	0,30
Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica	0,25

Der in diesem Dokument dargelegte WFP stützt sich daher in hohem Maß auf diese Finanzierungen, insbesondere während der wichtigen Phase der ökologischen Transition des Plans.

In Anbetracht der Ausführungen in diesem Kapitel wird darauf hingewiesen, dass diese Phasen einer zeitlichen Verschiebung unterliegen und sogar bestimmte Momente der Transition vorwegnehmen können, je nach der Entwicklung der Zuweisung der hier angegebenen Mittel des NARP.

Weitere Einzelheiten finden Sie im weiterführenden Teil dieses Dokuments.

VON DIESEM VERTRAG BETROFFENE VERKEHRSLINIEN UND VERTRAGSDAUER

Insgesamt ist gemäß dem Plan während des Jahrs 2023 die Vergabe von 7.349.471 km vorgesehen, welche die wichtigsten außerstädtischen Verkehrslinien Südtirols darstellen.

Der WFP wurde für die Jahre 2023 bis 2031 erstellt und sieht einen Zuwachs der Kilometerleistung von 1 % pro Jahr während der gesamten Planlaufzeit vor, wobei bei Planende eine Kilometerleistung von 7.958.424 Buskilometern vorgesehen ist.

STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP

Organisatorische Entwicklung



ORGANISATORISCHER AUFBAU INSTANDHALTUNG WEITERVERGABEN

Im Plan wird von einem erheblichen Rückgang der Kilometerleistung im Rahmen des außerstädtischen Verkehrsdienstes ausgegangen, die von 33 % an der Gesamtleistung im Jahr 2023 auf 8 % im Jahr 2031 sinken wird und somit während der Planlaufzeit einen mittleren Anteil von 20 % erreicht.



Nachfolgend sind insbesondere die Verkehrslinien aufgeführt, die unter den den SASA-Nutzern gebotenen außerstädtischen Verkehrsdienst fallen:

Linie	Beschreibung
108	BZ IZ – MEZZOCORONA
120	BUS SALURN – NEUMARKT – AUER – BOZEN
131	ÜBERETSCH-EXPRESS
N131	NL ÜBERETSCH
132/136	KALTERN – EPPAN – BOZEN
133	ÜBERETSCH – BOZEN (SCHULFAHRTEN)
137	KALTERN – EPPAN – BOZNER INDUSTRIEZONE
150	ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN
N150	NL ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN
152	DURNHOLZ – SARNTHEIN
156	JENESIEN – BOZEN
157	JENESIEN – AFING
165	RITTEN – BOZEN
N165	NL RITTEN – BOZEN
166	BERGBAHN RITTNER HORN – KLOBENSTEIN
167	WANGEN – OBERINN – KLOBENSTEIN
N201	NL MERAN – LANA – BOZEN
204	HAFLING – VÖRAN – MÖLTEN – TERLAN
231	VERDINS – SCHENNA – MERAN
232	SCHENNA – TRAUTTMANSDORFF/BERGBAHNEN MERAN 2000
233	ST. GEORGEN – SCHENNA – TASER SEILBAHN
235	VELLAU – ALGUND – MERAN
236	THURNSTEIN – MERAN
237	CITYBUS ALGUND
239	JAUFENPASS – WALTEN – ST. LEONHARD
240	PASSEIER – MERAN
N 240	NL PASSEIER
241	RABENSTEIN/STULS – MOOS – ST. LEONHARD
242	TIMMELSJOCH – PASSEIER
243	ST. GERTRAUD – WEISSBRUNNSEE
244	LAUREIN – PROVEIS – PUMBACH – KUPPELWIES
245	ULTEN – LANA – MERAN
N245	NL ULTEN
246	FONDO – GAMPENPASS – LANA – MERAN
251	BUS MERAN – NATURNS – SCHLANDERS
N251	NL NATURNS – MERAN
N301	NL BRIXEN – BOZEN

3. STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP

In diesem Kapitel werden die Entwicklung der wichtigsten strategischen Leitlinien im Zusammenhang mit der Erbringung von „außerstädtischen öffentlichen Busverkehrsdiensten“ (sog. **außerstädtischer Verkehrsdienst**) sowie die Annahmen, auf deren Grundlage der Wirtschafts- und Finanzplan erstellt wurde, beschrieben.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Landesregierung angesichts der Ergebnisse des Untersuchungsverfahrens und in Anbetracht der vom Landesgesetzgeber vorgegebenen strategischen Ziele mit dem Beschluss Nr. 828/2020 ein öffentlich-privates Verkehrsmodell verabschiedete, gemäß dem die direkte Vergabe des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes an eine vom Land direkt kontrollierte Gesellschaft und die Vergabe der restlichen Gebiete mittels Ausschreibung vorgesehen sind.

Auf der Grundlage dieser Entscheidung können die Voraussetzungen für die Beschleunigung bestimmter technologischer Entwicklungsprozesse im Zusammenhang mit der ökologisch nachhaltigen Erneuerung des Fahrzeugbestands geschaffen werden, im Einklang mit den Zielen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die Verringerung der Schadstoffemissionen und den Prognosen des Nationalen Strategieplans für nachhaltige Mobilität, auch mit Bezug auf den auf europäischer Ebene verabschiedeten *Green New Deal*.

Dies würde es dem Land ermöglichen, seinen Fahrzeugbestand zu erneuern und schrittweise von Diesel- auf Wasserstoff- oder batteriebetriebene Fahrzeuge umzusteigen. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen hohen kapitalintensiven finanziellen Aufwand.

Zur Erstellung des WFP wurden Annahmen definiert, die in 2 Kategorien unterteilt werden können:

- **allgemeine Hypothesen**, bei denen es sich um Annahmen in Bezug auf den makroökonomischen Referenzkontext handelt, die sich der Kontrolle der Gesellschaft entziehen, wie

- Inflationsentwicklung
- Stückkosten der Rohstoffe und Energieträger
- **spezifische Hypothesen**, bei denen es sich um die Annahmen unter der Kontrolle der SASA handelt, wie
 - Anstieg der Kilometerleistung pro Jahr
 - Menge der während des Planzeitraums weitervergebenen Kilometerleistung
 - konstante hypothetische Entwicklung der Anzahl der VZÄ für die Headoffice-Geschäftsfelder
 - Zusammensetzung und Veränderung des SASA-Fuhrparks während des Planzeitraums

Es wird somit darauf hingewiesen, dass die allgemeinen Annahmen de facto mit externen Faktoren verknüpft sind, welche den Geschäftsbetrieb des Unternehmens unabhängig von den unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen können, während die spezifischen Annahmen mit den unternehmerischen Entscheidungen und/oder in jedem Fall mit intrinsischen Faktoren des SASA-Geschäftsmodells auch angesichts der mit der Körperschaft getroffenen Vereinbarungen verknüpft sind.

Nachfolgend ist eine detailliertere Aufschlüsselung der vier strategischen Leitlinien im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Dienstes durch die SASA AG, die Inhouse-Gesellschaft des Landes, aufgeführt.

ORGANISATORISCHE ENTWICKLUNG

STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP
Organisatorische Entwicklung



www.sasabz.it

Die strategische Leitlinie „Organisatorische Entwicklung“ umfasst die Initiativen des Plans in Bezug auf die Anpassung des Unternehmens, des Personals, der Infrastrukturen und der vertraglichen Vereinbarungen, um den außerstädtischen Linienverkehrsdienst ausführen zu können. Diese Tätigkeiten werden in den folgenden 3 Bereichen entwickelt:

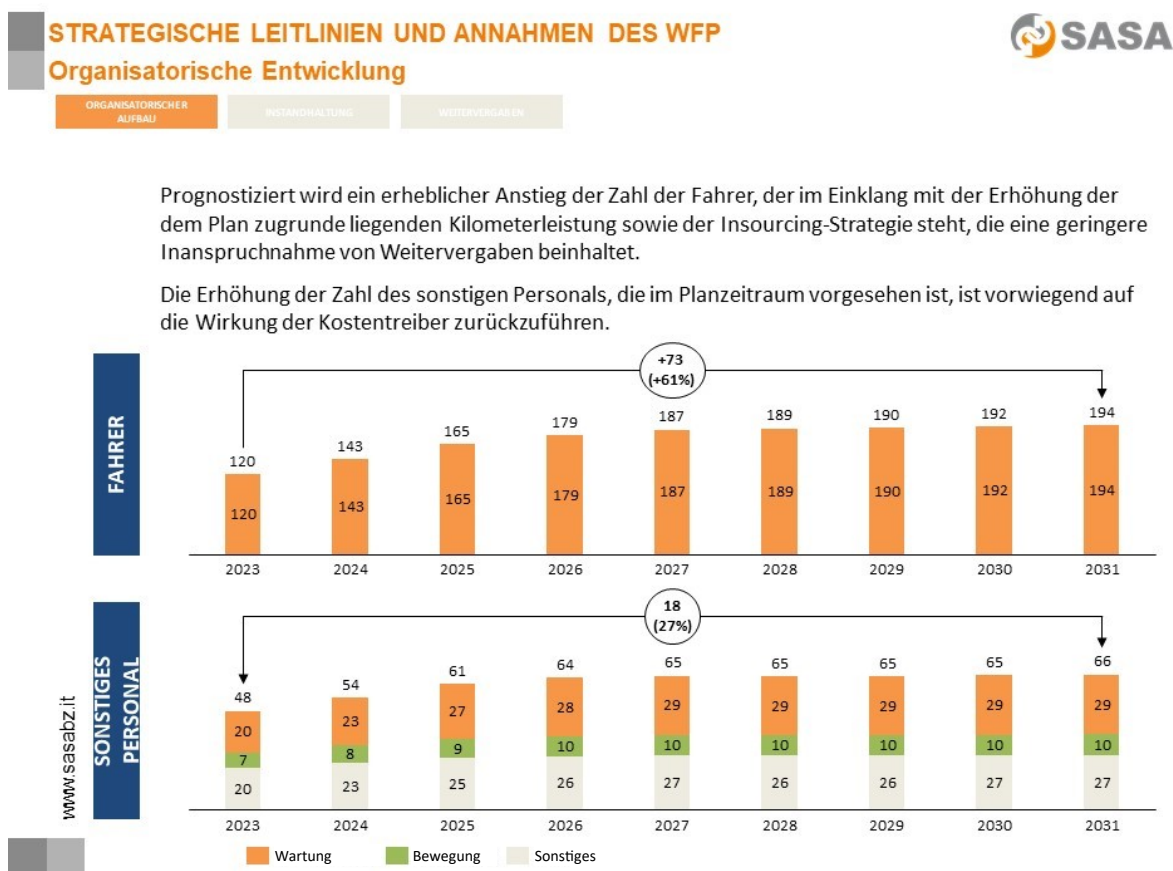
- **Organisatorischer Aufbau**
- **Instandhaltung**
- **Weitervergabe**

Organisatorischer Aufbau

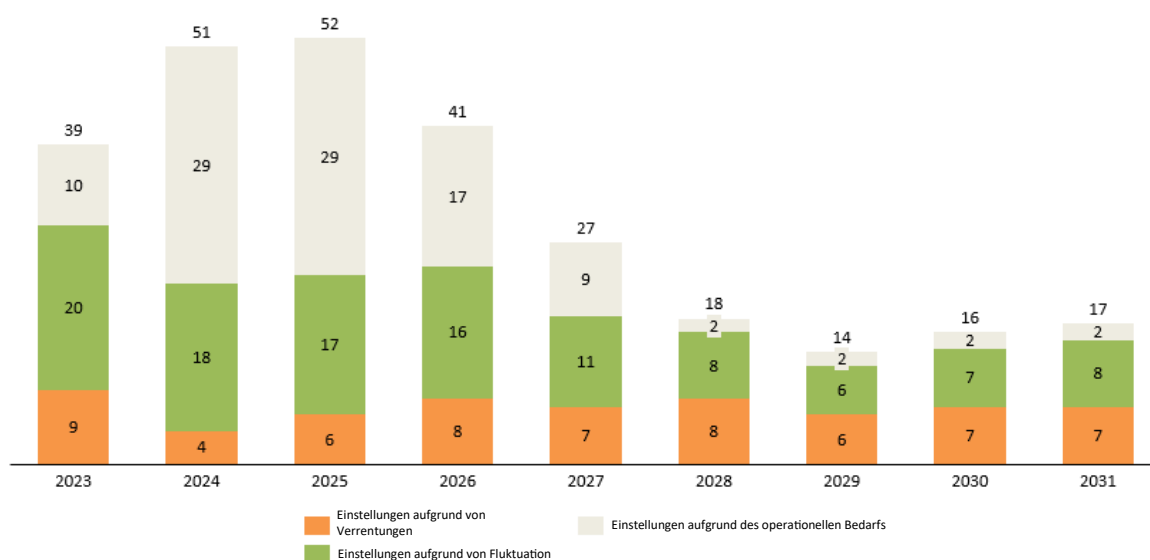
Der organisatorische Aufbau bezieht sich sowohl auf die Planung, das Management und die Überwachung der Verkehrslinien als auch auf die Instandhaltung des Fuhrparks. Das Management des außerstädtischen Verkehrs erfordert eine strenge

Überwachung im Hinblick auf die Koordinierung der Verkehrslinienplanung auch auf städtischen Strecken. Eine starke Koordinierung ermöglicht eine erhöhte Synergie und operationelle Effizienz bei der Erbringung des komplexen Dienstes.

Dies beinhaltet die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, der sog. „Betriebszentrale“, die sich sowohl mit der Planung der (städtischen und außerstädtischen) Verkehrslinien als auch mit der Überwachung der täglichen Ereignisse befasst. Die SASAAG passt diese Einrichtungen stufenweise an, zunächst in einer de facto bereits erfolgten Phase nur durch eine Zentralisierung der Verkehrsüberwachung und eine geringfügige Verstärkung der entsprechenden Ressourcen. Das Insourcing der Verkehrslinien sowie die Aufrüstung des Fuhrparks in Richtung „Emissionsfreiheit“ werden stufenweise dazu führen, dass die Betriebszentrale eine immer wichtigere Rolle übernimmt, wobei der Personalbestand und die technischen und technologischen Hilfsmittel entsprechend verstärkt werden.



Bei der Entwicklung der Ressourcen wird der während des Planzeitraums vorgesehene schrittweise Wandel beim Management des Outsourcings von Verkehrslinien und Instandhaltung berücksichtigt. Insbesondere führen die Verringerung des Outsourcings und das Insourcing der Instandhaltung vor allem bezüglich der emissionsfreien Flotte zu einer Erhöhung des betriebsinternen Personals mit einer entsprechenden Reduzierung des Betriebsaufwands für das Outsourcing: Während des Planzeitraums sind ein Anstieg der Zahl der Fahrer in Höhe von 73 VZÄ (+61 %) sowie ein Anstieg des „sonstigen Personals“ in Höhe von 18 VZÄ (+27 %) zu verzeichnen. Der Anstieg des „sonstigen Personals“ ist vorwiegend auf den Effekt der Kostentreiber hinsichtlich des für die gemeinsamen Aufgaben des Stadtverkehrs und des außerstädtischen Verkehrs zuständigen Personals zurückzuführen. Insbesondere entspricht der für die Aufteilung des Personals im Bereich des außerstädtischen Verkehrs (Fahrer) herangezogene Kostentreiber dem Anteil der VZÄ, die im Hinblick auf die Gesamtanzahl der SASA-Fahrer unmittelbar im Vertrag über den außerstädtischen Verkehr ausgewiesen sind. Angesichts auch der Entwicklung des ausscheidenden Personals, die im Planzeitraum vorgesehen ist (Verrentung und Fluktuation), sind die folgenden notwendigen Einstellungen zur Deckung des Gesamtbedarfs bezüglich des außerstädtischen Verkehrs vorgesehen:



Gemäß dem Plan sind somit insgesamt 275 Einstellungen im Referenzzeitraum vorgesehen, was einem Jahresdurchschnitt von zirka 30 Einstellungen entspricht. Es wird betont, dass die meisten Einstellungen zwischen 2023 und 2026 zu verzeichnen sind, also in den Jahren vor der Implementierung des Insourcing-Prozesses des Dienstes, die im Folgenden dargestellt ist.

Instandhaltung

STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP Organisatorische Entwicklung



ORGANISATORISCHER
AUFBAU

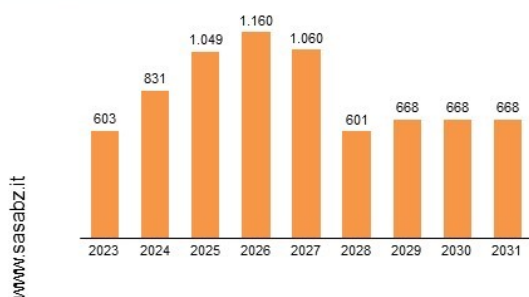
INSTANDHALTUNG

WEITERVERKEHR

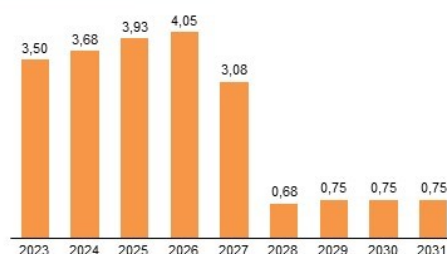
Die organisatorische Entwicklung beinhaltet die Aufrechterhaltung der betriebsinternen Instandhaltung auch für neu angeschaffte Busse.

Vorgesehen ist die Beibehaltung des Full-Service-Vertrags für die CNH-Leasing-Busse bis 2027, dem letzten Jahr, in dem diese im Fuhrpark bleiben. In Weiterführung der gegenwärtigen Strategie ist der Full Service darüber hinaus auch für die Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb vorgesehen.

Full-Service-Kosten
TEUR



Full-Service-Kilometerleistung
Mio. Buskilometer



Hinsichtlich der Instandhaltung des Fuhrparks ist gemäß der organisatorischen Entwicklung im Allgemeinen die Aufrechterhaltung der betriebsinternen Instandhaltung auch in Anbetracht der dafür vorgesehenen Infrastrukturen vorgesehen, die während des Planzeitraums generell den gegenwärtig entsprechenden beibehalten werden.

Darüber hinaus ist die Beibehaltung des die Instandhaltung der Leasing-Busse der Gesellschaft Iveco-CNH betreffenden Full-Service-Vertrags bis 2027 vorgesehen, dem letzten Jahr, in dem diese Art von Fahrzeugen im Fuhrpark verbleiben.

In Weiterführung der gegenwärtigen Strategie ist zudem das Outsourcing der Instandhaltungsprozesse für die Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb vorgesehen.

In der ersten Periode des Planzeitraums ist infolge einer Erhöhung der Kilometerleistung der Busse, für die der Full Service vorgesehen ist, mit einem

Anstieg der Full-Service-Kosten zu rechnen. Infolge des Abgangs der Iveco-Leasing-Busse nehmen die Kosten bis Ende des Planzeitraums konstant ab.

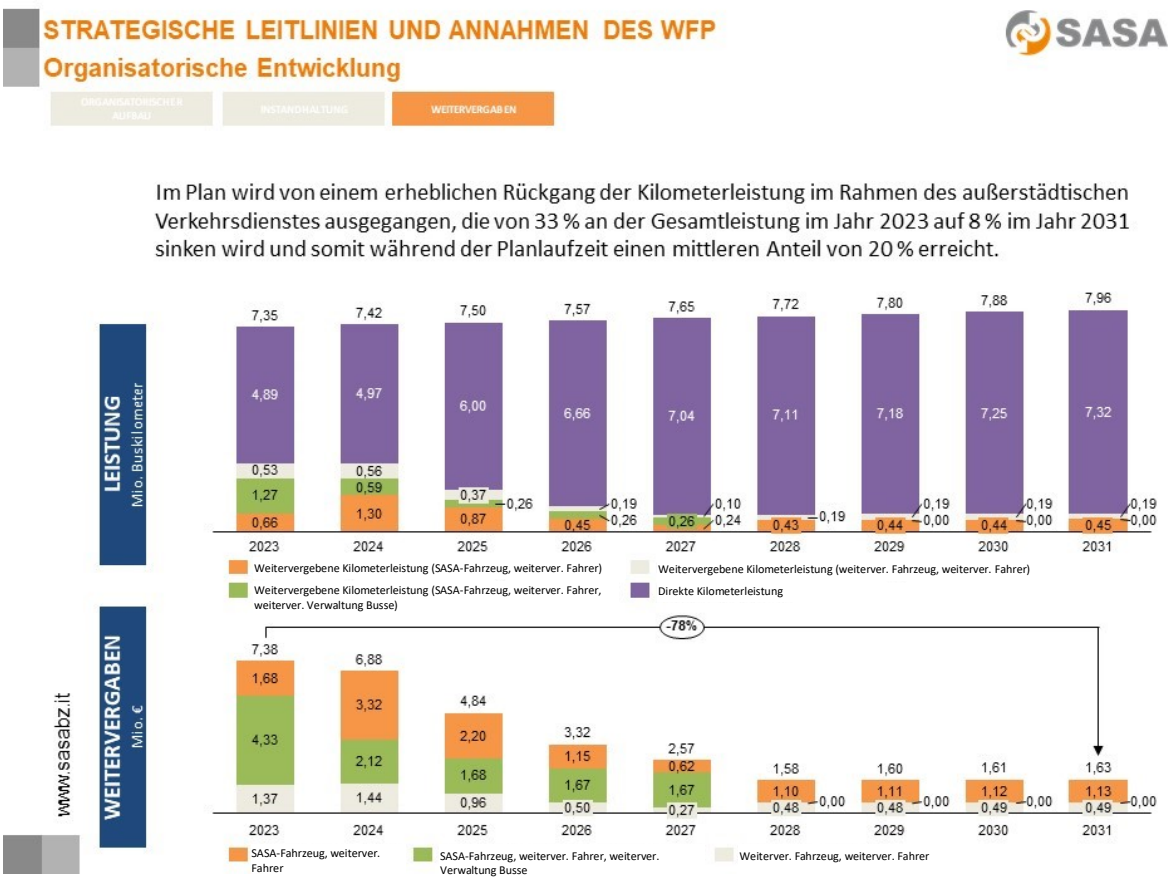
Wie bereits erwähnt, wurde bei der Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans davon ausgegangen, dass die Instandhaltungsprozesse auch in den zukünftigen Planjahren insbesondere betreffend den außerstädtischen Verkehr weiterhin in den gegenwärtigen Depots durchgeführt werden:

- Depot Amedeo-Avogadro-Straße, Bozen
- Depot Max-Valier-Straße, Meran

In den Planjahren sind abgesehen von den normalen Tätigkeiten zur korrekten und effizienten Abwicklung der Instandhaltungsmaßnahmen in den Depots Maßnahmen oder Investitionen für deren Bau/Vergrößerung vorgesehen.

Dennoch würde der plangegegenständliche Dienst angesichts neuer Investitionen in die Infrastrukturen der Depots im Hinblick auf die operationelle Effektivität und Effizienz positiv beeinflusst werden. Die neuen Technologien erfordern insbesondere sowohl im Hinblick auf die Instandhaltung als auch auf das operationelle Management neue Infrastrukturen, für die am besten neue Depots zur Verfügung stehen sollten, die moderner und effizienter als die aktuellen sind. Während des Planzeitraums beschafft die SASA somit die notwendigen Mittel und Beihilfen, um ggf. auch Investitionen in die Depots sowohl für das Einzugsgebiet Bozen als auch Meran tätigen zu können.

Weitervergabe



Im Hinblick auf das Outsourcing des Dienstes wird die SASA kontinuierlich eine Strategie der Unterauftragsvergabe bestimmter Verkehrslinien umsetzen, die sich aufgrund ihrer Beschaffenheit oder aufgrund wirtschaftlicher und betrieblicher Möglichkeiten stark für eine Vergabe an lokale, auf den Sektor spezialisierte Betreiber anbieten. So werden zum Beispiel touristische Linien oder besonders periphere Linien in der Regel ausgelagert. Die Strategie in Bezug auf den außerstädtischen Verkehrsdienst ist durch die Zusammenarbeit geprägt, welche die SASA unter Einhaltung der Regeln gemäß dem Kodex des öffentlichen Vergaberechts mit lokalen Wirtschaftsteilnehmern einleitete, um den Dienst garantieren zu können, und basiert auf dem Wunsch, die peripheren Strecken, die mit kleinen Fahrzeugen zu befahren sind (zirka 520.000 km pro Jahr), sowie die Nightliner-Dienste (zirka 80.000 km pro Jahr) stets auszulagern. Darüber hinaus plant die SASA eine erhebliche Reduzierung der weitervergebenen Kilometerleistung, wobei die umfangreichen Weitervergaben (zirka 3 Mio. km pro

20.03.2023

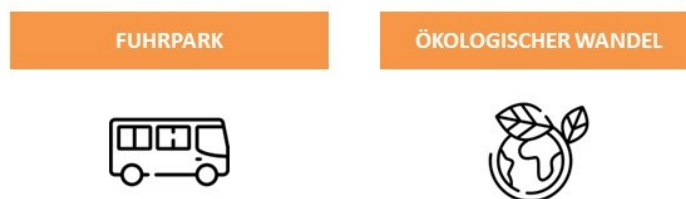
Wirtschafts- und Finanzplan – Außerstädtische Verkehrslinien

22

Jahr) über einen Zeitraum von 5 Jahren nach und nach in eigener Regie übernommen werden. Dies ermöglicht SASA, während der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags einen Weitervergabeanteil von 20 % zu erreichen.

In jedem Fall bleibt es ein strategisches Ziel der SASA, eine angemessene Unterstützung für das lokale Wirtschaftsgefüge der im öffentlichen Verkehr tätigen Unternehmen während der Entwicklung der Dienstleistungen und Technologien zu gewährleisten.

STRATEGISCHE INVESTITIONEN



www.sasabz.it

Gemäß dem Plan ist ein Programm strategischer Investitionen vorgesehen, die hauptsächlich mit der Aufrüstung des Fuhrparks und dem ökologischen Wandel verbunden sind.

Die „strategischen Investitionen“ sind auf die folgenden 2 Bereiche verteilt:

- **Fuhrpark**
- **Ökologischer Wandel**

Fuhrpark

STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP Strategische Investitionen



FUHRPARK

ÖKOLOGISCHER WANDEL

Der SASA-Fuhrpark wird weiterhin im notwendigen Maß erneuert, um eine junge, effiziente Flotte mit niedrigen Emissionen aufrechtzuerhalten. Vorgesehen ist eine bedeutende Veränderung beim Fuhrpark für den außerstädtischen Verkehr, in deren Rahmen 140 dieselbetriebene Busse auf Wasserstoffbusse umgestellt werden.

Um den Insourcing-Zielen des Geschäftsbetriebs gerecht zu werden, wird der gegenwärtige Fuhrpark bis 2031 von aktuell 184 Fahrzeugen auf 206 aufgestockt.



Hinweis: Beim Fuhrpark 2023 werden ausschließlich die verkehrenden Busse berücksichtigt. Die Differenz zwischen deren Zahl 2022 und deren Zahl 2023 ist darauf zurückzuführen, dass 22 Busse zum Verkauf angeboten und gleichzeitig aus dem Verkehr genommen wurden.

Für den SASA-Fuhrparks sind im Wirtschafts- und Finanzplan erhebliche Investitionen vorgesehen, was im Einklang mit der Strategie zur Effizienzsteigerung und Nachhaltigkeit des Fuhrparks steht, die das Unternehmen bereits eingeleitet hat. Der Gesamtbestand des SASA-Fuhrparks für den außerstädtischen Verkehrsdienst wird von 184 Fahrzeugen (2023) auf 206 Fahrzeuge (2031) steigen.

Insbesondere ist die Aufnahme folgender Fahrzeuge in den Fuhrpark vorgesehen:

- 10 Elektrobusse zu 8 m
- 2 Elektrobusse zu 18 m
- 15 Brennstoffzellenbusse mit Wasserstoffantrieb zu 18 m

Mit dem Ziel der Weiterführung des Wegs zu einer nachhaltigen Mobilität ist zudem die Umrüstung von insgesamt 140 gegenwärtig dieselbetriebenen Bussen vorgesehen, deren Antrieb auf Wasserstofftechnologien umgestellt wird.

Die Erneuerung des Fuhrparks erfolgt insbesondere von 2024 bis 2028. In diesen Jahren sind die oben genannten Neuzugänge und die Umrüstungsmaßnahmen vorgesehen:

- Für 2024 ist der Zugang von 9 Wasserstoffbussen mit 18 m Länge und von 2 Elektrobussen mit 18 m Länge vorgesehen.

Was diese Busse betrifft, wurden bereits die Ausschreibungen für den Kauf der Fahrzeuge unter Inanspruchnahme der gemäß dem NARP und dem diesen ergänzenden nationalen Plan für Investitionen (PNC) sowie den von den Strukturfonds der Europäischen Union kofinanzierten Programmen vorgesehenen Mittel abgewickelt (MD Nr. 315 vom 02.08.2021 für 18-m-Busse und MD 530/2021 für 12-m-Busse). Den Zuschlag hierfür erhielten jeweils Evobus Italia, was die Lieferung von 9 Wasserstoffbussen betrifft, bzw. Solaris Italia, was die Lieferung von 2 Elektrobussen zu 18 m angeht.

- Für 2025 ist der Zugang von weiteren 6 Wasserstoffbussen mit 18 m Länge und von 10 Elektrobussen mit 8 m Länge vorgesehen.
- Für 2026 ist der Beginn der Inbetriebnahme des ersten Loses an mittels Umrüstung auf Wasserstoff umgestellten Bussen geplant (30 neue Busse mit 12 m Länge).
- Für 2027 ist die Weiterführung der Umstellung auf Wasserstoff mittels Umrüstung mit der Inbetriebnahme weiterer 60 12-m-Wasserstoffbusse vorgesehen.
- 2028 erfolgen die Umstellung auf Wasserstoff und die Inbetriebnahme des letzten Loses an 12-m-Bussen (50 Fahrzeuge).

Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen zur Umstellung der Dieselbusse auf Wasserstoff mittels Umrüstung auf der Grundlage der durchgeführten Voranalysen im Rahmen einer Selbstfinanzierung erfolgen und einen Kostenaufwand von jeweils 150.000 € pro Maßnahme beinhalten.

Ökologischer Wandel

STRATEGISCHE LEITLINIEN UND ANNAHMEN DES WFP

Strategische Investitionen



FUHRPARK

ÖKOLOGISCHER WANDEL

Der Plan beinhaltet signifikante Investitionen, um den vom Unternehmen bereits in den vergangenen Jahren eingeleiteten ökologischen Wandel weiterzuführen. Dieser Prozess erfolgt mittels Maßnahmen in verschiedenen Bereichen wie der Erneuerung des Fuhrparks, der Realisierung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge, der Einrichtung neuer Wasserstofftankstellen sowie des Baus einer Anlage zur Eigenproduktion von Wasserstoff.

Diese Investitionen werden zum Teil mit bereits bereitgestellten Beihilfen (z. B. Wasserstoffproduktionsanlage), teils im Rahmen einer Eigenfinanzierung finanziert.



Hinweis: Investitionen in Anlagen sowohl für den städtischen als auch den außerstädtischen Verkehr. Die Investitionen in Bezug auf die H2-Produktionsanlage und die Tankstellen sind in den zwei Verträgen mittels des Kostentreibers der Fahrer-VZÄ der zwei Verträge ausgewiesen.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die Finanzierung der beiden Tankstellen zu 50 % mit dafür bereitgestellten Mitteln erfolgt. Die restlichen Kosten werden mit anderen entsprechenden Mitteln finanziert, mit dem Hinweis, dass die entsprechenden Auswirkungen auf die Ertragslage in jedem Fall ziemlich geringfügig sind.

Die SASA sieht in diesem Plan auch eine Phase von Investitionen vor, die in hohem Maß und direkt mit dem Plan für den ökologischen Wandel verknüpft sind. Diese Investitionen wirken sich sowohl auf die Lade- und Betankungsinfrastruktur als auch auf den bereits von der SASA eingeleiteten digitalen Wandel und die Aufrüstung des Fuhrparks aus.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich der im Folgenden vorgestellte Plan für den ökologischen Wandel mit Ausnahme der Aufrüstung des Fuhrparks sowohl auf den städtischen als auch auf den außerstädtischen Verkehr bezieht, da Investitionen dieser Größenordnung nur bei einer effizienten Verteilung auf alle von der SASA erbrachten Linienverkehrsdienste nachhaltig sein können. Andererseits wird bei der operationellen und wirtschaftlich-finanziellen Entwicklung dieses WFP nur und ausschließlich der Teil des Projekts

berücksichtigt, der sich auf die außerstädtische Flotte bezieht, welcher hinsichtlich der Investitionen ermittelt wurde, die nicht direkt dem außerstädtischen Verkehr mittels eines Kostentreibers zugeordnet werden können.

Die Investitionen in Verbindung mit dem ökologischen Wandel zielen auf einen Paradigmenwechsel im öffentlichen Nahverkehr hin zu innovativen, immer nachhaltigeren und zunehmend vernetzten Lösungen ab: den ökologischen und digitalen Wandel des öffentlichen Nahverkehrs in Städten und Vorstädten. Dieser Übergang zielt darauf ab, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu unterstützen, indem die wichtigsten Auswirkungen des Verkehrs wie Emissionen, Energieverbrauch, Lärm und Flächenverbrauch reduziert werden, und strebt ein attraktives, ökologisch nachhaltiges, sozial gerechtes und vernetztes Mobilitätsangebot an.

Die Verfolgung des Ziels des ökologischen Wandels ist durch Investitionen nicht nur in Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, sondern auch in intelligent vernetzte Lade-/Betankungssysteme entlang des Verkehrsnetzes geprägt und wird notwendigerweise durch digitale Infrastrukturen unterstützt, die in der Lage sind, einen solchen Dienst zu verwalten.

Zweck der Maßnahme ist es daher, die Voraussetzungen für die Umstellung eines erheblichen Teils der Busflotte für den städtischen und außerstädtischen Verkehr auf „Emissionsfreiheit“ bis 2030 zu schaffen, und zwar durch die Anpassung und Einrichtung der Infrastruktur für die Betankung mit Wasserstoff in den Depots in Meran und Bozen sowie den Bau einer Anlage zur Eigenproduktion von Wasserstoff.

Das wachsende Umweltbewusstsein fördert einen Paradigmenwechsel in der Mobilität hin zu innovativen und zunehmend nachhaltigen Lösungen. Diese Änderung wird auch durch die Pariser Ziele zum Klimawandel und die objektiven Daten vorgegeben, die bestätigen, dass der Verkehr nach wie vor einer der Sektoren ist, die am meisten für die für die Zukunft unseres Planeten gefährlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich sind.

Durch die Einführung neuer Technologien wird das Management des Dienstes für die Benutzer und der internen Verwaltung immer komplexer. Zur Optimierung der Dienstplanung und der erforderlichen Ressourcen (z. B. Energiebilanz oder Anzahl der Busse) ist es beim Einsatz von Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien unerlässlich, Fahrzeug- und Infrastrukturdaten rechtzeitig zu erfassen und zu verwalten, um einen kontinuierlichen Dienst zu gewährleisten. Diese Investitionen zielen daher darauf ab, den Dienst für die Bürger und sein effektives und effizientes Management auf ein technologisches Entwicklungsniveau zu bringen, das zeitgemäß ist und im Einklang mit den bereits laufenden Investitionen des Auftraggebers steht. Der Prozess der Digitalisierung des Unternehmens und des Dienstes ist Teil eines grundlegenden Paradigmas, dessen Umsetzung angemessene Investitionen sowohl im allgemeinen Sinn gegenüber dem Bürger als auch im Hinblick auf eine angemessene operative Verwaltung des Dienstes aus digitaler Sicht erfordert, damit er insgesamt mit der Digitalisierungsstrategie der Behörden und der Entwicklung der Bedürfnisse und Mobilitätsgewohnheiten der Bürger im Einklang steht.

Die Umsetzung dieser Investitionen erfordert daher nicht nur die Anschaffung geeigneter Fahrzeuge, sondern auch eine ebenso innovative und effiziente Infrastruktur zu deren Unterstützung, die es ermöglicht, die innovative und umweltfreundliche Fahrzeugflotte sowohl während des Betriebs als auch bezüglich ihrer Instandhaltung angemessen zu verwalten. Innovative Managementsysteme erkennen Unfälle und Notfälle und setzen Reaktionsstrategien um, um eine sichere und effiziente Nutzung des Straßennetzes zu gewährleisten und die bestehende Infrastruktur zu optimieren.

Benötigt werden Tools und Software für die Depotverwaltung, die Verwaltung der Ladevorgänge, das Management der Daten, Informationen und Instandhaltung sowie Hardware und spezielle Arbeitsplätze. Eine große Busflotte kann, insbesondere wenn sie elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben wird, ohne solche Systeme nicht verwaltet werden, vor allem angesichts der technologischen Entwicklungen, die bereits in Bezug auf die Datenverwaltung im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personenverkehr im allgemeinen Sinn stattfinden. Was den

Übergang zur „Emissionsfreiheit“ betrifft, umfasst das Projekt auch die Entwicklung von Systemen, die direkt oder indirekt mit der Betriebszentrale zusammenhängen und die ebenfalls an die digitale Entwicklung des Dienstleisters angepasst werden müssen, wie z. B. Lagermanagement- sowie Verwaltungs- und Synthesysteme. Kurz gesagt wird das Projekt zu einem unerlässlichen Faktor, um die bereits seitens des öffentlichen Auftraggebers in die insbesondere mit den Dienstleistungen für die Öffentlichkeit verbundene technologische Plattform eingeleiteten Investitionen für das operationelle und tägliche Management des emissionsfreien Dienstes nutzen zu können.

Das Projekt gliedert sich in die folgenden 4 Bereiche, die parallel entwickelt werden sollen.

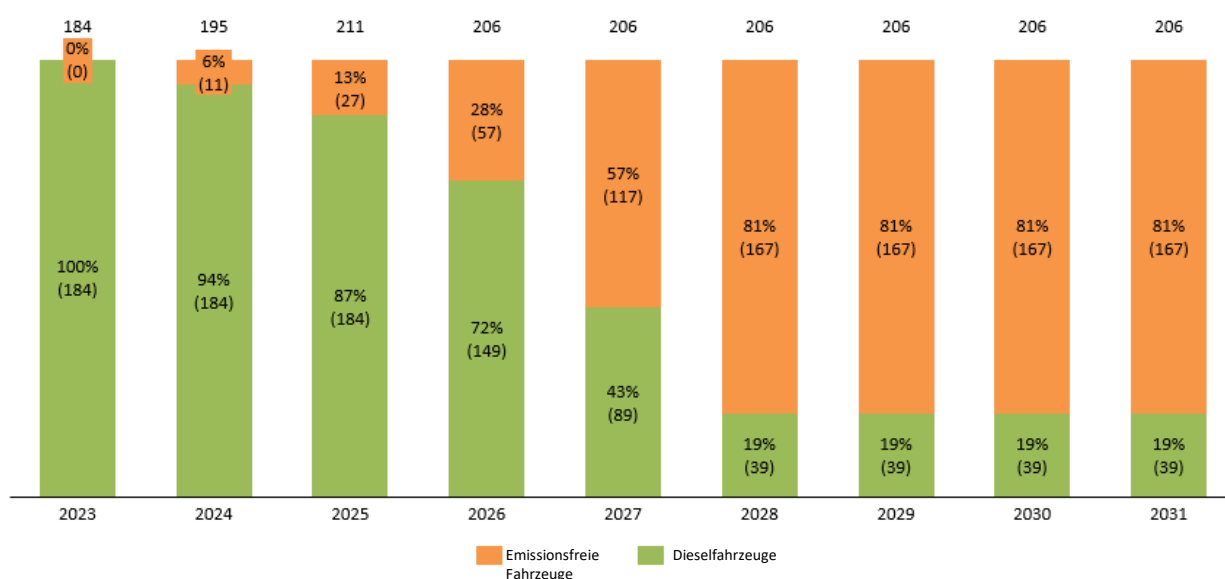
Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Bemessung der übergreifend für die SASA-Geschäftsfelder geltenden Investitionen, die nicht unmittelbar zugeordnet werden können (Wasserstoffproduktionsanlage, Tankstellen, BINGO-Projekt), sowohl auf den Betrieb der städtischen Verkehrslinien, die unter den Dienstleistungsvertrag gemäß dem Beschluss der Landesregierung vom 17. Dezember 2019 fallen, als auch die außerstädtischen Verkehrslinien, die Gegenstand dieses Berichts sind, bezieht. Die Zuordnung zu einem spezifischen Geschäftsfeld erfolgte, indem für den außerstädtischen Verkehr der Kostentreiber entsprechend dem Anteil der direkt dem Vertrag über den außerstädtischen Verkehr zugeordneten VZÄ (Fahrer) im Hinblick auf die Gesamtanzahl der SASA-Fahrer herangezogen wurde.

Was die Investitionen für den Kauf von Bussen betrifft, sind im Folgenden die Fahrzeuge angeführt, auf die verwiesen wird, die direkt dem außerstädtischen Verkehr zugeordnet sind und die bereits im Abschnitt „Fuhrpark“ genannt wurden.

Bereich 1: Erneuerung der Busflotte (Investitionen von 39,2 Mio. €)

Es wird darauf hingewiesen, dass der zur Erfüllung des Vertrags über den außerstädtischen Verkehr genutzte SASA-Fuhrpark gegenwärtig keine

verkehrenden emissionsfreien Fahrzeuge umfasst. Der Plan beinhaltet den Kauf und die Umstellung auf Wasserstoff im Rahmen dieses WFP von 11 Fahrzeugen im Jahr 2024, 16 Fahrzeugen im Jahr 2025, 30 Fahrzeugen im Jahr 2026, 60 im Jahr 2027 und 50 Fahrzeugen im Jahr 2028. Bei Planende machen die emissionsfreien Fahrzeuge mehr als 80 % des Fuhrparks für den außerstädtischen Verkehr aus. Die Entwicklung des Anteils an emissionsfreien Fahrzeugen am Gesamtbestand des Fuhrparks für den außerstädtischen Verkehr sieht wie folgt aus:



Es wird darauf hingewiesen, dass die derzeit geschätzten finanziellen Mittel, die für diese Anschaffungen erforderlich sind, die für 2030 geplante vollständige Umstellung des Fuhrparks auf eine emissionsfreie Flotte nicht ermöglichen würden. Das hier vorgeschlagene Projekt, das sowohl für den Vertrag bezüglich des städtischen Verkehrs als auch für den bezüglich des außerstädtischen Verkehrs gilt, sieht vor, diesen Weg durch die folgenden Anschaffungen zu beschleunigen und zu erweitern: 12 Elektrobusse (3,8 Mio. Euro), 15 Brennstoffzellenbusse mit Wasserstoffantrieb (15 Mio. Euro) und 140 Wasserstoffbusse mittels der Umrüstung bereits im Fuhrpark enthaltener Dieselfahrzeuge (20,4 Mio. Euro).

Bereich 2: Ladestationen und Tankstellen (Gesamtinvestitionen in Höhe von 9,5 Mio. Euro)

Die Umstellung der Busflotte auf umweltfreundliche Fahrzeuge ist eine Systemumstellung: Das bedeutet, dass Elektro- und Wasserstoffbusse in den Depots eine Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur erfordern, die das gesamte System unterstützt.

Die Investitionen in Elektro- und Wasserstofffahrzeuge benötigen daher eine geeignete Lade- und Kontrollinfrastruktur, die in diesem Projekt vorgesehen ist. Die Investitionen sind sowohl hinsichtlich der Durchführung des Linienverkehrs als auch in die Infrastruktur sowie zur korrekten Dimensionierung und Gewährleistung der zur Erbringung eines emissionsfreien öffentlichen Verkehrsdienstes notwendigen Kompetenzen erforderlich.

Bei diesen Infrastrukturen handelt es sich um hochkomplexe Systeme, die optimiert werden müssen, um die wirtschaftliche Durchführbarkeit des Dienstes sowie die Deckung des Energieverbrauchs und des Energiebedarfs beim Aufladen zu gewährleisten. Dies muss also beim gesamten Betriebskonzept und bei der Fahrzeugdisposition berücksichtigt werden, um Energiespitzen und die damit verbundenen Kosten zu vermeiden. Dies erfordert eine optimale Planung der Ladeinfrastruktur sowohl im Depot als auch auf der Strecke.

Bei den im WFP berücksichtigten Investitionen handelt es sich insbesondere um:

- 280.000 € für die Ladeinfrastruktur für Elektrobusse, die für 2024 veranschlagt sind und in vollem Umfang selbst finanziert werden;
- 9,2 Mio. € für den Bau der neuen Wasserstofftankstellen in den Depots Bozen und Meran. Der Abschluss der Arbeiten ist für 2026 geplant. Vorgesehen ist eine Deckung mittels Finanzierungen, die unter den nationalen Aufbau- und Resilienzplan fallen und insbesondere im Rahmen der Mission 2 „Grüne Revolution und ökologischer Wandel“, Komponente 2 „Erneuerbare Energien, Wasserstoff, Netze und nachhaltige Mobilität“, Investition 3.3 „Test von Wasserstoff für den Straßenverkehr“, die von der Europäischen Union (NextGenerationEU) anhand der Mittel laut dem Dekret des Ministers für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität Nr. 199 vom 30. Juni 2022 Art. 1 Abs. 1 finanziert wird. Laut dem Dekret sind gemäß der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (GBER) pro Tankstelle eine Beihilfe in Höhe von maximal 50 % der

beihilfefähigen Gesamtkosten und ein Höchstbetrag von 15 Mio. Euro pro Begünstigtem und Investitionsprojekt vorgesehen.

Wie bereits erwähnt, beziehen sich die Beträge der gegenständlichen Investitionen in Ladestationen und Tankstellen auf den gesamten SASA-Geschäftsbetrieb (städtischer und außerstädtischer Verkehrsdienst) und wurden anschließend den spezifischen Geschäftsfeldern auf Basis der bereits zuvor definierten Kostentreiber zugeordnet.

Bereich 3: Anlage zur Eigenproduktion von Wasserstoff (Gesamtinvestitionen in Höhe von 7,5 Mio. Euro)

Die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen in den öffentlichen und privaten Verkehrsdienst kann zu einer erheblichen Reduzierung der Umweltverschmutzung des Alpenraums beitragen und einen Weg zur Dekarbonisierung des Nahverkehrssystems mittels der Nutzung lokaler erneuerbarer Brennstoffe (Wasserstoff und Strom) durch die Inanspruchnahme der reichlichen Wasserkraft und der sonstigen in der Region verfügbaren erneuerbaren Quellen bereiten.

In diesen Kontext reiht sich die Entscheidung der SASA bezüglich des Baus einer Anlage zur Eigenproduktion von Wasserstoff mittels der Installation einer Elektrolysezelle ein, die einige mobile Trailer betankt, welche die SASA-Wasserstofftankstelle in Bozen teilweise versorgen. In der anfänglichen Betriebsphase der Produktionsanlage dient der Wasserstoff zur Versorgung der gegenwärtigen und demnächst gelieferten Wasserstoffbusse des Fuhrparks.

Insbesondere handelt es sich bei den im WFP berücksichtigten Investitionsausgaben um:

- 7,5 Mio. € für den Bau der Wasserstoffproduktionsanlage, die für 2024 geplant sind und zu 100 % finanziert werden.

Wie bereits erwähnt, beziehen sich die Beträge der Investitionen für den gegenständlichen Bau der Wasserstoffproduktionsanlage auf den gesamten SASA-Geschäftsbetrieb (städtischer und außerstädtischer Verkehrsdienst) und wurden

anschließend den spezifischen Geschäftsfeldern auf Basis der bereits zuvor definierten Kostentreiber zugeordnet.

Bereich 4: Einrichtung eines neuen Ticketingsystems und eines neuen rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS) (Gesamtinvestitionen in Höhe von 950.000 Euro)

Die ökologische Transition von Bussen und Depots beinhaltet automatisch auch die digitale Umstellung der Prozesse für den neuen öffentlichen Verkehr. Ebenso müssen wir uns mit digitalen Werkzeugen ausstatten, welche die Fahrzeuge, das Depot und die Betriebszentrale miteinander verbinden, um ein effizientes Management der Ressourcen, seien es Busse, Personal und vor allem Energie, zu erzielen.

Die Investitionen der SASA müssen auch auf eine stufenweise Verbesserung zur stetigen Erhöhung der Digitalisierung der Prozesse hinsichtlich folgender Aspekte ausgerichtet sein:

- **Verbesserung der Kontrolle** des Dienstes bei den täglichen Tätigkeiten;
- **Verbesserung der Datenverwaltung und -nutzung** im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung des Dienstes;
- **Verbesserung der Integration** und Überwachung der Unternehmensdaten.

Mit anderen Worten müssen der wachsende Fuhrpark, die steigende Zahl an Verkehrslinien und Fahrern und nicht zuletzt die zunehmende Vielfalt der verkehrenden Fahrzeugtypen (herkömmliche Dieselfahrzeuge sowie Hybrid-, Elektro- und Wasserstofffahrzeuge) mit modernen IT-Tools überwacht und verwaltet werden.

So müssen u. a. beispielsweise die Systeme zur Verwaltung des Aufladens von Fahrzeugen wie auch die Tankstellen Daten erzeugen und historisieren, die mit dem Unternehmenssystem insgesamt übereinstimmen, um die entsprechenden

Leistungen effektiv und effizient zu messen. Die SASA ist hinsichtlich des städtischen Verkehrsbetriebs zum Teil bereits mit solchen Tools ausgestattet, aber der zunehmende Einsatz eines integrierten Fuhrparks und die notwendige fast ständige Überwachung der Fahrzeuge und Instrumente veranlassen die SASA, einen Weg der digitalen Weiterentwicklung einzuschlagen.

Unter diesen Investitionsbereich fällt das BINGO-Projekt (Broad INformation Goes Online). Das Projekt wird von der Südtiroler Transportstrukturen AG (STA) in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung für Mobilität der Autonomen Provinz Bozen durchgeführt und hat das Ziel, eine neue IT-Architektur für die Verwaltung des öffentlichen Nahverkehrs zu konzipieren und umzusetzen.

Bei den im WFP berücksichtigten Investitionen handelt es sich insbesondere um:

- 950.000 € zur Fertigstellung des bereits zuvor eingeleiteten BINGO-Projekts, die für 2023 geplant sind und in vollem Umfang selbst finanziert werden.

Wie bereits erwähnt, beziehen sich die Beträge der Investitionen für die Einrichtung des gegenständlichen neuen Ticketingsystems und des neuen rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS) für das Fuhrparkmanagement auf den gesamten SASA-Geschäftsbetrieb (städtischer und außerstädtischer Verkehrsdienst) und wurden anschließend den spezifischen Geschäftsfeldern auf Basis der bereits zuvor definierten Kostentreiber zugeordnet.

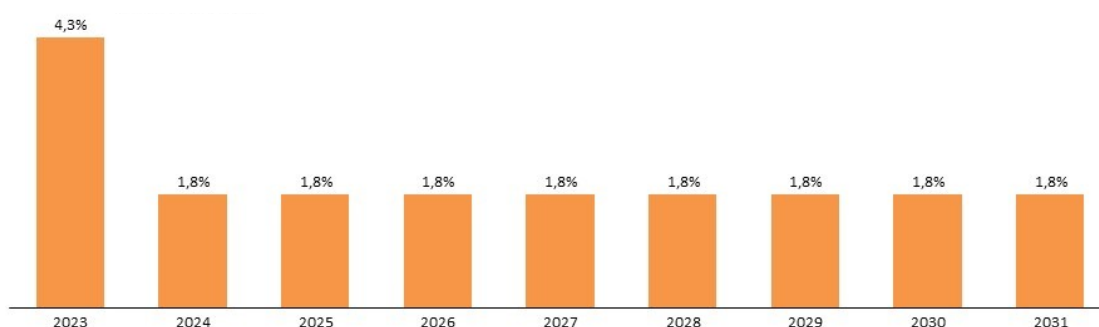
4. ENTWICKLUNG DER ERTRAGSLAGE

Dieses Kapitel gewährt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Ertragslage des WFP während der gemäß dem Dienstleistungsvertrag vorgesehenen zehnjährigen Vertragslaufzeit und enthält eine Beschreibung der wichtigsten, dem WFP zugrunde liegenden Annahmen sowie der Entwicklung der wichtigsten Kostenposten im Planzeitraum.

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG Inflationentwicklung



Bei der Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans der SASA wurde der für das Jahr 2023 geplante Inflationsindex berücksichtigt, der in der Anpassung des Wirtschafts- und Haushaltsprogramms (NADEF) 2022 (September 2022) enthalten ist. Für die Folgejahre wurde davon ausgegangen, den für 2024 und 2025 vorgesehenen, dem Wirtschafts- und Haushaltsprogramm (DEF) 2022 entnommenen HVPI heranzuziehen:



www.sasabz.it

Die Kosten wurden auf der Grundlage einer hypothetischen Verbesserung der Effizienz unter Berücksichtigung der Entwicklung der Verbraucherpreise für die Jahre der Vergabedauer geschätzt. Nachfolgend sind die berücksichtigten Inflationswerte aufgeführt:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inflation	4,3%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%

Bei der Prognose hinsichtlich der Inflationsentwicklung wurde der für 2023 geschätzte Inflationsindex berücksichtigt, der in Tabelle II.2 betreffend den tendenziellen makroökonomischen Rahmen der Anpassung des Wirtschafts- und Haushaltsprogramms 2022, die vom Ministerrat am 27. September 2022 verabschiedet wurde (S. 49 NADEF 2022), enthalten ist. Für die auf 2023 folgenden Jahre, für welche das oben genannte Dokument keine Anpassungen hinsichtlich der Inflationsentwicklung liefert, wurde davon ausgegangen, den für 2024 und 2025 dem Wirtschafts- und Haushaltsprogramm (DEF) 2022¹ entnommenen HVPI im Einklang mit den Vorgaben laut Anhang 5 zum ART-Beschluss 154/2019 heranzuziehen.

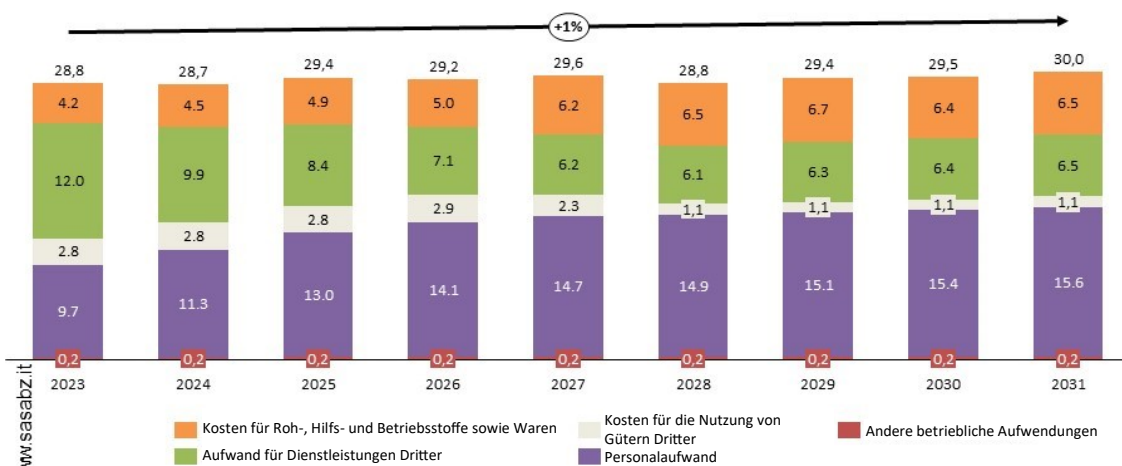
¹ Vom Ministerrat am 6. April 2022 verabschiedetes Wirtschafts- und Haushaltsprogramm 2022 – Teil 1 Stabilitätsprogramm – Tab. II.3B Preise.

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Betriebsaufwand



Der Betriebsaufwand bleibt über den Planzeitraum im Allgemeinen stabil, was den Maßnahmen zum Insourcing der Dienstleistungen und zur Steigerung der Kosteneffizienz zu verdanken ist. Der Personalaufwand erhöht sich im Einklang mit der Strategie betreffend die Reduzierung des Anteils der weitervergebenden Kilometerleistung. Dem gegenüber geht der Aufwand für Dienstleistungen Dritter zurück.



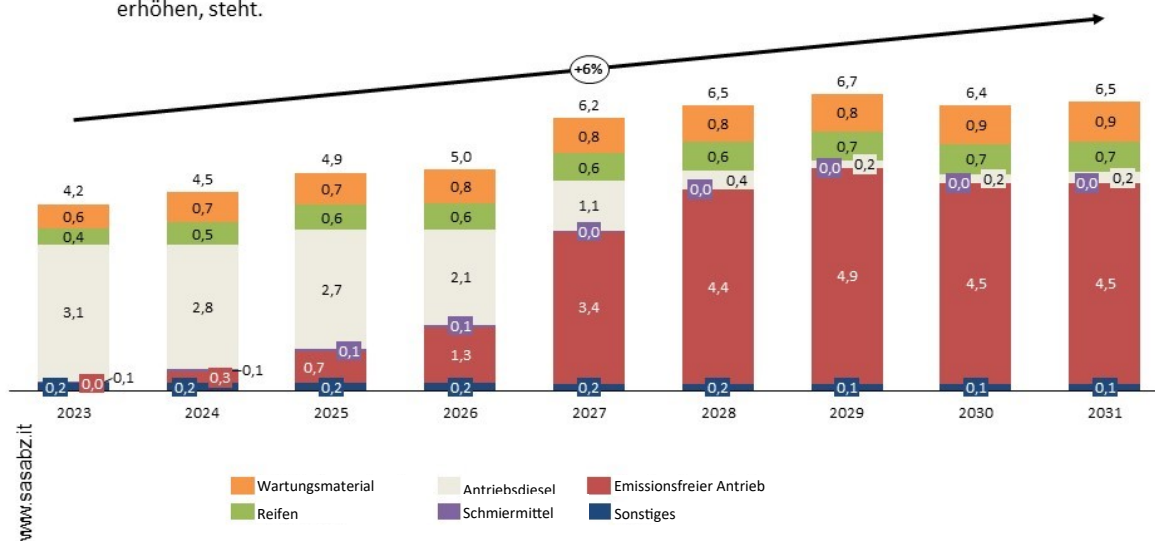
Der **Betriebsaufwand** betreffend den außerstädtischen SASA-Verkehrsdienst bleibt trotz der durch die dem Plan zugrunde gelegten Inflationsannahmen herbeigeführten Erhöhung im Planzeitraum im Allgemeinen stabil, was im Wesentlichen den Maßnahmen zum Insourcing der Dienste und der gleichzeitigen Steigerung der Kosteneffizienz zu verdanken ist. Der Personalaufwand erhöht sich im Einklang mit der Strategie betreffend die Reduzierung des Anteils der weitervergebenden Kilometerleistung, während der Aufwand für Dienstleistungen Dritter zurückgeht, was vorwiegend ebenfalls auf die reduzierte Inanspruchnahme von Weitervergaben zurückzuführen ist. Nachfolgend sind die Entwicklungen der Bestandteile der wichtigsten Posten des Betriebsaufwands aufgeführt.

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Kosten für Rohstoffe

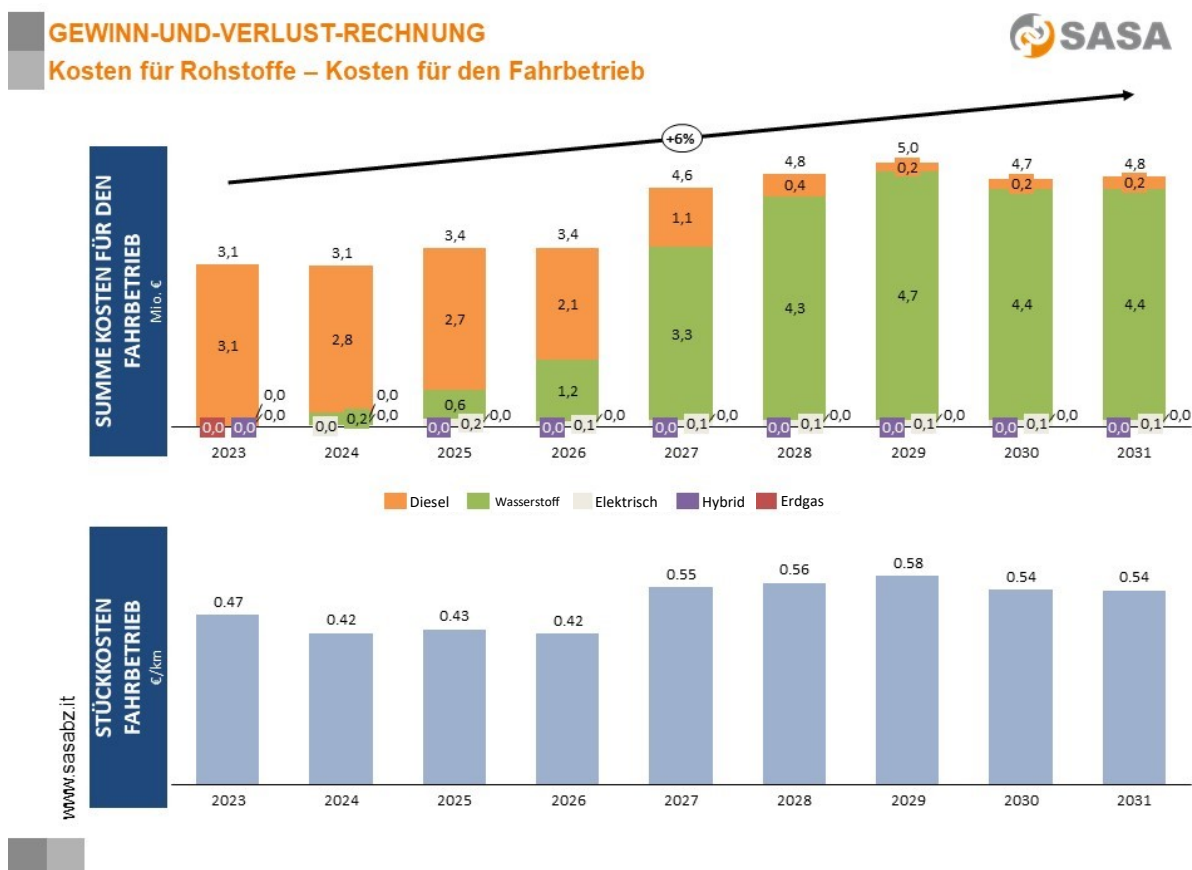


Trotz eines allgemeinen Rückgangs der Stückkosten für Fahrzeugkraftstoffe ist bei den Rohstoffkosten im Planzeitraum eine Erhöhung zu verzeichnen, was im Einklang zur Strategie, die weitervergebene Kilometerleistung zu reduzieren und entsprechend die direkte Kilometerleistung mit SASA-Bussen zu erhöhen, steht.



Die **Kosten für Rohstoffe** erhöhen sich (+6 % CAGR) im Planzeitraum 2023–2031, insbesondere aufgrund der Veränderung der Strategie zur Reduzierung der weitervergebenen Kilometerleistung und somit der Erhöhung der direkten Kilometerleistung mit SASA-Bussen: Trotz des Rückgangs der Rohstoffstückkosten beziehen sich die Posten, welche zu einem Anstieg der Kosten für Rohstoffe führen, auf den Kauf von Dieselmotorkraftstoff sowie auf die Rohstoffe, die für den emissionsfreien Verkehr erforderlich sind.

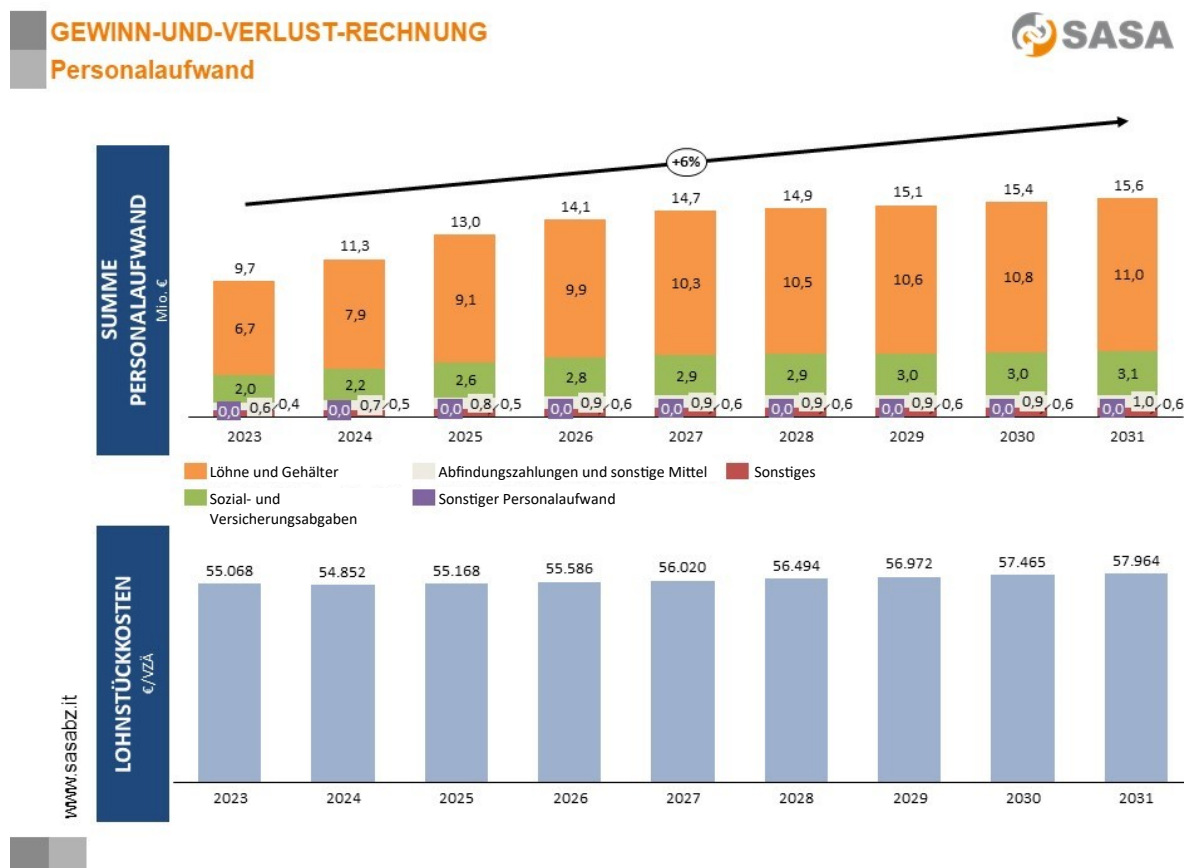
Verwiesen wird auf den erheblichen Anstieg der Kosten in Verbindung mit dem Kauf von Kraftstoffen für emissionsfreie Fahrzeuge in den Jahren 2026, 2027 und 2028, in denen die Inbetriebnahme der 140 mittels Umrüstung auf Wasserstoffantrieb umgestellten Busse erfolgt. Gleichzeitig ist ein signifikanter Rückgang der Kosten für den Kauf von Diesel zu verzeichnen.



Die Veränderung der Fuhrparkzusammensetzung ist der wichtigste Grund für den Anstieg der Stückkosten für den Fahrbetrieb, der 2027 festzustellen ist: In diesem Jahr erfolgt nämlich eine Trendumkehr hinsichtlich der Zusammensetzung des Fuhrparks für den außerstädtischen Verkehr, in deren Rahmen die Zahl der in Betrieb befindlichen Busse mit Wasserstoffantrieb steigt. Diese Tatsache, die mit den erhöhten Stückkosten €/km von Wasserstoff gegenüber Diesel in Verbindung steht, führt somit zu einem Anstieg der Stückkosten für den Fahrbetrieb, der jedoch durch die ehrgeizigen SASA-Nachhaltigkeitsziele gerechtfertigt ist. Mit anderen Worten handelt es sich um Kosten, die u. a. aufzuwenden sind, um das Ziel zur Reduktion der Emissionen zu erreichen.

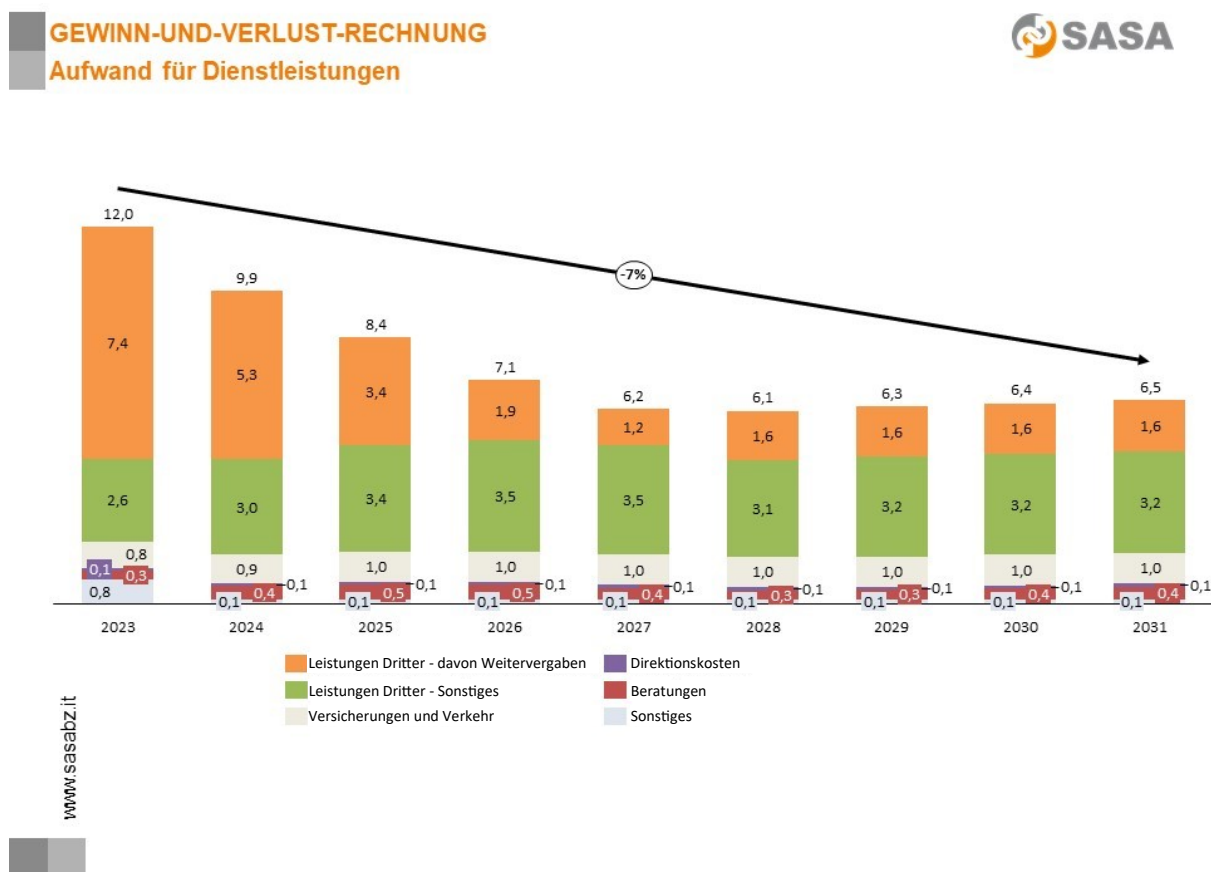
Es wird ferner darauf hingewiesen, dass gemäß dem Plan vorgesehen ist, dass die SASA bis 2026 Wasserstoff bei Drittlieferanten zu einem an den voraussichtlichen Kosten der dem Wasserstoffproduktionsprozess zugrunde liegenden Faktoren

indexierten Preis beschafft. Ab 2026 würde der Wasserstoff dank der abgeschlossenen Investition in die geplante Produktionsanlage selbst produziert werden, und zwar zu Kosten in Höhe der Investitionskosten, wobei das Unternehmen auch von einer progressiven Reduzierung der Stromkosten profitiert.



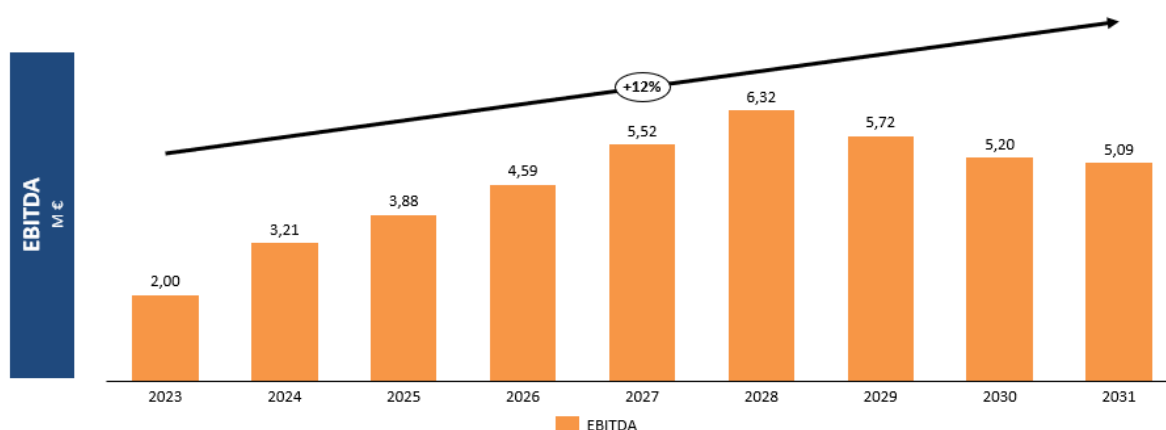
Der **Personalaufwand** erhöht sich in der Referenzperiode ebenfalls (+6 % CAGR von 2023 bis 2031), was insbesondere auf den Anstieg der VZÄ in Verbindung mit dem Insourcing des außerstädtischen Verkehrsdienstes und die Erhöhung der Lohnstückkosten in Verbindung mit der voraussichtlichen Erhöhung des Aufwands laut GAKV von 1 % p. a. zurückzuführen ist. Ab 2023 wird daher die Anzahl der Fahrer zur Deckung der Dienste mit SASA-Personal erhöht. Ab 2023 kommt es auch zu einer progressiven Stärkung des Personals, das für gemeinsame Aufgaben im Bereich städtischer und außerstädtischer Verkehr zuständig ist, die jedoch im Vergleich zur Erhöhung des fahrenden Personals weniger relevant ist. Insbesondere beläuft sich der Kostentreiber, der zur Schätzung der Anzahl der zusätzlichen VZÄ bezüglich des Vertrags für den außerstädtischen Verkehr an der Gesamtzahl der

VZÄ herangezogen wird, auf den Anteil der VZÄ an der Gesamtzahl der SASA-Fahrer, die direkt (Fahrer) dem Vertrag über den außerstädtischen Verkehr zugeordnet werden.

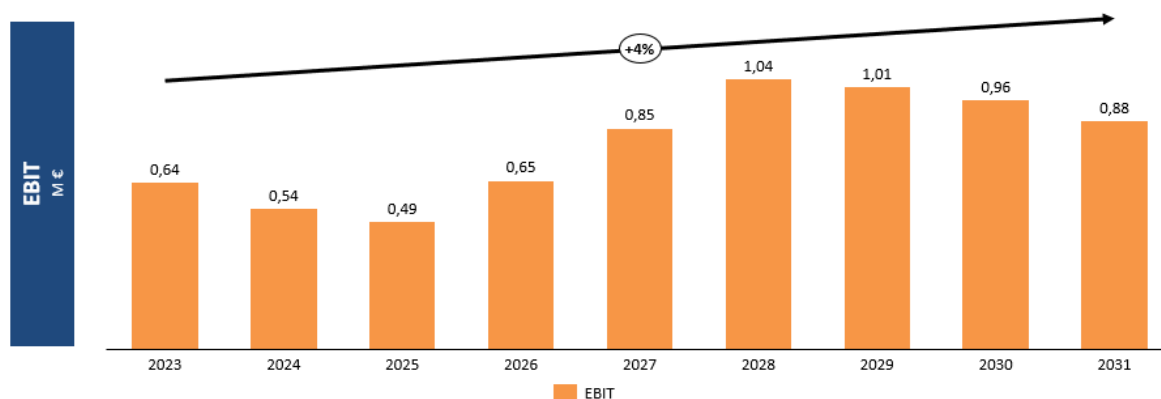


Der **Aufwand für Dienstleistungen** geht während des Planzeitraums zurück (–7 % CAGR), was insbesondere auf die Änderung der Strategie zum Management der Verkehrslinien in den verschiedenen Projektphasen zurückzuführen ist. Der Aufwand für die Weitervergabe sinkt ab 2023 infolge des bereits erwähnten Insourcings der Verkehrslinien erheblich. Zu verzeichnen ist somit ein Ausgleich, der mit einer Erhöhung des Personalaufwands gegenüber einer Reduzierung des Aufwands für Dienstleistungen verbunden ist.

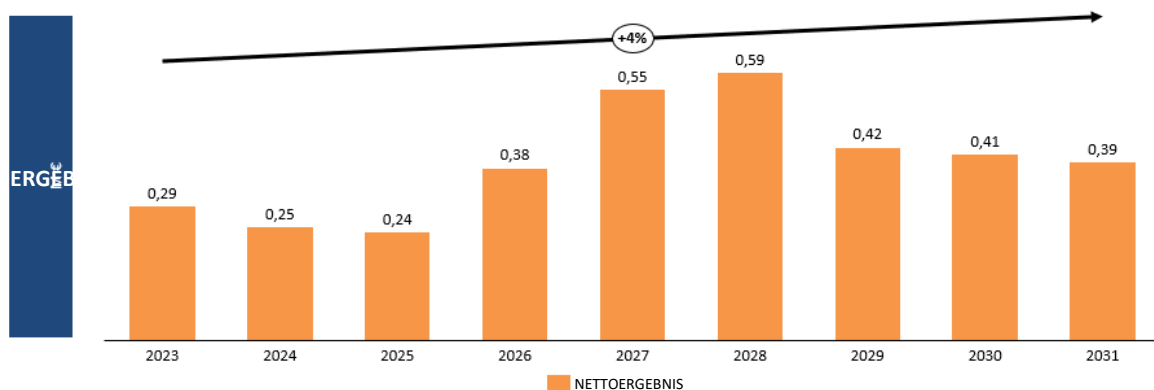
Die anderen Kostenbestandteile des Aufwands für Dienstleistungen bleiben im Planzeitraum im Allgemeinen konstant.



In Bezug auf die Entwicklung des **EBITDA** („*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*“, d. h. „Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, auch Bruttobetriebsüberschuss“) ist die Veränderung direkt mit der Entwicklung der Abschreibungen korreliert. Ab 2024 generiert die Erneuerung des Fuhrparks Abschreibungen, was zu einem Anstieg des EBITDA führt, das von der Reduzierung des Aufwands für die Weitervergabe profitiert.

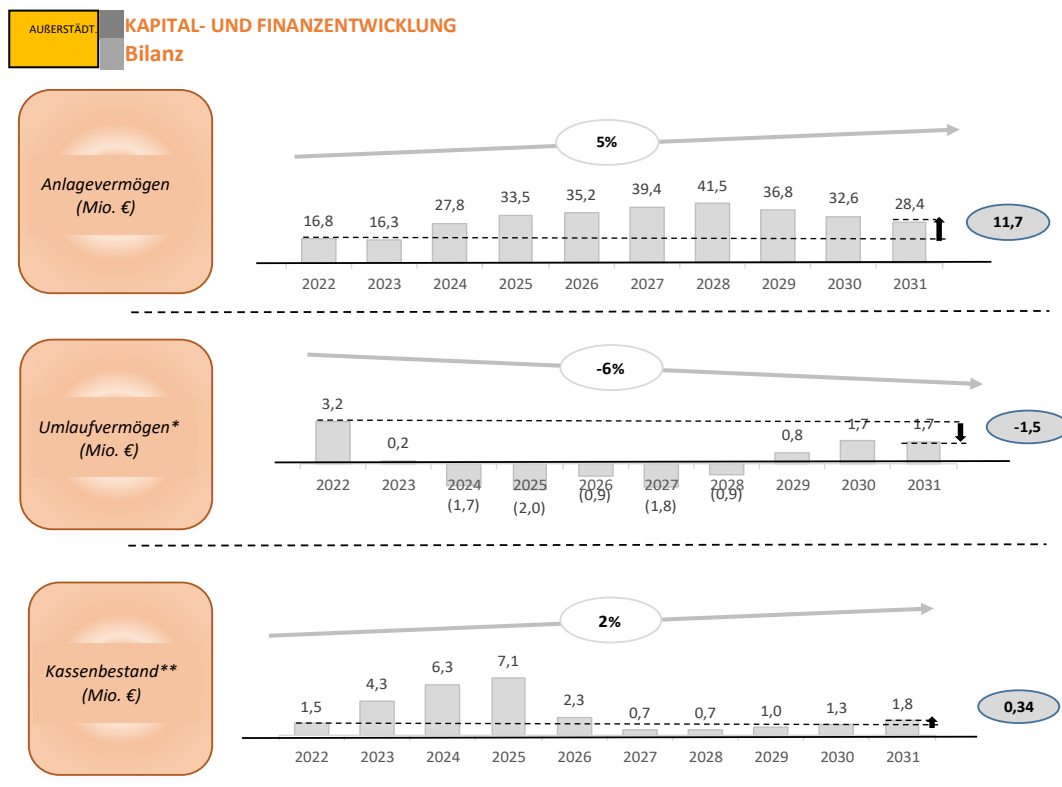


Im Hinblick auf die Entwicklung des **EBIT** („*Earnings Before Interest and Taxes*“, d. h. Gewinn vor Zinsen und Steuern, auch Nettobetriebsmarge, operativer Gewinn, operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis) ist die Veränderung auch mit den oben erwähnten Investitionen in den Fuhrpark und der Effizienzsteigerung des Betriebsaufwands und der Energiekosten während des Planzeitraums verbunden.



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in den Jahren des Plans ein im Wesentlichen ausgeglichenes Bruttoergebnis bzw. eine marginale Umsatzrendite ROS („Return on Sales“) vorgesehen ist. Dieses Ergebnis ist daher als Wert auszulegen und zu interpretieren, der die Vertretbarkeit der Ertragslage sowie das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht des Dienstes gewährleistet, ohne einen besonderen Mehrwert für den Aktionär zu schaffen, da der Plan darauf abzielt, einen effizienten und qualitativ hochwertigen Dienst mit einem schrittweisen Übergang zu einem emissionsfreien Fuhrpark zu erbringen.

5. KAPITAL- UND FINANZENTWICKLUNG



Die Kapitalentwicklung zeigt einen Anstieg des **Anlagevermögens** ab 2024, der hauptsächlich mit der Anschaffung des bereits zuvor erwähnten neuen Fuhrparks verbunden ist. Ab 2029 nimmt der Wert des Anlagevermögens aufgrund der Abschreibungen ab.

Das **Betriebskapital** (Working Capital) ist von 2024 bis 2028 negativ und stabilisiert sich dann in den letzten Jahren. Der negative Bestand von 2024 bis 2028 ist insbesondere auf die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der Anschaffung des Fuhrparks zurückzuführen.

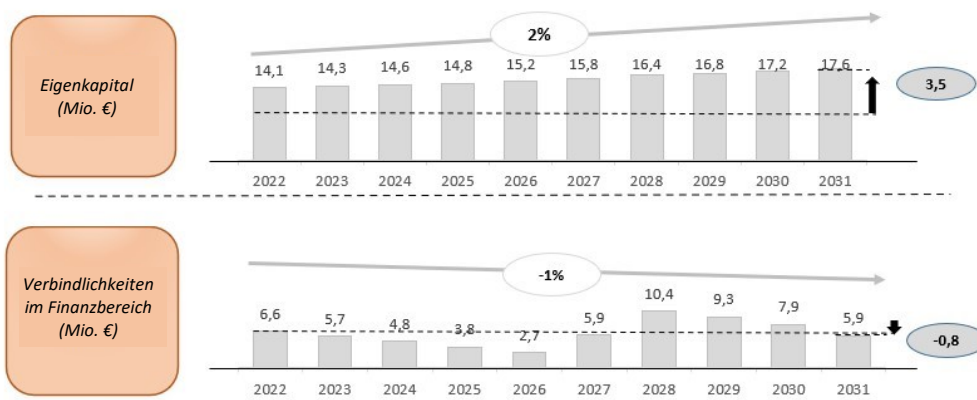
Die Entwicklung des **Kassenbestands** zeigt schließlich einen Ausgangsbestand in Höhe von 1,5 Mio. € im Jahr 2022, der bis 2025 steigt, was sowohl auf die Einnahmen der Beihilfen bezüglich des Fuhrparks bis Jahresende und die hypothetische Zahlung der entsprechenden Lieferanten 90 Tage nach Rechnungsstellung zurückzuführen ist, und dann ab 2026 sinkt. Dieser Rückgang, in dessen Rahmen in jedem Fall ein Mindestbestand von 0,7 Mio. € aufrechterhalten wird, ist vorwiegend darauf

zurückzuführen, dass für den Fuhrpark ab 2026 keine Investitionsbeihilfen mehr gewährt werden.

KAPITAL- UND FINANZENTWICKLUNG Bilanz



AUßERSTÄDT. KAPITAL- UND FINANZENTWICKLUNG Bilanz



www.sasabz.it

Die Verbindlichkeiten im Finanzbereich umfassen die früheren Verbindlichkeiten im Finanzbereich und die neuen Verbindlichkeiten, von denen während des Planzeitraums ausgegangen wird.

Das **Eigenkapital** bleibt im Planzeitraum stabil, da die anfängliche Ausstattung für die Dauer des Plans und die Umsetzung der oben genannten strategischen Leitlinien ausreichend ist. Da der Plan angesichts seiner Beschaffenheit keine nennenswerten Erträge generiert, bewegen sich die Vermögensrücklagen von Jahr zu Jahr nur wenig. Darüber hinaus ist keine Dividendenausschüttung vorgesehen.

Die **Verbindlichkeiten im Finanzbereich** sind wie folgt zusammengesetzt:

I. Verbindlichkeiten im Finanzbereich aus Vorjahren

Diese beziehen sich auf die Verbindlichkeiten im Finanzbereich betreffend den Kauf von Bussen vom ausscheidenden Betreiber in Höhe von zirka 7,1 Mio. €,

der vor 2023 abgeschlossen wurde. Gemäß dem Tilgungsplan ist die Tilgung der Verbindlichkeiten im Jahr 2029 vorgesehen.

II. Neue Verbindlichkeiten im Finanzbereich

Diese beziehen sich auf Verbindlichkeiten im Finanzbereich, die während des Planzeitraums in den Jahren 2027 und 2028 in Höhe von 9,8 Mio. € vermutlich entstehen werden. Ausgegangen wurde von

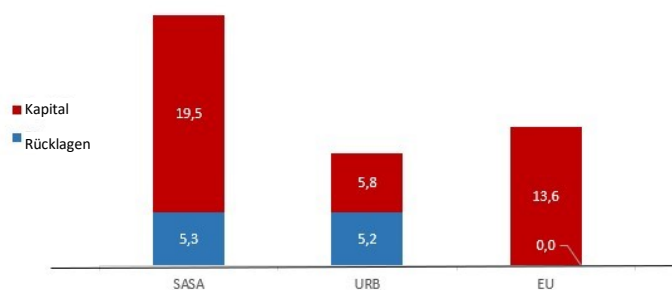
- einem Kapitaldienstdeckungsgrad in Höhe von 1,20x;
- einem Gesamtzinssatz von 4 %.
- Die Rückzahlung erfolgt ab 2029 teils mittels des generierten Cashflows bis zum Ende der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags (3,9 Mio. €) und teils mittels einer abschließenden Tilgungsrate in Höhe eines Anteils einer etwaigen am Ende der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags gewährten Übernahmeentschädigung (5,9 Mio. €).

KAPITAL- UND FINANZENTWICKLUNG **Eigenkapital**



Das Eigenkapital besteht ausschließlich aus dem Gesellschaftskapital. Dieses wurde als arithmetischer Mittelwert des jährlichen Gesellschaftskapitals über den gesamten Planzeitraum berechnet. Der aus Rücklagen bestehende Anteil, der ebenfalls als arithmetischer Mittelwert der Jahreswerte über den gesamten Planzeitraum berechnet wird, umfasst dagegen die folgenden Posten: i) satzungsmäßige Rücklagen; ii) gesetzliche Rücklage; iii) sonstige Rücklagen.

KAPITAL- UND FINANZENTWICKLUNG **Zuordnung des Eigenkapitals**

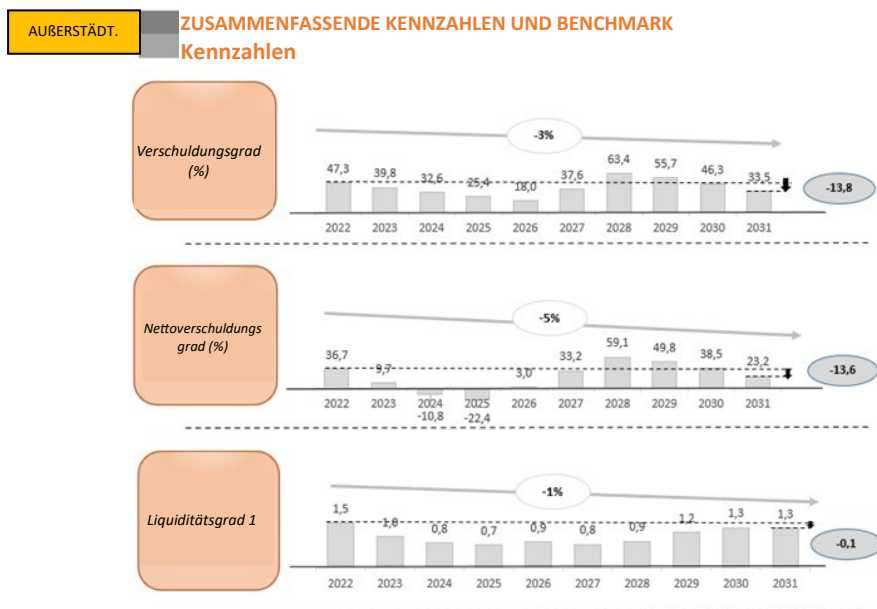


www.sasabz.it

Die SASA erbringt zusätzlich zu diesem Dienstleistungsvertrag den städtischen Verkehrsdienst gemäß dem Beschluss der Landesregierung Nr. 1126 vom 17. Dezember 2019. Das Eigenkapital der SASA wurde daher diesem Dienstleistungsvertrag und Plan mit einem Wert von 13,6 Mio. Euro zugewiesen.

6. ZUSAMMENFASSENDE KENNZAHLEN UND BENCHMARK

ZUSAMMENFASSENDE KENNZAHLEN UND BENCHMARK Kennzahlen



www.sasabz.it

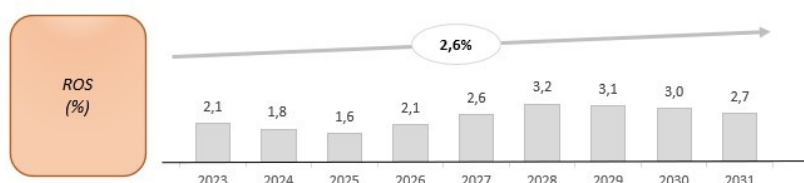
Die in diesem Plan vorgesehenen Investitionen und der entsprechend generierte Cashflow ermöglichen der SASA, während des Planzeitraums ein angemessenes Maß an Vertretbarkeit bei den wichtigsten Liquiditätskennzahlen aufrechtzuerhalten. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass sich der **Nettoverschuldungsgrad** über den 10-Jahres-Zeitraum des Plans 2025 und 2026 erheblich reduziert bzw. dass der Kassenbestand den Wert der Verbindlichkeiten im Finanzbereich des gleichen Zeitraums übersteigt.

ZUSAMMENFASSENDE KENNZAHLEN UND BENCHMARK ROS



AUßERSTÄDT.

ZUSAMMENFASSENDE KENNZAHLEN UND BENCHMARK ROS



www.sasabz.it

Die Umsatzrendite (ROS) wurde als Verhältnis zwischen Nettobetriebsmarge (EBIT) und Umsatz (Entgelt) berechnet.

Im Planzeitraum weist die Umsatzrendite **ROS** (Return on Sales), d. h. das Verhältnis zwischen EBIT und Umsatz (Entgelt), bis 2026 einen Wert von weniger als 2,5 % auf und verbessert sich dann ab 2027 dank der oben genannten Optimierung des Betriebsaufwands, wie bereits im Abschnitt „Entwicklung der Ertragslage – Kosten für Rohstoffe“ dargestellt wurde.

Gewichteter Kapitalkostensatz (WACC)

Zur Berechnung der folgenden Kennzahlen (NBW/NVP und IZF) wurde ein Verzinsungssatz von 3,76 % herangezogen, der im Planzeitraum konstant ist.

Dieser Satz liegt unter dem von der ART mit dem Beschluss 35/2022 (Anhang A) vom 10. März 2022 angegebenen regulatorischen WAAC-Wert in Höhe von 5,52 % für Straßendienste. Dennoch ermöglicht dieser die Verzinsung des risikofreien Zinssatzes (3,17 %) und der Fremdkapitalkosten (4,76 %) gemäß der Definition im

vor Kurzem gefassten ART-Beschluss 49/2023.² Diese Entscheidung wurde in Einvernahme mit dem Auftraggeber angesichts der Art der Vergabe an eine Inhouse-Gesellschaft des Landes, die Gegenstand dieses WFP ist, getroffen mit dem Ziel, eine mittlere Umsatzrendite in Höhe von zirka 2,4 % aufrechtzuerhalten.

Nettobarwert (NBW/NPV)

Der NBW auf SASA-Ebene wird unter Bezugnahme auf den Cashflow und den Zeitraum insgesamt der beiden Dienstleistungsverträge berechnet.

Angesichts dessen ergibt sich folgender NBW auf SASA-Ebene:

- **NBW/NAP = 2,1 Mio.**

Interner Zinsfuß (IZF/IRR)

Der IZF auf SASA-Ebene wird unter Bezugnahme auf den Cashflow und den Zeitraum insgesamt der beiden Dienstleistungsverträge berechnet.

Angesichts dessen ergibt sich folgender IZF auf SASA-Ebene:

- **IZF/IRR = 4,4 %**

Schuldendienstdeckungsgrad (DSCR)

Bezüglich des Schuldendienstdeckungsgrads hinsichtlich der neuen Verbindlichkeiten im Finanzbereich wurde von einem Wert von 1,20x ausgegangen.

² Verzinsungssatz des Nettoinvestitionsvermögens für Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene laut dem Beschluss 154/2019 (ART-Beschluss 49/2023)

Einheitsentgelt

Das mit den Standardkosten laut MD 157/2018 zu vergleichende Einheitsentgelt wurde berechnet, indem die Wirkungen des Betriebsaufwands, der Nettoabschreibungen und der Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens summiert und die Entwicklung der sonstigen Erträge während des Planzeitraums subtrahiert wurden. Im Lauf der Jahre ist die Entwicklung des Entgelts im Allgemeinen konstant.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich das Entgelt während des Planzeitraums aufgrund der Investitionen und der Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens (die indirekt auch den zugrunde liegenden Aufwand im Finanzbereich deckt) erhöht, während das Basisentgelt zur Deckung des Betriebsaufwands aufgrund der durchgeführten Sparmaßnahmen, die auch die mit dem Plan verbundenen Inflationseffekte ausgleichen, konstant zurückgeht.

VERGLEICH MIT DEN STANDARDKOSTEN

AUßERSTÄDTISCH	B2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Betriebsaufwand (€/Bus*km)	3,92	3,87	3,92	3,86	3,87	3,73	3,77	3,75	3,77
Nettoabschreibungen (€/Bus*km)	0,19	0,21	0,21	0,25	0,34	0,42	0,34	0,28	0,27
Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens (€/Bus*km)	0,09	0,07	0,07	0,09	0,11	0,13	0,13	0,12	0,11
Einheitspreis WFP	4,20	4,15	4,19	4,20	4,32	4,28	4,24	4,15	4,15
Sonstige Erlöse (€/Bus*km)	(0,11)	(0,05)	(0,04)	(0,04)	(0,04)	(0,03)	(0,03)	(0,03)	(0,03)
Einheitliches Entgelt	4,08	4,10	4,15	4,16	4,28	4,25	4,21	4,12	4,12

Standardkosten laut MD 157/2018 **4,43**
€/Buskilometer (mittlerer Wert)

Durchschnittliche
Jahreseinsparung **1,7 Mio. €**
Gesamteinsparung 2023–
2031 **15,4 Mio. €**

www.sasabz.it

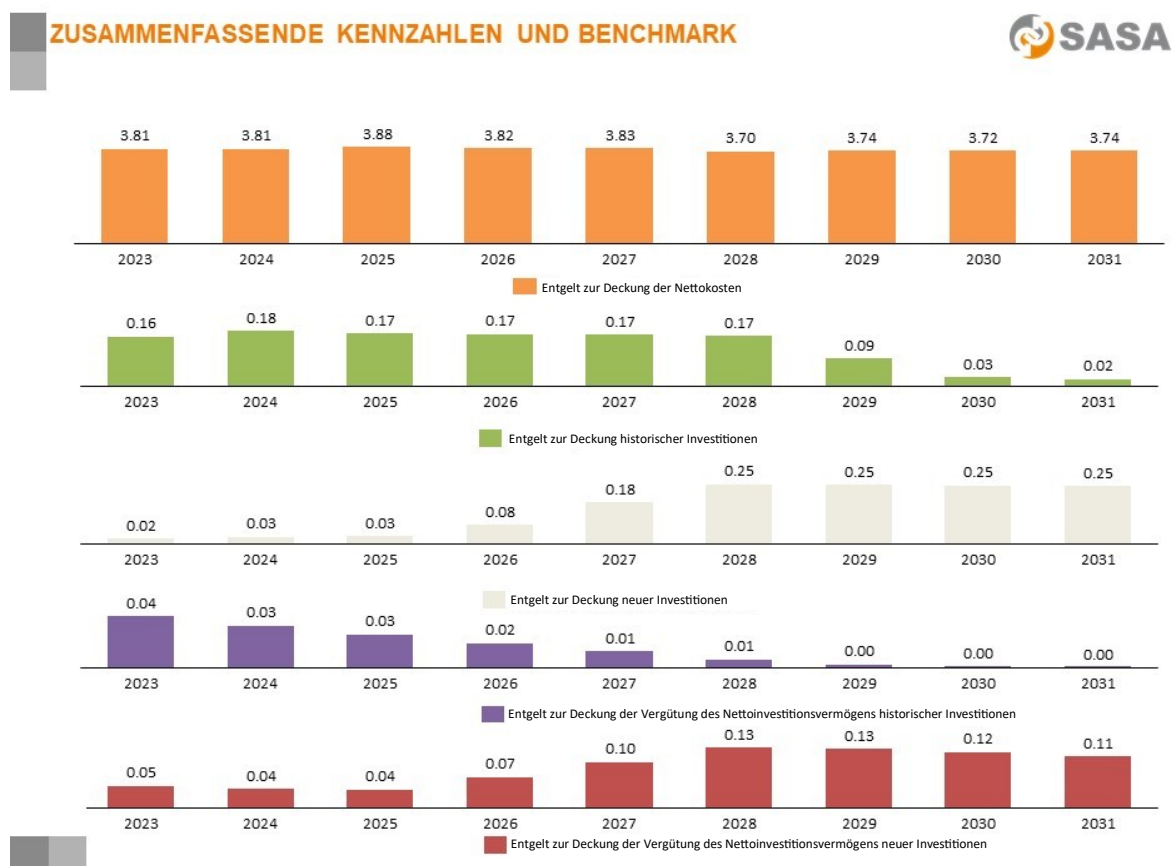
Vergleich zwischen den Kosten laut dem SASA-WFP und den Standardkosten gemäß dem MD 157/2018



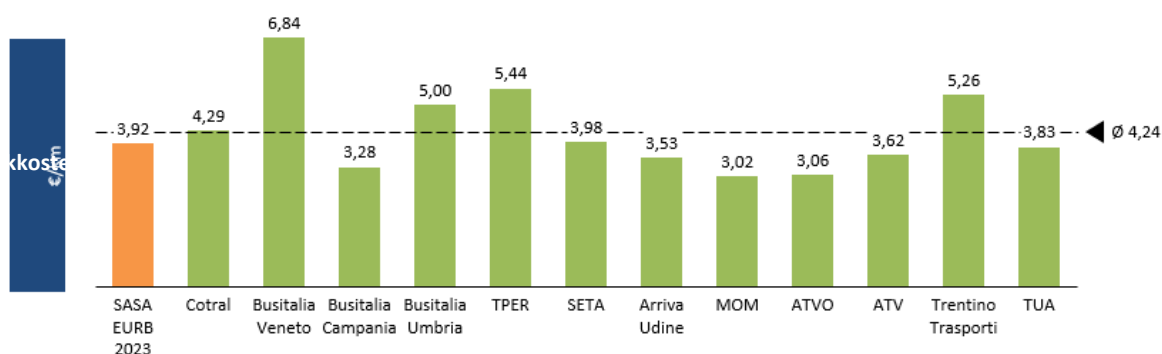
Anhand des Vergleichs der Stückkosten laut WFP und der Standardkosten laut MD 157/2018 lässt sich feststellen, dass die Stückkosten während des Planzeitraums

stets unter den durchschnittlichen Standardkosten in der Periode 2023 bis 2031 liegen. Dank dieser Effizienz spart der Auftraggeber im Durchschnitt 1,7 Mio. € pro Jahr, was einem Wert von insgesamt 15,4 Mio. € von 2023 bis 2031 entspricht.

Insbesondere ist das Einheitsentgelt €/km die Summe der folgenden Bestandteile:



Es ist darauf hinzuweisen, dass der Anteil des Entgelts, der mit der Deckung der Nettokosten verbunden ist, während des Planzeitraums zurückgeht, was auf die im WFP vorgesehenen Prozesse zur Effizienzsteigerung zurückzuführen ist. Auch der Anteil des Entgelts, der mit der Deckung der früheren Investitionen verbunden ist, sinkt während des Planzeitraums auf null. Im Gegenteil dazu erhöht sich der Anteil bezüglich der Deckung neuer Investitionen und bezüglich der Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens in Verbindung mit den zur Verbesserung des Dienstes für die Nutzer und den ökologischen Wandel der SASA geplanten Investitionen.



Durchgeführt wurde zudem eine Benchmarkanalyse basierend auf dem Vergleich zwischen dem im SASA-WFP bezüglich des außerstädtischen Verkehrsdienstes geschätzten Betriebsaufwand in Stückkosten (€/km) und den Abschlussdaten anderer Gesellschaften im öffentlichen Verkehr, die im Bereich städtischer und außerstädtischer Verkehr tätig sind. Die für den Vergleich herangezogenen Wirtschaftsteilnehmer sind im Allgemeinen zu 100 % in öffentlicher Hand, abgesehen von ATVO und ATV, bei denen es sich um gemischtwirtschaftliche Unternehmen handelt.

Der unten aufgeführten Grafik lässt sich entnehmen, dass der Betriebsaufwand in Stückkosten der SASA bezüglich des außerstädtischen Verkehrs mit dem der anderen, zum Vergleich herangezogenen Wirtschaftsteilnehmer vergleichbar ist und unter dem festgestellten Durchschnitt liegt.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Betriebsaufwand die Grundlage für die Berechnung des Einheitsentgelts darstellt, welches das Unternehmen vom Auftraggeber für die Erbringung des öffentlichen Verkehrsdienstes fordert. Der Vergleich mit dem Betriebsaufwand in Stückkosten anderer Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrsdienstes rechtfertigt die Angemessenheit des bei der Erstellung des WFP geschätzten Einheitsentgelts zusätzlich zur Übereinstimmung mit den Standardkosten laut MD 157/2018.

7. EFFEKTIVITÄT UND EFFIZIENZ

Was die Effektivitäts- und Effizienzkriterien angeht, auf die in Maßnahme 16 des ART-Beschlusses 154/2019 Bezug genommen wird, sind im Folgenden die Regulierungsperioden und die entsprechenden festgelegten quantitativen Ziele aufgeführt.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Auftraggeber bei öffentlichen Personennahverkehrsdiensten in den Unterlagen zur Regelung des Vergabeverfahrens die Ziele festlegt, die der Auftragnehmer während der Durchführung des Auftrags zu verfolgen hat. Diese Ziele sind für jede Regulierungsperiode so festzulegen, dass die Leistungen, die unter die Verantwortung des Auftragnehmers fallen, zumindest hinsichtlich der in der Norm genannten Arten gemessen werden können.

Die Regulierungsperioden wurden daher auf der Grundlage der zeitlichen Entwicklung der im Plan vorgesehenen Projekte unter Berücksichtigung der Erneuerung des Fuhrparks und der notwendigen organisatorischen Anpassungen festgelegt.

Nach der Schlussrechnung 2022 ist im Folgenden insbesondere die Aufteilung der Planjahre in 3 Regulierungsperioden aufgeführt:

- **Periode 1: 2023 bis 2025**
- **Periode 2: 2026 bis 2028**
- **Periode 3: 2029 bis 2031**

Gemäß den Rechtsvorschriften für die Inhouse-Vergabe von Aufträgen sind im Folgenden die Sollwerte der Kennzahlen bzw. die bei Abweichung von diesen vorgesehenen Toleranzen (Höchst- und Mindestwerte) aufgeführt.

NOME	FORMULAZIONE	Periodo 1		Periodo 2		Periodo 3	
EFFICIENZA OPERATIVA		min	max	min	max	min	max
Costo operativo per verr-KM	costo operativo/vett-km (PEA)	3,50	4,31	3,43	4,21	3,38	4,14
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	0,04	0,05	0,04	0,04	0,03	0,04
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'							
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	49.749	64.968	52.336	64.360	53.951	65.611
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)*n. addetti operativi	26.119	48.506	26.279	48.804	26.439	49.102
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)*n. addetti totali	18.862	35.030	19.454	36.129	19.723	36.629
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/vett-km totali	86%	90%	86%	90%	86%	90%
EFFICACIA - REDDITIVITA'							
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/vett-km (cons)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
MONITORAGGIO							
Velocità commerciale (effettiva)	vett-km (cons)/h servizio	22,7	28,7	22,7	28,7	22,7	28,7
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	70%	100%	70%	100%	100%	100%
EFFICIENZA OPERATIVA							
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	70%	100%	100%	100%	100%	100%

*km di produzione escludendo i subaffidamenti

8. RISIKOVERTEILUNG

Dieser Abschnitt wurde auf der Grundlage von Maßnahme 13 des ART-Beschlusses 154/2019 und unter besonderer Bezugnahme auf Anhang Nummer 4 verfasst, in dem die Matrix der zu berücksichtigenden Risiken dargelegt ist.

Gemäß der Rechtsvorschrift ermittelt und bewertet der Auftraggeber zur Erstellung des simulierten WFP die spezifischen Risiken, die mit der Erbringung des auftragsgegenständlichen Dienstes verbunden sind, und legt davon ausgehend die Vergabeform fest.

Erfolgt die Vergabe mittels einer Konzession, definiert der Auftraggeber darüber hinaus auf der Grundlage der Matrixvorlage laut Anhang 4 die Risiken, verteilt sie auf die einzelnen Vertragsparteien und ermittelt zur Ergänzung dieser Matrix etwaige weitere Risikotypen.

Es wird darauf hingewiesen, dass dieser WFP auf dem Vertragsmodell beruht, bei dem der Auftraggeber die Erträge aus den Umsatzerlösen (Bruttokostenverträge) direkt in Anspruch nimmt und dem Auftragnehmer eine Kilometervergütung zahlt.

Dabei gibt der Auftraggeber hinsichtlich der Art und Stufe der verschiedenen ermittelten Risiken sowie der entsprechenden Verteilung auf die einzelnen Vertragsparteien in den Unterlagen zur Regelung des Vergabeverfahrens etwaige Maßnahmen zur Minderung der zugeordneten Risiken an und beschreibt sie in der Risikomatrix.

Darüber hinaus prüft der Auftraggeber am Ende jeder Regulierungsperiode gemeinsam mit dem Auftragnehmer, ob die den Vertragsparteien zugewiesenen Risiken angemessen sind und ob die Maßnahmen zur Risikominderung ggf. geändert werden sollten.

Die nachstehende, vom Auftraggeber erstellte Risikomatrix ist wesentlicher Bestandteil der Unterlagen zur Regelung des Vergabeverfahrens sowie des jeweiligen Dienstleistungsvertrags.

Die Risiken werden in die folgenden zwei Makro-Kategorien unterteilt, die ihre Art bestimmen:

- Betriebsrisiken
- Sonstige Risiken

Erstere sind wie folgt definiert:

- gemäß der Richtlinie 2014/23/EU, Erwägungsgrund Nr. 20: „Ein Betriebsrisiko sollte sich aus Faktoren ergeben, die sich dem Einfluss der Vertragsparteien entziehen“
- und gemäß Gv.D. Nr. 50/2016 Art. 3 Buchst. zz): „ein Betriebsrisiko ist ein Risiko im Zusammenhang mit der Verwaltung von Arbeiten oder Dienstleistungen auf der Nachfrageseite oder auf der Angebotsseite oder beidem, das auf den Wirtschaftsteilnehmer übertragen wird“.

Mit anderen Worten ist unter dem Betriebsrisiko das Risiko zu verstehen, das sich aus jenen Faktoren ergibt, die sich dem Einfluss der Vertragsparteien entziehen, und sich in dieser Hinsicht von Risiken unterscheidet, die z. B. mit Missmanagement oder Vertragsbruch durch den Wirtschaftsteilnehmer zusammenhängen und für die rechtliche Einstufung des Vertrags nicht entscheidend sind.

Es ist auch Folgendes zu beachten:

- Unter **Risikobewertung** ist die Wahrscheinlichkeit des Eintretens des mit dem Risiko verbundenen Ereignisses in Prozent oder auf einer Likert-Skala von 1 bis 5 zu verstehen.
- Unter **Risikomanagement** sind die Mechanismen zur Minimierung der Auswirkungen des Eintritts des Ereignisses zu verstehen (Instrument zur Risikominderung gemäß der Beschreibung in den Unterlagen zur Regelung des Vergabeverfahrens und im entsprechenden Dienstleistungsvertrag).

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk assessment	Risk management	Riferimento Cds (art.)	Descrizione Impatto
Natura	Drive	Evento	EA	IA				
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti gross cost tale rischio permane in capo all'EA.	X		1	costante monitoraggio e adeguamento da parte dell'EA e delle sue società controllate dei sistemi di controllo		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Surplus programmatico Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della IA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Deficit programmatico Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della EA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarozzamento in fermata)
		Disponibilità		X	3	risorse e strutture dedicate al monitoraggio, controllo e manutenzione delle dotazioni		Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVM e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/a bordo, performance infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	3	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri Rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		1	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Problematiche (operative, economiche e finanziarie) relative all'applicazione della clausola sociale relativamente al passaggio del personale dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Mancata consegna o consegna ritardata dei mezzi da parte dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	5	Inserimento del PEF della stima di adeguamento del costo del rinnovo contrattuale		Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	2	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Aumento dei costi di produzione A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socioambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	struttura dedicata al controllo interno alla IA		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio A titolo esemplificativo e non esaustivo: terremoti, somosse, pandemie, inondazioni, etc.	X		4	monitoraggio nel continuo dei fenomeni		Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara
EA = Ente Affidante								
IA = Impresa Affidataria								
Risk assessment: scala da 1 (improbabile), 2 (poco probabile), 3 (abbastanza probabile), 4 (probabile) a 5 (molto probabile)								

9. ERTRAGS-, KAPITAL- UND FINANZSCHEMATA

Zusätzlich zu den vom Auftraggeber vorgegebenen Schemata hinsichtlich der Betriebsführung wurden die folgenden Schemata auch gemäß dem ART-Beschluss 154/2019 und unter besonderer Berücksichtigung von Anhang 5 erstellt.

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER INFLATIONSWIRKUNG

Werte in Mio. Euro

Regulatorische Gewinn- und Verlust-Rechnung in der Übersicht	B 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Entgelt Auftraggeber	30,00	30,40	31,14	31,48	32,75	32,82	32,85	32,45	32,81
davon Entgelt laut unterzeichnetem WFP	23,39	23,74	24,19	25,10	26,00	27,06	26,92	27,23	27,54
davon zusätzliches, für den Ausgleich notwendiges Entgelt	6,16	6,66	6,95	6,38	6,75	5,77	5,93	5,22	5,26
Sonstige Erlöse und Erträge bezüglich des Dienstes	0,83	0,39	0,31	0,31	0,31	0,24	0,24	0,24	0,24
Summe betriebliche Erträge	30,83	30,79	31,45	31,78	33,05	33,06	33,09	32,69	33,05
Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren	4,22	4,49	4,93	5,00	6,16	6,46	6,71	6,45	6,53
Aufwand für Dienstleistungen Dritter	11,97	9,93	8,44	7,09	6,19	6,12	6,25	6,35	6,47
Kosten für die Nutzung von Gütern Dritter	2,78	2,81	2,84	2,86	2,31	1,08	1,10	1,12	1,14
Personalaufwand	9,67	11,27	12,99	14,07	14,70	14,91	15,13	15,38	15,64
Andere betriebliche Aufwendungen	0,19	0,20	0,22	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
Summe Betriebsaufwand	28,86	28,70	29,42	29,24	29,58	28,79	29,42	29,53	30,01
Bruttobetriebsüberschuss (EBITDA)	2,00	-0,45%	2,50%	-0,80%	1,15%	-2,66%	2,18%	0,39%	1,61%
Abschreibungen	1,36	1,55	1,54	1,90	2,63	3,23	3,68	3,16	3,04
Nettobetriebsmarge (EBIT)	0,64	0,54	0,49	0,65	0,85	1,04	1,01	0,96	0,88
Nettoinvestitionsvermögen	0,64	0,54	0,49	0,65	0,85	1,04	1,01	0,96	0,88
Ergebnis Dienstleistungsvertrag	0	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	0,00

ART – Anhang 5 – Schema 1 – Regulatorische Gewinn- und Verlust-Rechnung

Werte in Euro

Schema 1 – Regulatorische Gewinn- und Verlust-Rechnung	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Erlöse aus dem Verkehrsdienst									
1.b Sonstige Erlöse und Erträge bezüglich des Dienstes	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000
1 Gesamterlöse aus der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000
2 Bewirkte positive Effekte des Verkehrsnetzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.a Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren	4.222.482	4.486.626	4.933.135	4.995.815	6.156.937	6.455.552	6.710.655	6.449.097	6.529.890
3.b Aufwand für Dienstleistungen Dritter	11.966.672	9.934.460	8.441.489	7.091.299	6.191.094	6.118.113	6.252.696	6.345.859	6.470.904
3.c Kosten für die Nutzung von Gütern Dritter	2.781.812	2.808.254	2.835.216	2.858.629	2.305.397	1.077.001	1.086.280	1.116.740	1.137.581
3.d Personalaufwand	9.666.944	11.266.736	12.987.982	14.071.861	14.695.657	14.910.835	15.129.152	15.390.396	15.635.955
3.f Andere betriebliche Aufwendungen	193.530	204.150	220.076	223.070	227.522	229.013	228.533	231.069	233.657
3 Summe Betriebsaufwand	28.831.141	28.700.226	29.417.898	29.240.874	29.576.807	28.790.514	29.417.317	29.532.162	30.007.987
4 = 1+2-3 Bruttobetriebsüberschuss (EBITDA)	(27.998.111)	(28.313.401)	(29.112.000)	(28.934.977)	(29.270.910)	(28.550.514)	(29.177.317)	(29.292.162)	(29.767.987)
5 Abschreibungen	1.363.626	1.550.609	1.541.152	1.895.959	2.625.133	3.233.170	2.669.229	2.197.780	2.159.666
6 = 4-5 Nettobetriebsmarge (EBIT)	(29.361.737)	(29.864.010)	(30.653.153)	(30.830.936)	(31.896.042)	(31.783.683)	(31.846.545)	(31.489.942)	(31.927.653)
7 Verwendung der Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen bezüglich Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes									

ART – Anhang 5 – Schema 2 – Regulatorische Bilanz

Werte in Euro

Schema 2 – Regulatorische Bilanz	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Immaterielle Vermögensgegenstände	670.656	522.076	378.801	381.577	390.565	399.558	408.544	407.682	406.818
1.b Sachanlagen	15.643.002	14.942.618	13.868.518	17.026.071	23.227.842	27.362.011	24.762.563	22.605.248	20.486.268
1 Summe Anlagevermögen	16.313.658	15.464.694	14.247.319	17.407.648	23.618.407	27.761.570	25.171.107	23.012.930	20.893.085
2.a Vorräte	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006	101.006
2.b Forderungen	5.457.759	7.044.054	5.753.254	5.989.004	5.890.750	5.898.902	5.904.272	6.722.796	6.786.781
2 Summe Umlaufvermögen	5.558.765	7.145.060	5.854.261	6.070.011	5.991.756	5.999.908	6.005.278	6.823.773	6.887.787
3.a Verbindlichkeiten	4.875.951	8.236.905	7.130.164	6.253.869	7.012.446	6.097.789	4.369.194	4.331.146	4.392.210
3 Summe Verbindlichkeiten	4.875.951	8.236.905	7.130.164	6.253.869	7.012.446	6.097.789	4.369.194	4.331.146	4.392.210
4 = 1+2-3 Regulatorisches Nettoinvestitionsvermögen	16.996.472	14.372.849	12.971.416	17.223.790	22.597.717	27.663.690	26.807.192	25.505.557	23.388.663

ART – Anhang 5 – Schema 3 – Simulierter regulatorischer Finanzplan

Werte in Euro

Schema 3 – Simulierter regulatorischer Finanzplan		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUMME
A	Eingänge bezüglich Erlösen aus der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000	3.097.547
B	Bewirkte positive Effekte des Verkehrsnetzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C=A+B	EINGÄNGE + POSITIVE EFFEKTE DES VERKEHRSNETZES	833.030	386.825	305.898	305.898	305.898	240.000	240.000	240.000	240.000	3.097.547
D	Ausgänge bezüglich getätigter Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes	30.194.767	30.250.835	30.959.050	31.136.833	32.201.940	32.023.683	32.086.545	31.729.942	32.167.653	282.751.249
E	Regulatorisches Nettoinvestitionsvermögen	16.996.472	14.372.849	12.971.416	17.223.790	22.597.717	27.663.690	26.807.192	25.505.557	23.388.663	
F	Prozentsatz der angemessenen Vergütung des Nettoinvestitionsvermögens (%)	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	3,76%	
G=F*E	Vergütung des Investitionsvermögens (angemessener Gewinn)	638.544	539.976	487.325	647.084	848.978	1.039.302	1.007.124	958.223	878.693	7.045.249
H=D+G	AUSGÄNGE + ANGEMESSENER GEWINN	30.833.311	30.790.811	31.446.376	31.783.917	33.050.918	33.062.986	33.093.669	32.688.165	33.046.346	289.796.497
I=H-C	FINANZIELLE NETTOAUSWIRKUNGEN (VARIABLE AUSGLEICHSLEISTUNG)	30.000.281	30.403.986	31.140.478	31.478.020	32.745.020	32.822.986	32.853.669	32.448.165	32.806.346	286.698.950
L	EINGÄNGE + POSITIVE EFFEKTE DES VERKEHRSNETZES + VARIABLE AUSGLEICHSLEISTUNG	30.833.311	30.790.811	31.446.376	31.783.917	33.050.918	33.062.986	33.093.669	32.688.165	33.046.346	289.796.497
M	NBW L	241.492.385									
N	NBW H	241.492.385									
O	NBW I	238.809.377									
P	KONSTANTE AUSGLEICHSLEISTUNG	31.763.397									
Q=I-P	FIGURATIVE POSTEN	(1.763.116)	(1.359.411)	(622.919)	(285.377)	981.623	1.059.589	1.090.272	684.768	1.042.949	
	GLEICHGEWICHTSANNAHMEN										
G	M = N	JA									
H	NBW Q = 0	JA									
I	WACC = IZF	JA									

MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2230000444

Pos	Capitolo Kapitel		Nr. fornitore Nr. Lieferant	Cognome nome/Denominazione Vorname Name/Bezeichnung			Prenotazione impegno Mittelverbindung	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	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						7.391.632,00	
	38	2023	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			04.04.2023	31.12.2023		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
002	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						7.487.540,00	
	38	2024	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2024	31.12.2024		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
003	U10021.0060		85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						7.677.121,00	
	38	2025	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2025	31.12.2025		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
004			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						7.179.366,00	
	38	2026	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2026	31.12.2026		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
005			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						7.393.970,00	
	38	2027	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2027	31.12.2027		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
006			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA						6.475.276,00	
	38	2028	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2028	31.12.2028		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF				38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..						
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument	Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag

MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2230000444

007			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA					6.526.882,00			
	38	2029	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2029		31.12.2029		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF			38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..								
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument		Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
008			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA					5.843.718,00			
	38	2030	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2030		01.01.2030		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF			38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..								
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument		Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
009			85931	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA					5.113.810,00			
	38	2031	00359210218	00359210218	VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO			01.01.2031		31.12.2031		
	38.02/integr.spesa cds SASA Extraurbano adegua.PEF			38.02/INT.WFP DLVER SASA AUSSERST..								
	P	Tipologia - Typologie		Tipo - Typ		Documento - Dokument		Dettaglio - Detail			Data - Datum	Importo - Betrag
Totale attuale - Gesamtbetrag:								61.089.315,00				

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	06/04/2023 17:42:02
Der Abteilungsdirektor / Il Direttore di ripartizione	VALLAZZA MARTIN	06/04/2023 17:40:38
Der Amtsdirektor / Il Direttore d'ufficio	WALDNER MIRKO	06/04/2023 15:13:40
Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento	VALLAZZA MARTIN	06/04/2023 17:41:42

Laufendes Haushaltsjahr		Esercizio corrente	
7.179.366,00 /2026			7.393.970,00/2027
	zweckgebunden	7.391.632,00 / 2023 7.487.540,00 /2024 7.677.121,00 /2025	impegnato
6.475.276,00/2028	als Einnahmen ermittelt		accertato in entrata
5.843.718,00/2030	auf Kapitel	U10021.0060-U0001103	sul capitolo
	Vorgang	2230000444 bilancio 2023/2031	operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben		Il Direttore dell'Ufficio spese
Der Direktor des Amtes für Finanzaufsicht	12/04/2023 11:27:56 CALE 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

12/04/2023

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

13/04/2023

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 132 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 132 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

04/04/2023

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