



SASA - Relazione sulla gestione

Bilancio d'Esercizio 2019

Sommario

LETTERA DEL PRESIDENTE	3
1 Relazione sul governo societario	5
Governance	5
Contesto economico e politico ed eventi rilevanti	9
La produzione dei servizi	12
I risultati della gestione – relazione ai sensi dell’art 6 comma del D.Lgs. 175/2016	25
Il Parco mezzi	35
Qualità certificata	46
Customer relation e comunicazione	47
Risorse umane	51
2 Prevedibile evoluzione della gestione	56
3 Altre comunicazioni ai sensi dell’Art. 2428 del CC	60
4 Deliberazioni dell’assemblea	64
5 Bilancio di Esercizio al 31.12.2019	65
Stato patrimoniale	66
Conto economico	70
Rendiconto finanziario – Metodo indiretto	72
Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.2019	74

LETTERA DEL PRESIDENTE

L'energia e la persistenza conquistano tutte le cose.

Benjamin Franklin

Gentili Signore e Signori,

con l'approvazione del bilancio si chiude il primo anno di mandato di questo Consiglio di amministrazione, che ha dovuto affrontare subito alcune questioni di grande rilevanza per la Società, prima tra tutte quella relativa all'affidamento del servizio .

Con il 2019 è terminata un'era, contrassegnata da un sistema consolidato ed in vigore da decenni, e se ne è aperta un'altra del tutto nuova. Infatti, dopo un lungo percorso, ricco di ostacoli e difficoltà ma anche di grandissime soddisfazioni, la Giunta della Provincia Autonoma di Bolzano, con la delibera n 1126/2019, ha approvato l'affidamento in house a Sasa dei servizi di Trasporto pubblico urbano e suburbano per il periodo 2020-2029, il primo nel suo genere in ambito provinciale, oggetto poi nel contratto di servizio sottoscritto il 30/12/2019.

L'esercizio passato, dunque, ha assolto anche al compito di preparare questa svolta epocale, dalla quale ci si attende grandi vantaggi per tutti : per gli utenti, per la pubblica amministrazione, che sarà agevolata nel pianificare sul lungo periodo una mobilità sostenibile nelle zone urbane di Bolzano, Merano e Laives e, anche per Sasa, che potrà strutturare meglio la propria operatività..

Il trasporto pubblico locale rappresenta il cardine della mobilità urbana e, sebbene nelle aree in cui Sasa opera i mezzi pubblici siano già utilizzati con grande frequenza dai cittadini, è comunque fondamentale offrire un servizio sempre migliore, con mezzi sempre più moderni e a basso livello di emissioni.

Infatti, in un settore come il TPL, nel quale la qualità dell'offerta è l'elemento chiave per influenzare la domanda, appare evidente quale debba essere la strategia: anche recenti esperienze, relative p.es alla mobilità su rotaia, confermano che laddove si investe per aumentare e rendere più attrattiva l'offerta di trasporto, la domanda non tarda a rispondere.

Se, quindi , in Alto Adige si sono già ottenuti ottimi risultati sul lato ferrovia, sul lato gomma, invece, è stato drammaticamente necessario re-agire: per quasi tutto l'anno abbiamo viaggiato ancora su mezzi obsoleti, con ripercussioni sia sul comfort sia sull'affidabilità del servizio, ma anche con il notevole impatto economico dovuto alle manutenzioni : si stima che la manutenzione di un autobus di 15 anni costi 6 volte di più di quella di un autobus nuovo ed un parco mezzi più vecchio è anche inevitabilmente un parco più inquinante

Su questo versante, nel 2019 si sono poste le basi per un rinnovo massivo della flotta con tecnologie a basse emissioni e, con la messa in linea di 5 autobus elettrici e l'acquisto di ulteriori 12 autobus a



idrogeno, si è dato inizio ad un percorso che ha come fine ultimo la totale conversione della flotta ad emissioni zero.

L'anno passato ha dimostrato in modo chiaro come sia indispensabile supportare e favorire il passaggio dal mezzo privato a quello collettivo, non solo per i pur importanti effetti sulla riduzione delle emissioni, ma anche per decongestionare le aree urbane: nel 2019 il traffico ha compromesso non poche corse e causato pesanti ritardi, con un grave rischio di disaffezione da parte dell'utenza, la cui pazienza è stata messa a dura prova in più di un'occasione.

In questo contesto, al fine di massimizzare i benefici connessi alla realizzazione degli investimenti a supporto del trasporto pubblico locale, occorre ricordare la necessità di accompagnare le risorse ad azioni di più ampio respiro sull'ambiente urbano. Pianificare correttamente il servizio, investire sull'innovazione, sviluppare l'intermodalità anche nelle città, sono tutti elementi cruciali per ridurre i tempi degli spostamenti e, per questa via, rendere competitiva la mobilità collettiva.

Questo è l'impegno che vogliamo assumere anche nei prossimi anni: essere pronti ad offrire alle persone un servizio di qualità, moderno, efficace ed accessibile a tutti, oltreché sempre più sostenibile, un futuro in cui SASA, per la sua serietà e capacità di trasformazione, sappia proporsi sempre di più come partner strategico della Provincia nella realizzazione di grandi ed innovativi progetti e per offrire un servizio di mobilità all'avanguardia nell'interesse della cittadinanza.

A questo punto un particolare ringraziamento è dovuto al CdA e al Collegio sindacale precedenti, che ci hanno permesso di continuare percorsi ben tracciati, come il contratto di servizio 2020-2030 ed il rinnovamento della flotta, oltre che alle istituzioni che ci hanno dato fiducia : ai Sindaci dei Comuni proprietari, all'Assessore provinciale per la mobilità, per l'atteggiamento coraggioso e determinato, che insieme ai membri del CdA, del Collegio sindacale, alla Direzione aziendale e ai Funzionari delle istituzioni interessate, con senso di responsabilità, forza d'animo e competenza, hanno permesso a questo CdA di poter aprire la porta del futuro di SASA .

Infine, non mi è possibile concludere senza ricordare la gravità della situazione che stiamo vivendo, sotto ogni punto di vista, economico, sociale ed umano. Anche oggi, l'impegno di Sasa e di tutto il suo personale, al quale ribadisco il mio più sentito ringraziamento, è quello di garantire un servizio il più possibile adeguato alle necessità ed alle difficoltà del momento.

Un cordiale saluto

Il Presidente

Avv. Francesco Morandi



1 RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

GOVERNANCE

SASA SpA-AG ha per oggetto l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano, nonché lo svolgimento di qualsiasi servizio e/o attività nel campo della mobilità a ciò collegato. Le attività di trasporto sono assegnate alla SASA dalla Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige, secondo le modalità definite dalla Legge provinciale del 23 novembre 2015, n. 15 "Mobilità pubblica", che disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale.

ASSEMBLEA DEI SOCI

Al 31.12. 2019 la SASA SpA-AG, è una società costituita dai Comuni di Bolzano, Merano e Laives e dalla Provincia Autonoma di Bolzano, le cui quote azionarie sono ripartite come rappresentato nel disegno:

Il capitale sociale sottoscritto e versato ammonta a 2.810.999,60 €. L'Azienda è iscritta nel Registro delle Imprese di Bolzano, codice fiscale e partita IVA n. 00359210218.



COMITATO DI INDIRIZZO, VIGILANZA E CONTROLLO

A partire dalla modifica statutaria effettuata con delibera assembleare del 28 novembre 2017 la società opera nel rispetto dei requisiti della normativa vigente in materia di "in house providing".

Le amministrazioni socie, pertanto esercitano sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, praticando congiuntamente un'influenza determinante, sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della società, attraverso il Comitato di indirizzo, vigilanza e controllo di cui all'articolo 14 dello Statuto sociale, composto dal rappresentante legale di ciascun Ente Pubblico socio. Nel 2019 il Comitato si è riunito tre volte.

La nuova struttura societaria

Comitato di indirizzo, vigilanza e controllo (Art. 14 Statuto)	Indirizzo strategico e pianificazione
Assemblea dei soci	Approva i bilanci; modifiche statutarie
Consiglio di Amministrazione	gestione ordinaria e straordinaria della società
Collegio Sindacale	Vigila sulla corretta applicazione dello Statuto
Revisori dei Conti	Verifica la corretta applicazione dei principi contabili
Direzione	Amministrazione ordinaria e segreteria

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

La società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione, che è stato rinnovato nel 2019 e che rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio 2021. È composto da 6 membri nominati dall'Assemblea dei Soci, di cui tre designati dal Comune di Bolzano, uno dal Comune di Merano, uno dal Comune di Laives e uno dalla Provincia Autonoma di Bolzano, nel rispetto della quota di genere e della consistenza dei gruppi linguistici e che al 31.12.2019 si presenta nel modo seguente:

PRESIDENTE	Francesco MORANDI	designato/a dal socio	Comune di Bolzano
VICEPRESIDENTE	Alexander WALLNÖFER		Comune di Merano
CONSIGLIERE	Stefan STAUDER		Comune di Bolzano
CONSIGLIERA	Astrid KOFLER		Provincia di Bolzano
CONSIGLIERA	Stefania CIMINO		Comune di Bolzano
CONSIGLIERE	Paolo ZENORINI		Comune di Laives

Al CdA compete la gestione della società come da statuto, e verifica trimestralmente l'andamento della società.

COLLEGIO DEI SINDACI

Il Collegio sindacale è stato rinnovato nel 2019 con nomina dall'Assemblea ordinaria dei soci e rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio 2021.

PRESIDENTE	Fabio Pedullà
MEMBRO EFFETTIVO	Thomas Pircher
MEMBRO EFFETTIVO	Marianna Aste
SUPPLENTE	Verena Kofler
SUPPLENTE	Mario Bartolomeo Bortolotti

REVISORI DEI CONTI

Con delibera dell'assemblea dei soci dell'11 maggio 2018 in base alla nuova normativa, la revisione dei conti a partire dal bilancio 2018 è stata affidata alla società TREVOR Srl.

ORGANISMO DI VIGILANZA E MODELLO ORGANIZZATIVO 231/01

SASA adotta il Modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire i reati di cui al decreto legislativo n. 231/01, che è stato aggiornato sulla base delle Linee guida di Confindustria edizione marzo 2014.

Il Modello è suddiviso in una "Parte Generale", che contiene una parte descrittiva dell'attività svolta dalla Società e la definizione della struttura necessaria per l'attuazione del Modello, e in "Parti Speciali", il cui contenuto è costituito dall'individuazione delle attività della Società che possono essere a rischio per la commissione degli illeciti previsti dal decreto, nella sua versione più attuale, con la previsione dei relativi protocolli di controllo. In particolare, le parti speciali contengono:

- la Mappatura dei Rischi contiene l'elencazione delle fattispecie di reato previsti dal D.Lgs. n.231/01, la loro descrizione, le funzioni coinvolte e le attività aziendali a rischio, gli strumenti organizzativi da utilizzare per evitare la commissione dei reati, le raccomandazioni, la probabilità che l'evento criminoso si verifichi e l'impatto che il verificarsi dell'evento ha sul contesto societario di riferimento.
- Il Codice etico, inteso come l'insieme dei diritti, doveri e responsabilità che la Società assume espressamente nei confronti degli stakeholder nello svolgimento della propria attività.
- I Protocolli / Procedure, ovvero l'analisi delle aree a rischio con media probabilità di accadimento del reato, contenenti i reati potenziali, la descrizione dell'attività sensibile, la normativa interna e gli elementi del controllo.

Fanno poi parte del Modello alcune procedure di valenza gestionale ed operativa, disponibili in ragione del Sistema di gestione integrato per la Qualità. SASA, infatti è certificata secondo le norme ISO 9001, ISO 14001, OSHASS 18001, e- per quanto riguarda il servizio – UNI EN 13816.

Il modello è stato aggiornato a marzo 2018, integrando in esso completamente il piano anticorruzione. In questo modo il Piano di prevenzione della corruzione adottato con delibera del Cda nella seduta n.148 del 9 maggio 2014, in attuazione della Legge 6 novembre 2012, n. 190 (di seguito L. 190/2012) è stato regolarmente aggiornato.

Nella seduta n. 177 di data 27 marzo 2018, il Consiglio di Amministrazione di SASA ha rinnovato l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231/2001 nominando il Dott. Claudio Zago quale Presidente, l'Avv. Giovanni Polonioli quale membro esterno e la dott.ssa Nicoletta Peroni quale membro interno. L'Organismo di vigilanza sarà in carica per tre anni, fino al 27 marzo 2021. Nel 2019 l'Organismo di Vigilanza si è riunito periodicamente al fine di espletare completamente il suo incarico, anche attraverso audit condotti da esperti incaricati

Nel 2019 l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231/2001 si è riunito nelle sedute:

- n. 30 in data 25 marzo.
- n. 31 in data 9 maggio;
- n. 32 in data 3 giugno;
- n. 33 in data 9 settembre;
- n. 34 in data 19 dicembre.



Su incarico dell'OdV, il 4 marzo 2019 è stato condotto dall'ing. Davide Biasco di Polistudio (RO) un audit esterno sulla salute e sicurezza sul Lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/08 e D.Lgs 231/01, per le attività di manutenzione dei mezzi e gestione delle officine SASA di Bolzano e di Merano. I risultati dell'audit sono stati presentati nel mese di maggio 2019. Le criticità evidenziate dal consulente sono state prese in carico.

CONTESTO ECONOMICO E POLITICO ED EVENTI RILEVANTI

Transizione e cambiamento: questi i temi che hanno contraddistinto l'anno 2019. Infatti, ci sono una serie di eventi che hanno influenzato sia il contesto esterno sia su quello interno all'azienda.

Verso il contratto di servizio

Per quanto riguarda il contesto esterno, il 2019 è stato connotato dalla volontà di riordino e affidamento del tpl, slittata al 2019 per effetto della delibera n. 1155 del 13/11/2018, della Giunta provinciale. Con inizio anno, il consiglio provinciale eletto il 21 ottobre 2018 e la neo costituita giunta provinciale hanno intrapreso i lavori.

Con il programma di Governo d.d. 17 gennaio 2019 sono stati definiti i principi e le visioni per la prossima legislatura, che si preannuncia particolarmente importante per il settore dei trasporti, per il quale è previsto di investire in sostenibilità ed attrattività del trasporto. In particolare, il neo eletto assessore alla mobilità Daniel Alfreider si è assunto l'incarico di realizzare la visione delineata nel programma di governo sulla mobilità sostenibile e insieme al suo staff, rinnovato nelle figure chiave di capo dipartimento, come anche il capo ripartizione mobilità, ha iniziato affrontando un momento di particolare complessità del settore. Inoltre, la decisione del Consiglio Provinciale di riflettere su un modello di affidamento in house anche dei servizi di trasporto extraurbani su gomma, assunta nella seduta n. 18 del 5 giugno 2019 con 29 voti favorevoli e 2 astensioni, ha aggiunto ulteriore complessità alla definizione di una soluzione idonea per tutto il trasporto su gomma in Alto Adige in quanto, se da un lato ha rinforzato il concetto in house, dall'altro ha aperto una riflessione sulle tempistiche di affidamento delle soluzioni possibili. Al fine, quindi, di trovare quella maggiormente idonea, l'Assessore ha avviato un dialogo con tutti i possibili stakeholder attraverso una serie di audizioni svoltesi nel mese di settembre. A ciò si è affiancato un intenso contenzioso avviato dagli operatori privati nei confronti della PAB, che hanno parzialmente anche coinvolto SASA.

Alla fine, con delibera n. 1126/2019 la Giunta Provinciale ha affidato a SASA la concessione per il servizio pubblico nel bacino urbano con contratto di servizio decennale e precisamente dal 01.01.2020 al 31.12.2029.

Rinnovamento degli organi sociali

Questo significa che il 2019 è stato, ma solo per SASA, l'ultimo anno con il vecchio sistema che, invece, per gli altri concessionari proseguirà fino a novembre 2020.

Degno di rilievo in termini di cambiamenti è ovviamente il rinnovo degli organi sociali. L'assemblea dei soci si riunì il 14 giugno. In tale seduta ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione mentre la nomina del nuovo Collegio sindacale è avvenuta nella seduta del 26 luglio.

Mobilità sostenibile

La crescente sensibilità ambientale spinge ad un cambio di paradigma della mobilità, orientandola verso soluzioni innovative e sempre più sostenibili, imposte sia dagli obiettivi fissati dall'accordo di Parigi sul fronte del cambiamento climatico, sia dai dati oggettivi, che confermano come il trasporto rimanga uno dei settori maggiormente responsabili delle emissioni di gas serra, pericolosi per il futuro del nostro pianeta. Il programma di governo della nuova giunta pone nel capitolo dedicato ai trasporti un



chiaro accento sulla necessità di riduzione delle emissioni, anche rinnovando la flotta e adottando modelli che rendano la mobilità sempre più sostenibile.

Come conseguenza diretta del PPM, che ha raccomandato di sviluppare appositi piani per coordinare le offerte a livello di autobus e ferrovia, di ottimizzare gli orari delle singole linee, ed al fine di migliorare l'attrattività dei trasporti urbani e della qualità della vita nelle città con gli autobus a emissione zero, sono stati avviati durante il 2018 specifici studi, finalizzati alla ridefinizione dei servizi urbani di Bolzano e Merano. In seguito a ciò, il 21 marzo, in una riunione conclusiva di coordinamento tra i Comuni, PAB e SASA sono stati condivisi i principi di base per la visione strategica relativa al bacino urbano 2030, successivamente sottoposta ed approvato da parte del Comitato di indirizzo di SASA nella riunione del 16 aprile. Nella stessa riunione il Comitato ha anche dato direttive sull'impostazione del PEF legato al contratto di servizio 2020-2030.

Con il 2018 SASA ho iniziato un significativo rinnovo della flotta, in ottica di immediato beneficio ambientale e tenendo presente l'obiettivo di lungo termine, ovvero la conversione dei mezzi zero emissioni

Per quanto riguarda la transizione verso una flotta di autobus sempre più sostenibile, Con la nuova giunta, quindi, sono state subito avviate le trattative relative ai finanziamenti per il rinnovo della flotta, sfociate nella delibera del 9 aprile 2019, che ha finanziato l'opzione di acquisto, prevista dalla gara del 2018, di ulteriori 22 autobus ibridi, di cui si è potuto fare l'ordine e che avrebbero dovuto essere forniti entro l'anno. Purtroppo, anche questa fornitura, come la precedente, subirà uno slittamento di ca 2 mesi. Se per lo spostamento della prima fornitura da luglio a settembre abbiamo subito qualche ripercussione negativa, per contro, molto positiva è stata la presentazione dei nuovi mezzi avvenuta il 2 settembre al safety park così come la presentazione dei nuovi autobus a idrogeno, avvenuta il 27 agosto, nell'ambito del progetto "JIVE".

Inoltre, in seguito alla delibera n. 1080 del 16.10.2018 con la quale la Giunta provinciale ha approvato l'accordo di programma con il Comune di Bolzano per la realizzazione e gestione della linea tramviaria a Bolzano, per tutto l'anno SASA è stata coinvolta nel relativo studio di fattibilità, capitanato da STA. Purtroppo il referendum del 23 novembre, ha posto fine a tale progetto.

Nel primo trimestre sono entrati in servizio definitivamente tutti i 5 autobus elettrici e stanno dando buoni risultati.

Nel 2019 l'ulteriore rinnovamento della flotta e la pianificazione del "roll out" delle flotte a zero emissioni a preso ulteriore slancio. Gli autobus elettrici sono stati portati anche a Merano e sono stati avviati ulteriori studi di fattibilità, anche sui depositi.

Durante l'anno è stato anche avviato il progetto "LIFE alps", che intende realizzare una copertura di infrastrutture su base regionale per entrambe le tecnologie (batteria e cella a combustibile) e consentire una produzione di idrogeno economicamente competitiva. Il progetto comprende inoltre anche l'ampliamento della rete di ricarica rapida per veicoli e autobus a batteria, l'apertura di altre stazioni di rifornimento H2 e l'introduzione nelle flotte di veicoli pilota, al fine di fare dell'Alto Adige la regione modello alpina per la

mobilità sostenibile. Le prime 10 autovetture di tale flotta sono state immatricolate e noleggiate a lungo termine alla fine dell'anno.

Il progetto LIFE è un progetto originale a livello europeo, perché include entrambe le tecnologie (a batteria e idrogeno) ed è già oggi considerato in tutta l'Europa come un modello da seguire.

LA PRODUZIONE DEI SERVIZI

Il rapporto concessorio attribuisce responsabilità ed obblighi distinti tra SASA, Provincia Autonoma di Bolzano e Comuni sul cui territorio viene esercitato il servizio. SASA, in qualità di concessionario, è responsabile di gestire il sistema di trasporto, attuando gli indirizzi e le direttive della Provincia a cui competono la pianificazione (e l'autorizzazione) dei servizi nonché gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento della rete di trasporto pubblico, mentre i Comuni sono responsabili delle infrastrutture relative al TPL sul loro territorio.

	dati al 31.12.2019
Copertura del servizio: lunghezza della rete	850 km
Comuni serviti	22
Popolazione residente nei comuni serviti	220.000 (dato stimato)
Passeggeri trasportati	20 milioni circa
Numero linee	41
Linee che coprono i servizi annuali	dati al 31.12.2019
Numero di linee	41
a Bolzano	24
a Merano	17

Oltre ai Comuni di Bolzano, Merano e Laives, i Comuni interessati dal servizio di SASA sono:

Andriano, Avelengo, Bronzolo, Caines, Cornedo, Cermes, Gargazzone, Lagundo, Lana, Marlengo, Nalles, Parcines, Postal, Rifiano, Tirolo, Terlano, Tesimo, Vadena, Verano.

Oltre alle linee che coprono i servizi durante tutto l'anno, SASA effettua (in proprio o in subappalto) anche servizi stagionali, come il trasporto persone dedicato al mercatino di Natale a Bolzano, e servizi specifici, legati ad eventi, come "transart", l'euregio festival, e la navetta alla lunga notte dell'innovazione LUNA, che hanno spesso l'obiettivo di promuovere l'utilizzo del mezzo pubblico come strumento di mobilità sostenibile.

Complessivamente sono stati erogati all'utenza 8.204.461 km di servizio.

Di questi il 12,48% sono stati effettuati attraverso prestazioni di terzi.

L'incremento dei chilometri nel 2019 è stato, pertanto, significativo, passando da 7.704.688 km del 2018 a 8.204.461 km con un aumento di 499.773 km, ovvero del 6,5% in un unico anno. Questi aumenti sono da attribuire sostanzialmente all'incremento di servizio effettuato a fine 2018, in cui la linea 201 è stata raddoppiata, diverse linee sono state prolungate alla funivia del Colle (causa spostamento capolinea) e alcune linee partite a metà 2018 sono proseguite per tutto il 2019 aumentando così i chilometri.

Segue un riassunto delle azioni intraprese durante l'anno 2019.



LINEE:

Durante il primo trimestre 2019 sono stati effettuate le pianificazioni per alcune modifiche di orario richieste dalla PAB. Inoltre, il 31/03/19 sono entrati in vigore i servizi turistici linee 222, 223 e 224 a Merano.

Dal 4 febbraio sono state corrette le linee 214 e 201, inoltre, sulla linea 214, su richiesta PAB, è stata aggiunta una corsa scolastica Lana- Foiana alle ore 7.06.

Su richiesta del Comune di Laives e su effettiva necessità di intervento causa forti ritardi nelle corse di mattina, è stato modificato l'orario della linea 116 e 117, e sono state sospese inoltre le corse 7.34 da Laives stazione e 12.41 da Laives scuole. Con l'occasione della modifica sono stati apportati ulteriori miglioramenti al servizio anche considerando i reclami degli utenti. Da settembre su indicazione delle scuole di Laives e del Comune sulle linee 116 e 117 è stato posticipato l'orario della corsa 13:26 da Mover di 8min da Bronzolo stazione.

Dal 14 Aprile 2019 a causa dei lavori stradali in via Cavour a Merano è stato deciso di ritardare il cambio orari delle linee 213 e 221 spostandolo di due settimane. Dovendo spostare gli orari delle due linee si è deciso di utilizzare la stessa data per effettuare delle modifiche di orario anche su altre linee.

Dal 01/09/19 sulla Linea 9 è stata introdotta una nuova corsa scolastica alle ore 7.32 per scuole per nuovo insediamento zona bivio via Resia, corsa parte da Ponte Adige e va fino a via Montecassino.

Da settembre la Linea 12 effettua una corsa all'ora fino al canile della Sill nel Comune di Renon., mentre dal 15/12/2019 è avvenuta la modifica di percorso deviando la linea in andata per via Guncina e in ritorno dalla funivia del Colle per via Fago e via Principe Eugenio. Questa modifica dovrebbe consentire alla linea di penetrare maggiormente nel quartiere e ripristinerebbe un collegamento fortemente richiesto per via Principe Eugenio.

Sempre da dicembre la linea 153 è stata sostituita da due linee distinte linea **N1** per un collegamento di via Fago/ piazza Gries e linea **N35** per un collegamento più diretto di Casanova e Firmian. La **linea 111 segue un percorso** modificato per tutta via Lancia in entrambi i sensi solo nelle giornate di sabato per recuperare 3min per direzione e ridurre così i ritardi.

Dallo stesso periodo a Merano la linea 212A festiva transita da Forst per via A. Hofer e da Marlengo per Corso Libertà inferiore, per riuscire a compensare i continui ritardi e corse saltate sulla linea. Anche a Merano la **Linea 13** è rinominata con una N davanti, dunque da 13 la linea è diventata N13., per distinguerla come corsa notturna.

Sono poi stati fatti diversi interventi per migliorare la puntualità delle linee, il tempo giro delle linee 110/111 è stato portato a 100min su tutte le corse feriali dagli attuali 90/100min. Sulla linea 10A come 10B sono stati inseriti delle corse bis per migliorare i ritardi dopo l'orario di punta.

FERMATE

A **Merano**, inizio 2019, ci sono stati vari incontri con rappresentanti del Comune di Merano e dell'Università di Bolzano per definire la nuova fermata "tipo" di Merano. Non è nota comunque la decisione finale del Comune.

A metà luglio la fermata "Parco di Maria" in via Schaffer, è stata migliorata creando un piccolo marciapiede dal Comune di Merano su nostra indicazione.



Prima



dopo

A **Bolzano** dopo numerosi incontri a luglio sono stati finalmente effettuati i lavori che avevamo richiesto presso il capolinea della funivia del Colle per ridurre la possibilità di danni ai nostri mezzi, e a settembre la fermata è resa idonea anche per i disabili.

Nell'ultimo trimestre il Comune di Bolzano ha anche adeguato, alzando i marciapiedi e migliorando l'ingresso in fermata, le due fermate di Cimitero Nord come della fermata piazzetta Bersaglio direzione centro e la rotonda via Weinegg.

CORSIE PREFERENZIALI:



Dal 14/02/19 il Comune di Merano ha, realizzato, su nostra richiesta, una nuova corsia preferenziale in viale Europa. SASA ha richiesto che venga eliminata anche una piccola ansa all'uscita della rotonda (piazza Mazzini) per poter entrare meglio e prima nella corsia preferenziale. Il Comune ha dato la propria disponibilità a pensare di eliminare l'ansa durante i lavori di via Alpini.

Dal 18/11/19 è stata inoltre introdotta una nuova zona a traffico limitato in via Laurin in direzione stazione.

A Bolzano in occasione della realizzazione della nuova ciclabile in via Roma, il Comune, anche su nostra richiesta, ha suddiviso la corsia preferenziale di via Roma in due, una da via Novacella a via Druso e una da via Novacella a via Dalmazia.



Sempre su nostra richiesta il Comune a inizio dicembre ha rispettato le proprie dichiarazioni fatte 2 anni fa e ha realizzato un tratto di corsia preferenziale in via Lancia, eliminando i pali di alta tensione.

A inizio 2020 verrà concluso il tratto di corsia preferenziale del progetto metrobus Caldaro, sul tratto di via Druso tra via Palermo e piazza Adriano.

A fine 2019 al Comune sono poi state avanzate richieste per una corsia preferenziale in via Resia e via Galvani. Il Comune sembra pensarlo ma i tempi di realizzazione non sono chiari.

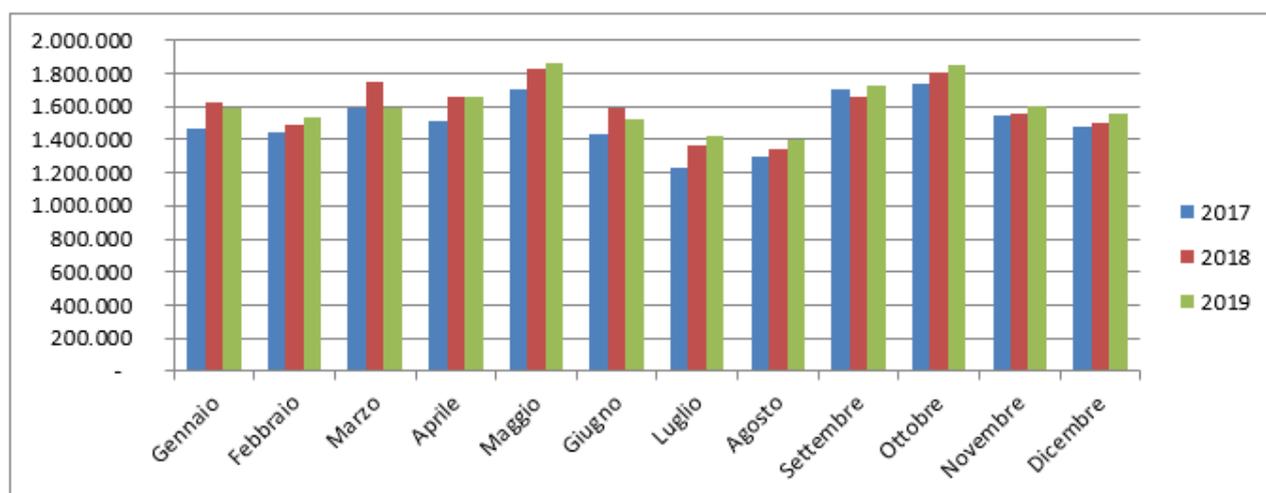
UTENZA

I dati delle oblitterazioni vengono estratti da "Mocobus", unica fonte disponibile. I dati non sono da considerarsi completi al 100%, ma sono comunque utili per valutare i trend delle oblitterazioni.

Soprattutto con il cambio orari del 9.12.18 molti computer di bordo hanno accusato diversi problemi. Per questo i dati devono essere letti in considerazione di ciò e dovranno essere valutati con attenzione.

I seguenti dati delle oblitterazioni si riferiscono al periodo **gennaio-dicembre rispetto all'anno precedente**.

	2018	2019
Bolzano	+ 5,7%	+ 0.3%
Merano	+5,2 %	+1,7%



Come si evince dal diagramma le oblitterazioni sono salite nel 2019, anche seppur lievemente.

Come aumento di oblitterazioni in modo assoluto il primato è sicuramente della linea 1 dove le oblitterazioni sono cresciute di circa 110.000 unità. In questo caso bisogna però ricordare che la linea 1 ha sopperito in parte alla cancellazione della linea 11, linea da 220.000 oblitterazioni l'anno. Le altre 2 linee che hanno sopperito alla cancellazione della linea 11 sono la linea 6 e la 9, in questo caso l'incremento è stato meno evidente. Sommando comunque l'aumento delle oblitterazioni delle 3 linee non si raggiungono le 220.000 oblitterazioni. Alcuni utenti della linea 11 hanno dunque rinunciato a prendere il mezzo pubblico. Una modifica alla rete ha spesso questi effetti e solo dopo alcuni anni se la modifica è comunque sensata si riescono a recuperare gli utenti persi e forse incrementare il numero.

Considerando ora le altre linee abbiamo un forte aumento sulla linea 201 Bolzano – Merano. La linea è stata potenziata passando da 1ora di frequenza a 30min e i risultati sono arrivati. La linea è passata da 800.000 utenti a quasi 1.000.000 di utenti, con un aumento del 25%. Considerando che la linea aveva comunque già una frequenza più alta nelle fasce di punta di mattina e di pomeriggio l'aumento è sicuramente importante.

Incrementi sono da registrare anche sulle linee 7A e 7B dove l'orario invernale anche durante i mesi estivi è stato accolto molto bene dai residenti di Aslago.

Ulteriori incrementi si registrano sulle linee 10A e 10B come sulla linea 8. In questo caso non sono state fatte modifiche sostanziali. Sulle linee 10 si è solo aggiunto qualche corsa nell'orario di punta di pomeriggio riuscendo a tenere la frequenza di 10min ed alzando il tempo di percorrenza dai 50 a 60min. Che ci ha consentito di saltare meno corse.

Anche sulle linee 12, 15 e 18 ci sono stati incrementi. L'utenza della linea 18 continua a salire e nel 2019 è arrivata a 140.000 oblitterazioni. Il potenziale della linea è però molto superiore, la linea dunque anche dopo 2 anni di servizio (introdotta a fine 2017) ancora non riesce a convincere l'utenza. L'incremento nel 2019 è comunque circa del 30% sul 2018.

Le note negative invece sono da registrarsi sulle nostre linee di punta linea 3 e 5. Sulla linea 3 abbiamo perso 91.000 oblitterazioni e 95.000 sulla linea 5. Queste riduzioni sono molto strane anche perché non è stato modificato nulla nel servizio, anzi la linea 3 è perfino stata potenziata nei giorni festivi (frequenza da 30min a 20min nelle fasce di interesse). Verso il secondo semestre sembra che i dati stiano comunque nuovamente migliorando.

Perdite di utenza sono da registrare anche su un'altra nostra linea importante la 110/111. Anche in questo caso i dati sono in diminuzione. Su queste due linee nel corso del 2019 sono stati però fatti molti interventi per migliorarne la puntualità che era diventata un problema. A fine 2019 è stato fatto un ulteriore passo in avanti, nel 2020 si potranno valutare gli sforzi fatti. Va comunque detto che molto probabilmente l'utenza di Laives si è spostata sulla macchina privata perché oltre a diminuzioni sulle linee 110/111 abbiamo un crollo del 15% sulle oblitterazioni della linea express 112 Laives-Bolzano.

Lo spostamento di capolinea della linea 183 da via Perathoner in autostazione ha avuto risultati disastrosi, le oblitterazioni sono scese del 27% se si considera che la linea ha appena 55.000 utenti la riduzione è veramente notevole.

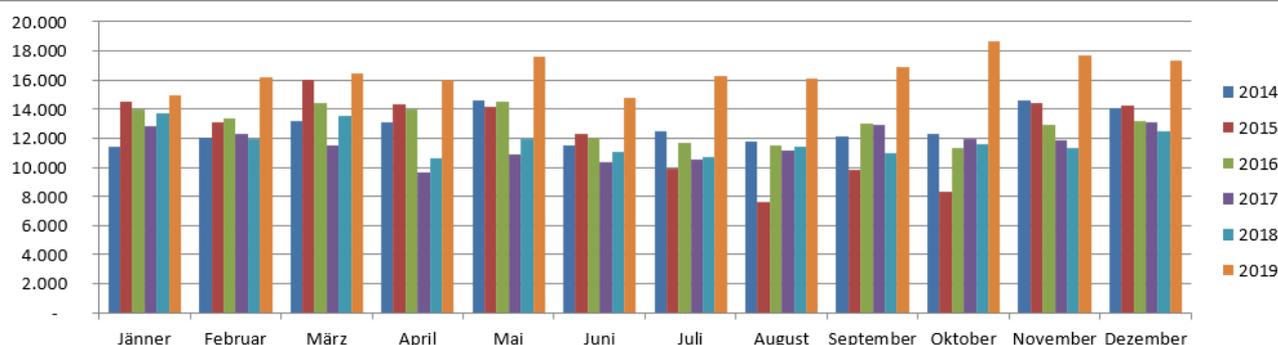
Anche la linea notturna 153 ha perso diversi utenti. Nell'orario 2019/20 è stato dunque deciso di modificare e di semplificare il percorso della linea 153 suddividendola nelle linee N35 e N1. Si spera che questa modifica porti buoni risultati nel 2020.

A Merano si registra un incremento delle oblitterazioni nel 2019, principalmente sulle linee utilizzate più da Meranesi quali le linee 1, 3, 6, 13, mentre si è registrata una perdita di utenti sulle linee turistiche. Questa perdita è comunque da verificare essendoci spesso diversi problemi di oblitterazione delle mobilcard: essendo proprio questo il titolo di viaggio utilizzato dai turisti, il dato può essere incompleto.

La linea che ha riscontrato il maggior successo in percentuale è stata la linea 6 che è incrementata quasi del 41% e l'incremento continua ad aumentare nell'ultimo trimestre, nel si registrano punte del 50/60%. La linea è passata da 150.000 oblitterazioni a quasi 200.000 in un anno. La soddisfazione maggiore comunque è che la linea 6 è utilizzata in prevalenza dai cittadini di per cui significa che sempre più i Meranesi hanno scelto il mezzo pubblico per i loro spostamenti.

L'introduzione della linea non è stato facile: dal quartiere erano inizialmente arrivate diverse critiche e diversi cittadini non volevano l'aumento della frequenza. Invece, da un anno a questa parte, anche gli scettici si sono resi conto che la linea funziona e che viene utilizzata. Ora in certi orari l'autobus utilizzato è anche troppo piccolo e servirebbe un ulteriore potenziamento. Con l'arrivo dei nuovi mezzi elettrici inizio/metà 2021 si aumenterà la portata dei mezzi.

Il grafico sotto riporta i dati delle oblitterazioni della linea 6.



LOTTA ALL'EVASIONE

Nel 2019 è proseguita la collaborazione con la RONDA (sospesi i mesi novembre e dicembre) per i controlli aggiuntivi sulle nostre linee: sono stati controllati da inizio anno 943 autobus e 11.368 Pass - circa 12.700 utenti e sono state emesse circa 345 sanzioni. Considerando questi dati la percentuale di evasione relativa al 2019 è stata del 2,74%.

Se si considera i restanti controlli eseguiti (personale SASA di verifica) a Bolzano sono stati controllati 17.310 autobus e circa 201.132 persone sono state controllate, emettendo 5.815 verbali.

Per Merano invece sono stati controllati 5754 bus e 67.475 utenti effettuando 858 verbali.

Per quanto riguarda le sanzioni amministrative, relativa all'anno 2019 sono state comminate complessivamente n. 6.898. multe, il 2,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2018.

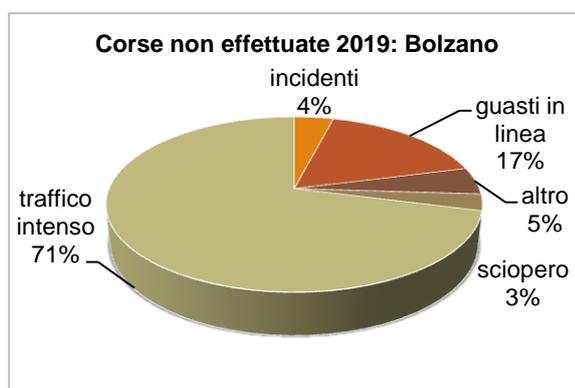
La percentuale di incasso delle sanzioni amministrative ammonta al 48%, seguendo una linea in crescita rispetto al corso degli anni passati. Il 72% dei trasgressori adempienti ha fruito della riduzione della sanzione a metà (50% dell'importo ordinario oltre al prezzo del biglietto), avendo provveduto ad un pagamento entro 5 giorni dalla data della contestazione, il 18% ha pagato entro 30 giorni e il 10% entro 65 giorni, dopo la ricezione di un sollecito di pagamento scritto e/o l'ordinanza di ingiunzione. I ricavi da sanzioni amministrative dell'anno 2019 ammontano complessivamente ad € 102.636,72.

Nel 2019 sono stati presentati n. 43 ricorsi, che a seguito di accertamenti interni condotti con i settori competenti, sono stati accettati. Sono inoltre state archiviate nr.1623 verbali in quanto emessi nei confronti di trasgressori irreperibili, e nr. 490 verbali emessi nei confronti di soggetti senza fissa dimora e/o trasferiti. Questo è dovuto al fatto che tante persone che utilizzano i mezzi pubblici senza titolo di viaggio sono senza fissa dimora ovvero, in sede di controllo, esibiscono dei documenti di identità contenenti degli indirizzi di residenza non aggiornati e quindi i tentativi di inviare notifiche e/o solleciti di pagamento sono destinati a fallire. C'è da sottolineare che l'ufficio Sanzioni ha operato da inizio anno un controllo sugli indirizzi rilasciati dagli utenti in fase di verifica tramite le Banche Dati Anagrafiche del Comune di Bolzano, che partiranno anche per il Comune di Merano e di Laives.

PERFORMANCE

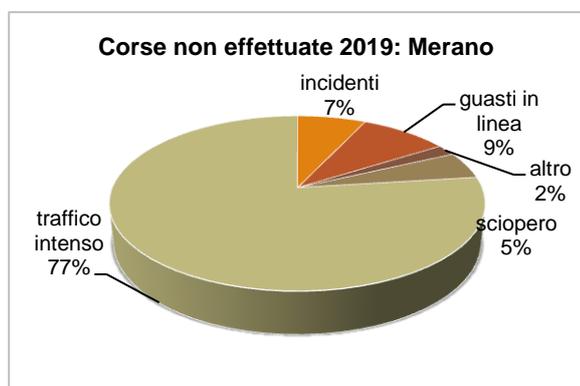
REGOLARITÀ DEL SERVIZIO

Nel 2018 è stato effettuato regolarmente il 99,21% delle corse e nel 2019 il 99,00% delle corse.



Nel 2019 la causa più frequente di irregolarità delle corse è il traffico intenso (71% a Bolzano e 77% a Merano).

Il maggior numero di corse non effettuate regolarmente è attribuibile alle linee che transitano nella zona industriale di Bolzano 110, 111, 10A e 10B, e alle linee 3 e 5 nonostante gli interventi di miglioramento messi in atto 2019. Nel 2020 tramite ulteriori interventi mirati si cercherà di apportare modifiche al servizio.



Il maggior numero di corse non effettuate regolarmente è attribuibile al traffico e ai lavori stradali: nel 2019 sono state apportate alcune rettifiche relative alla linea 6 che hanno migliorato sensibilmente l'andamento del servizio.

BOLZANO

NEL 2019 SONO SALTATE (INTERAMENTE O PARZIALMENTE) 6808 CORSE

Di seguito la situazione delle linee con la percentuale peggiore sul totale delle corse non regolari.

Linea	Corse previste in linea	Corse effettuate	% Totale corse non regolari	Corse perse interamente
10A BZ	27.270	26.434	3,07%	159 0,58%
111 BZ	22.876	22.271	2,64%	290 1,27%
8 BZ	35.779	35.007	2,16%	366 1,02%

Di seguito la situazione delle linee con la percentuale migliore sul totale delle corse non regolari.

Linea	Corse previste in linea	Corse effettuate	% Totale corse non regolari	Corse perse interamente
202 BZ	9.559	9.551	0,08%	6 0,06%
117 BZ	10.396	10.369	0,26%	17 0,16%
12 BZ	20.216	20.153	0,31%	51 0,25%

Qui si rappresenta i motivi che hanno causato irregolarità del servizio:

La causa principale delle corse non effettuate è attribuibile al traffico intenso, causato dalla presenza di cantieri nel centro di Bolzano, che non agevolano la situazione già critica della viabilità.

L'estate 2019 è stata sicuramente una delle estati ad oggi con il maggior numero di cantieri sparsi per la città di Bolzano. Molte delle linee hanno sofferto tempi di percorrenza non adeguati a causa della situazione viabilistica in città di Bolzano: la forte congestione della città, soprattutto nelle giornate di pioggia, ha comportato giornate in cui sono state perse anche oltre 100 corse.

Ovviamente anche il blocco totale intorno a Piazza Verdi per il ritrovamento dell'ordigno bellico ha a sua volta inciso pesantemente sul servizio.

D'altro canto, l'introduzione dei nuovi mezzi a fine III trimestre inizio IV trimestre ha sensibilmente abbassato la percentuale di corse perse a causa di guasti in linea. Si è passati dal 18% del III trimestre al 6% nel IV.

MERANO

Nel 2019 sono saltate (interamente o parzialmente) 1507 corse.

Di seguito la situazione delle linee con la percentuale peggiore sul totale delle corse non regolari.

Linea	Corse previste in linea	Corse effettuate	% Totale corse non regolari	Corse perse interamente	
221 ME	27.116	26.820	1,09%	224	0,83%
213 ME	24.798	24.615	0,74%	114	0,46%

Di seguito la situazione delle linee con la percentuale migliore sul totale delle corse non regolari..

Linea	Corse previste in linea	Corse effettuate	% Totale corse non regolari	Corse perse interamente	
211 ME	40.896	40.825	0,17%	54	0,13%
13 ME	4.088	4.079	0,22%	4	0,10%

La situazione precaria del traffico di Merano è sottolineata dalla statistica che, p.es, evidenzia come solo nel IV trimestre del 2019, l'84 % delle corse non regolari siano state causate da **traffico intenso** dei dovuto ai numerosi cantieri presenti. Il 6 % invece è stato causato dai guasti in linea.

PUNTUALITÀ DEL SERVIZIO

BOLZANO

In generale nel corso dell'anno si sono verificate delle problematiche relative ai ritardi che hanno comportato numerosi cambiamenti organizzativi. A inizio anno erano previste circa 200 operazioni tra creazioni e modifiche che nel corso dell'anno sono aumentate sensibilmente a causa della riqualificazione areale stazione.

Come visibile dal grafico riportato sotto continuiamo ad avere problemi di puntualità sulle linee 110, 111, 201, 6 e 10.



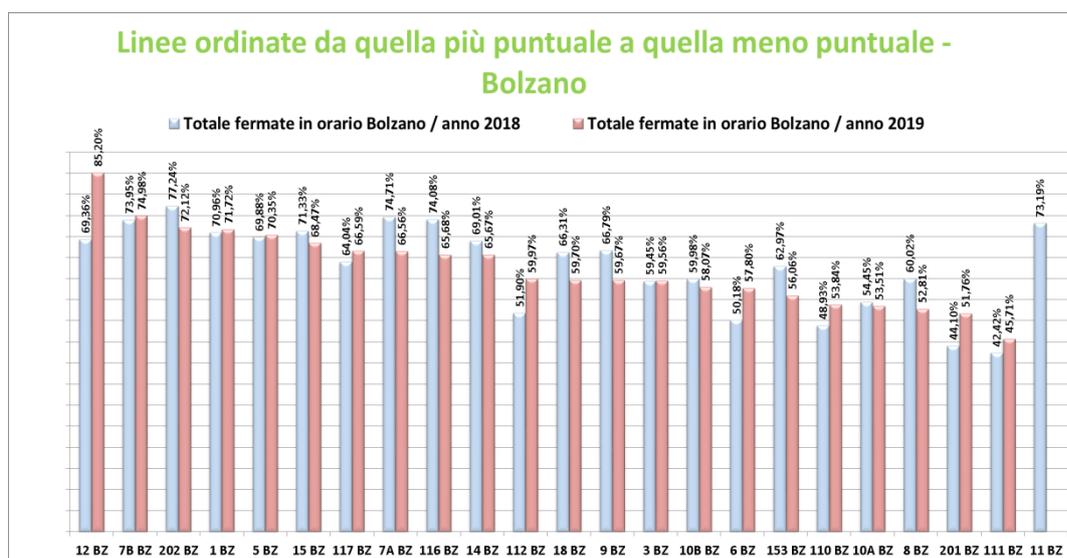
Gli interventi effettuati in continuazione durante l'anno non sono in grado di modificare di molto la puntualità delle linee. Con gli interventi effettuati si è cercato di garantire una ripartenza dal capolinea delle corse successive in orario e una riduzione delle corse saltate, il ritardo accumulato in strada però non lo si può ridurre. Solo con il cambio orari di dicembre su alcune tratte sono stati modificati i tempi di percorrenza per compensare al meglio i ritardi causati dall'aumento del traffico. Modificandosi però drasticamente la situazione del traffico di ora in ora è molto difficile riuscire a rispettare gli orari, inoltre l'aumento del tempo di percorrenza sulle tratte aumenta anche la probabilità di anticipi in orari meno trafficati.

Come si vede dai dati la puntualità delle linee è diminuita quasi su tutte le linee questo anche per il fatto che il traffico in città di Bolzano è in continuo aumento.

Alcuni piccoli miglioramenti si nota proprio sulle linee dove si è cercato di intervenire: sulla linea 110 la puntualità è aumentata dal 48,9% al 53,8%, un aumento si registra anche sulla 111 passata da 42,4% a 45,7%. Un sostanziale miglioramento si registra anche sulla linea 201. Con l'orario di dicembre 2019 sono stati fatti ulteriori interventi proprio sulle tratte di queste linee che di conseguenza dovrebbero migliorare nell'arco del 2020 ulteriormente la puntualità in fermata.

La puntualità della linea 6 è migliorata di molto come è peggiorata di molto quella della linea 9, dall'orario 2019 le due linee sono collegate. Per migliorare le puntualità della linea 6 si è deciso di legare le due linee insieme.

La maggior puntualità della linea 112 invece è legata probabilmente alla riduzione di utenza su questa linea, discorso inverso è da fare sulla 8 dove l'aumento di utenza e i continui cantieri hanno peggiorato in modo deciso la puntualità.



Cantieri significativi 2019 nel Comune di Bolzano

- Completamento teleriscaldamento in **viale Europa**; linee 5, 6, 9
- Teleriscaldamento in **via Sorrento**, linee (5), 6, 9



- Teleriscaldamento in **via Amalfi** , **linea 5**
- Teleriscaldamento **viale Trieste/ponte Roma**, **linee 110, 111, 7A, 7B**, **soppressione corsia preferenziale**
- Teleriscaldamento **piazza Verdi**, **tutte le nostre linee**
- Teleriscaldamento **tratto di via Druso da via Sorrento a via Amalfi**, **linee 6, 9, 8, 201**
- Teleriscaldamento in **via Sassari**, **linee 6, 9**
- Corsia preferenziale Bus **tratto di via Druso da Piazza Andriano a via Palermo**, **linee 6, 9, 8, 201**
- Lavori stradali SEAB in **via Fago**, **linee 1 e 12**
- Lavori stradali SEAB in **via Roma dal distributore AGIP alla rotonda via C. Augusta**, **linee 110, 111, 7A, 7B**, **soppressione corsia preferenziale**
- Lavori nuova ciclabile in **via Roma da via Firenze a via Druso**, **linee 110, 111, 7A, 7B, 3**, **soppressione corsia preferenziale**
- Lavori Waltherpark in **piazza Walther**, **tutte le nostre linee**
- Lavori Waltherpark in **via Perathoner**, **tutte le nostre linee**

Altri cantieri importanti nei Comuni limitrofi

- Lavori stradali lungo tutta la strada statale che passa per il Comune di **Postal**, **linea 201**
- Lavori a **Settequerce**, **linea 201**

MERANO

Anche sotto il profilo di puntualità la linea 6 che normalmente era sempre fanalino di coda è decisamente migliorata con gli interventi fatti. Ora è perfino la seconda linea più puntuale a Merano.

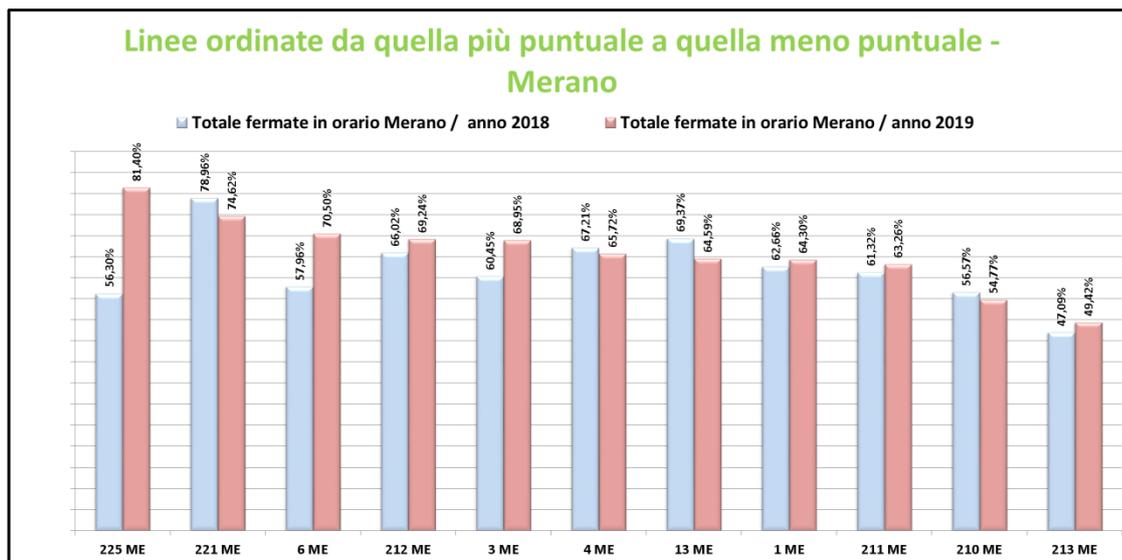
Sulla linea ci sono ancora problemi nei giorni festivi, questi però dovrebbero essere stati risolti con la modifica concordata con la Provincia nell' orario 2020.

Anche la linea 3 rispetto ai dati del 2018 è migliorata, lo si può ricondurre alla chiusura dei cantieri in via Virgilio che nel 2018 continuavano a far deviare la linea.

Rimangono i problemi sulle linee 1, 213 e 210. Sulla linea 210 bisognerà probabilmente intervenire su singole corse e sui tempi di percorrenza di alcune tratte, perché la linea in sé non risulta critica. La linea sarà da analizzare meglio nel 2020.

Per la linea 213 il problema è solo nel periodo turistico, per questo motivo con la Provincia è stato deciso di potenziare la linea da aprile a novembre 2020 con ulteriori corse express da Merano - Lagundo, che dovrebbero ridurre l'afflusso di persone sui mezzi e dunque velocizzare la linea.

Va comunque ricordato che i dati sulla puntualità delle linee, 1, 3, 4, 221 e 225, sono inficiati dai lavori stradali in via Cavour e via Virgilio che tra 2018 e 2019 hanno aumentato i ritardi su queste linee.



NB: Il totale delle fermate in orario delle linee di Merano potrebbe essere incompleto in quanto alcune vetture non dispongono di controllo satellitare e i dati nel Datawarehouse non sono completi.

Per quanto riguarda invece i lavori stradali nell' anno 2019 si segnalano quelli più impattanti:

- Lavori sulla tratta Marleno – Cermes per pista ciclabile, questi lavori continueranno anche nel 2020
- Lavori via Cavour, a fine gennaio sono iniziati i temuti lavori in via Cavour, i lavori sono durati fino al 13/04/19. Dopo diversi incontri anche con i rappresentanti Provinciali il Comune di Merano, ha accettato di aprire un senso di marcia. Fino a metà/fine marzo i ritardi sulle linee erano compensati ai capolinea. Verso metà marzo il problema del flusso turistico è aumentato e ha creato non pochi problemi alle linee 1, 3, 4 221 e 225.
- Lavori IV Novembre rotonda uscita MEBO, questi lavori eseguiti inizio marzo, hanno creato diversi problemi alle nostre linee. In temporanea erano in corso anche lavori di potatura alberi, via A. Hofer e via Goethe.

- Lavori via Virgilio, a marzo durante le ferie scolastiche sono ripresi per una settimana i lavori in via Virgilio, ad Aprile si chiuderà nuovamente per circa 2 settimane.
- Lavori in via Goethe anche su questa strada mancava la rifinitura del manto stradale per questo motivo a marzo è stata chiuso un senso di macia anche qui.
- Nel 3. trimestre è rimasta chiusa per settimana la via Dante con conseguenze sulla linea 4
- Lavori infiniti (sensi unici alternati per mesi) in via Weingartner a Lagundo linee 212 e 213
- Lavori stradali a Settequerce linea 201
- Chiusura di via Mozart a Merano, ridotto percorso linea 4 dunque poco impattante sulla puntualità, il servizio però ne ha risentito dovendo la linea saltare la fermata dell'ospedale vecchio, ad oggi non ancora aperta
- Chiusura di via Cadorna a Merano, ridotto percorso linea 212 dunque poco impattante sulla puntualità, il servizio però ne ha risentito, ad oggi non ancora aperta
- Chiusura via Roma a Merano proseguiti nel 2020
- Lavori in via Bolzano nel **Comune di Lana, linee 201, 211**

I RISULTATI DELLA GESTIONE – RELAZIONE AI SENSI DELL'ART 6 COMMA DEL D.LGS. 175/2016

L'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 175/2016, il c.d. "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica", ha introdotto l'obbligo per tutte le società a controllo pubblico di predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e di informare al riguardo l'Assemblea nell'ambito della relazione annuale sul governo societario.

L'obbligo di informativa, previsto al successivo comma 4 dello stesso art. 6 sopra citato, si ritiene possa essere adeguatamente soddisfatto prevedendo questo specifico paragrafo nella presente Relazione sulla gestione, di cui all'art. 2428 del Codice Civile, anche in considerazione del fatto che tale relazione (a cui si rimanda) è allegata al bilancio d'esercizio e, quindi, pubblicata presso il Registro delle Imprese.

Premesso ciò, si riportano di seguito le informazioni necessarie per verificare il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario, oltre che un set di indicatori finalizzati a misurare lo stato di salute dell'azienda.

SASA ha in essere con l'ente affidante, la Provincia Autonoma di Bolzano, una serie di concessioni basate sul sistema di *gross cost*: la gestione industriale è a carico dell'operatore, mentre la gestione commerciale è a carico dell'ente concedente. Il servizio di trasporto pubblico locale, rientrando nella categoria dei servizi pubblici, deve essere erogato indipendentemente dall'effettivo profitto che se ne può trarre con la vendita dei titoli di viaggio. SASA cioè riceve un contributo basato principalmente sul costo standard chilometrico definito annualmente con decreto del competente Assessore Provinciale come tetto massimo dei costi ammissibili ed erogato sulla base della rendicontazione dei costi effettivamente sostenuti in relazione al servizio prodotto.

La rendicontazione e il costo chilometrico effettivamente riconosciuto vengono approvati con decreto dell'assessore della mobilità, normalmente con uno sfasamento temporale di circa 3-4 anni. L'ultimo costo riconosciuto risale al 2015. Sulla base dell'ultimo costo riconosciuto vengono erogati mensilmente gli anticipi per l'anno corrente, garantendo dunque, insieme ai ricavi dalle vendite dei biglietti, i principali flussi finanziari in entrata.

Per quanto riguarda il contributo in conto esercizio 2019, si evidenzia che è stato definito sulla base dei principi contenuti nella Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1155 del 13.11.2018 e che ha determinato per i servizi di linea urbani su gomma, € 2,9226/km come costo standard.

Su questa base è stato costruito il bilancio di previsione 2019 (approvato con delibera del CdA nella seduta del 19/12/2018), in un'ottica di equilibrio tale che i ricavi siano sufficienti per coprire i costi della gestione, e quindi per evitare perdite, mentre per l'equilibrio finanziario è necessario che i flussi finanziari in entrata originati dalla gestione siano sufficienti e distribuiti temporalmente in modo da garantire il puntuale adempimento delle obbligazioni assunte dalla società con gli istituti di credito, i fornitori ed il proprio personale.

SASA Spa chiude positivamente l'anno 2019: a fine anno la differenza tra i valori ed i costi di produzione (EBIT) registra un delta positivo pari a € 75.397,49 valore in aumento rispetto al risultato del 2018, e che permette di chiudere l'anno con un utile di € 66.148.

Di seguito viene riportato lo schema del conto economico che, attraverso la riclassificazione di alcune voci dello schema civilistico, permette di evidenziare alcuni indicatori di redditività:

Descrizione	31.12.2018	31.12.2019	Δ 2019 su 2018	Δ% 2019 su 2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 8.213.815	€ 8.774.695	€ 560.880	6,83%
Altri ricavi e proventi	€ 18.216.633	€ 21.374.535	€ 3.157.903	17,34%
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 26.430.448	€ 30.149.231	€ 3.718.783	14,07%
Costi per materie prime e consumo	€ 4.435.233	€ 4.676.511	€ 241.278	5,44%
Costi per servizi	€ 4.405.388	€ 6.245.295	€ 1.839.907	41,76%
Costi per godimento beni di terzi	€ 283.833	€ 347.214	€ 63.381	22,33%
Variazione rimanenze di magazzino	-€ 35.490	-€ 31.303	€ 4.188	-11,80%
Oneri diversi di gestione	€ 165.075	€ 168.754	€ 3.678	2,23%
Costi per il personale	€ 15.612.565	€ 16.466.549	€ 853.985	5,47%
COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 24.866.604	€ 27.873.020	€ 3.006.416	12,09%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	€ 1.563.844	€ 2.276.211	€ 712.367	45,55%
Ammortamento immobilizzazioni materiali + immateriali	€ 1.510.400	€ 2.200.814	€ 690.414	45,71%
Accantonamenti per rischi e altri	€ 0	€ 0	€ 0	0,00%
MARGINE OPERATIVO NETTO (MON)	€ 53.444	€ 75.397	€ 21.953	41,08%
Saldo proventi e oneri finanziari	-€ 2.267	-€ 9.249	-€ 6.982	308,01%
RISULTATO ORDINARIO	€ 51.177	€ 66.148	€ 14.971	29,25%
Saldo proventi e oneri straordinari	€ 0	€ 0	€ 0	0,00%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	€ 51.177	€ 66.148	€ 14.971	29,25%
Imposte dell'esercizio	€ 0	€ 0	€ 0	0,00%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	€ 51.177	€ 66.148	€ 14.971	29,25%

Il risultato operativo della società rileva un deciso aumento rispetto all'esercizio precedente, progresso che viene successivamente limitato dall'imputazione degli ammortamenti per i nuovi cespiti patrimonializzati nel corso dell'anno.

Nell'esercizio in corso dunque si deve osservare come il risultato sia in aumento rispetto all'anno precedente, nonostante i maggiori costi peraltro già previsti a budget.

Di seguito si elenca una serie di indici utili a valutare il risultato dell'esercizio nella sua interezza.

INDICI ECONOMICI/PATRIMONIALI/DI LIQUIDITÀ	2018	2019
EBIT (<i>earning before interest and taxes</i> , cioè il reddito operativo)	53.444	75.397
ROE (<i>return on equity</i>)	0,69%	0,68%
ROA (<i>return on assets</i>)	0,16%	0,17%
Ricavi tariffari/ricavi totali	31%	29%

DATI DI BILANCIO ED INDICI	2018	2019
Ricavi da vendite di biglietti/carte valori e abbonamenti**	8.214	8.775
Utile d'esercizio**	51	66
Investimenti (in migliaia di Euro)	3324	12.947
Forza media del personale	334,71	367,83
Totale dei chilometri contribuiti	7.814.364	8.327.587
Obliterazioni	18.771.156	19.295.252

(**=migliaia di €)

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione a fine 2019 è pari a € 30.149.230,79 un incremento notevole rispetto all'esercizio precedente, con una variazione del +14,07% ovvero di + € 3.718.782,92

Come base di calcolo per il contributo sono stati considerati l'andamento dei chilometri effettivamente percorsi durante il periodo ed i relativi costi ammissibili. Il contributo viene determinato su questa base, al netto dei ricavi da vendite e prestazioni.

Su queste basi si arriva ad un costo effettivo riconosciuto per il 2019, inferiore al costo standard previsto per il 2019 di € 2,9226 che però viene applicato per intero, per effetto dell'applicazione parziale del bonus previsto dalla legge provinciale di riferimento.

Ricavi	31.12.2018	31.12.2019	Δ 2019 su 2018	Δ% 2019 su2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 8.213.815	€ 8.774.695	€ 560.880	6,83%
Abbonamenti	€ 4.505.908	€ 4.798.165	€ 292.257	6,49%
Introiti titoli di viaggio	€ 3.688.260	€ 3.954.325	€ 266.065	7,21%
Servizi speciali (Art. 2)	€ 19.648	€ 22.206	€ 2.558	13,02%
Altri ricavi e proventi	€ 18.216.633	€ 21.374.535	€ 3.157.903	17,34%
a) Contributi in conto esercizio	€ 16.282.754	€ 17.377.840	€ 1.095.086	6,73%
Contributo integrativo provinciale	€ 16.271.762	€ 17.369.390	€ 1.097.628	6,75%
Contributo su ammortamenti	€ 10.992	€ 8.450	-€ 2.542	-23,13%
b) Diversi	€ 1.933.879	€ 3.996.696	€ 2.062.817	106,67%
Sanzioni amministrative incassate	€ 107.528	€ 102.637	-€ 4.891	-4,55%
Rimborso danni	€ 300.287	€ 263.884	-€ 36.403	-12,12%
Recupero oneri personale	€ 13.029	€ 1.010	-€ 12.020	-92,25%
Vendita di materiale di magazzino	€ 13.365	€ 5.239	-€ 8.126	-60,80%
Altri ricavi	€ 1.499.669	€ 3.623.926	€ 2.124.257	141,65%
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 26.430.448	€ 30.149.231	€ 3.718.783	14,07%

Per quanto riguarda il contributo in conto esercizio, si evidenzia che è stato definito sulla base dei principi contenuti nella Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1155 del 13.11.2018 e che ha determinato per i servizi di linea urbani su gomma, € 2,9226 km come costo standard. Come base di calcolo per il contributo sono stati considerati l'andamento dei chilometri effettivamente percorsi durante il periodo ed i relativi costi ammissibili. Il contributo viene determinato su questa base, al netto dei ricavi da vendite e prestazioni.

Inoltre, l'utilizzo della quota di ammortamento dei contributi in conto capitale ricevuti che fa da correttivo al costo degli ammortamenti su cespiti contribuiti dall'Ente Provinciale, è aumentato rispetto al 2018 di € 751.978 come da programma ammortamenti e relativi contributi sugli stessi.



Per quanto riguarda i ricavi da vendite e prestazioni si ricorda inoltre che spetta alla Provincia Autonoma di Bolzano la definizione e l'articolazione del sistema tariffario. Una annotazione particolare meritano i ricavi per titoli di viaggio che passano da € 8.213.815,17 nel 2018 a € 8.774.695,47 nel 2019, con un incremento pari ad € 560.880,30.

La gestione del *clearing* dei titoli di viaggio è totalmente svolta dalla STA società in house della Provincia in modo molto soddisfacente.

Per quanto riguarda l'andamento degli utenti, complessivamente sono state contate 19.295.252 obliteratezioni a fronte di 18.771.156 obliteratezioni del 2018.

Il sistema di trasporto integrato Alto Adige prevede altri documenti di viaggio per:

chi non viaggia spesso con i mezzi di trasporto pubblico

- Biglietto ordinario extraurbano (bus e treno)
- Biglietto ordinario per viaggi di zona tariffaria
- Carta valore (10, 25 o 50 euro)

chi viaggia regolarmente con i mezzi di trasporto pubblico

- AltoAdige Pass
- EuregioFamilyPass

scolari e studenti

- AltoAdige Pass abo+

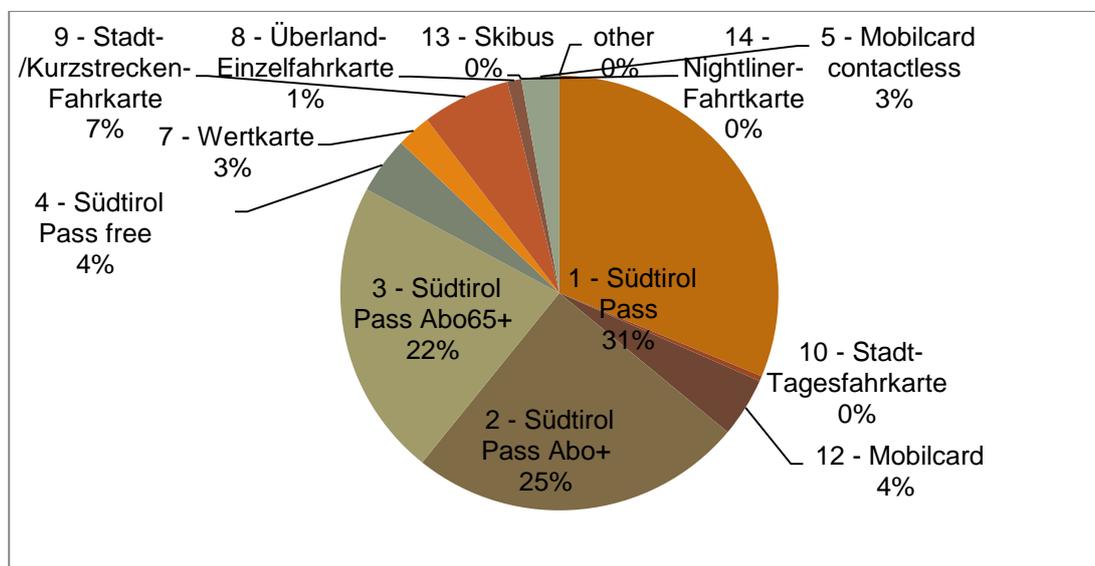
anziani

- AltoAdige Pass 65+

persone con disabilità (pari o superiore al 74% d'invalidità)

- AltoAdige Pass free.

Obliterazioni	2017	2018	2019
Titoli di viaggio	18.163.338	18.771.156	19.295.252
1 - Südtirol Pass	5.664.688	5.927.860	6.031.128
10 - Stadt-Tagesfahrkarte	94.988	82.915	74.315
12 - Mobilcard	1.347.648	1.059.606	851.321
2 - Südtirol Pass Abo+	4.517.104	4.816.359	4.769.825
3 - Südtirol Pass Abo65+	4.083.315	4.253.284	4.269.848
4 - Südtirol Pass free	724.207	783.889	817.027
7 - Wertkarte	461.216	479.288	489.774
9 - Stadt-/Kurzstrecken-Fahrkarte	1.100.538	1.199.580	1.256.447
8 - Überland-Einzelfahrkarte	169.539	168.344	196.672
14 - Nightliner-Fahrtkarte	84	31	16
13 - Skibus	7	0	0
12 - Mobilcard			538.879



COSTI DELLA PRODUZIONE

La ripartizione dei costi della produzione si presenta nel modo seguente:

Costi	31.12.2018	31.12.2019	Δ 2019 su 2018	Δ% 2019 su 2018
Costi per materie prime e consumo	€ 4.435.233	€ 4.676.511	€ 241.278	5,44%
Costi per servizi	€ 4.405.388	€ 6.245.295	€ 1.839.907	41,76%
Costi per godimento beni di terzi	€ 283.833	€ 347.214	€ 63.381	22,33%
Variazione rimanenze di magazzino	-€ 35.490	-€ 31.303	€ 4.188	-11,80%
Ammortamenti	€ 1.510.400	€ 2.200.814	€ 690.414	45,71%
Oneri diversi di gestione	€ 165.075	€ 168.754	€ 3.678	2,23%
Costi per il personale	€ 15.612.564	€ 16.466.549	€ 853.985	5,47%
COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 26.377.004	€ 30.073.833	€ 3.696.830	14,02%

Come da tabella sopraesposta, i costi della produzione registrano complessivamente un aumento di circa il 14% rispetto all'esercizio precedente, differenziale peraltro già previsto in sede di redazione del budget. Le voci che hanno subito (anche in livello percentuale) un aumento significativo sono : 1) "Costi per servizi", in particolare per un incremento del costo sostenuto per i sub-affidamenti che peraltro sono servizi che vengono poi recuperati con i km inseriti nel calcolo del costo chilometrico finale, coperto dal contributo della PAB, oltre alla presenza del costo del full service relativo ai mezzi ad idrogeno, il cui onere anche in questo caso è coperto dai contributi riconosciuti dagli enti finanziatori del progetto; 2) "Costo per godimento beni di terzi", il cui aumento è dovuto sostanzialmente per l'onere sostenuto per il noleggio da terzi di alcuni autobus per sopperire al ritardo nella consegna dei nuovi mezzi.; 3) "Ammortamenti", collegati agli investimenti effettuati nell'esercizio, compresi i 37 nuovi autobus acquistati: anche questa voce determina un corrispondente aumento nei ricavi, per la sola quota di ammortamento sui contributi in conto capitale ricevuti da PAB; 4) "Costi per il personale", lievitati del 5,47% circa e in leggero aumento, complessivamente, rispetto al budget: il numero medio dei dipendenti passa da 335 a 368 unità. .

Nei costi per servizi vanno evidenziate le lavorazioni meccaniche e di carrozzeria, con aumenti ognuna di circa 200.000 rispetto al budget, importi lievitati a causa dell'obsolescenza di mezzi peraltro sostituiti con quelli nuovi con qualche mese di ritardo rispetto al previsto.

La variazione, peraltro contenuta, del valore delle rimanenze è dovuta ad un leggero incremento delle risorse giacenti ma il materiale è comunque destinato ad essere consumato (essenzialmente ricambistica) nei primi mesi dell'anno in corso.

Nella voce di spesa "Materie prime, sussidiarie e di consumo", oltre ai materiali di manutenzione del parco mezzi, vi sono i carburanti che rilevano un aumento nel gasolio per effetto del maggior servizio effettuato. Anche la voce relativa al metano è in progressione (per questo costo bisogna tener conto di un conguaglio relativo al 2018 addebitatoci a bilancio già chiuso, per circa 70.000 €).

Le altre voci non rilevano variazioni consistenti, ad eccezione del costo per l'acquisto dell'idrogeno per trazione che anche in questo caso non rileva alcuna incidenza sul risultato economico, in quanto coperto dai contributi riconosciuti per apposito progetto.

Voci di spesa	31.12.2018	31.12.2019	Δ 2019 su 2018	Δ% 2019 su 2018
Costi per materie prime e consumo	€ 4.432.301	€ 4.617.327	€ 185.026	4,17%
Gasolio	€ 1.869.558	€ 1.964.955	€ 95.397	5,10%
Gas metano	€ 558.695	€ 676.082	€ 117.387	21,01%
Energia elettrica	€ 148.767	€ 147.453	-€ 1.315	-0,88%
Materiale manutenzioni parco rotabile	€ 1.382.427	€ 1.160.958	-€ 221.469	-16,02%
Somma altre voci	€ 472.854	€ 667.879	€ 195.025	41,24%

Nei costi per servizi vanno evidenziate le lavorazioni meccaniche e di carrozzeria, con aumenti ognuna di circa 200.000 rispetto al budget, importi lievitati a causa dell'obsolescenza di mezzi peraltro sostituiti con quelli nuovi con qualche mese di ritardo rispetto al previsto. I costi di manutenzione e i consumi di un autobus vecchio sono molto più significativi di quelli di un autobus nuovo. In particolare, si segnala che la vetustà del parco macchine raggiunta nell'anno 2019 prima dell'avvio della sostituzione dei mezzi avviata nel mese di settembre ha portato all'esigenza di eseguire interventi di rafforzamento dei telai di alcuni autobus, oltre che ad intervenire per la sigillatura nei casi in cui si presentavano infiltrazioni d'acqua nel mezzo. A ciò si

aggiunge la necessità di sostituire le rampe disabili ad estrazione con rampe disabili a ribaltina, in relazione alle numerose difficoltà segnalate nell'estrarre e riporre le rampe a estrazione, con conseguenze sia sul servizio che sulla salute e sicurezza dei lavoratori. Un altro fattore da considerare è il numero più alto di km percorsi (+6,5% rispetto al 2018), l'inserimento di 70 nuovi autisti, contro i 48 inserimenti avvenuti nel 2018, e la comparsa di casi di incidenti ad elevato valore di danno (anche se nella maggior parte dei casi trattasi di incidenti "attivi", ossia in cui si è individuata una responsabilità di terzi e si è conseguentemente ottenuto un risarcimento dei danni patiti) All'interno delle lavorazioni di carrozzeria vanno individuate le riparazioni "passive" per danneggiamenti da noi causati (per un valore di 164.000 €) e quelle "attive" cioè sostenute a fronte di danni causati da terzi (per un valore di circa 142.500 €) che trovano copertura negli indennizzi assicurativi.

Ulteriori aumenti significativi sono da riscontrare nella voce delle assicurazioni in linea con quanto previsto, considerati gli acquisti di nuovi mezzi (+€ 106.812). La somma delle "altre voci" oltre a quanto indicato in precedenza comprende spese per telefonia (€ 60.000), provvigioni ai rivenditori dei biglietti (€ 66.000), visite mediche (€ 49.000), spese per lavori specifici sugli impianti fissi (€ 103.000) e altre spese. Per la consulenza legale si registra un minore costo per effetto del ricorso al fondo appositamente dedicato.

Voci di spesa	31.12.2018	31.12.2019	Δ 2019 su 2018	Δ% 2019 su 2018
Costi per servizi	€ 4.405.388	€ 6.245.294	€ 1.839.906	41,76%
Manutenzione materiale rotabile	€ 348.172	€ 649.314	€ 301.142	86,49%
Assicurazioni	€ 758.046	€ 864.858	€ 106.812	14,09%
Prestazioni di terzi per noleggi	€ 1.593.021	€ 2.299.551	€ 706.530	44,35%
Servizi di pulizia	€ 291.730	€ 316.274	€ 24.544	8,41%
Formazione professionale	€ 150.106	€ 77.867	-€ 72.239	-48,13%
Servizi informatici	€ 199.052	€ 200.562	€ 1.510	0,76%
Consulenza legale	€ 37.094	€ 99.727	€ 62.633	168,85%
Somma altre voci	€ 1.028.167	€ 1.737.143	€ 708.974	68,96%

Nella nota integrativa sono illustrati dettagliatamente i proventi e gli oneri straordinari, che dal 2016, per effetto dei nuovi principi contabili, sono stati distribuiti sui vari conti di riferimento.

Per quanto riguarda i ricavi ed oneri finanziari, è da rilevare che l'unico costo è costituito da costi per operazioni bancarie, mentre sono praticamente assenti gli interessi passivi.

GESTIONE PATRIMONIALE

Di seguito si rappresenta lo stato patrimoniale in relazione all'impiego e le fonti di finanziamento:

ATTIVO	31.12.2018	31.12.2019	PASSIVO	31.12.2018	31.12.2019
Totale immobilizzazioni	€ 8.531.039	€ 19.388.936	Patrimonio netto	€ 7.512.668	€ 7.578.816
Immobilizzazioni immateriali	€ 741.474	€ 677.780	di cui capitale versato	€ 2.811.000	€ 2.811.000
Immobilizzazioni materiali	€ 7.789.565	€ 18.711.156	Fondi per rischi e oneri	€ 95.364	€ 22.389
Immobilizzazioni finanziarie	€ 0	€ 0	TFR	€ 2.317.878	€ 2.105.959
Totale attivo circolante	€ 25.287.596	€ 23.749.112	Totale debiti	€ 19.273.590	€ 17.128.733
Rimanenze	€ 191.644	€ 222.946	Debiti entro 12 mesi	€ 16.355.059	€ 14.873.693
Crediti entro 12 mesi	€ 10.183.247	€ 11.407.668	Debiti oltre 12 mesi	€ 2.918.530	€ 2.255.041
Crediti oltre 12 mesi	€ 2.234.907	€ 1.533.228			
Disponibilità liquide	€ 12.677.797	€ 10.585.270			
Ratei e risconti attivi	€ 32.009	€ 42.208	Ratei e risconti passivo	€ 4.651.145	€ 16.344.359
TOTALE ATTIVO	€ 33.850.644	€ 43.180.256	TOTALE PASSIVO	€ 33.850.644	€ 43.180.256

Il riferimento alle variazioni sullo stato patrimoniale e alla gestione finanziaria si rimanda interamente alla nota integrativa.

Nei debiti oltre i 12 mesi sono compresi gli importi dei mutui bancari (€ 2.185.791) e del Fondo incidenti (€ 69.250)

Sono stati effettuati investimenti per un importo complessivo di € 13.027.399 di cui i più consistenti sono dati dall'acquisto complessivo di 37 nuovi autobus (€ 11.760.051) e altre spese come meglio dettagliato nella nota integrativa. Con delibera della Provincia di Bolzano, 257 del 09.04.2019, è stato approvato il finanziamento per l'acquisto di 22 nuovi autobus, per un valore totale di 6.390.000,00 €.

Con delibera della Provincia di Bolzano, nr. 930 del 12.11.2019, è stato approvato il finanziamento per l'acquisto di nuovi 12 autobus ad idrogeno (progetto Jive) e la loro manutenzione e per l'installazione di infrastrutture di rifornimento e di logistica presso il deposito SASA (progetto Mehrlin), per un valore totale deliberato di € 14.334.000.

IL PARCO MEZZI

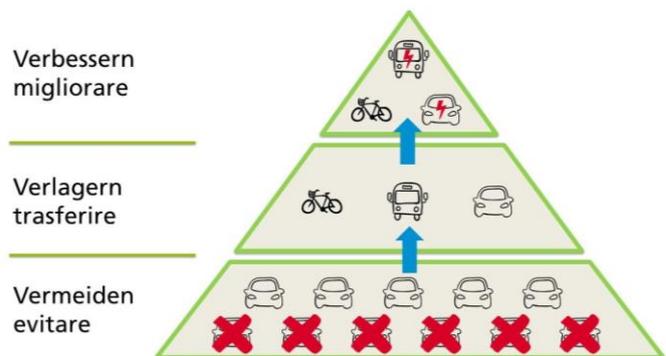
La sfida dei prossimi anni richiede una mobilità senza l'utilizzo di petrolio, fonte di energia fossile e non rinnovabile: una mobilità alternativa che incontri l'obiettivo di decarbonizzazione.

Il trasporto pubblico è la soluzione per spostarsi in maniera ecologica nel pieno rispetto dell'ambiente.

SASA vuole raggiungere una mobilità rispettosa dell'ambiente, capace di utilizzare le risorse in maniera più efficiente e si ispira al concetto di "green mobility" provinciale.

Evitare di creare traffico – trasferire il traffico – migliorare il traffico: sono questi i tre elementi della "piramide della mobilità sostenibile" e in tal senso l'Alto Adige intende diventare entro il 2030 la regione modello per la mobilità alpina sostenibile, attuando numerose misure per evitare di creare il traffico, trasferire e migliorare il traffico.¹

¹ Fonte: <https://www.greenmobility.bz.it/projekte/la-piramide-della-mobilita-sostenibile/la-piramide-della-mobilita-sostenibile/>



Green Mobility Alto Adige, “un’iniziativa della Provincia Autonoma di Bolzano e viene coordinata da STA - Strutture Trasporto

SASA attua strategie mirate al raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile “emission free” (decarbonizzazione) per disporre di un parco veicolare a ZERO emissioni. I passi da compiere per quanto riguarda il rinnovo della flotta di SASA per rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale ed economica sono i seguenti:

1. STRATEGIA NEL BREVE PERIODO:

rinnovo del parco veicolare tramite l’acquisto di nuovi autobus altamente tecnologici e performanti, abbassando progressivamente l’età media dei mezzi e sostituendo i veicoli con classe ambientale inferiore a Euro 5 entro il 2020, attraverso l’acquisto di mezzi omologati ibridi (mild hybrid), oppure mezzi con omologazione Euro 6, nei casi in cui il mercato non offra possibilità di utilizzare mezzi con performance ambientali superiori, abbassando in modo significativo le emissioni inquinanti.

L’obiettivo è definire un piano di azioni coerente in un’ottica di complementarità e sinergia tra le differenti tecnologie. E’ necessario un massivo rinnovo della flotta “ordinaria” con tecnologia a basso impatto ambientale, coerente con l’elettrificazione, che permetta di preparare le persone e le infrastrutture a questo cambio di paradigma. Gli autobus ibridi rappresentano pertanto la scelta più opportuna, perché introducono il motore elettrico in modo graduale, permettendo anche l’adeguata preparazione del personale coinvolto (tecnico e di guida).

2. STRATEGIA NEL MEDIO-LUNGO PERIODO:



graduale ampliamento della flotta a ZERO emissioni attraverso l'acquisto di mezzi elettrici a batteria ed elettrici a idrogeno, fino alla totale conversione del parco mezzi entro il 2030, e la realizzazione delle relative infrastrutture.

3. CONTINUA RICERCA DI SOLUZIONI TECNOLOGICHE ALL'AVANGUARDIA, anche attraverso la sperimentazione.

La flotta degli autobus al 31.12.2019 risulta così composta

EURO- classe	Bolzano: n. di mezzi	Merano: n. di mezzi	SASA
GASOLIO	31	37	68
di cui:			
Euro2		3	3
Euro3	1		1
Euro5	26	30	56
Euro6	4	4	8
IBRIDI	18	14	32
ELETTRICI	4	1	5
IDROGENO	5		5
METANO	46	14	60
	Tot Bolzano: 104	Tot Merano: 66	Tot SASA: 170

MANUTENZIONE E POLITICHE MANUTENTIVE

Al fine di rispettare, le aspettative economiche definite della Società per l'anno 2019, è stato deciso , di provvedere ad effettuare analisi giornaliere, continue e condivise con la struttura tecnica dei due depositi, con l'obiettivo di incrementare la disponibilità tecnica della flotta. Tale metodologia è stata applicata sia nelle attività interne che in quelle sui fornitori esterni, in particolar modo sui veicoli in garanzia e sui contratti full service.

Le attività di ingegneria sono state organizzate nella direzione dell'analisi dei dati a disposizione dall'inizio anno 2019. Su questa base è stato possibile calcolare il dato di disponibilità tecnica delle singole vetture per gg/mese/anno. Tale dato è stato fondamentale per l'analisi della disponibilità/ indisponibilità che ha permesso dapprima di eseguire la stratificazione di analisi guasto e successivamente il consecutivo piano di azione per il ripristino delle condizioni di base.

È stato consuntivato il dato di disponibilità tecnica delle vetture in garanzia per il calcolo della loro affidabilità e per il conteggio di eventuali penali alla fine di ogni mese



Sono stati, inoltre, effettuati una serie di interventi manutentivi straordinari sui depositi, come una pulizia approfondita, il rifacimento di asfaltatura e segnaletica, le pompe gasolio, compressori, impianto di illuminazione e via dicendo.

E' stato eseguito uno studio di fattibilità delle opere di ricostruzione del locale autisti – manutentori andato distrutto nel sinistro del 30 luglio 2018 con idee nuove per la realizzazione della cubatura in posizione diversa rispetto alla precedente.

Ciò detto, il 2019 è stato particolarmente intenso, dal punto di vista manutentivo, essendo arrivata la fornitura degli autobus nuovi solo a settembre. L'età avanzata del parco mezzi ha comportato una notevole difficoltà di gestione, che ha richiesto una serie di interventi sia ordinari che straordinari, con conseguente impatto sui costi. Per la sostituzione delle vetture vecchie con quelle nuove si rimanda a quanto descritto nella nota integrativa.

- Sono state aperte un minor numero di commesse per guasto nonostante siano uscite da garanzia ulteriori 5 vetture Solaris Urbino 18 acquistate di 2° mano un anno fa. Questo, interpolato al fatto che abbiamo aumentato il numero di ore sulle commesse a guasto (con un meccanico in meno a Bolzano) e il costo dei ricambi utilizzati significa che le attività di ripristino vettura sono state eseguite con cura maggiore e con l'utilizzo di tutti i ricambi necessari
- Sono aumentati notevolmente il numero dei tagliandi eseguiti e l'utilizzo dei ricambi necessari al compimento delle stesse. Con l'aumento del chilometraggio vetture e con un numero di vetture in linea sempre maggiore in linea aumentano anche le attività a tagliando chilometrico.
- A fronte dell'uscita delle vetture dalla garanzia nell'arco dell'anno i depositi hanno dovuto sostenere una serie di spese aggiuntive soprattutto nell'ultimo trimestre dell'anno
- Il numero di interventi di carrozzeria è diminuito notevolmente e assieme a essi anche il costo dei ricambi. Si può notare come sia decisamente aumentato il costo della manodopera per lavori di carrozzeria
- Sostituzione delle rampe a estrazione dalla sottoscocca con rampe manuali a ribalta
- Modifica delle porte autista per montaggio vetro alto a protezione dell'autista stesso
- Ripristino dei telai delle vetture oramai degradati in modo disastroso
- Ripristino completo di tre impianti di climatizzazione
- Sono stati spostati numero 3 veicoli a fine vita dal deposito di Merano a quello di Bolzano per rendere più agibile il deposito e prepararlo alle modifiche necessarie per lo spostamento di una vettura elettrica a Merano

Al fine di fare fronte alle varie esigenze creati in ambito manutentivo è stato necessario intervenire anche numericamente sull'organico, inserendo nuove figure qualificate, come il nuovo facility manager e RSPP, personale tecnico di manutenzione e, da ultimo a ottobre il nuovo responsabile manutenzione.

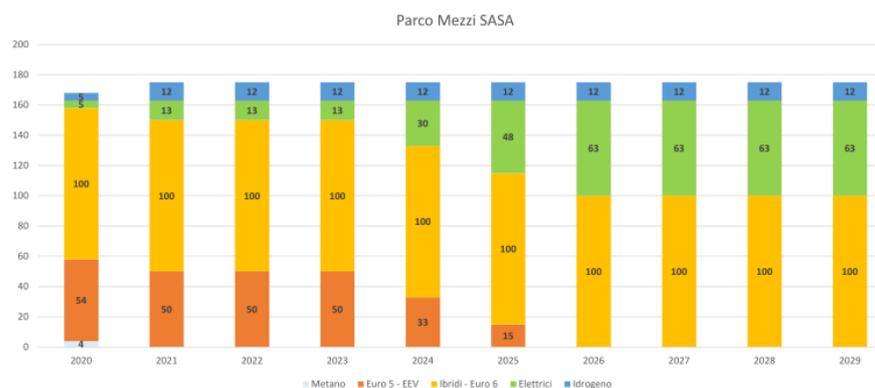
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLA FLOTTA

SASA continua a investire in tecnologie all'avanguardia, per effetto degli acquisti già effettuati nel 2019, e quelli programmati per il prossimo futuro, SASA avrà in dotazione le seguenti tecnologie a basse o a zero emissioni.

Autobus in dotazione nel 2020		Acquisti programmati nel 2020	
Autobus a emissioni zero, di cui	10	Autobus a emissioni zero, di cui	20
elettrici a idrogeno	5	elettrici a idrogeno nell'ambito del progetto Jive	12
elettrici a batteria	5	elettrici a batteria	8
Autobus ibridi	54	Autobus ibridi	24
Autobus Euro 6	8	Autobus Euro 6	10
Totale	72	Totale	54

Questo comporta che nel prossimo futuro (2021) SASA conterà nella propria flotta circa 25 veicoli a emissioni zero, circa 80 mezzi ibridi, circa 20 Euro 6, per un totale di 125 mezzi. La restante parte del parco mezzi sarà almeno tecnologia Euro 5, ma prevalentemente Euro 5 EEV.

Previsione della composizione della flotta partire dal 2020



a

In termini di riduzioni delle emissioni, le strategie di cui sopra consentono un abbattimento degli inquinanti aero dispersi.

A titolo esemplificativo, facendo un raffronto con le emissioni generate da un autobus "standard – Euro 5":



Su una percorrenza media annuale di 50.000 km, un autobus a emissioni zero (elettrico a batteria o a idrogeno) consente un abbattimento di:

950 grammi di polveri sottili
 565 kg di ossidi di azoto (NOx)
 59,83 tonnellate di anidride carbonica (CO2)



I 5 autobus a idrogeno, che nel corso dell'anno 2019 hanno percorso 264.254 km, hanno consentito un abbattimento delle emissioni pari a:

5,02 kg di polveri sottili
 2986 kg di ossidi di azoto (NOx)
 316,2 tonnellate di anidride carbonica (CO2)

Nella loro percorrenza complessiva (da novembre 2013) al 31 dicembre 2019 (1.475.881 km totali), i 5 autobus a idrogeno hanno consentito una riduzione dell'emissione di inquinanti pari a:

28,04 kg di polveri sottili
 16.677 kg di ossidi di azoto (NOx)
 1766 tonnellate di anidride carbonica (CO2)

I 5 autobus elettrici a batteria, che nel corso dell'anno 2019 hanno percorso circa 153.000 km, hanno consentito un abbattimento delle emissioni pari a:

2,9 kg di polveri sottili
 1728 kg di ossidi di azoto (NOx)
 183 tonnellate di anidride carbonica (CO2)



Allo scopo di poter aumentare l'utilizzo degli autobus elettrici, nel corso del 2019 è stata realizzata una stazione di ricarica rapida degli autobus elettrici presso la nuova Autostazione di Bolzano di via Renon tramite un sistema a pantografo (modalità opportunity charging), con potenza fino a 300 kW. Attraverso questo intervento, i km che potranno essere svolti dagli autobus elettrici nel corso dell'anno 2020 sono stimati in circa il doppio di quelli attuali, con conseguente raddoppio della riduzione degli inquinanti aerodispersi necessari all'erogazione del servizio di trasporto.

Gli autobus elettrici a batteria (da 12 metri e 18 metri) sono dotati di impianto di climatizzazione, videosorveglianza, luci a led, postazione per il trasporto dei disabili. Questi sono alimentati da batterie di tipologia NMC (nichel-manganese-cobalto) con capacità complessiva di 240 kWh che garantiscono un'autonomia di circa 180 km e senza la produzione di alcun tipo di emissione inquinante (zero particolato, zero ossidi di azoto, zero monossido di carbonio, zero idrocarburi incombusti) né localizzata, né delocalizzata, visto l'utilizzo in fase di ricarica di energia 100% da fonti rinnovabili. La ricarica delle batterie avviene al rientro in deposito, grazie a colonnine di ricarica con potenza di 80 kW.





Considerando i nuovi bus con le più recenti tecnologie di abbattimento degli inquinanti messi in servizio nel corso del 2019 e confrontando le loro emissioni con quelle di autobus standard con omologazione Euro 5, su una percorrenza media di 50.000 km/anno, la riduzione dell'impatto ambientale che si ottiene è pari a:

0.6 kg di polveri sottili
524 kg di ossidi di azoto (NOx)

Allo stato attuale SASA ha messo in servizio nel 2019 32 veicoli ibridi: l'abbattimento annuale che si va ad ottenere è pari a:

19,2 kg di polveri sottili
16.768 kg di ossidi di azoto (NOx)

LA ROAD MAP VERSO LE TECNOLOGIE A ZERO EMISSIONI:

Come anticipato sopra, attualmente SASA può contare su 10 autobus ad emissioni zero, numero destinato a crescere, grazie ai progetti "JIVE" e "MEHRLIN"; in virtù dei finanziamenti europei, sarà possibile mettere in servizio 12 autobus alimentati a cella a combustibile (idrogeno) con la relativa, necessaria struttura di rifornimento.

SASA è inoltre tra i partner del progetto "LIFE", che mira a diffondere su tutto il territorio la presenza di stazioni di rifornimento per autobus a idrogeno e stazioni di ricarica per gli elettrici.

Nel 2021 circoleranno 25 mezzi ad emissioni zero.

CHIC

Il primo progetto di sperimentazione è stato il progetto europeo CHIC (Clean Hydrogen In European Cities) a cui hanno aderito le aziende di trasporto di 10 città europee per un totale di 25 partner da 9 paesi del mondo. Il progetto promuove l'introduzione di autobus a cella a combustibile nel trasporto pubblico. Un passo verso la mobilità a zero emissioni.

Grazie a questo progetto dal mese di novembre 2013 a Bolzano circolano 5 autobus a cella a combustibile (idrogeno).

Per produrre l'idrogeno viene utilizzata solo energia pulita e certificata proveniente dalle risorse sostenibili.



L'esperienza degli autobus alimentati a cella a combustibile ha aperto un orizzonte nella mobilità con l'utilizzo di veicoli sempre più ecocompatibili. Infatti, l'orientamento verso una mobilità ecocompatibile e moderna sposa il principio che un ambiente sano costituisca la base della nostra qualità di vita.

JIVE² e MEHRLIN³

iniziati tra i primi mesi del 2017 e 2018, attraverso il progetto JIVE alla fine del 2020/inizio 2021 la flotta a cella a combustibile sarà ampliata di ulteriori 12 mezzi,. Il progetto idrogeno prosegue con i progetti JIVE, nell'ambito del progetto europeo JIVE, successore di CHIC e MEHRLIN, grazie ai quali sono previste la messa in servizio a livello europeo circa 300 autobus a cella a combustibile a zero emissioni e le relative infrastrutture (nell'ambito del progetto MEHRLIN)

Circoleranno in 20 città europee entro i primi mesi del 2020 (Danimarca, Francia, Germania, Islanda, Italia, Lettonia, Norvegia, Svezia, Paesi Bassi e Regno Unito).

LIFEALPS⁴

² JIVE: <https://www.fuelcellbuses.eu/projects/jive>; Progetto Jive2: <https://fuelcellbuses.eu/projects/jive-2>

³ MEHRLIN: <https://www.fuelcellbuses.eu/projects/mehrlin>

⁴ LIFEALPS: <https://www.life-alps.eu/it>

Il progetto LIFEALPS, “Zero Emission Services for a Decarbonised Alpine Economy”, fa riferimento al Piano Clima Alto Adige 2050, il cui obiettivo è la riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

LIFEALPS è il primo progetto in Alto Adige ad occuparsi di mobilità elettrica a 360°.

La durata del progetto è di 8 anni ed è partito ufficialmente il 1° gennaio 2019.

Con delibera n. 1335 del 11/12/2018 la Giunta Provinciale ha affidato a SASA, la gestione del progetto LIFE.

Il progetto LIFE introduce servizi a zero emissioni integrati nei settori più importanti della provincia; energia idroelettrica provinciale, viene utilizzato per produrre corrente “verde” e idrogeno “verde” per alimentare entrambe le forme della mobilità elettrica e di conseguenza veicoli a zero emissioni. Le esperienze fatte negli ultimi 5 anni vengono raccolti per avere in questo approccio integrato il numero necessario e la massa critica che permettono alla mobilità elettrica di farsi strada anche in Alto Adige. Il progetto contiene 5 settori d'intervento:

1. Le attività centrali del progetto LIFE introducono servizi a zero emissioni:
 - a. in ambito pubblico, con autobus, bus navetta e servizi comunali (raccolta dei rifiuti e nettezza urbana)
 - b. nella logistica, per es. trasporto merci nei centri delle città
 - c. nel trasporto di persone con taxi e bus navetta
 - d. nella mobilità privata e di imprese
 - e. nel turismo: questo settore così importante per l'Alto Adige urge una trasformazione in chiave sostenibile.
2. Il secondo focus delle attività di questo progetto sta nella creazione di una rete infrastrutturale per entrambe le forme della mobilità elettrica in tutta la provincia:
 - a. Ampliamento della rete di colonnine di ricarica rapida in Alto Adige: in val Venosta, a Merano, Bolzano, Brunico e lungo l'A22 (33 colonnine di ricarica veloce per veicoli a batteria)
 - b. Ampliamento della rete di distributori di idrogeno in Alto Adige: in val Venosta, a Merano, Brunico e lungo l'A22 (5 distributori di idrogeno per veicoli con cella a combustibile)

Queste infrastrutture non saranno solo a disposizione di macchine elettriche altoatesine, ma anche di ospiti, rappresentanti di un nuovo turismo di qualità, che già possiedono macchine a batteria o con cella a combustibile.

3. Il terzo campo di azioni riguarda la creazione di una flotta best practice (“buone pratiche”) di veicoli a zero emissioni da integrare nel servizio giornaliero nei settori pubblici ed economici più importanti in modo da poter offrire i servizi a zero emissioni sopracitati. Questo avverrà in comuni modello, come Bolzano, Merano, Brunico, e in alcuni luoghi della val Venosta.
4. Affinché la mobilità elettrica sia pronta al mercato e competitiva, si necessitano misure aggiuntive, come attività di cross marketing. Questi pacchetti su misura assumono un ruolo centrale per il turismo. Inoltre, il bisogno di definire degli incentivi normativi, non finanziari per stimolare il passaggio del cliente sulla mobilità elettrica.
5. In ultima analisi, il progetto deve generare risultati e know-how che possono essere replicati in altri comuni della regione alpina. I risultati del progetto saranno pubblicati e messi a disposizione di gruppi interessati.

MENTOR⁵

Il progetto MENTOR e' stato avviato ufficialmente a Dicembre 2018, con la delibera dell'autorità di gestione del contratto di progetto tra Comune di Merano, Comune di Brig-Glis, SASA, Postauto Schweiz e IDM (adesso NOI). L'obiettivo del progetto è di analizzare le necessità degli attori di mobilità nel Comune di Merano e d'intorni, per creare un primo pilota funzionante e sostenibile di *Mobility as a Service* in un ambito rurale, invece che nell' ambito urbano. A SASA, incombe lo svolgimento della parte tecnica del progetto ed di lavoro di integrazione dati. L'obiettivo del progetto "Interreg MENTOR" è quello di rendere più comodo e fruibile l'utilizzo dei mezzi di trasporto ecologici. Dal 2019 al 2021, Merano e la città partner svizzera di Briga-Glis (CH) testeranno, per la prima volta in piccole località dell'arco alpino, forme innovative di mobilità basate sul concetto "Mobility-as-a-Service" (intendere la mobilità come servizio). I partner del progetto sono NOI Tech Park e SASA e Postauto Schweiz..



RISPETTO DELL'AMBIENTE ANCHE NELLE FACILITIES

SASA è impegnata ad istituire e mantenere attivo un sistema di gestione ambientale, per garantire la prevenzione dell'inquinamento ed il miglioramento continuo delle performance ecologiche. In particolare, si attiva per minimizzare gli impatti ambientali, riducendo i consumi energetici, la produzione di rifiuti, l'utilizzo di prodotti inquinanti, le emissioni in atmosfera dei veicoli. Inoltre, è stata portata avanti ed approfondita la collaborazione con gli enti attraverso la partecipazione al "Tavolo tecnico per la qualità dell'aria" istituito dall'Assessorato all'Ambiente della Provincia Autonoma di Bolzano, con cui è stato condiviso il progetto a medio-lungo termine di conversione dell'intera flotta SASA con l'obiettivo "Emissioni Zero".



I depositi di Bolzano e di Merano sono allacciati al teleriscaldamento e dotati di alimentazione a basso consumo.

⁵ MENTOR: <https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/mobilizeeffortforaharmonizeddiffusionofnewsartandsharedmobilitytechn>

SASA dispone di una propria fonte di energia: sul tetto del capannone principale del deposito di Bolzano è stata realizzata una copertura con pannelli fotovoltaici in moduli in silicio policristallino.

L'impianto è entrato in funzione agli inizi del 2011 e parte dell'energia elettrica prodotta viene autoconsumata per lo svolgimento delle operazioni di manutenzione del deposito.

Viene acquistata soltanto energia elettrica green e gas naturale per uso autotrazione in adesione alla convenzione quadro dell'ACP - Agenzia contratti pubblici. Inoltre, SASA si rifornisce di gasolio per uso autotrazione (Norma E.N. 590 ultima edizione) in adesione alla convenzione Consip S.p.A.

Nel corso del 2019 sono state sostituite tutte le lampade dell'officina di Bolzano con sistema a LED, con conseguente rilevante efficientamento energetico che consente tempi di rientro dell'investimento stimati in circa 6 mesi.

Nel corso del 2019 è inoltre stata aggiornata la Diagnosi Energetica elaborata nel 2015.

QUALITÀ CERTIFICATA

SASA ha da tempo introdotto un sistema di gestione "Qualità, Ambiente e Sicurezza" in conformità alle norme internazionali UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI EN 13816:2002 e BS OHSAS 18001:2007.

Al fine di assicurare la compliance dei propri sistemi alle norme di sistema, ma anche di legge, sono state condotte audit interni ed esterni alla società:

AUDIT DI SORVEGLIANZA PER LA NORMA UNI EN 13816

Alle date del 14 e 15 febbraio 2019 l'Ente Certiquality ha condotto un audit di sorveglianza per confermare il certificato di conformità alla norma UNI EN 13816. Con l'audit di sorveglianza del 2019 si conclude il primo triennio; nel 2020 l'audit sarà di rinnovo. Dall'audit effettuato non sono emerse né raccomandazioni, né non conformità ed il certificato è stato quindi confermato.

AUDIT ESTERNO COMMISSIONATO DALL'ORGANISMO DI VIGILANZA

Il 9 maggio 2019 sono stati presentati i risultati di audit commissionato dall'Organismo di Vigilanza a società esterna. Nell'incontro sono stati illustrati ed argomentati i risultati dell'audit allegato al presente verbale, svolto dall'Ingegnere Davide Biasco in data 13 febbraio 2019, sulla sicurezza del lavoro ai sensi del D.Dlgs 81/08 e ss.mm. e int. In particolare, la verifica delle procedure aziendali in tema di manutenzione dei mezzi e gestione delle officine SASA di Bolzano e di Merano, in interconnessione con il D.Dlgs. 231/01. Le osservazioni, suggerimenti e criticità, sono state accolte dalla società, che li ha preso in carica per la risoluzione.

AUDIT DI RINNOVO PER LA NORMA UNI EN ISO 9001:2015

Dal 20 al 22 novembre 2019 è stato condotto da parte dell'Ente Certiquality, nella sede amministrativa di SASA e nelle aree manutenzione di Bolzano e di Merano, l'audit di rinnovo secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015.

Secondo il giudizio complessivo, "Il sistema qualità esaminato, in accordo a quanto previsto dalla norma ISO 9001:2015, è risultato conforme. I processi aziendali sono tenuti sotto controllo con particolare attenzione ai processi necessari a garantire la continuità delle prestazioni e della qualità del servizio ai propri utenti".

I punti di forza di SASA sono risultati essere i seguenti:

- Orientamento della Direzione al miglioramento continuo dell'organizzazione e del sistema qualità.
- Gestione puntuale dei processi di progettazione, formazione e gestione risorse umane.
- L'erogazione del servizio è gestita con competenza e attenzione anche ai requisiti richiesti dalla Provincia Autonoma di Bolzano.
- Ben gestiti gli audit interni con buona capacità di individuare gli ambiti di criticità e le azioni adeguate per la loro risoluzione.



- Ogni funzione intervistata è risultata competente e orientata al miglioramento.
- Monitoraggio puntuale dei processi per cui sono state individuate varie tipologie di indicatori e l'analisi dei dati che ne deriva.
- Nelle procedure di sistema sono definite, identificate e ordinate le attività e le responsabilità.
- Grande competenza, disponibilità, professionalità e orientamento al miglioramento del sistema del Responsabile qualità.
- Professionalità, impegno e orientamento al miglioramento dell'organizzazione dei responsabili di settore.

L'ispettrice di Certiquality ha rilevato quattro raccomandazioni, miglioramenti del sistema basati su evidenze oggettive e correlati ai punti della norma di riferimento.

AUDIT DI SORVEGLIANZA PER LE NORME UNI EN ISO 14001:2015 E BS OHSAS 18001:2007

Dall'11 al 13 dicembre 2019 l'Ente Certiquality ha condotto gli audit di sorveglianza confermando i certificati esistenti di conformità alle norme internazionali che SASA ha adottato:

- Ambiente UNI EN ISO 14001:2015 il rispetto dell'ambiente inteso come salvaguardia dell'ecosistema attraverso la riduzione degli impatti legati all'esercizio delle proprie attività
- Sicurezza sul lavoro BS OHSAS 18001:2007 la tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, la prevenzione, il contenimento dei rischi.

L'ente di certificazione ha valutato complessivamente che il Sistema Integrato è sostanzialmente conforme e ben presidiato. "L'azienda svolge un esteso lavoro di valutazione degli aspetti ambientali e dei rischi associati, ha identificato alcune opportunità e ha attivato coerentemente investimenti e progetti."

CUSTOMER RELATION E COMUNICAZIONE

LA SODDISFAZIONE DEGLI UTENTI

SASA rileva annualmente il grado di soddisfazione dei propri utenti in conformità alle Linee Guida UNI 11098 ed alla norma UNI EN 13816. Per l'edizione 2019 l'esecuzione delle rilevazioni delle indagini di Customer Satisfaction e di Cliente misterioso sono state affidate ad una società esterna.

Obiettivo dell'indagine di Customer Satisfaction è quello di misurare l'efficienza dei servizi offerti da SASA alla propria clientela, raccogliendone i feed back (ad esempio osservazioni, suggerimenti) per migliorare il proprio servizio.

I risultati del 2019 confermano SASA come un'azienda seria e affidabile il cui punto di forza è la copertura del servizio, inteso come numero di corse, orari degli autobus, distanza delle fermate, accessibilità da parte di utenti con particolari esigenze e il grado di copertura della rete.

La soddisfazione complessiva per i servizi offerti da SASA è 7,80 su una scala da 1 a 10.



I risultati dell'indagine 2019, con i dati di dettaglio dei servizi offerti si presenta in questo modo:

La soddisfazione: media dei singoli indicatori	2019
Distanza delle fermate	8,03
Grado di copertura della rete nella Sua zona di interesse	8,00
Rispetto delle fermate	7,96
Sicurezza personale rispetto all'affidabilità dei mezzi	7,93
Sicurezza rispetto a incidenti stradali	7,88
Accessibilità del servizio da parte di utenti con particolari esigenze (disabilità motorie, visive ecc)	7,87
Cortesìa e disponibilità degli autisti	7,69
Orari degli autobus	7,67
Durata del viaggio	7,67
Numero di corse disponibili	7,63
Gli annunci acustici che annunciano la fermata se sono chiari, comprensibili	7,62
Condotta di guida degli autisti	7,52
Cortesìa e disponibilità del personale di controllo di SASA	7,52
Chiarezza delle informazioni diffuse da SASA	7,46
Comfort del viaggio	7,46
Sicurezza personale rispetto a furti, borseggi, molestie (sia a bordo che alle fermate)	7,46
Tempestività delle informazioni diffuse da SASA	7,37
Pulizia esterna degli autobus	7,35
Molteplicità dei canali di diffusione delle informazioni	7,22
Puntualità degli autobus	7,21
Pulizia interna degli autobus	7,18
Comodità di acquisto a bordo autobus	6,84
Prontezza di risposta ai reclami	6,71
Affollamento degli autobus	6,40
Modalità di pagamento a bordo solo con moneta come unica modalità di acquisto	6,31

IL CLIENTE MISTERIOSO

Il Cliente misterioso è una metodologia di indagine che rileva la qualità del servizio offerto da SASA: i rilevatori vengono inviati a bordo degli autobus e alle fermate per valutare nei minimi aspetti il servizio.

L'obiettivo è quello di raccogliere informazioni e valutazioni su tutti gli elementi conformi e non, che compongono il servizio offerto.

Per l'indagine sono state effettuate 110 osservazioni sulle linee richieste da SASA in orari diversi in modo da valutare il servizio in momenti differenti della giornata e dalla performance complessiva pari al 91%, emerge un continuo miglioramento.

Percentuali di conformità del servizio anno 2019			
Indicatore	Totale	Servizio urbano	Servizio extraurbano
Informazioni alla fermata	100,0	100,0	100,0
Informazioni a bordo	94,8	95,6	92,6
Pulizia	87,7	86,0	92,3
Accoglienza	86,9	85,7	90,4
Puntualità	85,5	82,7	93,1
TOTALE	91,0	90,0	93,7

COMUNICAZIONE

SEGNALAZIONI

L'Ufficio Relazioni con il Pubblico è il punto di contatto e di raccolta di tutte le forme di comunicazione esterna relative a reclami, segnalazioni o suggerimenti.

'Info Mobilità' è il servizio di call center istituito e regolamentato dalla Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige. Il servizio costituito a beneficio di tutti i cittadini che usufruiscono del sistema di trasporto integrato provinciale, funge anche da centro di raccolta dei reclami da parte degli utenti. Il processo è esternalizzato e viene controllato direttamente dall'ente provinciale.

Gli utenti sono invitati a segnalare eventuali disservizi quando i fattori di qualità garantiti non vengono rispettati, o a proporre miglioramenti al servizio, con le seguenti modalità:

- compilando il modulo online sul sito "www.sasabz.it";



- mediante il servizio di call center della Provincia Autonoma di Bolzano: tel. 840 000 426. E' attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.00 alle ore 13.00 e dalle ore 14.00 alle ore 18.00;

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2019 sono stati registrati 750 contatti, rispetto ai 724 dello stesso periodo nel 2018, suddivisi tra segnalazioni/ricieste e suggerimenti, come riportato nella tabella sotto

	2019	2018
reclami	658	568
di cui giustificati	144	224
segnalazioni	44	87
ricieste / suggerimenti	48	69
TOT	750	724

L'andamento rispetto all'anno precedente segnala un aumento di 26 unità.

Nel 2019, 401 contatti sono pervenuti dalla posta elettronica, 341 dal canale telefonico di callcenter, che insieme costituiscono il 99%.

Tutti i reclami/ricieste/suggerimenti pervenuti nel 2019 sono stati chiusi.

I tempi di risposta agli utenti, stabiliti in 15 giorni e da 30 giorni dal callcenter provinciale, nel 2019 hanno avuto una media di 9,23 giorni, valore più alto rispetto agli anni passati.

MEDIA

Nel 2019 Sasa ha curato in modo particolare i rapporti con i Media, sollecitando iniziative informative sulla sua attività.

Il 10 gennaio 2019 sono state effettuate le riprese nel deposito di Bolzano e nella sede amministrativa SASA per la realizzazione a cura di Rosengarten GmbH - Broadcasting Media di 4 'magazine' intitolati "Made in Südtirol - Made in Alto Adige" e che sono stati trasmessi a partire dal 19 marzo sulle televisioni locali VIDEO 33 in lingua italiana e SDF in lingua tedesca.

Il 1° magazine dedicato alla storia di SASA, è andato in onda su VIDEO33 il 19 marzo 2019, con replica di 22 marzo, mentre su SdF il 26 marzo con 2 repliche il 29 e 30 marzo. Nel II trimestre saranno trasmessi il 2° magazine dedicato ai turni e linee di SASA, il 3° magazine dedicato alle risorse umane e autisti di SASA ed il 4° e ultimo dedicato al personale ed alla formazione. L'ultima trasmissione è stata mandata in onda su SDF il 6 luglio 2019.



RISORSE UMANE

ORGANICO

Il 2019 ha fatto registrare un sensibile aumento dell'organico, il numero di dipendenti è infatti arrivato a 376 unità con una media annuale 369,83. Il numero delle cessazioni si attesta su 41 unità di cui 33 sono conducenti. Le assunzioni nel corso del 2019 sono state 70 di cui 59 sono conducenti. Pertanto, l'organico al 31 dicembre 2019 è così composto:

esercizio	manutenzione	amministrazione	info point	totale
300	43	30	3	376
79,8%	11,4%	8,0%	0,8%	100,0%

MOVIMENTI DEL PERSONALE 2019	NR.	MOTIVAZIONE	NR.
CESSAZIONI	41	SCADENZA CONTRATTO A TERMINE	1
ESERCIZIO	33	MANCATO SUPERAMENTO PERIODO DI PROVA	2
AMMINISTRAZIONE	6	ESODO ANTICIPATO	2
MANUTENZIONE	2	MOTIVI DISCIPLINARI	2
		DIMISSIONI DURANTE PERIODO DI PROVA	1
		DIMISSIONI PER PENSIONAMENTO	6
		DIMISSIONI PER MOTIVI PRIVATI	26
		DECESSO	1
ASSUNZIONI	70	A TEMPO DETERMINATO	61
ESERCIZIO	56	A TEMPO INDETERMINATO	8
AMMINISTRAZIONE	5	APPRENDISTATO PRFSSIONALIZZANTE	1
MANUTENZIONE	9		

Di conseguenza è abbastanza scontato che l'incremento del numero di risorse umane e l'elevato turn over abbiano come corollario l'aumento di tutte quelle voci che determinano il costo del personale. Una di queste è il numero delle ferie residue che rispetto all'anno precedente è aumentato in modo rilevante con circa 800 giornate in più dello scorso anno. Un'altra voce che ha subito un incremento significativo è la spesa relativa alla massa vestiario sia del personale viaggiante (divisa), sia del personale addetto alle manutenzioni (indumenti da lavoro).

ORGANIZZAZIONE

Il metodo principale e, in un certo senso anche imposto dalla normativa vigente, di reperimento di personale consiste nella selezione pubblica. Nel corso del 2019 si sono tenute tre selezioni pubbliche per l'assunzione di conducenti. Malgrado la generalizzata difficoltà nel reperire questo tipo di risorse il metodo, seppur tradizionale, ha dato un buon risultato visto il buon numero di conducenti che sono entrati in azienda. Questo



sta a significare che il posto in SASA, malgrado tutto, esercita ancora un certo appeal.

Nel corso del 2019 hanno i primi 6 giovani partecipanti al I progetto FSE sono stati assunti in azienda, e dopo un periodo di "tirocinio", hanno acquisito la patente ed il CQC. Il progetto è stato senza dubbio un successo poiché abbiamo sei nuove risorse giovani, preparate, motivate e che, soprattutto, conoscono molto bene il mestiere.

Un ulteriore progetto che è andato a buon fine, tra mille difficoltà, è stato quello di cambiare il medico competente per il personale viaggiante. Le visite dei conducenti sono regolate dal DM 88/1999 e, di conseguenza, devono essere effettuate o dalle ferrovie dello stato o comunque da un ente pubblico. Dopo una lunga trafila si è riusciti a siglare un accordo con il servizio di medicina legale della Provincia di Bolzano che per i prossimi anni si occuperà di effettuare sia le viste di revisione sia quelle di preassunzione. Rimane comunque in piedi una convezione con RFI Italia per le viste extraregione, per agevolare coloro che non risiedono in Trentino Alto Adige.

Nel corso del 2019 sono state assunte figure di notevole spessore che vanno a ricoprire posti strategici nel management aziendale. Si è iniziato in gennaio con l'assunzione di un nuovo RSPP, per poi proseguire con una risorsa, responsabile della contabilità, arrivata in aprile. Nel corso dell'estate è stata assunta una risorsa che si occupa del controllo di gestione e per finire, nel mese di ottobre, è entrato a far parte del gruppo direzione un nuovo responsabile della manutenzione.

Per il personale del deposito di Merano si è proceduto ad una parziale riorganizzazione della turnistica, rendendo la rotazione dei turni più efficace.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'elevato numero di dimissioni dei rappresentanti della RSU ha giocoforza delegittimato l'organo di rappresentanza dei lavoratori provocandone di conseguenza la sua decadenza. Tale situazione ha di fatto sospeso i rapporti tra azienda e RSU con la conseguenza che alcuni importanti accordi di secondo livello non sono stati portati a termine. In particolare, non è stato sottoscritto l'accordo di secondo livello relativo al premio di risultato 2020 e non sono stati ultimati i progetti che chiedevano una maggiore flessibilità al personale viaggiante. Un ulteriore accordo, quello sul buono pasto, dopo un iter molto complesso che non portava a nulla di concreto è stato bypassato dalla direzione aziendale che ha concesso il buono pasto a tutto il personale SASA secondo quanto previsto dalla normativa, anche in termini di cumulabilità.

Le vertenze con il personale che erano sfociate in giudizi davanti al giudice del lavoro si sono tutte chiuse con esito in larga parte favorevole all'azienda.

Nel corso del 2019 è emersa una nuova diatriba sindacale che coinvolge tutte le aziende del TPL a livello nazionale. Da parte di tutte le OO. SS: rappresentate in azienda è pervenuta una richiesta di riconoscimento, durante il periodo di ferie, della stessa retribuzione che il lavoratore avrebbe percepito se avesse lavorato, art. 7 della direttiva europea 88/2003 e sentenza della corte di cassazione del 17.5.2019 n. 13425. Chiedono quindi il riconoscimento, durante le assenze per ferie, anche degli elementi variabili, che fino ad oggi non vengono erogati. ASSTRA ed i consulenti consigliano di non sottoscrivere alcun accordo di secondo livello poiché non escluderebbe un successivo contenzioso con i lavoratori. Comunque, la problematica è oggetto di incontri presso le sedi competenti.



Prosegue inoltre, presso le varie sedi istituzionali, la trattativa per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri che è scaduto il 31 dicembre 2017. Il negoziato sembra ancora lontano dall'essere portato a termine e, di conseguenza, la sottoscrizione del nuovo CCNL è del tutto incerta e di difficile previsione.

FORMAZIONE

Nell'anno 2019 sono state erogate ca. 10.000 ore di formazione a favore di tutto il personale coinvolto in tutti i settori di operatività dell'azienda. In totale sono state coinvolte 303 risorse per un totale di 53 corsi di formazione. In questi 53 interventi formativi, non sono inclusi l'addestramento e i corsi per i 6 neoassunti, che fanno parte del progetto FSE.

I sei ragazzi hanno frequentato 329 ore di formazione a persona, queste ore di formazione sono così suddivise:

- conseguimento della patente D e CQC;
- formazione pratica patente D e CQC;
- corsi di comunicazione;
- corsi di lingua tedesca;
- coaching individuali e addestramento specifico.

Con il progetto FSE, che è stato ultimato nell'anno 2019, SASA intendeva fornire al suo interno uno strumento di formazione per dotare il personale viaggiante di competenze comportamentali atte a gestire al meglio i passeggeri, le loro esigenze e le criticità che possono derivare da comportamenti non gestiti professionalmente. Per tali motivi il progetto intendeva allineare i conducenti di autobus, sia il personale neoassunto sia il personale già operativo, su competenze di tipo trasversale e generale attivando moduli formativi sulla comunicazione, la gestione dei conflitti e altre materie della sfera comportamentale. Il progetto prevede inoltre un vero e proprio percorso di formazione continua, previsto per tutto il personale dipendente. I lavoratori già in possesso delle patenti e già operativi vedranno aggiornate le proprie competenze, sia per quanto previsto dalla legge, che per i temi legati al servizio al cliente, al rapporto con i colleghi e con i viaggiatori. I sei ragazzi del progetto FSE sono stati assunti nel corso dei mesi di marzo e aprile 2019, dapprima con un contratto tempo determinato che è stato poi trasformato a tempo indeterminato una volta raggiunti gli obiettivi prefissati (patente, CQC ed attestato di bilinguismo).

Inoltre, già dal 2018 l'azienda ha iniziato ad organizzare i corsi per l'aggiornamento del CQC per il grosso del personale viaggiante a cui scade la patente professionale nel settembre del 2020, circa l'80 % del personale viaggiante. Anche l'aggiornamento del CQC faceva anche parte del percorso 3 del progetto FSE. 50 conducenti partecipavano a questo progetto e, oltre l'aggiornamento, dovevano partecipare anche a 8 ore di formazione sulla comunicazione.

Nell'anno 2019 sono state assunte 70 persone. 59 di questi, autisti, ognuna di queste nuove risorse ha



partecipato a più giornate di formazione, effettuate dal personale interno. Queste formazioni d'ingresso hanno coinvolto quasi tutti i reparti, erogando in totale circa 1.500 ore di formazione.

Oltre ai corsi di sicurezza e la formazione del progetto FSE sono stati svolti specifici corsi in seguito all'arrivo dei nuovi autobus Mercedes Citaro Hybrid: sono stati organizzati corsi sia per il personale viaggiante sia per il personale d'officina. In tutto l'azienda ha a disposizione 21 giorni di formazione che sono inclusi nella gara d'appalto.

Nell'ambito della qualità, ambiente e sicurezza tre dipendenti hanno frequentato dei corsi di formazione per sviluppare e aggiornare le conoscenze per l'effettuazione degli audit e approfondire i contenuti delle singole certificazioni ISO. Un altro intervento formativo specifico riguarda i corsi nell'ambito della digitalizzazione, ad esempio la formazione sul LMS (Learning Management System) o Digitalising public transport for better operations and service.

Nel corso del 2019 è stato avviato uno dei progetti formativi più significativi, realizzato in collaborazione con la Soges Holding Company. Il progetto "Sviluppare il clima e le relazioni" è stato avviato ad ottobre 2019 con un Teambuilding. A questo Teambuilding hanno partecipato tutti i membri della direzione. Sono seguiti altri due incontri per il Team direzione e per i loro addetti. Le tematiche di questi incontri erano e sono: gestione del tempo e delle priorità, tecniche di comunicazione e riunioni e colloqui. L'obiettivo di questo progetto è il sviluppo delle relazioni all'interno dell'azienda ma anche il sviluppo delle singole persone. Per garantire il raggiungimento di questo obiettivo questa formazione verrà intensificata ai membri di direzione con il coaching

SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO

L'andamento complessivo delle assenze per malattia/infortunio è sostanzialmente invariato rispetto al 2018, si registrano infatti 4 giornate in meno di assenza. Una analisi più approfondita è comunque doverosa e fa emergere un quadro positivo rispetto al recente passato. Presso l'esercizio di Bolzano si è registrato un calo massiccio delle assenze per malattia con ben 701 giornate in meno, il calo è generalizzato ma la migliore performance si è registrata nelle malattie lunghe (-537). In controtendenza l'esercizio di Merano che fa segnare un aumento considerevole delle giornate di malattia ma in questo caso il dato, solo dal punto di vista dell'assenteismo, è meno rilevante poiché il grosso aumento è relativo alle malattie lunghe che in parte erano già state previste (patologie ortopediche).

Nel corso del 2019 sono stati mantenuti tutti i requisiti necessari al mantenimento della certificazione ISO 18001:2007 ed il sistema di gestione è stato aggiornato alle modifiche organizzative intercorse, così come il Documento di valutazione dei rischi aziendale.

Discorso a parte riguarda l'analisi degli infortuni che se come numero di giornate si registra un lieve aumento (+3,8%),. Nel corso del 2019 sono occorsi 27 eventi infortunistici sul lavoro.

Dall'analisi delle cause è emerso che le principali cause sono da individuarsi in:

1. Aggressione da parte di utenti (9 casi)
2. Evento accidentale/distrazione (7 casi)



3. Incidente stradale attivo o passivo (5 casi)

Per un totale di 21 casi, corrispondenti al 80% dei casi.

Le azioni di miglioramento sono state approvate dal datore di lavoro e sono in fase di attuazione.

In particolare, nel corso del 2019 è stata avviata la sperimentazione in merito all'uso delle Body Cam, alla quale è stato dato ampio risalto sulla stampa locale, con risultati positivi, in considerazione del fatto che dal momento dell'avvio della sperimentazione non si sono registrati eventi di aggressione agli addetti al controllo dei titoli di viaggio. Conseguentemente, il progetto risulta confermato e nel corso del 2020 si procederà alla dotazione stabile dei dispositivi, nel rispetto della normativa vigente anche relativa alla privacy.

Inoltre, nei capitolati per la fornitura dei nuovi autobus (già a partire da quelli forniti nel corso del 2019) è stata inserita la necessità che questi siano dotati di un riparo della postazione di guida. Conseguentemente, anche in virtù della corposa azione di rinnovamento della flotta, è in forte estensione la dotazione di questo dispositivo di sicurezza.

Infine, nel 2019 sono stati svolti i primi corsi di formazione in materia di salute e sicurezza del lavoro tenuti direttamente da parte del Responsabile del Servizio di Prevenzione e protezione aziendale, in modo da ottenere contenuti il più possibile specifici al contesto in cui i lavoratori sono chiamati ad operare.

2 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel 2019 si è concluso il periodo di transizione verso il contratto di servizio, in essere a partire dal 01.01.2020. Il 2019 è stato l'anno di preparazione, ovvero di finalizzazione del Cds, del piano economico finanziario e del sistema di monitoraggio degli output richiesti dall'ente affidante.

Sono state avviate tutte le procedure al fine di rispettare gli obblighi contrattuali. L'anno si è avviato seguendo quanto programmato nel primo anno di applicazione del contratto, ma inevitabilmente si avranno alcune ripercussioni per la transizione dal vecchio sistema contributivo al nuovo sistema di concessione per il trasporto pubblico regolato con contratto di servizio.

Lo stesso vale sia per il servizio che per il piano di investimenti, in particolare l'acquisto degli autobus, per concludere il rinnovo della flotta sostituendo tutti i mezzi più vecchi di 12 anni.

Per quanto nel piano economico finanziario allegato al cds sia già definita la cornice entro la quale bisognerà muoversi soprattutto per quanto riguarda il primo anno ovvero il 2020, le ipotesi e previsioni sono rimaste necessariamente a un livello di pianificazione più alto rispetto a quanto non sia un budget operativo. Pertanto, nel corso del 2020 bisognerà verificare se le *assumptions* poste a base del PEF si realizzeranno nei tempi e nei modi previsti. Inoltre, bisogna tenere presente che il PEF prevedeva l'adozione della delibera di affidamento a metà ottobre e non a fine dicembre. Questo comporta che alcune attività pianificate ancora nel 2019 sono destinate slittate al 2020, come per esempio l'indizione delle gare di acquisto degli autobus nuovi, in quanto il contratto di servizio era il presupposto per la loro adozione.

Il 2020 rappresenta pertanto il primo anno di applicazione del contratto di servizio. Rappresenta al contempo sia per Sasa che per la Provincia Autonoma di Bolzano un primo anno di sperimentazione del regolamento contrattuale e degli Allegati. Bisogna specificare che non tutte le domande relative alla concreta applicazione del contratto sono state risolte, per cui durante il 2020 si dovranno chiarire con l'ente affidante tramite gli incontri di monitoraggio previsti tutte le questioni che via via si presenteranno.

Un altro effetto molto chiaro deriva dall'applicazione del contratto di servizio: l'identificazione della PAB come cliente, che pretende il rispetto di determinati standard di qualità del servizio da erogare alla popolazione. Così, attraverso il contratto di servizio, per la prima volta si instaura il classico rapporto sinallagmatico, dove ad una prestazione erogata corrisponde un corrispettivo. Il contratto di servizio contiene pertanto una descrizione precisa del livello di servizio atteso e diventa lo strumento per misurare efficacemente i servizi. In questo senso il contratto di servizio assicura la fornitura dei servizi a livelli pre-negoziati, dall'altro comporta il pagamento di penalità in caso di mancato raggiungimento di tali livelli, ovvero di premialità in caso di eccellenza.

Questo concetto è ancor più rinforzato dal fatto che il contratto di servizio è l'unica fonte di ricavo della società, oltretutto in un sistema di *gross cost*, in cui all'operatore è tolta la leva del mercato, e comporta l'assoluta necessità del rispetto degli output contrattuali richiesti al costo previsto nel PEF.

Questi due aspetti, ovvero il sinallagma (€ per km di servizio erogato) e il sistema *gross cost* assumono una particolare rilevanza dell'impatto che l'epidemia da COVID-19 occorsa a partire da febbraio 2020 ha sulla possibile evoluzione dell'azienda.

In considerazione della continua evoluzione dell'epidemia corona-virus e non essendo prevedibile la fine delle attuali restrizioni, si può presumere che nell'esercizio 2020 saranno forniti meno servizi, espressi in chilometri, e si può prevedere un calo dei ricavi ad oggi non quantificabile. Inoltre, ad oggi non è possibile quantificare gli effetti sulla situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale della società, ma visto che la società svolge un servizio pubblico l'organo di amministrazione non ha nessun dubbio che continuano ad essere soddisfatte le condizioni per il rispetto del principio della continuità aziendale (*going concern*).

Tale convinzione è supportata dal fatto che, essendo SASA una società pubblica che effettua un servizio pubblico essenziale, non è chiamata da sola a supportare l'intero rischio aziendale. Tant'è vero che il contratto stesso stabilisce un equilibrio di base tra corrispettivo e risultato, tale che ogni scostamento da tale equilibrio e le necessarie azioni correttive vengono analizzate insieme all'ente affidante. E' previsto che il PEF viene riequilibrato (p.es attraverso l'adeguamento del corrispettivo) nel caso in cui lo scostamento è causato da eventi non prevedibili e non imputabili all'azienda.

Ad oggi sono possibili vari scenari di riequilibrio, ma potranno essere concretizzati solo nel momento in cui l'impatto da COVID-19 potrà essere quantificato.

Al fine di poter disporre di adeguate informazioni sintetiche per adempiere a quanto previsto dall'articolo 2086 c.c. così come modificato dal decreto Legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 (Codice della crisi) sono stati predisposti gli indici di bilancio per come individuati dal CNDCEC su delega prevista dall'art. 13, c. 2 di suddetta legge, che esprimono complessivamente un'indicazione sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria nell'ottica dell'emersione di uno stato di crisi.

Come è evidente tutti gli indicatori sono positivi e distanti da situazioni di crisi oltre ad avere un patrimonio netto positivo che denota una solidità della società.

Gli indici di Bilancio individuati dal CNDCEC sono i seguenti:

- indice di sostenibilità degli oneri finanziari, in termini di rapporto tra gli oneri finanziari ed il fatturato;
- indice di adeguatezza patrimoniale, in termini di rapporto tra patrimonio netto e debiti totali;
- indice di ritorno liquido dell'attivo, in termini di rapporto da Cash flow e attivo;
- indice di liquidità, in termini di rapporto tra attività a breve termine e passivo a breve termine;
- indice di indebitamento previdenziale e tributario, in termini di rapporto tra l'indebitamento previdenziale e tributario e l'attivo

Indice di sostenibilità degli oneri finanziari

L'indice di sostenibilità degli oneri finanziari è un indicatore di performance economica. Tale indicatore è utilizzato per verificare la copertura o l'assorbimento del costo del capitale di debito sulle vendite dell'impresa; un elevato assorbimento degli oneri finanziari sul fatturato potrebbe infatti minare la capacità

dell'impresa di remunerare adeguatamente gli altri fattori produttivi ed i soci in via residuale. Inoltre, un elevato assorbimento potrebbe compromettere la capacità di rimborsare l'indebitamento.

L'indice di sostenibilità degli oneri finanziari rapporta al numeratore gli oneri finanziari lordi e al denominatore i ricavi di vendita.

Tale valore come evidenziato è molto basso e ciò evidenzia la capacità della società di assorbire gli oneri finanziari prodotti dal capitale di debito attraverso il proprio Cash flow prodotto dalle vendite. Inoltre, gli oneri finanziari rapportati al cash flow operativo (rappresentato dal MOL) evidenziano un basso impatto.

Il valore normale, affinché, non vi sia un segnale di crisi, nel settore dei trasporti deve essere inferiore a 1,5.

Valore calcolato: 0,21

Indice di adeguatezza patrimoniale

L'indice di adeguatezza patrimoniale è un indicatore di performance patrimoniale che identifica l'indipendenza finanziaria dell'impresa dai fornitori di capitale (siano essi operativi o finanziari).

Tale indicatore è largamente utilizzato anche nella prassi per verificare la copertura o l'assorbimento del costo del capitale di debito sulle vendite dell'impresa; un elevato assorbimento degli oneri finanziari sul fatturato potrebbe infatti minare la capacità dell'impresa di remunerare adeguatamente gli altri fattori produttivi ed i soci in via residuale. Inoltre, un elevato assorbimento potrebbe compromettere la capacità di rimborsare l'indebitamento.

Il valore normale, affinché, non vi sia un segnale di crisi, nel settore dei trasporti deve essere superiore a 4,1.

Valore calcolato: 22,64

Indice di ritorno liquido dell'attivo

L'indice di ritorno liquido dell'attivo è un indice economico-finanziario di redditività delle attività e rappresenta il ritorno complessivo degli investimenti senza considerare l'impatto dei costi non monetari.

Tale indicatore si calcola come il rapporto tra il Cash flow e il totale attivo.

Il valore normale, affinché, non vi sia un segnale di crisi, nel settore dei trasporti deve essere superiore a 1,4.

Valore calcolato: 5,25

Indice di liquidità



L'indice di liquidità è un indicatore di performance finanziaria che ha l'obiettivo di verificare l'equilibrio finanziario di breve periodo tra fonti impieghi. Dal punto di vista finanziario le attività a breve devono essere in grado di coprire le passività a breve.

È costituito dal rapporto tra il totale delle attività a breve ed il totale delle passività a breve termine.

Il capitale circolante netto e l'indice di liquidità esprimono la capacità dell'impresa di coprire con le attività correnti le passività correnti. Quindi, attraverso tali indicatori si valuta la capacità di far fronte alle passività a breve con le attività correnti.

Il capitale circolante netto o l'indice di liquidità possono assumere il seguente valore:

inferiore a zero o al 100%: in tale caso significa che l'impresa non è in grado di coprire con le attività correnti le passività a breve;

superiore a zero o al 100%: in tale caso significa che l'impresa è in grado di coprire con le attività correnti le passività a breve termine.

Il valore normale, affinché, non vi sia un segnale di crisi, nel settore dei trasporti deve essere superiore a 86,00.

Valore calcolato: 142,95 (si precisa che non sono stati compresi nel denominatore, gli importi a bilancio per risconti passivi per € 16.344.359 i quali trattasi di importi correlati ai cespiti acquistati con la contribuzione dell'Ente provinciale, in pratica dei ricavi sospesi).

Indice di indebitamento previdenziale o tributario

L'indice di indebitamento previdenziale o tributario è un indicatore di performance finanziaria che si basa sull'analisi della dipendenza dell'impresa dai debiti operativi tributari e previdenziali.

Tale indice viene calcolato per verificare che le aziende non utilizzino l'indebitamento tributario come fonte di finanziamento; il non pagare le imposte e i debiti previdenziali costituisce spesso un primo segnale di allerta.

Il valore normale, affinché, non vi sia un segnale di crisi, nel settore dei trasporti deve essere inferiore a 10,2

Valore calcolato: 3,12

Le inimmaginabili conseguenze legate alla diffusione pandemica del Coronavirus in Italia (e non solo) hanno determinato l'insorgere di svariate problematiche, che investono non solo l'ambito sanitario, ma anche quello delle attività e delle professioni economiche.

L'avvento della epidemia integra, evidentemente, un fatto intervenuto dopo la chiusura dell'esercizio 2019, che non può non avere influenza sulla redazione del bilancio di prossima approvazione, soprattutto in ragione degli effetti che possano determinarsi sulla continuità aziendale e sulla applicazione del fair value, nelle ipotesi previste per legge.

Al momento attuale (marzo 2020) non è possibile prevedere scenari realistici.

La società ha posto in essere tutte le raccomandazioni e le regole dettate dagli Organi competenti (Smart Working, ferie per dipendenti, chiusura in alcuni casi delle strutture).

In ogni caso, in considerazione del fatto che lo scenario nazionale ed internazionale è in evoluzione e gli effetti sull'economia in generale non sono allo stato ancora quantificabili, i presumibili impatti complessivi del COVID-19 non sono puntualmente stimabili, sarà quindi necessario attendere l'evoluzione della situazione internazionale per una valutazione più precisa sugli effetti di tale situazione sulle attività future della società.

3 ALTRE COMUNICAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2428 DEL CC

In ottemperanza alle prescrizioni di cui all'art. 2428 del Codice Civile si forniscono le seguenti precisazioni:

- la Società non ha sedi secondarie;
- la Società non ha svolto nel 2019 attività di ricerca e sviluppo;
- la Società non possiede o ha acquistato o venduto azioni proprie o della Capogruppo, neanche attraverso fiduciarie o interposta persona;
- la Società non ha fatto uso nel 2019 di strumenti finanziari derivati per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico di esercizio.

RISCHI DI NATURA OPERATIVA

La Società ha impostato procedure e controlli di natura preventiva, nonché un piano di copertura assicurativo, al fine di limitare gli impatti economici dei rischi legati agli incidenti che possono provocare danni alle persone e alle infrastrutture.—SASA adotta il Modello di organizzazione, gestione e controllo in revisione idoneo a prevenire i reati di cui al decreto legislativo n. 231/01, come descritto sotto il capitolo "governance". Senonchè:

Rischio di business interruption per coronavirus COVID-19

Come già evidenziato nella Nota Integrativa, alla fine del 2019, un nuovo coronavirus conosciuto come Covid-19, è stato rilevato a Wuhan, in Cina. Alla data di predisposizione di tale Relazione, il virus sta contagiando migliaia di persone in numerosi paesi del mondo, verificandosi nelle ultime settimane una diffusione che si modifica in modo significativo da paese a paese, e su base quotidiana.

La Società, come noto, opera nel settore trasporto pubblico di persone, le cui dinamiche di mercato sono spesso connesse a variabili esogene non sempre prevedibili, come nel caso specifico di questa emergenza sanitaria. In tal senso, sebbene non prevedibili i relativi sviluppi e la relativa quantificazione economica, si rileva un rischio insistente sull'operatività della società connessa a tale situazione emergenziale, in ragione

della massiccia diffusione che la stessa sta avendo sul territorio nazionale, principale mercato in cui opera la Società.

Le suddette circostanze potrebbero astrattamente comportare il rischio per la Società di essere impossibilitata a soddisfare tempestivamente le richieste dei clienti e a condurre la propria attività, con un sostanziale effetto negativo sulla propria attività, situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

Inoltre, nonostante la Società abbia messo in atto delle misure per garantire la tutela dei propri dipendenti e della business continuity, non si può assicurare che tali presidi siano in grado di assicurare la loro efficacia. In particolare, l'adozione dei presidi di igiene e sicurezza non può escludere che i dipendenti della Società siano anch'essi contagiati dal virus.

RISCHI FINANZIARI

La Società ritiene che i flussi di cassa generati dalla gestione corrente, unitamente alle linee di credito a disposizione, garantiscano il soddisfacimento del fabbisogno finanziario per gli impegni sia di breve che di lungo periodo, incluso anche la nuova linea di credito necessaria per l'acquisto dei futuri autobus, che però avrà impatto, anche alla luce di COVID-19 presumibilmente sull'esercizio 2021. È importante evidenziare, che la società non avrà problemi di liquidità per effetto della riduzione del servizio – tra l'altro imposto dall'ente affidante – in quanto in applicazione del contratto si continuerà ad emettere regolare fattura mensile sui km pianificati, mentre non impatta il calo dell'utenza (oltre l'85%), in quanto per il nuovo contratto di servizio i titoli di viaggio non sono più un ricavo per la società, ma spettano interamente all'ente affidante.

Una volta che saranno definibili possibili scenari, il contratto di servizio prevede una revisione del PEF, al fine dell'ottenimento dell'equilibrio economico finanziario previsto a base del contratto dell'affidamento in house del servizio, tenendo in considerazione tutti i flussi in entrata, oltre quelli previsti dalla PAB, come p.es il ricorso ad ammortizzatori sociali, ed quelli in uscita, come costi aggiuntivi per la gestione del rischio.

RISCHI AMBIENTALI

In generale la Società privilegia la riduzione della produzione di inquinanti, investendo in impianti e mezzi tecnologicamente avanzati, e il recupero dei rifiuti piuttosto che il loro smaltimento, attraverso ditte specializzate.

È intenzione sperimentare tecnologie di trazione nuove, in particolare autobus ad emissioni zero, che attualmente non sono ancora assimilabili a determinati standard, nella misura descritta più anzi.

RISCHI DI CARATTERE NORMATIVO

SASA offre un servizio pubblico, per cui è soggetto a specifici provvedimenti normativi che possono incidere sulle risorse destinate al settore del trasporto pubblico. L'imposizione di obblighi ed oneri non previsti, potrebbe non trovare immediate azioni finalizzate a mitigare l'impatto economico. Una particolare rilevanza assume in tal senso l'emanazione dei decreti attuativi della nuova legge provinciale sulla mobilità ed il piano della mobilità in generale, l'avvio della discussione in merito alla riforma normativa a livello locale riguardante

il trasporto pubblico locale.

Sono pertanto degni di nota i vari ricorsi di cui direttamente o indirettamente è investita SASA per quanto riguarda il contezioso SAD contro le decisioni della PAB di affidamento dei servizi urbani attraverso l'inhouse providing o altre delibere riguardanti l'affidamento dei servizi di tpl.

Contenzioso fiscale:

Merita un riassunto la questione del contenzioso con l'Agenzia delle Entrate : la società SASA ha conferito agli avvocati Lorenz Ebner, Stefania Martin l'incarico di assisterla nelle controversie attualmente pendenti che derivano dalla verifica fiscale della Guardia di Finanza Nucleo Tributario con verbale di constatazione del 29/09/2014 e dei relativi atti di accertamento di data 19/06/2015 e 23/06/2015 per gli anni 2007 e 2008 ed inoltre l'ultimo atto di accertamento di data 21/12/2018 per l'anno 2009. .

La contestazione riguarda la presunta evasione di:

- Anno 2007: IVA € 1.365.684,00
- Anno 2008: IVA € 1.449.999,00
- Anno 2009: IRES € 651.244 e IVA € 1.643.416,00
- Anno 2010: IRES € 471.925 e IVA € 1.653.267,00
- Anno 2011: IRES € 272.916 e IVA € 1.720.526,00
- Anno 2012: IRES € 188,004 e IVA € 1.666.160,00
- Anno 2013: IRES € 262.650 e IVA € 1.785.963,00

La motivazione sta nel rapporto con la Provincia Autonoma di Bolzano che non avrebbe natura concessoria ma da contratto di servizio con conseguente assoggettabilità.

Gli avvisi per anni 2007 e 2008 sono stati annullati prima con sentenza 162/2016 e successiva conferma con sentenza 1014/2017 dalle Commissioni tributarie e di primo e secondo grado.

In data 08/05/2018 è stato notificato il ricorso per Cassazione da Agenzia delle Entrate e SASA ha provveduto a notificare controricorso. La controversia è oggi pendente avanti alla Suprema Corte.

Al 21/12/2018 è pervenuto anche l'avviso per l'anno 2009 per il quale è già stato presentato ricorso. In data 3/4/2019 e ss sono pervenuti anche gli avvisi di accertamento per le annualità residue (2010-2013) di contenuto analogo ai precedenti e per i quali è stato presentato ricorso. Le cause 2009-2013 sono state riunite davanti alla Commissione di prime cure e all'udienza del 3/12 – su concorde richiesta della parti- è stato fissato un rinvio senza fissazione di nuova udienza.

Allo stato, la pretesa a carico di SASA non è esecutiva. È doveroso evidenziare come agli importi sopra indicati devono essere sommati interessi e sanzioni. Infatti, la possibilità di avere una sentenza definitiva che azzerasse il debito, e prima che fossero notificati i residui procedimenti era remota. Allo stato attuale si ritiene pressoché certa la prosecuzione degli altri giudizi in pendenza della sentenza della Suprema Corte.



Restano quindi in essere le controversie per gli anni in causa e si ritiene quindi che il contenzioso procederà nella possibile e favorevole ma non certa ipotesi di definitiva chiusura in tempi brevi, con relativo continuo esborso da parte di SASA per spese legali necessarie a far fronte al processo. Con l'adozione del cds si sono definite la distribuzione delle eventuali responsabilità anche in capo all'ente affidatario nella denegata ipotesi di un esito sfavorevole.

4 DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Inserita in un contesto economico – politico particolarmente impegnativo per i grossi cambiamenti strutturali del settore in atto, SASA si propone di essere un'impresa che offre il meglio ai propri stakeholders, con l'obiettivo di essere un esempio di buona pratica sia dal punto di vista operativo ed organizzativo, che dal punto di vista della qualità offerta.

Nel presentare la relazione sulla gestione di SASA relativa all'anno 2019, il Consiglio di Amministrazione rivolge un sentito ringraziamento ai Soci azionisti per la proficua collaborazione, alla Direzione aziendale ed a tutto il personale per il livello di professionalità dimostrato e per l'impegno profuso.

Un sincero ringraziamento viene rivolto al Collegio Sindacale, in modo particolare al Presidente, Dott. Pedullà, per la puntuale e preziosa opera di collaborazione con il Consiglio di Amministrazione, al quale ha offerto la propria esperienza professionale e fornito stimoli preziosi, tesi a tutelare il corretto svolgimento della nostra attività.

Un apprezzamento per l'attività di consulenza svolta viene espresso all'Organismo di Vigilanza.

Signori Azionisti, sottoponiamo alla Vostra approvazione il Bilancio di esercizio di SASA SpA chiuso al 31.12.2019 che evidenzia un utile di 66.148 €.

Al fine di rafforzare la struttura patrimoniale del Gruppo, Le proponiamo, tenuto conto degli obblighi di legge e di statuto, di destinare l'utile di esercizio

- per 66.148 € a Utili portati a riserve.

Bolzano, 07 aprile 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Avv. Francesco Morandi

5 BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31.12.2019

- Stato patrimoniale
- Conto economico
- Rendiconto finanziario
- Nota integrativa

Tutti gli importi sono espressi in Euro

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018
A CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0 €	0 €
B IMMOBILIZZAZIONI	19.388.936 €	8.531.039 €
I - Immobilizzazioni Immateriali	677.780 €	741.474 €
1. Costi di impianto e di ampliamento	0 €	0 €
2. Costi di sviluppo	6.378 €	12.860 €
3. Diritti di brev. industriale e di utilizzazione opere dell'ingegno	11.622 €	24.443 €
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0 €	0 €
5. Avviamento	0 €	0 €
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	0 €	0 €
7. Altre immobilizzazioni	659.779 €	704.171 €
II - Immobilizzazioni Materiali	18.711.156 €	7.789.565 €
1. Terreni e fabbricati	0 €	0 €
2. Impianti e macchinari	0 €	0 €
3. Veicoli e attrezzature industriali e commerciali	1.327.366 €	532.418 €
4. Altri beni	17.383.790 €	7.257.147 €
III - Immobilizzazioni Finanziarie	0 €	0 €
1. Partecipazioni in	0 €	0 €
a) imprese controllate	0 €	0 €
b) imprese collegate	0 €	0 €
c) imprese controllanti	0 €	0 €
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0 €	0 €
d-bis.) altre imprese	0 €	0 €
2. Crediti verso	0 €	0 €
a) imprese controllate	0 €	0 €
b) imprese collegate	0 €	0 €
c) imprese controllanti	0 €	0 €
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0 €	0 €
d-bis.) altri	0 €	0 €
3. Altri titoli	0 €	0 €
4. Strumenti finanziari e derivati attivi	0 €	0 €
C ATTIVO CIRCOLANTE	23.749.112 €	25.287.596 €
I - Rimanenze	222.946 €	191.644 €
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	222.946 €	191.644 €
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0 €	0 €
3. Prodotti in corso su ordinazione	0 €	0 €
4. Prodotti finiti e merci	0 €	0 €

5. Acconti a fornitori	0 €	0 €
------------------------	-----	-----

	31.12.2019	31.12.2018
II – Crediti	12.940.896 €	12.418.155 €
1. Crediti verso clienti (entro 12 mesi)	2.178.581 €	2.907.103 €
2. Crediti verso imprese controllate	0 €	0 €
3. Crediti verso imprese collegate	0 €	0 €
4. Crediti verso imprese controllanti	0 €	0 €
5. Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0 €	0 €
5-bis. Crediti tributari	3.125.320 €	4.225.687 €
5-ter. Imposte anticipate	0 €	0 €
5-quater. Crediti verso altri	7.636.995 €	5.285.364 €
Crediti verso altri (entro 12 mesi)	6.103.767 €	3.050.457 €
Crediti verso altri (oltre 12 mesi)	1.533.228 €	2.234.907 €
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0 €	0 €
1. Partecipazioni in imprese controllate	0 €	0 €
2. Partecipazioni in imprese collegate	0 €	0 €
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0 €	0 €
3-bis. Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0 €	0 €
4. Altre partecipazioni	0 €	0 €
5. Strumenti finanziari e derivati attivi	0 €	0 €
6. Altri titoli	0 €	0 €
IV - Disponibilità liquide	10.585.270 €	12.677.797 €
1. Depositi bancari e postali	10.507.861 €	12.563.937 €
2. Assegni	0 €	0 €
3. Denaro e valori in cassa	77.409 €	113.860 €
D RATEI E RISCONTI ATTIVI	42.208 €	32.009 €
1. Ratei attivi	0 €	0 €
2. Risconti attivi	42.208 €	32.009 €
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	43.180.256 €	33.850.644 €

PASSIVO	31.12.2019	31.12.2018
A PATRIMONIO NETTO	7.578.816 €	7.512.668 €
I. Capitale sociale	2.811.000 €	2.811.000 €
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0 €	0 €
III. Riserva di rivalutazione	0 €	0 €
IV. Riserva legale	562.200 €	562.200 €
V. Riserva statutaria	693.308 €	693.308 €
VI. Altre riserve distintamente indicate	3.446.160 €	3.394.982 €
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0 €	0 €
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	0 €	0 €
X. Utile (perdita) dell'esercizio	66.148 €	51.177 €
B FONDI PER RISCHI E ONERI	22.389 €	95.363 €
1. Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0 €	0 €
2. Fondo per imposte, anche differite	0 €	0 €
3. Strumenti finanziari e derivati passivi	0 €	0 €
4. Altri fondi	22.389 €	95.363 €
C TRATTAMENTO FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	2.105.959 €	2.317.878 €
D DEBITI	17.128.733 €	19.273.590 €
1. Obbligazioni	0 €	0 €
2. Obbligazioni convertibili	0 €	0 €
3. Debiti verso soci per finanziamenti	0 €	0 €
4. Debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	696.424 €	666.112 €
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.489.367 €	2.185.791 €
Totale debiti verso banche	2.185.791 €	2.851.903 €
5. Debiti verso altri finanziatori	0 €	0 €
6. Acconti	0 €	0 €
7. Debiti verso fornitori (entro 12 mesi)	2.059.284 €	3.631.688 €
8. Debiti rappresentati da titoli di credito	0 €	0 €
9. Debiti verso imprese controllate	0 €	0 €
10. Debiti verso imprese collegate	0 €	0 €
11. Debiti verso imprese controllanti	0 €	0 €
11-bis. Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0 €	0 €
12. Debiti tributari (entro 12 mesi)	274.166 €	268.971 €
13. Debiti v/istituti di previdenza e sicurezza sociale (< 12 mesi)	1.073.606 €	1.021.167 €

14. Altri debiti	11.535.886 €	11.499.860 €
Altri debiti (entro 12 mesi)	11.466.636 €	11.433.232 €
Altri debiti (oltre 12 mesi)	69.250 €	66.628 €
E RATEI E RISCONTI PASSIVI	16.344.359 €	4.651.144 €
1. Ratei passivi	0 €	0 €
2. Risconti passivi	16.344.359 €	4.651.144 €
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D-E)	43.180.256 €	33.850.644 €

CONTO ECONOMICO

	31.12.2019	31.12.2018
A VALORE DELLA PRODUZIONE	30.149.231 €	26.430.448 €
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8.774.695 €	8.213.815 €
2. Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0 €	0 €
3. Variazioni di lavori in corso su ordinazione	0 €	0 €
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0 €	0 €
5. Altri ricavi e proventi	21.374.535 €	18.216.633 €
a. Contributi in conto esercizio	17.377.840 €	16.282.754 €
b. Altri ricavi e proventi	3.996.696 €	1.933.879 €
B COSTI DELLA PRODUZIONE	30.073.833 €	26.377.004 €
6. Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	4.676.511 €	4.435.233 €
7. Costi per servizi	6.245.295 €	4.405.388 €
8. Costi per godimento di beni di terzi	347.214 €	283.833 €
9. Costi per il personale	16.466.549 €	15.612.565 €
a. Salari e stipendi	11.905.518 €	11.342.098 €
b. Oneri sociali	3.737.686 €	3.463.893 €
c. Trattamento fine rapporto	807.175 €	793.545 €
e. Altri costi per il personale	16.170 €	13.029 €
10. Ammortamenti e svalutazioni	2.200.814 €	1.510.400 €
a. Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	207.157 €	163.365 €
b. Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.993.657 €	1.347.035 €
c. Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0 €	0 €
d. Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0 €	0 €
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	--31.303 €	-35.490 €
12. Accantonamenti per rischi	0 €	0 €
13. Altri accantonamenti	0 €	0 €
14. Oneri diversi di gestione	168.754 €	165.075 €
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	75.397 €	53.444 €

	31.12.2019	31.12.2018
C PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-9.249 €	-2.267 €
15. Proventi da partecipazioni	0 €	0 €
16. Altri proventi finanziari	9.439 €	11.788 €
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0 €	0 €
b. da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0 €	0 €
c. da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0 €	0 €
d. proventi diversi dai precedenti	9.439 €	11.788 €
17. Interessi ed altri oneri finanziari	18.688 €	14.055 €
17-bis. Utili e perdite su cambi	0 €	0 €
D RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	0 €	0 €
18. Rivalutazioni	0 €	0 €
19. Svalutazioni	0 €	0 €
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D)	66.148 €	51.177 €
20. Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	0 €	0 €
a. Imposte correnti	0 €	0 €
b. Imposte relative ad esercizi precedenti	0 €	0 €
21 UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	66.148 €	51.177 €

RENDICONTO FINANZIARIO – METODO INDIRETTO

A. Flussi finanziari derivanti della gestione reddituale	31.12.2019	31.12.2018
Utile (perdita) dell'esercizio	66.148	51.177
Imposte sul reddito	0.00	0.00
Interessi passivi (interessi attivi)	9.249	2.267
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile (dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione)	75.397	53.444
Elementi non monetari senza contropartita nell'attivo circolante		
Accantonamenti ai fondi	807.175	793.545
Ammortamenti e svalutazioni immobilizzazioni	2.200.814	1.510.400
Altre rettifiche per elementi non monetari	0	0
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN	3.083.386	2.357.389
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-31.302	-35.491
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	728.522	2.863.687
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	-1.572.404	2.628.822
Incremento/(decremento) ratei e risconti attivi	-10.199	-32.009
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	11.693.213	-1.178.640
Altre variazioni del capitale circolante netto	-1.861.905	3.476.500
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	12.029.311	10.080.258
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	-9.249	-2.267
Utilizzo dei fondi	-70.352	-45.293
Altri incassi (pagamenti)	-1.019.094	-1.192.290
Totale altre rettifiche	-1.098.695	-1.239.850
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	10.930.616	8.840.408
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	-12.915.247	-2.813.712
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0	0
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	-143.461	-494.368
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0	0
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	701.679	656.359
Flusso finanziari dell'attività di investimento (B)	-12.357.030	-2.651.721

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento (decremento) debiti verso banche	-666.112	-637.119
Accensione finanziamenti soci		
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	0	0
Flusso finanziari dell'attività di finanziamento (C)	-666.112	-637.119
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (a ± b ± c)	-2.092.526	5.551.568
Disponibilità liquide al 1° gennaio	12.677.797	7.126.229
Disponibilità liquide al 31 dicembre	10.585.271	12.677.797

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31.12.2019**NOTA INTEGRATIVA, PARTE INIZIALE**

Insieme con lo Stato patrimoniale ed il Conto economico chiusi al 31.12.2019, Vi sottoponiamo la presente Nota integrativa che, in base all'articolo 2423 del Codice civile, costituisce parte integrante del bilancio stesso.

In relazione alla situazione contabile della società ed al bilancio che viene sottoposto alla Vostra approvazione, la presente Nota integrativa fornisce i necessari chiarimenti.

Si precisa che i criteri di valutazione adottati sono i medesimi dell'esercizio precedente.

Si evidenzia la composizione del patrimonio netto al 31.12.2019:

Capitale sociale	2.811.000
Riserva legale	562.200
Riserva statutaria	693.308
Altre riserve	3.446.160
Utile dell'esercizio	66.148
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2019	7.578.816

CRITERI APPLICATI NELLA REDAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO

Il presente bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa, corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è stato redatto in ossequio alle disposizioni previste agli artt. 2423 e 2423-bis del Codice Civile, nonché ai principi contabili ed alle raccomandazioni contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

La sua struttura è conforme a quella delineata dal Codice Civile agli artt. 2424 e 2425, in base alle premesse poste dall'art. 2423-ter, mentre la nota integrativa, che costituisce parte integrante del bilancio, è conforme al contenuto previsto dagli artt. 2427, 2427-bis e a tutte le altre disposizioni che fanno riferimento ad essa. L'intero documento, nelle parti di cui si compone, è stato redatto in modo da dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società, nonché del risultato economico dell'esercizio, fornendo, ove necessario, informazioni aggiuntive complementari a tale scopo. Ai sensi dell'art. 2423-ter del Codice Civile per ogni voce viene indicato l'importo dell'esercizio precedente.

CRITERI APPLICATI NELLA VALUTAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO

Forma e contenuto del bilancio e principi contabili. Le informazioni contenute nel presente documento sono presentate secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nello stato patrimoniale e nel conto economico.

In riferimento a quanto indicato nella parte introduttiva della presente nota integrativa, si attesta che, ai sensi dell'art. 2423, comma 3 del Codice Civile, qualora le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non siano sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione aziendale vengono fornite le informazioni complementari ritenute necessarie allo scopo.

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, commi 4 e 5 e all'art. 2423-bis comma 2 del Codice Civile.

La valutazione delle voci di bilancio è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività. Ai sensi dell'art. 2423-bis comma 1, numero 1-bis del Codice Civile, la rilevazione e la presentazione delle voci è stata effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

Nella redazione del bilancio d'esercizio gli oneri e i proventi sono stati iscritti secondo il principio di competenza indipendentemente dal momento della loro manifestazione numeraria. Si è peraltro tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura di questo.

Lo stato patrimoniale, il conto economico e le informazioni di natura contabile contenute nella presente nota integrativa sono conformi alle scritture contabili, da cui sono stati direttamente desunti.

Nell'esposizione dello stato patrimoniale e del conto economico non sono stati effettuati raggruppamenti delle voci precedute da numeri arabi, come invece facoltativamente previsto dall'art. 2423 ter del Codice Civile.

Il bilancio è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale – finanziaria ed il risultato economico in conformità alle norme di legge in vigore al 31 dicembre 2019, interpretate ed integrate dai Principi Contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità nella loro versione aggiornata e, ove mancanti ed applicabili, degli International Financial Reporting Standards emanati dall'International Accounting Standards.

Nel bilancio di esercizio, compresa quindi la relativa nota integrativa, i valori vengono esposti e commentati in euro.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio sono stati i seguenti.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

A ogni data di riferimento del bilancio la società valuta se esiste un indicatore che un'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore, come previsto dall'OIC 9. Se tale indicatore dovesse sussistere, procede alla stima del valore recuperabile dell'immobilizzazione e effettua una svalutazione soltanto nel caso



in cui quest'ultimo sia inferiore al corrispondente valore netto contabile. In assenza di indicatori di potenziali perdite di valore, la società non procede alla determinazione del valore recuperabile.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una perdita durevole di valore, la società considera, come minimo, gli indicatori di potenziali perdite di valore riportati nel principio sopra menzionato.

Si conferma che non emerge nessun indicatore di potenziale perdita di valore alla data di redazione del presente bilancio.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

Nel valore di iscrizione in bilancio si tiene conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.

Nel caso in cui il pagamento sia differito rispetto alle normali condizioni di mercato, per operazioni simili o equiparabili, il cespite è iscritto in bilancio al valore corrispondente al debito determinato ai sensi dell'OIC 19 Debiti, più gli oneri accessori.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono calcolate in funzione dell'utilizzo, della destinazione e della durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalle seguenti aliquote, non modificate rispetto all'esercizio precedente:

In particolare, si è proceduto al calcolo delle quote di ammortamento dei cespiti secondo le aliquote di seguito riportate:

Cespiti	Aliquota	Ammortamenti 2019
Autobus	10%	1.795.923
Dotazioni di bordo	20%	93.656
Software (3 e 5 anni)	33,33% / 20%	14.591
Hardware (3 e 5 anni)	33,33% / 20%	31.411
Spese di sviluppo	10%	6.482
Attrezzature di officina	10%	19.052
Impianti industriali	10%	18.205
Automezzi e veicoli ausiliari	20%	26.190
Mobili e arredi	12%	3.211
Piccole macchine d'ufficio	100%	6.009
Lavori altri impianti	10%	21.588
Lavori deposito di Bolzano	Durata contrattuale	125.933
Lavori deposito di Merano	Durata contrattuale	25.130
Lavori uffici Bolzano	Durata contrattuale	1.698
Lavori biglietteria Merano	Durata contrattuale	1.762

Lavori locale autisti Bolzano	Durata contrattuale	4.631
Lavori locale autisti Merano	Durata contrattuale	5.342
TOTALE		2.200.814

A ogni data di riferimento del bilancio la società valuta se esiste un indicatore che un'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore, come previsto dall'OIC 9. Se tale indicatore dovesse sussistere, la società procede alla stima del valore recuperabile dell'immobilizzazione ed effettua una svalutazione soltanto nel caso in cui quest'ultimo sia inferiore al corrispondente valore netto contabile. In assenza di indicatori di potenziali perdite di valore, la società non procede alla determinazione del valore recuperabile. Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una perdita durevole di valore, la società considera, come minimo, gli indicatori di potenziali perdite di valore riportati nel principio sopra menzionato.

Si conferma che non emerge nessun indicatore di potenziale perdita di valore alla data di redazione del presente bilancio.

Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente al conto economico, mentre i costi di manutenzione aventi natura incrementativa (laddove esistenti) vengono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Contributi

I contributi in conto esercizio ed in conto investimenti vengono contabilizzati, nel momento in cui sono divenuti certi in base alle condizioni di riconoscimento ed erogazione desunte dalle apposite delibere dell'ente erogante.

I contributi in conto impianti ottenuti da enti pubblici a fronte di piani di investimento vengono contabilizzati al momento della certezza di ammissione in funzione degli investimenti effettuati: essi vengono iscritti a conto economico per competenza tra gli altri ricavi e proventi con la tecnica dei risconti passivi.

Rimanenze

Si riferiscono ai materiali di consumo ed alle parti di ricambio, giacenti in magazzino al termine dell'esercizio, e sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione e valutate secondo il metodo del costo medio ponderato.

Le scorte obsolete e di lento rigiro sono svalutate tenendo conto delle possibilità di utilizzo e di realizzo

Crediti

Sono esposti al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono oppure nel caso in cui sono stati trasferiti tutti i rischi inerenti al credito oggetto di smobilizzo.

I crediti non sono stati valutati con il metodo del costo ammortizzato in quanto, in base al par. 33 del principio contabile OIC 15 Crediti, l'applicazione di tale criterio non avrebbe comportato effetti rilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera corretta.



Ratei e risconti

I ratei e i risconti sono calcolati secondo il principio di competenza economica e temporale.

Nella voce ratei e risconti attivi sono iscritti i proventi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi, e i costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi.

Nella voce ratei e risconti passivi sono iscritti i costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e i proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi.

Possono essere iscritte in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo.

TFR

Il fondo trattamento fine rapporto viene stanziato per coprire l'intera passività maturata verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo. Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati. Si ricorda che in forza della riforma prevista dal D.Lgs. 5 dicembre 2005, n.252 (l'entrata in vigore è stata anticipata dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296), nel caso delle imprese che hanno alle proprie dipendenze almeno 50 addetti, le quote di trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) maturate a partire dal 1° gennaio 2007 devono essere, a scelta del dipendente:

- destinate a forme di previdenza complementare, o
- mantenute in azienda, ma con l'obbligo in questo caso da parte del datore del lavoro di trasferire mensilmente le stesse al Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati per coprire perdite o passività di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile degli elementi a disposizione.

In conformità con il principio contabile OIC 31 Fondi per rischi e oneri e Trattamento di Fine Rapporto, dovendo prevalere il criterio di classificazione per natura dei costi, gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti tra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione.

Debiti

I debiti sono esposti al valore nominale. I debiti non sono stati valutati con il metodo del costo ammortizzato in quanto, in base al par. 42 del principio contabile OIC 19 Debiti, l'applicazione di tale criterio non avrebbe comportato effetti rilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera corretta.

Imposte sul reddito dell'esercizio

Le imposte correnti sono determinate sulla base di una realistica previsione degli oneri da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale; il debito relativo è esposto al netto di acconti, ritenute subite, e crediti di imposta compensabili nella voce "Debiti Tributarî". Nel caso risulti un credito, l'importo viene esposto nella voce "Crediti Tributarî" dell'attivo circolante.

Costi e ricavi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza economica.



NOTA INTEGRATIVA, ATTIVO**IMMOBILIZZAZIONI**

I movimenti delle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie sono riportati, distintamente per categorie omogenee, nella presente Nota integrativa secondo quanto richiesto al punto 2 art. 2427 Cc.

Gli ammortamenti ordinari sui beni materiali ed immateriali, eseguiti nel corso dell'esercizio, risultano essere pari ad € 2.200.814 come si evince dalla tabella di cui nella parte iniziale della Nota integrativa. Il Fondo ammortamento cumulato ammonta complessivamente ad € 46.970.973.

Immobilizzazioni immaterialiMovimenti delle immobilizzazioni immateriali

ATTIVO B I 2	Costi di sviluppo	Valore a bilancio	6.378
		Consistenza iniziale	12.860
		Acquisizioni	0
		Ammortamenti	6.482
		Consistenza finale	6.378
		Fondo cumulato	388.508
ATTIVO B I 3	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione opere d'ingegno	Valore a bilancio	11.622
		Consistenza iniziale	24.444
		Acquisizioni	1.770
		Ammortamenti	14.591
		Consistenza finale	11.622
		Fondo cumulato	359.802
ATTIVO B I 5	Avviamento	Valore a bilancio	0
		Consistenza iniziale	0
		Acquisizioni	0
		Ammortamenti	0
		Consistenza finale	0
		Fondo cumulato	0.00
ATTIVO B I 7	Altre immobilizzazioni immateriali	Valore a bilancio	659.779
		Consistenza iniziale	704.171
		Acquisizioni	120.104



		Ammortamenti	164.496
		Consistenza finale	659.779
		Fondo cumulato	8.174.511

La società non ha, durante l'esercizio 2019, acceso nuovi costi pluriennali.

Immobilizzazioni materiali

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

ATTIVO B II 3	Veicoli ed attrezzature industriali e commerciali	Valore a bilancio	1.327.366
		Consistenza iniziale	532.418
		Acquisizioni	952.051
		Ammortamenti	157.103
		Consistenza finale	1.327.366
		Fondo cumulato	4.315.967
ATTIVO B II 4	Altri beni	Valore a bilancio	17.383.790
		Consistenza iniziale	7.257.147
		Acquisizioni	11.953.474
		Ammortamenti	1.826.831
		Consistenza finale	17.383.790
		Fondo cumulato	33.732.185

Gli investimenti per un importo complessivo di € 13.027.399 sono dati dai seguenti costi:

- € 11.760.051 complessivamente per l'acquisto di 37 nuovi autobus, così suddivisi: trentadue Citaro Mercedes ibridi (4 da 10 mt., 20 da 12 mt. E 8 da 18 mt.) per € 9.856.000; tre Otokar Vectio diesel (9 mt.) per € 576.975 e due Solaris elettrici (1 da 12 mt. e uno da 18 mt.) per 1.327.076 €.
- € 560.740 complessivi, per l'acquisto di 10 autovetture Hyundai Nexo ad idrogeno, per l'attività di noleggio a lungo termine;
- acquisti di dotazioni di bordo per € 141.716, tra cui figurano n. 6 sistemi di computer di bordo (€ 21.420), n. 8 porte in vetro conducente antintrusione (€ 12.640), 1 sistema di ricarica Fast Alpitronic (€ 20.460), nr. 11 computer di bordo HSDPA (€ 52.120), allestimenti per i nuovi Sprinter (€ 5.706), nr. 6 sistemi integrati di videosorveglianza per Sprinter (€ 14.370); altre dotazioni di minore entità
- acquisti di impianti per un importo totale di € 161.450, tra cui l'acquisto del sistema di ricarica pantografo (€ 156.000) e il nuovo erogatore per l'impianto di gasolio a Merano, (€ 5.450)
- lavori per la progettazione, realizzazione e messa in funzione del pantografo per un totale di € 115.953
- € 81.222 di lavori per il deposito di Bolzano: per la nuova cabina MT (€ 49.693), per il rifacimento dell'impianto elettrico (€ 29.108) e per il rifasatore automatico dell'impianto di compressione metano (€ 2.421)
- € 44.383 di lavori per il deposito di Merano: per l'impianto di ricarica degli autobus elettrici (€ 19.435), e per l'asfaltatura e sistemazione del piazzale (€ 24.948)
- acquisto di hardware per un totale di € 18.881 (notebook per nuovi assunti, fotocamera digitale)

- € 63.080 per altri investimenti minori tra cui figurano acquisti di attrezzature di officina 50.933), mobili e arredi ,nonché di piccole macchine di ufficio e licenze software.

A fronte degli investimenti sopra descritti il Fondo di ammortamento cumulato si è accresciuto per € 2.200.814.

Le spese sostenute per migliorie sui beni di terzi vengono ammortizzate con una percentuale che rispecchia la durata dei relativi contratti di locazione.

Operazioni di locazione finanziaria

SASA SpA-AG non ha in essere operazioni di locazione finanziaria.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

ATTIVO C I 1	Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	Consistenza finale (valore a bilancio)	222.946
		Consistenza iniziale	191.644

Variazione delle rimanenze

All'inizio dell'anno 2019 le rimanenze del magazzino ammontavano ad € 191.644 mentre la giacenza finale si è attestata ad € 222.946. L'aumento di € 31.302 è dovuta ad una maggiore richiesta di materiali atti a rendere minori i tempi di fermo macchine per ricambi di uso immediato.

Non si ritiene necessaria una svalutazione del magazzino, in quanto non risultano giacenze pregresse non utilizzabili. Il valore di circa € 42.000, di cui € 30.000 a Bolzano e € 12.000 a Merano, relativo a materiale non movimentato nel corso dell'anno 2019, riguarda una serie di autobus sui quali questi ricambi potranno ancora essere utilizzati nel corso dell'anno 2020. Tra questi vi sono anche autobus che saranno dismessi all'arrivo (previsto ad inizio 2020) dei nuovi mezzi, e che potrebbero quindi comportare, almeno in parte, un'inutile residua giacenza dei ricambi a magazzino.

Per il materiale non utilizzabile su altri mezzi si provvederà alla cessione o alla svalutazione nel corso dell'esercizio 2020.

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Variazione dei crediti

ATTIVO C II 1	Crediti verso clienti	Consistenza finale (valore a bilancio)	2.178.581
		Consistenza iniziale	2.907.103
ATTIVO C II 5-bis	Crediti tributari	Consistenza finale (valore a bilancio)	3.125.320
		Consistenza iniziale	4.225.687



ATTIVO C II 5-quater	Crediti verso altri	Consistenza finale (valore a bilancio)	7.636.995
		Consistenza iniziale	5.285.364

Crediti verso clienti

I crediti verso clienti pari ad € 2.178.581 si riferiscono all'attività commerciale di SASA. La maggior parte dei crediti verso clienti è costituita da:

- crediti verso rivenditori autorizzati per € 236.461;
- crediti per fatture da emettere per € 1.865.306 tra i quali spiccano gli importi per fatture da emettere a STA a regolazione del consumo dei titoli di viaggio di competenza SASA per il periodo ottobre-dicembre 2019 per € 1.136.790 e a conguaglio per l'anno 2019 per € 529.846; inoltre fatt. al Comune di Bolzano per la linea 15, ai Comuni di Lana, Postal, Gargazzone e Verano per il servizio Citybus Lana (totale da fatturare 93.307) e fatture da fatturare sempre al Comune di Bolzano per € 22.206 per il Mercatino di Natale.

Non è stato necessario effettuare alcuna svalutazione dei crediti verso clienti iscritti nel bilancio.

Tutti i suddetti crediti sono da ritenersi esigibili entro 12 mesi.

Crediti tributari

I crediti tributari di € 3.125.320 sono costituiti da (per una confrontabilità migliore gli importi sono stati riclassificati in questo senso anche per il 2019):

- un Credito IRAP pari ad € 348.859. La società già dall'anno scorso ha applicato le modifiche introdotte dalla Legge di Stabilità 2015 che prevedono la deducibilità integrale del costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente a tempo indeterminato. Come precisato nella Circolare n. 22/E/2015 dell'Agenzia delle Entrate la deduzione spetta anche alle imprese che operano in concessione e a tariffa (c.d. *public utilities*). L'applicazione di questo principio ha portato ad una base imponibile negativa e quindi al fatto che l'IRAP corrente dell'esercizio risulta in bilancio con un saldo pari ad € 0. La differenza tra gli acconti versati nel corso del 2017 (€ 177.662) e l'IRAP calcolata (€ 0) è stata iscritta come credito. Seguendo questo principio è stata quindi rideterminata anche la base imponibile IRAP dell'esercizio 2016, che a fronte di un'imposta totale di € 177.662 risultante dal Mod. IRAP 2017, porta ad un'imposta di € 6.465. Anche questa differenza è stata registrata come Credito IRAP. Nel corso dell'esercizio 2018 è stata presentata una dichiarazione integrativa a favore.
- Un credito IRES per € 242.784 riportato ormai da anni e che in futuro servirà entrando nel contratto di servizio ad ammortizzare le tasse future da versare in quanto diventeremo totalmente imponibili ai fini fiscali
- Un credito con l'agenzia delle Dogane di € 188.877 per quanto concerne l'accisa sui carburanti del 3° e 4° trimestre da recuperarsi con i modelli F24(imposte) nel 2020
- Il credito IVA, pari ad € 2.344.800 che è stato semplicemente inserito tra i crediti tributari e che continua a diminuire in quanto con l'introduzione dello split payment e l'assoggettamento da parte della società, SASA ha visto sostanzialmente azzerarsi la propria IVA a credito a fronte della maturazione di IVA a debito derivante dai corrispettivi. A ciò va inoltre aggiunto il recupero annuo di € 700.000 da dichiarazione annuale utilizzato per compensare le imposte e i contributi nei modelli F24

Crediti verso altri

Gli altri crediti esigibili entro i 12 mesi ammontano a € 6.103.767 e si suddividono, tra l'altro, in:

- Crediti per contributi integrativi nei confronti della Provincia Autonoma di Bolzano per € 3.241.106. Tali crediti consistono nella differenza tra le anticipazioni mensili versati dalla Provincia nel corso dell'anno ed il risultati dei calcoli dei contributi integrativi spettante per il 2018 e 2019, effettuati in sede di bilancio.
- Crediti per contributi su investimenti in conto capitale nei confronti della Provincia Autonoma di Bolzano per 698.425, a copertura principalmente della quota 2020 del mutuo per l'acquisto di autobus;
- Crediti per l'anticipo versato alla società di assicurazione nel mese di dicembre 2019 per premi RCA, furto/incendio ed altri per complessivi € 979.254, relativi all'anno 2020;
- Ulteriori altri crediti residui per € 1.132.124 sono costituiti principalmente dai contributi da ricevere entro il 2020 per il progetto Chic (automezzi ad idrogeno) per € 836.285, e per il progetto Life (€ 36.893), dai contributi da ricevere per la Formazione finanziata (€ 73.181,72), oltre al rimborso presunto per il danno al deposito di Bolzano relativamente all'incidente del 30/07/2018 (stima di € 121.880) e ad altri rimborsi assicurativi per danni subiti dai nostri mezzi (€ 40.660).

I crediti esigibili oltre 12 mesi ammontano ad € 1.533.228:

- Crediti per contributi su investimenti in conto capitale verso la Provincia di Bolzano di € 1.489.366, a copertura delle quote 2020-2022 del mutuo per l'acquisto di autobus;
- € 43.861 per depositi cauzionali e per il fondo spese minute;

La società non possiede crediti di durata superiore a cinque anni.

La ripartizione geografica non viene ritenuta significativa, visto che quasi la totalità dei crediti si concentrano nella Provincia di Bolzano.

Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

SASA SpA-AG non ha in essere contratti di compravendita con obbligo di retrocessione a termine.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Non vi sono partecipazioni iscritte nello Stato patrimoniale.

Disponibilità liquide

ATTIVO C IV 1	Depositi bancari e postali	Consistenza finale (valore a bilancio)	10.507.861
		Consistenza iniziale	12.563.937



ATTIVO C IV 3	Denaro e valori in cassa	Consistenza finale (valore a bilancio)	77.408
		Consistenza iniziale	113.860

Al 31 dicembre 2019 la situazione bancaria presenta un saldo attivo di € 10.507.861.

ONERI FINANZIARI CAPITALIZZATI

Non sono presenti oneri finanziari imputati nell'esercizio ai valori iscritti nell'attivo dello Stato patrimoniale.

NOTA INTEGRATIVA, PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO

Variazioni del capitale sociale

PASSIVO A I	Capitale sociale	Consistenza finale (valore a bilancio)	2.811.000
		Aumento	0
		Consistenza iniziale	2.811.000

Variazioni delle altre voci del patrimonio netto

PASSIVO A IV	Riserva legale	Consistenza finale (valore a bilancio)	562.200
		Incrementi	0
		Consistenza iniziale	562.200
PASSIVO A V	Riserva statutaria	Consistenza finale (valore a bilancio)	693.308
		Consistenza iniziale	693.308
PASSIVO A VI 3	Altre riserve	Consistenza finale (valore a bilancio)	3.394.982
		Incrementi	51.178
		Consistenza iniziale	3.446.160

Per quanto riguarda la possibilità di utilizzo delle riserve, si evidenzia che sia la riserva legale che quella statutaria hanno, dopo l'incremento in sede di delibera dell'utile dell'esercizio 2019, raggiunto la loro massima capienza, come da art. 17 rispettivamente punti a) e b) dello Statuto, mentre la possibilità di utilizzo (A=copertura perdite, B= aumento di capitale, C= distribuzione) potrebbe essere riferita alla voce "altre riserve" in quanto derivanti da utili.

FONDI PER RISCHI E ONERI - ALTRI FONDI

PASSIVO B 4	Fondo rischi	Consistenza finale (valore a bilancio)	22.389
		Utilizzo "Fondo rischi"	72.975
		Consistenza iniziale	95.364

Fondo rischi

Per quanto concerne il Fondo rischi, la variazione più significativa riguarda l'utilizzo per € 72.975 per spese di competenza per l'assistenza nella causa con l'Agenzia delle Entrate, nella difesa per il ricorso dell'In-house, con il Tribunale per un ricorso di un dipendente: tali istanze proseguiranno anche nel 2020.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

PASSIVO C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	Consistenza finale (valore a bilancio)	2.105.959
		Accantonamenti	807.175
		Versamenti a fondi	-807.175
		Utilizzo	-211.919
		Consistenza iniziale	2.317.878

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato presenta un saldo 2019 di € 2.105.958 ed è formato dalla differenza tra l'accantonamento dell'anno, in ottemperanza alle disposizioni di legge, nonché gli utilizzi formati dalle indennità corrisposte ai dipendenti. L'accantonamento complessivo dell'esercizio 2019, compreso quello per altri fondi in Conto economico, ammonta ad € 807.175 ed è composto da € 304.819 versati all'INPS e da € 503.356 versati a Fondi diversi.

DEBITI

Variazioni dei debiti

PASSIVO D 4	Debiti verso banche	Consistenza finale (valore a bilancio)	2.185.791
		di cui oltre l'esercizio	1.489.366
		Consistenza iniziale	2.851.903
PASSIVO D 7	Debiti verso fornitori	Consistenza finale (valore a bilancio)	2.059.284
		Consistenza iniziale	3.631.688



PASSIVO D 12	Debiti tributari	Consistenza finale (valore a bilancio)	274.166
		Consistenza iniziale	268.971
PASSIVO D 13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Consistenza finale (valore a bilancio)	1.073.606
		Consistenza iniziale	1.021.167
PASSIVO D 14	Altri debiti	Consistenza finale (valore a bilancio)	11.535.886
		Consistenza iniziale	11.499.860

Debiti verso banche

Al 31 dicembre 2019 sussistevano debiti verso banche per € 2.185.791 concernenti il mutuo di nove anni, acceso nel corso 2014 per l'acquisto di autobus. Il mutuo in questione è finanziato interamente dalla Provincia Autonoma di Bolzano, che eroga a SASA gli importi necessari per estinguere le singole rate semestrali.

Debiti verso fornitori

I debiti verso i fornitori alla data del 31/12/2019 ammontano ad € 2.059.284.

Debiti tributari

I debiti tributari per un importo complessivo di € 274.166 sono dovuti per IRPEF sugli stipendi del mese di dicembre 2019 e sulla 13ma mensilità.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale si compongono per € 1.073.606 in debiti verso l'INPS e altri fondi, sempre in relazione agli stipendi pagati a fine anno.

La voce comprende un importo di € 411.219 per oneri sociali stimati in relazione ai premi di risultato, alla 14ma mensilità, nonché alle ferie non godute e straordinari di competenza dell'esercizio 2019.

Altri debiti

La voce "Altri debiti" pari ad € 11.466.636 comprende:

Debiti con una durata residua *inferiore a 12 mesi* che sono costituiti da:

- anticipi della Provincia Autonoma di Bolzano per un importo complessivo di € 8.815.906 sui contributi integrativi degli esercizi non ancora definiti; il debito corrisponde alla differenza tra quanto incassato in passato e quanto maturato per competenza in base ai criteri previsti dalla Legge 2 dicembre 1985 n. 16, oltre a quanto indicato nel punto successivo relativo ai Debiti verso SII/STA. La



presente voce verrà definita e condivisa al termine dell'attività di rendicontazione effettuata da PAB.

- debiti verso il personale e collaboratori per un importo di € 1.318.955 (relativi a premi di risultato, 14ma mensilità, ferie non godute e straordinari 2019);
- € 12.558 per debiti minori tra cui le trattenute al personale da riversare ai vari enti o società (OO.SS. – SNMSF - CRAL – cessioni V stipendio);
- Debiti verso SII/STA: è stato azzerato e chiuso il conto in quanto dal 01.01.2020 gli introiti, che fino al 31.12.2019 venivano contabilizzati in tale conto, sono di competenza diretta di Sta e non rientrano piu' nel conto di Sasa. L'ultimo saldo residuo dopo gli scarichi come da rendiconto 2019 STA (compreso il conguaglio già contabilizzato) è stato portato ad "Anticipi v/PAB per esercizi non ancora rendicontati" essendo denaro incassato per conto STA/PAB e quindi di loro competenza.
- Debito per l'anticipo ricevuto di € 1.319.217 dal Fondo Europeo da utilizzarsi nell'ottica di sviluppo del progetto Life-Chic(idrogeno)

Debiti con una durata residua *superiore a 12 mesi* sono costituiti da un debito iscritto all'apposito "Fondo incidenti" per un importo complessivo di € 69.250, creato per intervenire in situazioni particolari a favore del personale come previsto da un accordo sindacale interno;

La società non possiede debiti di durata superiore a cinque anni.

La ripartizione geografica non viene ritenuta significativa, visto che quasi la totalità dei debiti si concentrano nella Provincia di Bolzano.

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Non sono presenti debiti nei confronti di terzi assistiti da garanzie reali.

Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La società non ha debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

RATEI E RISCOINTI PASSIVI

PASSIVO E 1	Ratei passivi	Consistenza finale (valore a bilancio)	0
		Consistenza iniziale	0
PASSIVO E 2	Risconti passivi	Consistenza finale (valore a bilancio)	16.344.359
		Consistenza iniziale	4.651.144



La voce risconti passivi ammonta ad un totale di € 16.344.359

Ancora in sede di redazione del bilancio di esercizio 2016 la società ha riclassificato i contributi in conto investimenti dal Fondo rischi a Risconti passivi. La classificazione precedente traeva spunto dalla LP 16/85 che in maniera generica richiedeva l'accantonamento in un Fondo del passivo.

Il saldo è costituito dagli importi sotto descritti:

Fin. Autobus in c/capitale	€ 15.755.419
Fin. Appar. e dot. di bordo in c/capitale	€ 181.001
Fin. Attrezzatura varia in c/capitale	€ 26.839
Fin. Automezzi in c/capitale	€ 800
Fin. Impianti Industriali in c/capitale	-1.154
Fin. Lavori su beni di terzi e altri immob. Immateriali in c/capitale	€ 381.454
TOTALE	€ 16.344.359
Altri risconti di minore entità	€ 0
TOTALE	€ 16.344.359

NOTA INTEGRATIVA, CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

RICAVO A 1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria attività	Valore a bilancio	8.774.695
		Abbonamenti	4.798.164
		Introiti titoli di viaggio	3.954.325
		Servizi speciali (art. 2)	22.206

I ricavi evidenziano nel 2019 un ulteriore incremento di € 560.880 attestandosi così a € 8.774.695.

Altri ricavi e proventi

Suddivisione degli altri ricavi e proventi

RICAVO A 5a	Contributi in conto esercizio	Valore a bilancio	17.377.840
		Contributo integrativo provinciale	17.377.840



RICAVO A 5a	Diversi	Valore a bilancio	3.996.696
		Sanzioni amministrative incassate	102.637
		Rimborso danni	268.463
		Vendita di materiale di magazzino	5.239
		Utilizzo dei fondi contributi provinciali su investimenti	1.933.658
		Contributi per progetti	925.380
		Contributi Formazione	163.857
		Proventi straordinari	343.683
		Altri ricavi	253.779

Per quanto concerne il contributo integrativo si deve considerare che l'ammontare maggiore rispetto all'anno 2018 del contributo stesso è dovuto all'aumento dei km di servizio, il cui totale moltiplicato per il costo deliberato dalla Provincia per il 2019, di 2,9226€ /km, genera l'incremento della voce di ricavo.

L'utilizzo risulta dalla quota di ammortamento dei contributi in conto capitale ricevuti e fa da correttivo al costo degli ammortamenti su cespiti contribuiti dall'Ente Provinciale.

Altri ricavi comprendono i trasporti effettuati al di fuori del servizio ordinario e quindi fatturati a terzi per complessivi € 65.659 per servizi da considerarsi in ambito urbano ed € 95.067 per quelli in ambito extraurbano tra cui si evidenziano i più rilevanti:

- Comune di Merano potenziamento servizio
 - Imputazione quota a Comuni del circondario Merano per il rafforzamento del servizio di linea
 - Comune di Bolzano potenziamento linea 15
 - City bus Lana (per i Comuni di Lana, Postal, Gargazzone e Verano)
- Oltre a questi vi sono diverse voci di minor entità come vendita di materiali, ricavi da pubblicità, ricavi da fotovoltaico, e ricavi da servizi di noleggio.

I Proventi e ricavi diversi dei quali è necessario in base al D.lgs. n. 139/2015 dare evidenza raggiungono un valore di € 640 come da tabella successivamente esposta.

L'importo dei Proventi straordinari (€ 343.683) comprende l'indennizzo riconosciuto per inadempienze contrattuali da parte del nostro fornitore, Solaris S.A., per ritardata consegna dei nuovi autobus.

L'utilizzo è la quota di recupero e quindi correttiva sugli ammortamenti dei cespiti ammortizzabili contribuiti dalla Provincia di Bolzano

La ripartizione geografica non viene ritenuta significativa.

COSTI DELLA PRODUZIONE



I costi della produzione registrano un incremento di circa il 14% rispetto all'esercizio precedente, aumento peraltro in linea con quanto previsto a budget: il costo del gasolio per trazione aumenta di € 95.000 così come il costo del metano di ca 117.000 (tenendo conto peraltro di un conguaglio relativo al 2018 addebitatoci dal fornitore a bilancio già chiuso, di circa 70.000 €). Le altre voci di costo rimangono nel complesso in linea con quanto previsto a budget, con un andamento costante. Fa eccezione la voce relativa all'acquisto di idrogeno per trazione, conseguenza del passaggio di proprietà dei 5 autobus ad idrogeno per la fine del progetto chic da STA a SASA ad inizio anno. Costo che peraltro non incide sul risultato economico in quanto la voce è coperta completamente dai contributi riconosciuti in parte dall'ente finanziatore europeo e in parte dalla Provincia di Bolzano..

COSTI PER SERVIZI

I costi per servizi registrano un complessivo in deciso aumento rispetto all'esercizio precedente. Una voce che presenta un incremento sensibile, (di quasi 700.000 €) è il costo previsto per i subaffidamenti che peraltro sono servizi terzi che vengono poi recuperati con i km inseriti nel calcolo del costo chilometrico finale, coperto dal contributo deliberato dalla Provincia di Bolzano.

Un'altra voce che contribuisce a un sensibile aumento della voce di costo è dato dal costo del full service relativo ai mezzi ad idrogeno (530.894 €): anche qui peraltro, come per il costo del carburante, i contributi riconosciuti dagli enti finanziatori del progetto, coprono in toto la voce economica.

Sono da evidenziare i decisi aumenti rispetto all'esercizio precedente, di due voci di lavorazione: quelle meccaniche (+181mila/budget) e quelle di carrozzeria (+224.000/budget)

Sono costi che lievitano a causa dell'obsolescenza del parco mezzi, il cui rinnovo è iniziato soltanto a settembre con l'arrivo di 39 nuovi autobus: in particolare, analizzando i singoli interventi possiamo elencare nr. 8 interventi su cambi (per € 71.800) e nr. 9 su motori (per € 70.290), su mezzi che erano comunque indispensabili per effettuare il servizio. Per quanto riguarda i costi di carrozzeria, sono in aumento anche a causa di incidenti in alcuni casi di notevole entità sia attivi (causati da terzi) che passivi (causati dai nostri operatori). I sinistri attivi vengono peraltro compensati dai rimborsi assicurativi. All'interno dei costi di carrozzeria sono da evidenziare quelli sostenuti per acquisto e montaggio di nuove pedane (nr. 11 per € 33.300). Le assicurazioni sono in aumento rispetto all'esercizio precedente ma nel range previsto, considerati gli acquisti dei nuovi mezzi. Le altre voci sono sostanzialmente in linea con quanto delineato nel budget, segnaliamo una contrazione della spesa effettiva per consulenze (in particolare per quelle tecniche e legali).

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

I costi per godimento beni di terzi indicano un aumento del 22% rispetto all'anno precedente, ma in linea con quanto previsto a budget. Si evidenzia il costo per noleggio a terzi di alcuni autobus per sopperire al ritardo nella consegna dei nuovi mezzi, costo peraltro inferiore a quanto preventivato.

COSTI PER IL PERSONALE

I costi per il personale sono aumentati del 5,7% circa rispetto all'anno precedente. L'aumento è quasi esclusivamente dovuto a un effetto volume, ovvero al maggior numero di dipendenti assunti, come descritto nella Relazione sulla Gestione incidendo quindi per € 592 mila sulle retribuzioni e per € 274 mila sui contributi.



PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazione

Non vi sono proventi da partecipazioni, indicati nell'art. 2425 Codice civile n. 15, diversi dai dividendi.

Interessi ed altri oneri finanziari

Ripartizione degli interessi ed altri oneri finanziari per tipologia di debiti

COSTO C 17	Interessi ed altri oneri finanziari	Valore a bilancio	18.688
		Interessi passivi	0
		Spese bancarie ed altri oneri finanziari	18.654
		Abbuoni passivi	34

IMPORTO E NATURA DEI SINGOLI ELEMENTI DI RICAVO/COSTO DI ENTITÀ O INCIDENZA ECCEZIONALI

I ricavi diversi dei quali è necessario in base al D.lgs.n139/2015 dare evidenza raggiungono un valore complessivo di € 640 e vengono esposti nella tabella sottostante. Non vi sono imputazioni per costi diversi.

Ricavi diversi

Descrizione	Importo	Conto di destinazione	Voce
Note rettifica INPS anni precedenti	640	Altri ricavi e proventi	A 5b
Consistenza finale	640		

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE

Non risultano imposte correnti in quanto la base imponibile IRES è negativa ed inoltre, come sopra accennato, già dal calcolo dell'IRAP per l'esercizio 2017 la società si è tenuta alle modifiche introdotte dalla Legge di Stabilità 2015 che prevede la deducibilità integrale del costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente a tempo indeterminato.

L'applicazione di questo principio anche per l'esercizio 2019, ha portato ad una base imponibile negativa e quindi ad un l'IRAP corrente dell'esercizio pari a € 0.

In considerazione dell'eliminazione della sezione straordinaria, le imposte relative a esercizi precedenti vengono classificate nella voce 20 del Conto economico.



NOTA INTEGRATIVA – ALTRE INFORMAZIONI

DATI SULL'OCCUPAZIONE

Il numero medio dei dipendenti 2019 ammonta a 367,83 unità, ripartite come si evince dalla tabella sottostante. I capi deposito sono conteggiati tra gli impiegati amministrativi, mentre i collaboratori che gestiscono le emettitrici (4) fanno parte degli operai.

Dirigenti	1,25
Impiegati amministrativi	35,15
Operatori d'esercizio ed agenti movimento e traffico	290,17
Operai	41,26

COMPENSI, ANTICIPAZIONI E CREDITI CONCESSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI E IMPEGNI ASSUNTI PER LORO CONTO

Si riporta di seguito l'ammontare dei compensi corrisposti nel 2019 rispettivamente agli Amministratori, ai membri del Collegio Sindacale ed ai componenti dell'Organismo di Vigilanza

Compenso agli Amministratori	51.016
Compenso ai membri del Collegio Sindacale	39.421
Compenso all'Organo di Vigilanza	19.391

Si porta a conoscenza che il compenso ai membri del Collegio Sindacale nell'anno 2019, come previsto dalla normativa, non comprende la parte di revisione in quanto tale attività (per un ammontare di € 17.278) è svolta dalla Società TREVOR vincitrice (già nel 2018) della gara indetta dalla Provincia di Bolzano per l'affidamento delle revisioni alle proprie società inhouse.

La società non ha concesso anticipi o crediti agli amministratori ed ai sindaci.

CATEGORIE DI AZIONI EMESSE DALLA SOCIETÀ

Il capitale sociale della SASA SpA-AG ha un valore nominale di € 2.811.000 così ripartito:

Azionista	N. azioni ordinarie	Valore nominale	Valore nominale del capitale sociale	%
Comune di Bolzano	23.866	51,65	1.232.679	43,85
Comune di Merano	14.909	51,65	770.050	27,39
Comune di Laives	5.969	51,65	308.299	10,97
Provincia Autonoma di	9.680	51,65	499.972	17,79



Bolzano				
TOTALE	54.424		2.811.000	100%

TITOLI EMESSI DALLA SOCIETÀ

La società non ha emesso azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni, titoli o valori simili.

DETTAGLI SUGLI ALTRI STRUMENTI FINANZIARI EMESSI DALLA SOCIETÀ

La SASA SpA-AG non ha utilizzato altri strumenti finanziari.

IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITÀ POTENZIALI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Non sussistono impegni non risultanti dallo Stato patrimoniale.

INFORMAZIONI SUI PATRIMONI E FINANZIAMENTI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

La SASA SpA-AG non possiede né patrimoni destinati ad uno specifico affare, né finanziamenti destinati ad uno specifico affare

INFORMAZIONI SULLE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

La società non ha effettuato operazioni significativi con parti correlate che non si sono concluse a normali condizioni di mercato.

INFORMAZIONI SUGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

La SASA SpA-AG non ha concluso accordi che non risultano dallo Stato patrimoniale che possano avere degli effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società.

INFORMAZIONI SUI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO.

Nel Gennaio 2020 a seguito dello scoppio di un focolaio epidemico in Cina denominato "novel corona virus" o 2019-nCoV, sono state adottate dal Governo delle misure restrittive, volte a contenere la potenziale diffusione dell'epidemia. Tra queste misure, le più marcati sono l'isolamento della regione dove l'epidemia ha avuto la sua genesi, le restrizioni e controlli sui viaggi (sia domestici che internazionali), chiusure di scuole, uffici e impianti produttivi in tutto il paese.

In relazione a tale emergenza, la Società a partire da febbraio 2020 ha attivato tutte le azioni e misure necessarie al fine di tutelare la salute dei propri lavoratori e arginare la diffusione del virus in allineamento alle disposizioni normative entrate in vigore.

Allo stato attuale, non sono ancora chiari gli eventuali impatti di tali eventi sulle variabili macroeconomiche e non è dunque possibile prevedere con chiarezza la durata di tale situazione e gli scenari circa le sue prevedibili evoluzioni.



In considerazione della continua evoluzione dell'epidemia corona-virus e non essendo prevedibile la fine delle attuali restrizioni, si può presumere che nell'esercizio 2020 saranno forniti meno servizi, espressi in chilometri e si può prevedere un calo dei ricavi ad oggi non quantificabile. Inoltre, ad oggi non è possibile quantificare gli effetti sulla situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale della società, ma visto che la società svolge un servizio pubblico l'organo di amministrazione non ha nessun dubbio che continuano ad essere soddisfatte le condizioni per il rispetto del principio della continuità aziendale (going concern).

Si evidenzia che nell'ambito della Relazione sulla Gestione, nel paragrafo della Gestione dei Rischi e nell'Evoluzione prevedibile della gestione sono riportate informazioni e commenti in merito alla diffusione del virus COVID-19.

IMPRESE CHE REDIGONO IL BILANCIO DELL'INSIEME PIÙ GRANDE/PIÙ PICCOLO DI IMPRESE DI CUI SI FA PARTE IN QUANTO CONTROLLATA

La società non appartiene a nessun gruppo e non è tenuta a redigere il bilancio consolidato. I dati della società saranno inclusi nei bilanci consolidati che la Provincia Autonoma di Bolzano e i Comuni di Bolzano, Merano e Laives dovranno redigere.

INFORMAZIONI RELATIVE AGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI EX ART. 2427-BIS DEL CODICE CIVILE

La SASA SpA-AG non detiene strumenti finanziari derivati, né ha effettuato operazioni con strumenti finanziari derivati durante l'esercizio.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL BILANCIO DELLA SOCIETÀ CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

La società non è sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento.

DISPOSTO COME DA LEGGE 4 AGOSTO 2017, n.124 - ARTICOLO 1, COMMI 125-129. ADEMPIMENTO DEGLI OBBLIGHI DI TRASPARENZA E DI PUBBLICITA'.

Come previsto negli articoli citati si allega la tabella con l'elenco delle transazioni tra SASA ed Enti pubblici o partecipati con i contenuti previsti dalla Legge n. 124:

Denominazione soggetto	Codice Fiscale	Importo	Data incasso pagamento	Causale descrizione
Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	356.148,03	10/09/2019	Contributo in c/capitale Delibera 16093/2018
Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	550.000,00	24/09/2019	Contributo in c/capitale Delibera 25894/2017
Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	2.835.000,00	24/09/2019	Contributo in c/capitale Delibera 15415/2017
Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	32.766,25	10/10/2019	Contributo in c/capitale Delibera 15415/2017

Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	5.953.000,00	15/10/2019	Contributo in c/capitale Delibera 1094/2018
Provincia Autonoma di Bolzano	00390090215	3.903.000,00	15/10/2019	Contributo in c/capitale Delibera 1094/2018

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELGI UTILI O DI COPERTURA DELLE PERDITE

L'utile d'esercizio 2019 ammonta ad € 66.148,26.

In ottemperanza all'art. 17 dello Statuto, si propone all'Assemblea dei Soci di destinare l'utile d'esercizio pari ad € 66.148,26 ad Altre riserve.