



SASA – Bericht zur Unternehmensführung

GEMÄSS ART. 6 ABS. 4 G.V.D. 175/2016
(Einheitstext im Bereich der Gesellschaften mit
öffentlicher Beteiligung)
(genehmigt vom Verwaltungsrat am 30.03.2023)



Inhalt

PROGRAMM ZUR BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE GEMÄSS ART. 6 ABS. 2 GV.D. 175/2016	2
1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	3
1.1. FORTFÜHRUNGSANNAHME	3
1.2. KRISE	4
2. INSTRUMENTE ZUR BEWERTUNG DES KRISENRIKOS	5
2.1. ANALYSE DER JAHRESABSCHLUSSKENNZAHLEN UND -MARGEN	10
2.2. PERSPEKTIVISCHE INDIKATOREN	15
2.3. SONSTIGE BEWERTUNGSINSTRUMENTE	16
3. REGELMÄSSIGE ÜBERWACHUNG	16
B. BERICHT BETREFFEND DIE ÜBERWACHUNG UND PRÜFUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE ZUM 31/12/2022.	17
1. GESELLSCHAFT	17
2. BETEILIGUNGSSTRUKTUR	18
3. VERWALTUNGSORGAN	19
4. KONTROLLORGAN - RECHNUNGSPRÜFER	21
5. PERSONAL	22
6. BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE ZUM 31.12.2022	24
C. ERGÄNZENDE UNTERNEHMENSFÜHRUNGSINSTRUMENTE.	32
ORGANISATIONSMODELL 231/01	34

Als unter öffentlicher Kontrolle gemäß Art. 2 Abs. 1 Buchst. m) Gv.D. 175/2016 (Einheitstext im Bereich der Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung) stehende Gesellschaft ist die Gesellschaft gemäß Art. 6 Abs. 4 des genannten Gv.D. verpflichtet, zum Abschluss des Geschäftsjahrs jährlich einen Bericht zur Unternehmensführung zu erstellen und gleichzeitig mit dem Jahresabschluss zu veröffentlichen, der Folgendes zu enthalten hat:

- ein spezifisches Programm zur Bewertung des Betriebsrisikos (Art. 6 Abs. 2 des gen. Gv.D.);
- die Angabe der ergänzenden Instrumente zur Unternehmensführung, die gemäß Art. 6 Abs. 3 umgesetzt werden, bzw. der Gründe dafür, warum diese nicht umgesetzt werden (Art. 6 Abs. 5).

Mit diesem Bericht werden daher die Vorschriften laut dem Dokument „**BERICHT ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG mit PROGRAMM ZUR BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE (GEM. ART. 6 ABS. 2 U. 4 GV.D. 175/2016)**“ der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater vom März 2019 erfüllt.

Als erfüllt gelten die Vorschriften laut dem Dokument „**ANGABEN ZUM PROGRAMM ZUR BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE (Art. 6 Abs. 2 Gv.D. 175/2016)**“ vom April 2021, da dieses einen wesentlichen Bestandteil des oben genannten Dokuments der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater bildet.

PROGRAMM ZUR BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE GEMÄSS ART. 6 ABS. 2 GV.D. 175/2016

Gemäß Art. 6 Abs. 2 Gv.D. 175/2016 gilt Folgendes:

„Gesellschaften, die der öffentlichen Kontrolle unterliegen, erstellen spezifische Programme zur Bewertung des Risikos einer Unternehmenskrise und informieren hierüber die Gesellschafterversammlung im Rahmen des Berichts laut Absatz 4.“

Art. 14 besagt Folgendes:

„Sofern sich im Rahmen der Programme zur Risikobewertung laut Art. 6 Abs. 2 ein oder mehrere Anzeichen für eine Unternehmenskrise ergeben, setzt das Verwaltungsorgan der der öffentlichen Kontrolle unterliegenden Gesellschaft umgehend die notwendigen Maßnahmen um, um mittels eines geeigneten Sanierungsplans die Verschärfung der Krise zu vermeiden, deren Wirkungen zu berichtigen und deren Ursachen zu beheben [Abs. 2].

Wenn die Situation laut Abs. 2 eintritt, stellt die nicht erfolgte Umsetzung geeigneter Maßnahmen seitens des Verwaltungsorgans eine schwere Unregelmäßigkeit gemäß Art. 2409 des Zivilgesetzbuchs dar [Abs. 3].

Keine geeignete Maßnahme gemäß Abs. 1 und 2 stellt die Prognose eines Ausgleichs der Verluste seitens der Verwaltung oder der beteiligten öffentlichen Verwaltungen dar, auch wenn dieser zusammen mit einer Kapitalerhöhung oder einer außerordentlichen Übertragung von Beteiligungen oder der Bestellung von Bürgschaften oder in irgendeiner anderen Rechtsform erfolgt, es sei denn, dass diese Maßnahme durch einen Plan zur Restrukturierung des Unternehmens unterstützt wird, aus dem sich der Nachweis hinsichtlich des Bestehens konkreter Perspektiven zur Wiedererlangung

des wirtschaftlichen Gleichgewichts der durchgeführten Tätigkeiten ergibt, der gemäß Abs. 2 auch in Abweichung von Abs. 5 genehmigt wurde [Abs. 4].

Die Verwaltungen laut Art. 1 Abs. 3 des Gesetzes Nr. 196 vom 31. Dezember 2009 dürfen unbeschadet der Vorgaben laut Art. 2447 und 2482-ter des Zivilgesetzbuchs weder Kapitalerhöhungen zeichnen noch außerordentliche Übertragungen durchführen, Kredite eröffnen oder Bürgschaften zugunsten der Beteiligungsgesellschaften bestellen, wobei die börsennotierten Gesellschaften und die Kreditinstitute ausgeschlossen sind, die drei Geschäftsjahre hintereinander Jahresfehlbeträge verzeichneten bzw. verfügbare Rücklagen zum Ausgleich der Verluste auch unter dem Jahr verwendet haben. In jedem Fall sind außerordentliche Übertragungen an die Gesellschaften laut dem ersten Satz bei Vereinbarungen, Dienstverträgen oder Programmen zur Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse oder bei der Tätigkeit von Investitionen zulässig, sofern die angegebenen Maßnahmen in einem Sanierungsplan ausgewiesen sind, der von der Regulierungsbehörde des Sektors, sofern eine solche besteht, genehmigt und dem Rechnungshof mit den Modalitäten laut Art. 5 mitgeteilt wurde, der das Erreichen des finanziellen Gleichgewichts innerhalb von drei Jahren betrifft. Zum Schutz der fortgeführten Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse angesichts schwerwiegender Gefährdungen der öffentlichen Sicherheit, der öffentlichen Ordnung und der Gesundheit können die Maßnahmen laut dem ersten Satz dieses Absatzes auf Anfrage der betroffenen Verwaltung mit einem Dekret des Ministerratspräsidenten genehmigt werden, das auf Vorschlag des Wirtschafts- und Finanzministers in Einvernahme mit den anderen zuständigen Ministern erlassen wird und der Registrierung des Rechnungshofs unterliegt [Abs. 5].“

Im Einklang mit den Rechtsvorschriften, auf die oben verwiesen wurde, hat das Verwaltungsorgan der Gesellschaft dieses Programm zur Bewertung des Risikos einer Unternehmenskrise erstellt, das mit Beschluss vom 30. März 2023 genehmigt wurde und bis zu einem anderweitigen späteren Beschluss des Verwaltungsorgans in Kraft bleibt, mit welchem es angesichts der veränderten Dimensionen und Komplexität des Gesellschaftsbetriebs aktualisiert und implementiert werden kann.

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1.1. FORTFÜHRUNGSANNAHME

Auf den Grundsatz der Fortführungsannahme wird in Art. 2423-bis ZGB verwiesen, der im Hinblick auf die Aufstellung des Jahresabschlusses in Abs. 1 Ziff. 1 folgenden Wortlaut aufweist: „*die Bewertung der Posten ist vorsichtig und mit Blick auf die Fortsetzung der Tätigkeit (...) vorzunehmen*“.

Unter Fortführungsannahme ist die Fähigkeit des Unternehmens zu verstehen, im Lauf der Zeit positive Ergebnisse zu erzielen und entsprechende Kapitalflüsse zu generieren.

Es handelt sich um die Voraussetzung, damit das Unternehmen tätig ist und seine Tätigkeit in absehbarer Zukunft als funktionierendes Unternehmen fortführen und Wert schöpfen kann, was die Aufrechterhaltung eines wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts beinhaltet.

Ausgehend von der Fortführungsannahme stellt das Unternehmen gemäß den Angaben laut OIC 11 (§ 22) einen funktionierenden Wirtschaftskomplex dar, welcher über einen absehbaren zukünftigen Zeitraum, der sich auf eine Periode von mindestens zwölf Monaten ab dem Bilanzstichtag bezieht, dazu bestimmt ist, Erträge zu erwirtschaften.

In den Fällen, in denen infolge dieser perspektivischen Bewertung signifikante Unsicherheiten in Bezug auf diese Fähigkeit festgestellt werden, müssen im Anhang deutlich die Informationen bezüglich der Risikofaktoren, der durchgeführten Annahmen und der festgestellten Unsicherheiten sowie bezüglich der zukünftigen Unternehmenspläne, um diese Risiken und Unsicherheiten zu bewältigen, angegeben werden. Darüber hinaus müssen die Gründe ausgeführt werden, weswegen die dargestellten Unsicherheiten als signifikant einzustufen sind, sowie die Auswirkungen, welche diese auf die Fortführungsannahme haben können.

1.2. KRISE

In Art. 2 Buchst. c) des Gesetzes Nr. 155 vom 19. Oktober 2017 (Ermächtigung der Regierung bezüglich der Reform der Bestimmungen in Bezug auf Unternehmenskrisen und Insolvenz) ist der Krisenzustand (eines Unternehmens) als *„Wahrscheinlichkeit einer zukünftigen Insolvenz auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Betriebswirtschaft“* definiert. Insolvenz ist ihrerseits gemäß Art. 5 des Königlichen Dekrets Nr. 267 vom 16. März 1942 jene Situation, die *„mit Nichterfüllungen oder sonstigen externen Faktoren eintritt, die unter Beweis stellen, dass der Schuldner nicht mehr in der Lage ist, seine Verpflichtungen ordnungsgemäß zu erfüllen“*. Diese Definition wurde im gesetzesvertretenden Dekret Nr. 14 vom 12. Januar 2019 betreffend den „Insolvenzrechtskodex in Durchführung des Gesetzes Nr. 155 vom 19. Oktober 2017“, das in Art. 2 Abs. 1 Buchst. a) die „Krise“ als *„den Zustand wirtschaftlich-finanzieller Schwierigkeiten“* definiert, *„aufgrund derer die Insolvenz des Schuldners wahrscheinlich ist und diese sich bei Unternehmen in Form eines unangemessenen perspektivischen Cashflows äußert, um die geplanten Verpflichtungen ordnungsgemäß zu erfüllen“*. In diesem Sinne kann sich die Krise mit unterschiedlichen Merkmalen manifestieren und folgende Ausprägungen annehmen:

- die einer Finanzkrise, wenn das Unternehmen, das zwar in wirtschaftlicher Hinsicht gesund ist, unter einem finanziellen Ungleichgewicht leidet und somit Schwierigkeiten hat, seinen Verbindlichkeiten regulär nachzukommen. Gemäß dem Grundsatz OIC 19 – Verbindlichkeiten (Anhang A) sind finanzielle Schwierigkeiten darauf zurückzuführen, dass der Schuldner die angemessenen finanziellen Mittel, was deren Menge und Qualität betrifft, um die Bedürfnisse der Geschäftsführung und die damit verbundenen Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen weder hat noch es ihm gelingt, diese zu beschaffen;
- die einer Wirtschaftskrise, wenn das Unternehmen mittels der operativen Geschäftstätigkeit nicht in der Lage ist, die angemessene Rentabilität der eingesetzten Produktionsfaktoren zu erwirken.

2. INSTRUMENTE ZUR BEWERTUNG DES KRISENRIKOS

Unter Berücksichtigung, dass die einschlägigen Rechtsvorschriften auf „Indikatoren“ und nicht auf „Kennzahlen“ und somit auf ein Konzept einer umfassenderen Tragweite prognostischer Art Bezug nehmen, hat die Gesellschaft die folgenden Instrumente zur Bewertung der überwachungsgegenständlichen Risiken identifiziert:

- Analyse der Jahresabschlusskennzahlen und -margen;
- perspektivische Analyse mittels Indikatoren.

Nachfolgend ist ein kurzer Exkurs über die Rechtsvorschriften aufgeführt, auf deren Grundlage die SASA ihren Dienst erbringt.

Das Landesgesetz Nr. 15 vom 23.11.2015 regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse und legt fest, dass das Land Südtirol für die Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der öffentlichen Verkehrsdienste zuständig ist, und legt die Verfahren zur Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste unter Angleichung an die der Europäischen Union fest.

Gemäß Art. 20 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 ist unter Beachtung des Unionsrechts die Möglichkeit zur direkten Vergabe der Verkehrsdienste an ein Rechtssubjekt vorgesehen, über welches das Land Südtirol eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über die eigenen Dienststellen.

Gemäß Art. 7 Abs. 9 des Landesgesetzes Nr. 16 vom 17. Dezember 2015 ist vorgesehen, dass der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich auch durch eine **öffentliche Führung mittels Inhouse-Gesellschaft oder Sonderbetrieb** gewährleistet wird.

Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 definiert die Bedingungen und Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe. Gemäß Art. 61 des Gesetzes Nr. 99 vom 23.07.2009 können die zuständigen Behörden die Vorgaben laut Art. 5 Abs. 2, 4, 5 und 6 sowie Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch nehmen.

In der Sitzung vom 29.11.2016 sprach sich die Landesregierung im Allgemeinen für die direkte Vergabe der städtischen und außerstädtischen Busdienste an eine zu gründende Inhouse-Gesellschaft aus.

Die Stadt- und Vorstadtverkehrsdienste werden größtenteils von der SASA AG betrieben und sind im vom Landesmobilitätsplan definierten städtischen und vorstädtischen Los enthalten.

Angesichts dieser Prämissen erbringt die SASA AG ihren Dienst im Rahmen eines Dienstvertrags (auch DV) gemäß dem Beschluss der Landesregierung Nr. 1126 vom 17. Dezember 2019.

Ab 2021 wurde die SASA mit dem Beschluss 790/2021 vom 14. November 2021 seitens der Autonomen Provinz Bozen auch mit dem durch einen entsprechenden DV geregelten außerstädtischen Verkehrsdienst beauftragt.

Gegenstand dieser Verträge ist der Betrieb des öffentlichen Linienverkehrsdienstes des städtischen und außerstädtischen Einzugsgebiets der Dienste, die in die Zuständigkeit des Lands Bozen fallen. Dieser Dienst ist im Betriebsprogramm beschrieben, das jährlich gemäß dem Fahrplanverfahren, das mit einem entsprechenden Beschluss der Landesregierung verabschiedet wird, aktualisiert wird.

In den Verträgen sind die aus der Vergabe der Dienste erwachsenden Verpflichtungen, Aufwendungen und Rechte des Auftraggebers und des Auftragnehmers definiert und geregelt. Mit dem Ziel, die Zufriedenheit der Nutzer unter Einhaltung der Budgetrestriktion zu maximieren, sind im Vertrag spezifische Vertragsziele in Bezug auf Effizienz, Produktivität und Qualität angegeben.

Die Dienste wurden ab ihrer Aktivierung für 10 Jahre vergeben, d. h., was den städtischen und den vorstädtischen Dienst betrifft, vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2029 und, was den außerstädtischen Dienst betrifft, vom 14.11.2021 bis zum 13.11.2031.

Das Entgelt wird für jeden Vertrag und jedes handelsrechtliche Geschäftsjahr auf Basis der Vorgaben in den jeweiligen Wirtschafts- und Finanzplänen (auch WFP) ermittelt, die vom Auftraggeber bei der Vergabe des Auftrags nach Eingang der positiven Stellungnahme seitens der zuständigen Kontrollbehörden genehmigt wurden.

Einmal pro Jahr wird jeweils bis zum 30. April anhand der abschließenden Analyse der Jahresabschlussdaten die etwaige Überarbeitung der WFP auf der Grundlage der in den jeweiligen Verträgen vorgesehenen Parameter festgelegt. **Jeweils 95 % (hinsichtlich des Vertrags über den Stadtverkehr) bzw. 90 % (hinsichtlich des Vertrags über den außerstädtischen Verkehr) des Jahresentgelts, das auf der Grundlage der geplanten, sich aus dem Betriebsprogramm bei der Fahrplanumstellung im Dezember ergebenden Kilometerleistung berechnet wird, werden vom Land Bozen als Anzahlung in nachträglichen Monatsraten infolge der Vorlage einer regulären Rechnung gezahlt.** Das Land Bozen verpflichtet sich, die Rechnungen innerhalb von 30 Kalendertagen nach deren Eingang zu bezahlen.

Hinsichtlich der im Dezember eingegangenen Rechnungen wird diese Frist aus Gründen des Abschlusses des Finanzjahrs des Landes auf 60 Tage angehoben. Der Saldo der vom Land Bozen an den Auftragnehmer zu zahlenden Beträge wird in der Regel bis zum 30. April des auf das Referenzjahr folgenden Jahrs

berechnet, nachdem der vom Auftragnehmer ggf. unter Berücksichtigung der vertraglich vorgesehenen Änderungen erstellte Jahresbericht über die Dienste unter Beifügung aller notwendigen Dokumente, d. h. mit Angaben zur tatsächlich erbrachten Kilometerleistung, den verhängten Vertragsstrafen und ausgezahlten Prämien, übergeben wurde.

Zu Beginn eines jeden Jahres wird das Einheitsentgelt des Vorjahrs gemäß den in den beiden Verträgen vorgesehenen Indexierungsregeln der Inflationsentwicklung angepasst. Obgleich die beiden Verträge unterschiedliche Anpassungsregeln aufweisen, ist es beider Ziel, das Entgelt auf der Grundlage der Kostenentwicklung in Verbindung mit dem Dienstbetrieb anzupassen.

Beide Verträge enthalten jeweils eine Aufstellung bezüglich der Verteilung der Risiken auf den Auftraggeber und den Auftragnehmer SASA, die im Folgenden aufgeführt sind.

Dienstvertrag städtischer und vorstädtischer Verkehr

ART DES RISIKOS	HAFTENDES RECHTSSUBJEKT	
	AUFTRAGNEHMER	AUFTRAGGEBER
Negative Entwicklung des Betriebsaufwands	X	
Veränderungen des Personalaufwands gemäß NAKV	X	
Veränderungen des Personalaufwands gemäß betrieblichem Ergänzungsvertrag	X	
Veränderungen der Kraftstoffkosten	X	
Veränderungen der Energiekosten	X	
Reduzierung des Entgelts aufgrund der Reduzierung der Kilometerleistung auf einen unter dem Grenzwert laut DV liegenden Wert		X
Negative Entwicklung der Ertragselemente, bei denen es sich nicht um Entgelt handelt	X	
Zahlungsverzug des Entgelts		X
Erhöhung der sonstigen Aufwendungen im Finanzbereich	X	
Steuerstreit		X
Änderungen der Gesetzgebung		X
Umstellung des Fuhrparks auf emissionsfreie Fahrzeuge und entsprechende Investitionen		X
Veränderung der Linien/km in Verbindung mit dem Straßenbahnprojekt (stufenweise Anpassung des Busnetzes zur Integration der Straßenbahn)		X
Reduzierung der Betriebsgeschwindigkeit	X	
Teilnahme an Versuchsprojekten im Rahmen technologischer Innovation auf Anfrage und Genehmigung des Auftraggebers		X

Dienstvertrag außerstädtischer Verkehr

Risikoidentifizierung			Verteilung		Risikobeurteilung	Risikomanagement	Verweis DV (Art.)	Beschreibung Auswirkungen	
Art	Driver	Vorfall	AG	AN					
Operationelles Risiko	Nachfrage	Rückgang der Dienstinachfrage Verringerung der Erlöse aufgrund geschäftlicher Ineffizienz (z. B. Vertriebsnetz, Fahrkartenverfügbarkeit, Betriebsstörungen der Plattformen), fehlerhafter Prognoseschätzungen oder externer Ursachen (z. B. Wirtschaftskrise, Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, technologischer Fortschritt); bei Bruttokostenverträgen verbleibt dieses Risiko beim AG.	X		1	Kontinuierliche Überwachung und Anpassung der Kontrollsysteme seitens des AG und seiner abhängigen Gesellschaften		Geringerer Wert der Erlöse durch die Einnahme aus Fahrkarten, der im Vergleich zu den Prognosen im WFP bei der Schlussrechnung verbucht wurde	
		Planüberschuss Übermäßiges Planangebot im Verhältnis zur tatsächlichen Nachfrage	X		1	Kontinuierliche Überwachung der Verwendung der verfügbaren Fahrzeuge mittels der entsprechenden Einrichtungen seitens des AN		Geringerer Wert der Erlöse durch die Einnahme aus Fahrkarten, der im Vergleich zu den Prognosen im WFP bei der Schlussrechnung verbucht wurde	
	Plandefizit Seitens des AG im Verhältnis zur tatsächlichen Nachfrage zu gering bemessenes Planangebot	X		1	Kontinuierliche Überwachung der Verwendung der verfügbaren Fahrzeuge mittels der entsprechenden Einrichtungen seitens des AG		Minderung der Servicequalität (z. B. Überfüllung an Bord, Erhöhung der Wartezeiten/beim Einstieg an der Haltestelle)		
	Angebot	Verfügbarkeit			X	3	Ressourcen und Einrichtungen, die für die Überwachung, Kontrolle und Instandhaltung der Ausstattungen zuständig sind		AN ist nicht oder nur teilweise in der Lage, die geplanten Dienste im Einklang mit den Vorgaben laut DV zu erbringen Beispiel: Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge, Störungen des AVM-Systems und/oder der Sicherheitsgeräte, Fehlen von Hilfseinrichtungen für den Einstieg von Personen mit eingeschränkter Mobilität am Boden/an Bord, Leistung der Infrastrukturen (mit möglichen Auswirkungen auf die Betriebsgeschwindigkeit der Linien im Vergleich zu den Vorgaben laut DV).
		Veränderung der Kosten aufgrund von nicht vom AG oder AN kontrollierbaren Faktoren (z. B. Kraftstoff, Energie, Rohstoffe, Materialien)			X	3	Überwachung der Ausgaben mindestens alle drei Monate und kontinuierliche Identifizierung von Korrekturmaßnahmen		Erhöhung der im Rahmen der Schlussrechnung verbuchten Kosten gegenüber den Prognosen im WFP
Sonstige Risiken	Rechtsvorschriften	Änderungen der Gesetzgebung (z. B. Steuer-, Umwelt-, Tarifrecht) oder der regulatorischen Bestimmungen (z. B. Mindestqualitätsbedingungen)	X		3	Kontinuierliche Überwachung der Rechtsvorschriften und Vorschlag für etwaige Korrekturmaßnahmen seitens des AG		Erhöhung der Betriebs-/Investitionskosten oder Veränderung der Voraussetzungen für die Dienstleistung	
		Verzug bei der Erteilung von Genehmigungen, Zertifizierungen oder sonstigen Verwaltungsakten seitens der zuständigen Stellen	X		1	Kontinuierliche Überwachung der Rechtsvorschriften und Vorschlag für etwaige Korrekturmaßnahmen seitens des AG			
	Rechtsstreit	Unvorhergesehene Verlängerung der Fristen für die Abwicklung der Ausschreibung	X			5	Zuständige Einrichtungen auch mit entsprechend qualifizierter Unterstützung seitens Fachleuten in Bezug auf die Entwicklung der möglichen Rechtsstreite		Erhöhung des Aufwands in Verbindung mit der Abwicklung des Ausschreibungsverfahrens. Auswirkungen auf die Fähigkeit des AN, die Bedingungen und/oder den Servicelevel, die ursprünglich im Rahmen der Ausschreibung angeboten wurden, zu gewährleisten
		Probleme (operationeller, wirtschaftlicher und finanzieller Art) in Bezug auf die Anwendung der Sozialklausel bezüglich des Übergangs des Personals der ausscheidenden Betreiber auf den eintretenden Betreiber	X			5	Zuständige Einrichtungen auch mit entsprechend qualifizierter Unterstützung seitens Fachleuten in Bezug auf die Entwicklung der möglichen Rechtsstreite		Erhöhung des Aufwands in Verbindung mit der Abwicklung des Ausschreibungsverfahrens. Auswirkungen auf die Fähigkeit des AN, die Bedingungen und/oder den Servicelevel, die ursprünglich im Rahmen der Ausschreibung angeboten wurden, zu gewährleisten
		Nicht erfolgte oder verspätete Übergabe der Fahrzeuge seitens der ausscheidenden Betreiber an den eintretenden Betreiber	X			5	Zuständige Einrichtungen auch mit entsprechend qualifizierter Unterstützung seitens Fachleuten in Bezug auf die Entwicklung der möglichen Rechtsstreite		Erhöhung des Aufwands in Verbindung mit der Abwicklung des Ausschreibungsverfahrens. Auswirkungen auf die Fähigkeit des AN, die Bedingungen und/oder den Servicelevel, die ursprünglich im Rahmen der Ausschreibung angeboten wurden, zu gewährleisten

Industrielle Beziehungen	Veränderungen des NAKV der Kategorie, des Gebiets- oder Ergänzungsvertrags		X	5	Aufnahme der Schätzung betreffend die Anpassung der Kosten der Vertragserneuerung in den WFP		Erhöhung des Personalaufwands
Betriebsführung	Fehlerhafte Prognoseschätzung der Kosten in Verbindung mit organisatorischen und/oder die Betriebsführung betreffenden Ineffizienzen		X	2	Überwachung der Ausgaben mindestens alle drei Monate und kontinuierliche Identifizierung von Korrekturmaßnahmen		Erhöhung der betrieblichen Aufwendungen, z. B. Absentismus, vertragliche Nichterfüllungen seitens Lieferanten und Sublieferanten, Instandhaltungskosten, technische Überalterung der Güter.
Finanz	Nicht erfolgte Zahlung oder Zahlungsverzug des Entgelts seitens des AG	X		1	Überwachung der Einnahmen und Ausgaben seitens des AG		AG ist nicht in der Lage, die Zahlung des Entgelts innerhalb der vertraglich vereinbarten Fristen zu garantieren
	Nicht erfolgte Anpassung des Entgelts aufgrund fehlender öffentlicher Mittel	X		1	Überwachung der Einnahmen und Ausgaben seitens des AG		AG ist nicht in der Lage, die Anpassung des Entgelts gemäß den vertraglichen Vorgaben zu garantieren
Soziales und Umwelt	Zwischenfälle beim Betrieb der zur Abwicklung des Dienstes erforderlichen Investitionsgüter (z. B. Fahrzeuge, Depots, Werkstätten)		X	1	Für die interne Kontrolle beim AN zuständige Einrichtung		Erhöhung der Betriebskosten infolge der Aktivierung von Verfahren zur Lenkung der industriellen Risiken (aufgrund relevanter Unfälle) und/oder zur Umweltsanierung (Luft, Wasser, Boden, Abfallbewirtschaftung)
Gründe der höheren Gewalt	Nicht vorhersehbare Änderungen der Bedingungen zur Abwicklung des Dienstes, z. B. u. a.: Erdbeben, Aufruhr, Pandemien, Überschwemmungen usw.	X		4	Kontinuierliche Überwachung der Phänomene		AN ist nicht in der Lage, den bei der Ausschreibung angebotenen Servicelevel zu garantieren

AG = Auftraggeber

AN = Auftragnehmer

Risikobewertung: Skala von 1 (unwahrscheinlich), 2 (wenig wahrscheinlich), 3 (ziemlich wahrscheinlich), 4 (wahrscheinlich) bis 5 (sehr wahrscheinlich)

Die obigen Angaben stellen die Grundlage für die Festlegung des Modells und der Kennzahlen dar, die bei der Bewertung des Risikos einer Unternehmenskrise heranzuziehen sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass die SASA und der Auftraggeber zum Zeitpunkt der Genehmigung des Dokuments an der Genehmigung der neuen Wirtschafts- und Finanzpläne arbeiten, deren Genehmigungsfrist ungefähr gegen Ende des 2. Quartals 2023 ist. Mittels dieses Anpassungsprozesses erfolgt die Anpassung des Entgelts, was für die SASA notwendig ist, um die Erbringung des öffentlichen Dienstes weiterzuführen.

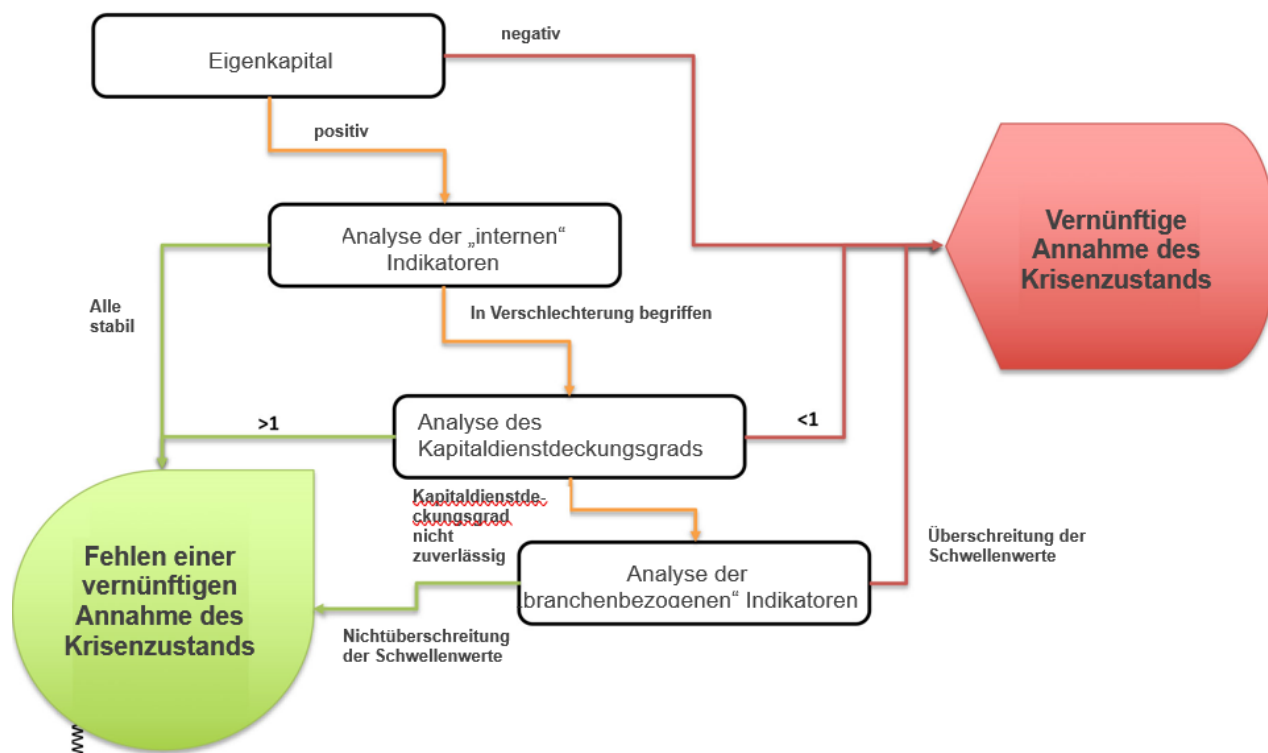
2.1. ANALYSE DER JAHRESABSCHLUSSKENNZAHLEN UND -MARGEN

Bei der Jahresabschlussanalyse liegt der Schwerpunkt auf folgenden Elementen:

- **Solidität:** Bei der Analyse sollen das Verhältnis zwischen den verschiedenen Finanzierungsquellen und die Übereinstimmung zwischen der Laufzeit der Verpflichtungen und den Quellen bewertet werden.
- **Liquidität:** Gegenstand der Analyse ist die Fähigkeit des Unternehmens, kurzfristige Zahlungen mittels der durch die kurzfristige Geschäftstätigkeit generierten Liquidität zu bewältigen.
- **Rentabilität:** Bei der Analyse wird die Fähigkeit des Unternehmens geprüft, eine Rendite zu erwirtschaften, die den Betriebsaufwand deckt, sowie ggf. eine Kapitalrendite zu erzielen.

Der Kontroll- und Entscheidungsprozess in Verbindung mit der etwaigen Feststellung eines Krisenzustands wird gemäß den nachfolgenden Angaben im Einklang mit den Vorgaben der Kammer der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater sowie Art. 13 Gv.D. 14/2019 betreffend den „**Insolvenzrechtskodex**“ und mit dem Dokument „**Bericht zur Unternehmensführung**“ des Nationalrats der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, das im März 2019 herausgegeben wurde, abgewickelt.

BERICHT ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG Entscheidungsfluss



Eigenkapital

Dieses Kriterium gilt für alle Unternehmen mit ordentlicher Buchführung. Als Warnfaktor zieht die SASA AG somit den Umstand heran, falls das Eigenkapital aufgrund von auch kumulierten Jahresfehlbeträgen unter die gesetzliche Grenze fällt und einen Grund für die Auflösung von Kapitalgesellschaften darstellt (Art. 2484 Abs. 4 ZGB). Ein negativ gewordenes Eigenkapital kann durch eine Rekapitalisierung behoben werden.

Analyse der internen Indikatoren

Unter internen Indikatoren sind jene zu verstehen, die im im März 2019 herausgegebenen Dokument „Bericht zur Unternehmensführung“ des Nationalrats der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater vorgesehen sind und auf die SASA AG zutreffen. Gemäß den Vorgaben dieses Dokuments wurden sowohl Margen als auch Kennzahlen herangezogen. Die Verschlechterung aller hier aufgeführten Indikatoren stellt somit ein Warnsignal dar.

Die ausgewählten Indikatoren gelten als diejenigen, die am besten geeignet sind, um die Unternehmenslage angesichts der Eigenschaften in Bezug auf Sektor und Betrieb sowie des Tätigkeitsbereichs zu definieren.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entwicklung dieser Indikatoren im soeben abgeschlossenen Geschäftsjahr und im Vorjahr dargestellt. Was die Bewertung der Leistung hinsichtlich des Geschäftsjahrs betrifft, wird auf den Lagebericht verwiesen.

	2022	2021
BILANZ		
„Margen“		
Strukturmarge	-36.764.158	-31.064.198
Liquiditätsmarge	6.625.944	5.990.038
Kennzahlen		
Verschuldungsgrad	0,75	0,40
GEWINN-UND- VERLUST-RECHNUNG		
Margen		
Bruttobetriebsüberschuss (EBITDA)	7.494.320	5.474.596
Operativer Gewinn (EBIT)	832.341	696.610
Kennzahlen		
Return on Equity	2,07	1,56
Return on Sales	1,19	1,48

Es wird betont, dass die Umsatzrendite auch als Kontrollindikator im Rahmen der oben genannten DV herangezogen wurde.

Um das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht während der gesamten Laufzeit des Dienstvertrags zu garantieren, zu überwachen und aufrechtzuerhalten, wurde ein wirtschaftlicher Indikator ermittelt, anhand dessen das Vorliegen der oben genannten Bedingungen nachgewiesen werden kann. Bei diesem Indikator handelt es sich um die Umsatzrendite (ROS), die dem Verhältnis zwischen den im analysegegenständlichen Zeitraum erwirtschafteten Nettoerträgen (vor Steuern) und den erwirtschafteten Erlösen aus Vergütungen entspricht.

$ROS \% = \text{Nettoerträge (vor Steuern)} / \text{Erlöse aus Vergütungen}$

Nettoerträge: Differenz zwischen allen erwirtschafteten Erlösen und allen aufgewandten Kosten (außer Steuern)

Erlöse aus Vergütungen: Dabei handelt es sich um die erwirtschafteten Erlöse, indem die Kilometerleistung mit dem vereinbarten Einheitsentgelt (bereits wertberichtigt) multipliziert wird.

Der Toleranzbereich, innerhalb dessen der ROS in % schwanken kann, und der es dem Auftraggeber ermöglicht, das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht aufrechtzuerhalten, beträgt 80 %. Schwankungen unter oder über dieser Grenze gefährden die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts und das Unternehmen durch eine unter- oder überbemessene Ausgleichsleistung für die erbrachten Dienstleistungen.

Analyse des Kapitaldienstdeckungsgrads

Der Kapitaldienstdeckungsgrad entspricht dem Verhältnis zwischen dem freien Cashflow und den in den nächsten 12 Monaten prognostizierten Verbindlichkeiten. Werte dieser Kennzahl, die eins übersteigen, deuten auf die geschätzte Fähigkeit, die Verbindlichkeiten über einen Zeithorizont von 12 Monaten zu bedienen, hin. Werte darunter verweisen auf die entsprechende Unfähigkeit.

Der Kapitaldienstdeckungsgrad wird lediglich herangezogen, wenn Prognosedaten vorliegen, die von den Kontrollorganen nach ihrer beruflichen Meinung als gültig erachtet werden.

Wenn der Kapitaldienstdeckungsgrad einen Wert von eins übersteigt, liegt keine Annahme eines Krisenzustands vor, wenn er darunter liegt, liegt eine Annahme des Krisenzustands vor.

Branchenspezifische Kennzahlen

Wenn der Kapitaldienstdeckungsgrad nicht verfügbar ist oder die für dessen Ermittlung erforderlichen Prognosedaten nicht als ausreichend zuverlässig erachtet werden, werden die branchenspezifischen Kennzahlen mit Schwellenwerten je nach Tätigkeitssektor gemäß der Darstellung in der Abbildung unten angewandt. Diese Kennzahlen müssen zusammen ausgewertet werden und betreffen:

- **Zinsdeckungsgrad:** Verhältnis zwischen den Aufwendungen im Finanzbereich und dem Umsatz;
- **Kennzahl der angemessenen Eigenkapitalausstattung (Verschuldungsgrad):** Verhältnis zwischen Eigenkapital und Gesamtverbindlichkeiten (Fremdkapital);
- **ROI (Kapitalrendite):** Verhältnis zwischen Cashflow und Aktiva;
- **Liquiditätsgrad:** Verhältnis zwischen kurzfristigen Aktiva und Passiva;
- **Verschuldungsgrad in Bezug auf Sozialleistungen und Steuern:** Verhältnis zwischen Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit und Steuern und den Aktiva.

Nachfolgend sind die für diese Kennzahlen geltenden Schwellenwerte unter besonderer Bezugnahme auf den Sektor „H“ (Verkehr und Lagerei), die für die SASA AG gültig sind, angegeben.

Branchenspezifische Schwellenwerte

Sektor	Warnschwellen				
	Aufwend. im Finanzb. / Erlöse %	Eigenkapital/Fremdkapital %	Kurzfristige Liquidität (liquide Mittel/ kurzfristige Verbindlichkeiten %)	Cashflow/Aktiva %	Versch. Sozial. + Steuern/Aktiva %
(A) Land- und Forstwirtschaft und Fischerei	2.8	9.4	92.1	0.3	5.6
(B) Bergbau (C) Verarbeitendes Gewerbe (D) Energieversorgung	3.0	7.6	93.7	0.5	4.9
(E) Wasservers., Abwasser- und Abfallentsorgung (D) Energievers.	2.6	0.7	84.2	1.9	6.5
(F41) Hochbau	3.8	4.9	108.0	0.4	3.8
(F42) Tiefbau (F43) Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	2.8	5.3	101.1	1.4	5.3
(G45) Handel mit Kraftfahrzeugen (D) Energieversorgung	2.1	0.3	101.4	0.6	2.9
(G47) Einzelhandel (156) Bars und Restaurants	1.5	4.2	89.8	1.0	7.8
(H) Verkehr und Lagerei (I55) Hotels	1.5	4.1	86.0	1.4	10.2
(JMN) Wirtschaftliche Dienstleistungen	1.8	5.2	95.4	1.7	11.9
(PQRS) Dienstleistungen für Personen			69.8	0.5	14.6

2.2 PERSPEKTIVISCHE INDIKATOREN

Im Einklang mit den Vorgaben des Dokuments „Programm zur Bewertung des Risikos einer Unternehmenskrise“ der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater vom März 2019 identifizierte die Gesellschaft den folgenden Indikator für die perspektivische Analyse:

	2021	2022	2023
Kapitaldienstdeckungsgrad			
DSCR (Debt Service Coverage Ratio)	3,2	3,7	2,3

Die perspektivischen Daten 2023 wurden auf der Grundlage der Richtlinien des Budgets 2023 berechnet, die der Verwaltungsrat im Januar 2023 zur Kenntnis nahm.

2.3. SONSTIGE BEWERTUNGSTRUMENTE

Die Gesellschaft hielt es nicht für notwendig, weitere Bewertungsinstrumente, abgesehen von den bereits in diesem Dokument dargestellten, heranzuziehen.

3. REGELMÄSSIGE ÜBERWACHUNG

Das Verwaltungsorgan erstellt zumindest halbjährlich einen entsprechenden Bericht, der die Tätigkeiten zur Überwachung der Risiken in Anwendung der Vorgaben laut diesem Programm zum Gegenstand hat.

Diese Überwachungstätigkeit wird auch in Erfüllung der Vorschriften laut Art. 147-quater des Einheitstextes über die örtlichen Körperschaften (TUEL) durchgeführt, dem gemäß u. a. Folgendes gilt:

„Die örtliche Körperschaft definiert im Rahmen ihrer eigenen organisatorischen Autonomie ein Kontrollsystem bezüglich der nicht börsennotierten Gesellschaften, an der die örtliche Körperschaft beteiligt ist. Diese Kontrollen werden von den eigenen Einrichtungen der örtlichen Körperschaft, die für diese verantwortlich sind, durchgeführt. [Abs. 1]

Zur Durchführung der Vorgaben laut Abs. 1 dieses Artikels definiert die Verwaltung im Vorfeld unter Bezugnahme auf Art. 170 Abs. 6 die Geschäftsführungsziele, an welche sich die Beteiligungsgesellschaft zu halten hat, nach qualitativen und quantitativen Parametern und organisiert ein geeignetes Informationssystem, dessen Zweck es ist, die finanziellen Beziehungen zwischen der Körperschaft, die Eigentümerin ist, und der Gesellschaft, die Rechnungs-, Geschäftsführungs- und Organisationssituation der Gesellschaft, die Dienstleistungsverträge, die Servicequalität sowie die Einhaltung der Rechtsvorschriften bezüglich der Einschränkungen hinsichtlich des öffentlichen Haushalts zu erfassen. [Abs. 2]

Auf der Grundlage der Informationen laut Abs. 2 führt die örtliche Körperschaft die regelmäßige Überwachung bezüglich der Entwicklung der nicht börsennotierten Beteiligungsgesellschaften durch, analysiert die Abweichungen hinsichtlich der zugewiesenen Ziele und identifiziert die entsprechenden Korrekturmaßnahmen auch unter Bezugnahme auf etwaige wirtschaftlich-finanzielle Ungleichgewichte, die hinsichtlich des Jahresabschlusses der Körperschaft festgestellt wurden. [Abs. 3]

Die Gesamtergebnisse der Geschäftsführung der örtlichen Körperschaft und der nicht börsennotierten Beteiligungsunternehmen werden mittels des konsolidierten Jahresabschlusses nach dem Grundsatz der Periodenabgrenzung erfasst, der gemäß den Modalitäten laut dem gesetzvertretenden Dekret Nr. 118 vom 23. Juni 2011 in der geltenden Fassung aufgestellt wird. [Abs. 4]

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten in der ersten Anwendungsphase auf örtliche Körperschaften mit einer Bevölkerung von mehr als 100.000 Einwohnern, im Jahr 2014 auf örtliche Körperschaften mit einer Bevölkerung von mehr als 50.000 Einwohnern und ab 2015 auf örtliche Körperschaften mit einer Bevölkerung von mehr als 15.000 Einwohnern, mit Ausnahme von Abs. 4, der ab 2015 gemäß den Bestimmungen laut dem gesetzvertretenden Dekret Nr. 118 vom 23. Juni 2011 für alle örtlichen

Körperschaften gilt. Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht für börsennotierte Gesellschaften und die von diesen beherrschten Gesellschaften gemäß Art. 2359 Zivilgesetzbuch. In dieser Hinsicht sind unter börsennotierten Beteiligungsgesellschaften der Körperschaften gemäß diesem Artikel die Gesellschaften zu verstehen, welche an geregelten Märkten notierte Finanzinstrumente emittieren.“ [Abs. 5]

Eine Ausfertigung dieser Berichte betreffend die Tätigkeiten zur Überwachung der Risiken wird auch zwecks des Eintretens und/oder Feststellens von Situationen, aufgrund derer sich ein Krisenrisiko ergeben könnte, **dem Kontrollorgan und dem Rechnungsprüfungsorgan übermittelt, das die in seinen Zuständigkeitsbereich fallende Aufsicht übt.**

Die oben genannten Tätigkeiten werden der Gesellschafterversammlung im Rahmen des Berichts zur Unternehmensführung unter Bezugnahme auf das betreffende Geschäftsjahr zur Kenntnis gebracht.

Bei Elementen, die auf das Bestehen eines Krisenrisikos hindeuten, ist das Verwaltungsorgan verpflichtet, umgehend die Gesellschafterversammlung einzuberufen, um zu prüfen, ob ein Fall laut Art. 14 Abs. 2 Gv.D. 175/2016 vorliegt, und um eine Bewertung der Wirtschafts-, Finanz- und Vermögenslage der Gesellschaft abzugeben.

Das Verwaltungsorgan, das ein oder mehrere Risikoprofile für eine Unternehmenskrise in Bezug auf die genannten Indikatoren/Kennzahlen feststellt, stellt die Richtlinien zur Erstellung eines geeigneten Sanierungsplans auf, der die notwendigen Maßnahmen enthält, um die Verschärfung der Krise zu vermeiden, deren Wirkungen zu berichtigen und die Ursachen gemäß Art. 14 Abs. 2 Gv.D. 175/2016 zu beheben.

Das Verwaltungsorgan ist verpflichtet, diesen Sanierungsplan in einem Zeitraum zu erstellen, der notwendig für dessen Erstellung ist, und in jedem Fall innerhalb einer angemessenen Frist unter Berücksichtigung der Wirtschafts-, Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft und der Gesellschafterversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Was die Überwachungstätigkeit der Stadtgemeinde Bozen in Anwendung von Art. 147-quater TUEL betrifft, wird auf die Anlage verwiesen.

B. BERICHT BETREFFEND DIE ÜBERWACHUNG UND PRÜFUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE ZUM 31/12/2022.

In Erfüllung des vom Verwaltungsorgan mit Beschluss vom 30. März 2023 verabschiedeten Risikobewertungsprogramms wurden die Tätigkeiten zur Überwachung und Prüfung des Unternehmensrisikos durchgeführt, deren Ergebnisse unter Bezugnahme auf den 31.12.2022 im Folgenden aufgeführt sind.

1. GESELLSCHAFT

Gesellschaftsgegenstand der SASA AG sind die Erbringung des öffentlichen und/oder kollektiven Personennahverkehrsdienstes im Rahmen des Stadt-, Vorstadt-, Überland- und außerstädtischen Verkehrs sowie die Erbringung sämtlicher Dienstleistungen und/oder Tätigkeiten im Bereich der Mobilität, vorausgesetzt, dass diese dem Verkehrsdienst dienlich sind und/oder diesen unterstützen, mit diesem korreliert bzw. verbunden sind oder diesen ergänzen und als nützlich für das Erreichen des Gesellschaftsgegenstands und/oder der von den Gesellschaftern verfolgten Ziele des öffentlichen Interesses bzw. das optimale Management von Personal und Unternehmensmitteln erachtet werden.

Die APB (Autonome Provinz Bozen – Südtirol) beauftragte die SASA mit den Verkehrstätigkeiten gemäß den Modalitäten laut dem Landesgesetz Nr. 15 vom 23. November 2015 „öffentliche Mobilität“, welches den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse regelt, sowie kraft des Beschlusses der Landesregierung Nr. 1126/2019, mit welchem der Dienstvertrag für den Zeitraum vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2029 an die SASA vergeben wurde.

Seit der Gesellschaftsänderung 2017 wirkt die Gesellschaft demnach im Rahmen einer direkten Vergabe (Inhouse-Vergabe) und agiert als eigentliches Organ der beteiligten öffentlichen Verwaltungen, die über sie eine ähnliche Kontrolle ausüben wie über die eigenen Dienststellen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, mindestens 80 % ihres Umsatzes im Rahmen der Erbringung der Dienste und Tätigkeiten für die beteiligten öffentlichen Körperschaften zu erwirtschaften. Die Erwirtschaftung eines über diese Grenze hinausgehenden Umsatzes ist nur unter der Voraussetzung gestattet, dass dieser Kosten- und Zweckvorteile oder sonstige Verbesserungen der Effizienz hinsichtlich der insgesamt durchgeführten Haupttätigkeit ermöglicht.

Das Konzessionsverhältnis, das durch die Dienstverträge (DV) laut den Beschlüssen der Landesregierung Nr. 1126/2019 vom 17. Dezember 2019 (Vertrag über den städtischen und vorstädtischen Verkehrsdienst) sowie Nr. 790/2021 (Vertrag über den außerstädtischen Verkehrsdienst) definiert ist, weist der SASA, der Autonomen Provinz Bozen und den Stadtgemeinden, auf deren Gebiet der Dienst erbracht wird, unterschiedliche Verantwortungen und Pflichten zu. Als Konzessionsnehmer ist die SASA für die Verwaltung des Beförderungssystems in Umsetzung der Leitlinien und Richtlinien des Landes, welchem die Planung (und Autorisierung) der Dienste sowie die Investitionen für den Ausbau und die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes obliegen, verantwortlich, während die Stadtgemeinden für die Infrastrukturen in Bezug auf den ÖPNV in ihrem Gebiet verantwortlich sind.

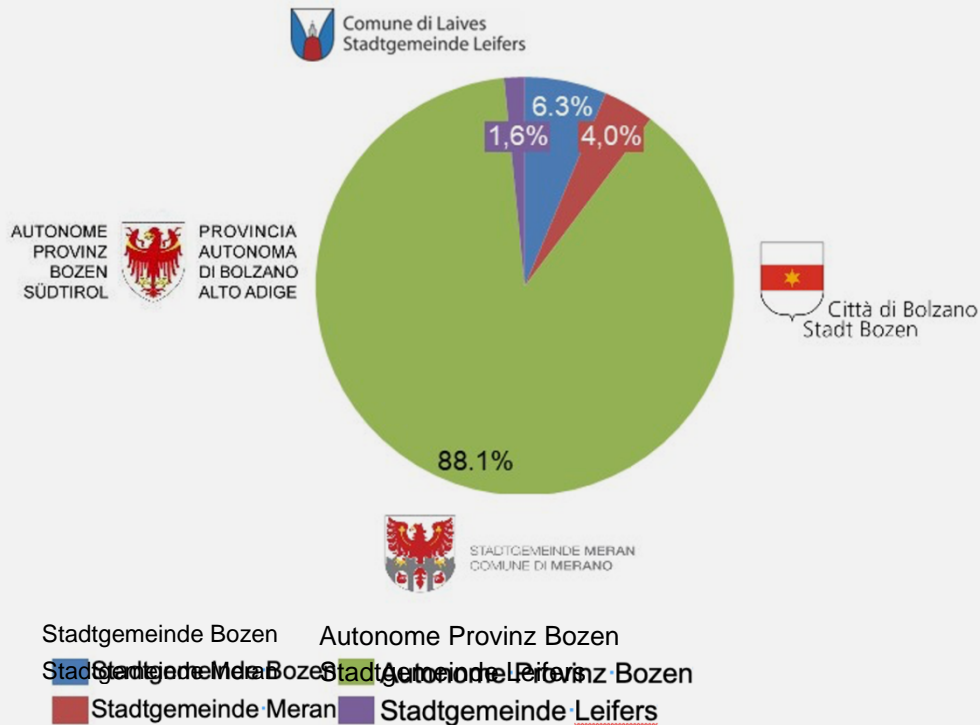
Der Ablauf des 2022 für die städtischen und außerstädtischen Verkehrslinien erbrachten Dienstes entspricht im Wesentlichen dem vom Auftraggeber geplanten Betriebsprogramm.

Gegenüber einer bei der Fahrplanumstellung geplanten Gesamtkilometerleistung von **15.765.596 km** (von denen 8.625.594 km auf den DV Stadtverkehr und 7.140.002 auf den DV außerstädtischer Verkehr entfallen) beläuft sich die tatsächlich erbrachte Leistung auf **15.383.510 km** (von denen 8.285.284 km auf den DV Stadtverkehr und 7.098.226 auf den DV außerstädtischer Verkehr entfallen).

2. BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Zum 31.12.2022 ist die SASA S.p.A./AG eine von den Stadtgemeinden Bozen, Meran und Leifers sowie der APB gegründete Gesellschaft, deren Aktienanteile gemäß der Darstellung in der Grafik aufgeteilt sind:

SASA SPA/AG: 100 % ÖFFENTLICHES KAPITAL



www.sasabz.it

Das gezeichnete und eingezahlte Gesellschaftskapital beläuft sich auf € 19.470.346. Der Betrieb ist im Handelsregister Bozen unter der Steuer- und MwSt.-Nr. 00359210218 eingetragen.

3. VERWALTUNGSORGAN

STEUERUNGS-, AUFSICHTS-, UND KONTROLLORGAN

Seit der mit dem Beschluss der Hauptversammlung am 28. November 2017 durchgeführten Satzungsänderung wirkt die Gesellschaft unter Einhaltung der Vorgaben laut den geltenden Rechtsvorschriften betreffend „Inhouse-Providing“.

Die beteiligten Verwaltungen üben daher über die Gesellschaft eine Kontrolle aus, die derjenigen ähnelt, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausüben, und haben gemeinschaftlich einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf die signifikanten Entscheidungen der Gesellschaft mittels des Steuerungs-, Aufsichts- und Kontrollausschusses laut Art. 14 der Gesellschaftssatzung, der aus dem gesetzlichen Vertreter einer jeden beteiligten öffentlichen Körperschaft besteht.

2022 trat der Ausschuss an folgenden Tagen zusammen:

- 17. März
- 11. Juli
- 8. September
- 10. Oktober
- 10. November
- 23. Dezember

VERWALTUNGSRAT

Die Geschäftsführung der Gesellschaft erfolgt durch einen Verwaltungsrat, der 2022 neu gebildet wurde und bis zur Feststellung des Jahresabschlusses 2024 amtiert. Dieser besteht aus 5 von der Gesellschafterversammlung bestellten Mitgliedern. Davon wurden unter Wahrung der Geschlechterquote und des Anteils der Sprachgruppen drei Mitglieder von der APB, ein Mitglied von der Stadtgemeinde Bozen und ein Mitglied von der Stadtgemeinde Leifers ernannt. Zum 31.12.2022 ist der Verwaltungsrat wie folgt zusammengesetzt:

PRÄSIDENTIN	Astrid Kofler	benannt vom Gesellschafter	Land Bozen
VIZEPRÄSIDENT	Francesco Morandi		Stadtgemeinde Bozen
VERWALTUNGSRÄTIN	Christine GASSER		Land Bozen
VERWALTUNGSRAT	Matteo MIGAZZI		Land Bozen
VERWALTUNGSRAT	Paolo ZENORINI		Stadtgemeinde Leifers

Dem Verwaltungsrat obliegen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften die umfassendsten Befugnisse im Rahmen der ordentlichen und außerordentlichen Geschäftsführung der Gesellschaft, vorausgesetzt, diese stehen nicht mit der Ausübung der ähnlichen Kontrolle in Konflikt.

Die Gesellschaft unterliegt der gemeinschaftlichen ähnlichen Kontrolle seitens der Gesellschafter gemäß den geltenden Rechtsvorschriften, da

- *der Verwaltungsrat aus Vertretern aller beteiligten öffentlichen Verwaltungen besteht (ein Verwalter kann auch mehrere Gesellschafter vertreten);*
- *diese Verwaltungen über die Gesellschaft eine Kontrolle ausüben, die derjenigen ähnelt, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausüben, wobei sie gemeinschaftlich einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf die signifikanten Entscheidungen der Gesellschaft mittels des Steuerungs-, Aufsichts- und Kontrollausschusses laut Art. 14 der Gesellschaftssatzung ausüben;*
- *die Gesellschaft keine Interessen verfolgt, die denen der Gesellschafter und den Vorgaben der Satzung entgegenstehen.*

Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich an die von den beteiligten öffentlichen Körperschaften, die eine ähnliche Kontrolle ausüben, erteilten Richtlinien und angegebenen Ziele zu halten, was die Abwicklung der Tätigkeit betrifft, sowie die allgemeinen, von diesen erteilten Anweisungen zu befolgen, um das Erreichen der Ziele und die Erfüllung der institutionellen Aufgaben der Gesellschaft zu garantieren.

Die gemeinschaftliche ähnliche Kontrolle wird über die strategischen Entscheidungen sowie über die Entscheidungen im Rahmen der außerordentlichen und ordentlichen Geschäftsführung, die von besonderem

Interesse oder in jedem Fall besonders relevant sind, im Einklang mit den auch auf europäischer Ebene für Inhouse-Gesellschaften geltenden Rechtsvorschriften ausgeübt, und zwar durch die Einrichtung eines Ausschusses, der mit Steuerungs-, Überwachungs- und Kontrollfunktionen (nachfolgend „Steuerungsausschuss“) betraut ist und sich aus dem jeweiligen gesetzlichen Vertreter oder seines Bevollmächtigten der beteiligten öffentlichen Körperschaften zusammensetzt. Die Funktionen des Präsidenten des Steuerungsausschusses werden vom/von der Vertreter(in) der Autonomen Provinz Bozen ausgeübt.

Der Steuerungsausschuss nimmt die Aufgaben im Rahmen der Steuerung, Planung und Kontrolle wahr und macht das Recht auf Auskunft geltend, im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, den Dienstverträgen, welche die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den beteiligten öffentlichen Körperschaft regeln, sowie den spezifischen, von diesen umgesetzten Bestimmungen.

Insbesondere fasst der Steuerungsausschuss Beschlüsse hinsichtlich der präventiven Genehmigungen bezüglich der Handlungen im Rahmen der Geschäftsführung laut Art. 16, hat Zugang zu den Tagesordnungen der Sitzungen des Verwaltungsrats und zu sämtlichen, vom Verwaltungsrat gefassten Beschlüssen, erhält bei Abschluss des Geschäftsjahrs den Bericht zur Unternehmensführung, der Aufschluss über die zwischenjährliche Prüfung der Einhaltung der wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichte, die Bewertung des Risikos einer Unternehmenskrise und den Stand der Umsetzung der festgelegten Ziele unter besonderer Bezugnahme auf die Reduzierung der Betriebsausgaben einschließlich des Personalaufwands gibt, und kann jederzeit Informationen und Unterlagen bezüglich des Managements der direktvergabegegenständlichen Dienste anfordern.

4. KONTROLLORGAN - RECHNUNGSPRÜFER

4.1. Überwachungsrat

Der Überwachungsrat wurde durch Bestellung seitens der ordentlichen Gesellschafterversammlung 2022 neu gebildet und amtiert bis zur Feststellung des Jahresabschlusses 2024.

PRÄSIDENT	Thomas Pircher
WIRKLICHES ÜBERWACHUNGSRATSMITGLIED	Martha Florian von Call
WIRKLICHES ÜBERWACHUNGSRATSMITGLIED	Fabio Pedullà
ERSATZMITGLIED	Renate Fauner
ERSATZMITGLIED	Mario Bartolomeo Bortolotti

4.2. Rechnungsprüfer

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 23. Juni 2021, laut der neuen Rechtsvorschriften wurde der Auftrag für die Rechnungsprüfung der Gesellschaft TREVOR S.r.l. ab dem Jahresabschluss 2021 bis zur Feststellung des Jahresabschlusses 2023 bestätigt.

4.3. Aufsichtsorgan

Bei der Sitzung Nr. 203 vom 25. März 2021 bestellte der SASA-Verwaltungsrat gemäß Gv.D. 231/2001 das neue Aufsichtsorgan für die drei nächsten Geschäftsjahre, das wie folgt zusammengesetzt ist: Avv. Carlo Bertacchi – Präsident; Dott. Claudio Zago – ordentliches Mitglied; Dott.ssa Micol Testini – internes Mitglied. Das Aufsichtsorgan amtiert drei Jahre bis zum 25. März 2024.

2022 trat das Aufsichtsorgan der SASA S.p.A./AG fünfmal zusammen, um den Fortschritt der Tätigkeiten zur Beseitigung der bei der Aktualisierung der Risikobewertung festgestellten Lücken zu überwachen sowie mit den jeweiligen Funktionen die Eignung und Wirksamkeit der Protokolle zur Vermeidung der Straftaten, aus denen die verwaltungsrechtliche Haftung der Körperschaft gemäß Gv.D. 231/01 erwächst, zu verifizieren. Darüber hinaus erfolgte die ständige Überwachung der Erfüllungen hinsichtlich der Vorbeugung der Verbreitung der Ansteckung durch Covid-19.

Im Folgenden sind die Daten der Zusammenkünfte sowie die sonstigen etwaigen behandelten Themen, abgesehen von den eingangs erwähnten, aufgeführt.

- **16. März 2022:** Prüfung der Aktualisierung des Organisationsmodells angesichts der gemeldeten normativen Neuerungen und Jahresbericht, der dem Überwachungsrat am 18. desselben Monats übermittelt wurde;
- **22. Juni 2022:** Übernahme der vorgesehenen Aufgaben der unabhängigen Bewertungsstelle für die Prüfung des Stands der Veröffentlichungen im Bereich „transparente Gesellschaft“ der Website der Gesellschaft auf der Grundlage des von ANAC veröffentlichten Erhebungsbogens;
- **26. September 2022:** verschiedene Aktualisierungen;
- **1. Dezember 2022** anlässlich der geplanten Besprechung mit dem Überwachungsrat, bei welcher der Vorsitzende des Aufsichtsorgans dem Kontrollorgan über die während des Geschäftsjahrs durchgeführten und bis zu dessen Ende geplanten Tätigkeiten Bericht erstattete;
- **19. Dezember 2022:** Analyse der für das vorherige Quartal geplanten Third-Party-Audit-Berichte.

Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass der Vorsitzende des Aufsichtsorgans am 21. Dezember anlässlich der vorgesehenen Verwaltungsratssitzung über die Tätigkeiten des Aufsichtsorgans Bericht erstattete.

5. PERSONAL

Wir über uns

SASA-Personal (Daten Dezember 2022)

567

MITARBEITENDE



25

Nationalitäten



490 Männer



77 Frauen

Fahrbetrieb



399

Instandhaltung



65

Verwaltung



85

davon 3 Infopoints

Academy



18

6. BEWERTUNG DES RISIKOS EINER UNTERNEHMENSKRISE ZUM 31.12.2022.

Die Gesellschaft hat das Risiko einer Unternehmenskrise unter Nutzung der unter Punkt 2 des gemäß Art. 6 Abs. 2 Gv.D. 175/2016 erstellten Programms angegebenen Bewertungsinstrumente und mit der Prüfung des etwaigen Vorliegens von Risikoprofilen hinsichtlich einer Unternehmenskrise auf der Grundlage dieses Programms gemäß den nachfolgenden Angaben bewertet.

6.1. ANALYSE DES JAHRESABSCHLUSSES

Die Jahresabschlussanalyse gliederte sich in folgende Phasen:

- Erhebung von Informationen, die den Jahresabschlüssen, den Branchenanalysen und jeder sonstigen signifikanten Quelle zu entnehmen sind;
- Umgliederung der Bilanz und der GuV;
- Erstellung von Bewertungsinstrumenten;
- Abgabe eines Urteils bezüglich der erzielten Ergebnisse.

6.1.1. Prüfung der signifikanten Kennzahlen und Margen

Obwohl in das Budget 2022 einige Korrekturen aufgenommen wurden und im Lauf des Jahrs 2022 weitere Korrekturmaßnahmen durchgeführt wurden (siehe beispielsweise die Miete von Fahrzeugen), die insbesondere die Reduzierung der Kosten der Subkonzessionen, die Inanspruchnahme des Urlaubs, die Reduzierung der Überstunden und die Ausschreibung der wichtigsten Lieferungen betreffen, ist das Jahresergebnis 2022 weiterhin durch die oben ausgeführten Faktoren beeinflusst, welche die Aufnahme des außerstädtischen Verkehrsdienstes prägen.

Aufgrund der Marktkonjunkturlage, die durch einen kontinuierlichen Mangel an Fahrpersonal gekennzeichnet ist, sowie der kontinuierlichen Stärkung der vom Auftraggeber vorgesehenen Dienstleistungen und des Wiederaufschwungs der touristischen Dienste, die im Hinblick auf die Erträge für die Wirtschaftsteilnehmer der Privatwirtschaft attraktiver sind, ist die Anwendung der Budgetansätze darüber hinaus besonders komplex. Die SASA ergriff zahlreiche Maßnahmen, die auch die notwendige Erhöhung der Zahl der Fahrer betrafen. Deren Resultate insbesondere im Hinblick auf positive Auswirkungen auf die Ertragslage werden jedoch erst ab 2023 sichtbar sein.

Aufgrund des Personalmangels konnten dagegen die veranschlagte Inanspruchnahme von mindestens 80 % des im Jahr aufgelaufenen Urlaubs sowie die Reduzierung der Überstunden hinsichtlich beider Verträge und die mögliche Weitervergabe der Dienstleistungen im Rahmen des außerstädtischen Verkehrs mittels einer Ausschreibung (wie oben erwähnt, hatten sich bereits bei mehreren Ausschreibungen keine Teilnehmer gefunden) nicht umgesetzt werden.

Auch ermöglichte die Übernahme der 110 Fahrzeuge umfassenden ehemals der SAD gehörenden Fahrzeugflotte einerseits zwar die Durchführung der Dienste mit eigenen Fahrzeugen, generierte jedoch zusätzliche direkte und indirekte Kosten, die zusätzlich berichtigt werden müssen, um ein wirtschaftlich-finanzielles Gleichgewicht zu gestatten.

Angesichts dieser Ausführungen, die bereits umfassend Bestandteil des anlässlich der Verwaltungsratssitzung Nr. 233 vom 4. August 2022 genehmigten Halbjahresberichts waren, wurde eine Überarbeitung der Dienstverträge für unerlässlich gehalten. Besonders ist dabei auf den Vertrag über den außerstädtischen Verkehrsdienst Bezug zu nehmen, und zwar mittels Prüfung der Übereinstimmung des vom Auftraggeber geforderten Mindestservicelevels mit dem während der Vertragslaufzeit vorgesehenen Entgelt unter besonderer Berücksichtigung der aktuellen und perspektivischen internen und externen Konjunkturlage.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments werden die WFP gerade aktualisiert.

Grund für die Aktualisierung des WFP betreffend den außerstädtischen Verkehr

Die Annahmen, von denen bei der Erstellung des neuen WFP ausgegangen wurde, erfolgten unter Berücksichtigung der aktuellen Situation im Sektor und im Unternehmen. Der Kontext des starken Wandels, in dem sich der Sektor derzeit befindet, führt zu einer Situation relativer Unsicherheit, die im WFP auf der Grundlage der beschriebenen Annahmen behandelt wird.

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

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

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

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

Gemäß dem Vertrag über den außerstädtischen Verkehrsdienst ist vorgesehen, dass der WFP zu überarbeiten ist, um die Gleichgewichtsschwelle des Vertrags neu festzulegen, wenn sich aus dem Vergleich zwischen der regulatorischen abschließenden Gewinn- und Verlust-Rechnung und dem WFP ergibt, dass einige Schwellenparameter überschritten wurden. Insbesondere ist hinsichtlich des Vertrags über den außerstädtischen Verkehrsdienst gemäß der Beschreibung in Anlage 12.3, sollte sich beim Vergleich zwischen dem abschließenden „Ergebnis vor Steuern“ des betreffenden Geschäftsjahrs und dem „Ergebnis vor Steuern“ für das gleiche Jahr im WFP ein Gesamtergebnis ergeben, das eine Toleranz von zirka einem Prozent (+/- 1 %) der „Erlöse aus Vergütungen“ des simulierten WFP für das betreffende Geschäftsjahr überschreitet, vorgesehen, dass der öffentliche Auftraggeber und der Auftragnehmer den simulierten WFP aktualisieren und die vorherige Version durch die Unterzeichnung einer entsprechenden zusätzlichen Urkunde ersetzen, mit welcher das Jahresentgelt angepasst wird.

Im Rahmen dieser Überwachung wies SASA im Bericht des zweiten und dritten Quartals 2022 die Ergebnisse der Bilanzdaten bis September und die Prognosen bis Ende 2022 aus, aus denen sich ergibt,

dass die gemäß dem WFP für 2022 vorgesehene Ausgleichsleistung nicht ausreicht, um die Deckung der Kosten zu garantieren, die SASA für die Erbringung des Dienstes bis Ende 2022 aufwenden muss.

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

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

Grund für die Aktualisierung des WFP betreffend den Stadtverkehr

Im Unterschied zum WFP betreffend den außerstädtischen Verkehr wird der WFP betreffend den Stadtverkehr vorwiegend aktualisiert, weil die tatsächliche Kilometerleistung über dem Wert liegt, von dem bei der ersten Genehmigung 2018/2019 ausgegangen worden war.

Gemäß den Angaben im Dekret der Abteilungsdirektorin und des Abteilungsdirektors Nr. 24021/2022 umfassten die im Dienstvertrag für die öffentlichen städtischen und vorstädtischen Linienverkehrsdienste geplanten Buskilometerleistungen ab dem Jahr 2021 einige Buslinien nicht, da diese im Einklang mit den Vorgaben des Landesmobilitätsplans auf die Ausschreibung für den öffentlichen außerstädtischen Verkehr hätten übertragen werden sollen.

Da sich ein Verzug bei der Ausschreibung zur Vergabe der außerstädtischen Verkehrsdienste abzeichnete, der Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems im Interesse der Fahrgäste jedoch so schnell wie möglich durchgeführt werden mussten, wurden die für das Los betreffend den außerstädtischen Verkehr der SASA vorgesehenen zusätzlichen Linien und Fahrten endgültig dem Los betreffend den städtischen Verkehr der SASA zugeordnet, wodurch das Unternehmen in der Lage war, die Maßnahmen unverzüglich durchzuführen und den Dienst den Nutzern sofort zur Verfügung zu stellen.

Die Durchführung der Linien 112, 202, 221, 222, 223, 224, 225, 235, 236 und 237 im Rahmen des Dienstvertrags Nr. 85/38.2 vom 23.12.2019 und die Neuplanungen, die 2022 und in den Vorjahren mit dem Auftraggeber vereinbart wurden, führten somit zu einer Erhöhung der geplanten Gesamtkilometerleistung gegenüber der, die in diesem Vertrag vorgesehen war. Darüber hinaus erfolgte die Reduzierung der Kilometerleistung, von der im vorherigen WFP für 2022 ausgegangen worden war, nicht.

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

Eigenkapital

Das Eigenkapital des Unternehmens ist nicht negativ, und das Jahr 2022 wird mit einem Jahresüberschuss von 510.471,00 Euro abgeschlossen.

Kritikalitäten sind nicht zu verzeichnen.

Interne Indikatoren

In der nachfolgenden Tabelle sind die analysegegenständlichen Indikatoren aufgeführt.

	2022	2021
BILANZ		
„Margen“		
Strukturmarge	-36.764.158	-31.064.198
Liquiditätsmarge	6.625.944	5.990.038
Kennzahlen		
Verschuldungsgrad	0,75	0,40
GEWINN-UND- VERLUST-RECHNUNG		
Margen		
Bruttobetriebsüberschuss (EBITDA)	7.494.320	5.474.596
Operativer Gewinn (EBIT)	832.341	696.610
Kennzahlen		
Return on Equity	2,07	1,56
Return on Sales	1,19	1,48

Die Strukturmarge reduziert sich 2022 aufgrund der Investitionen, die im selben Jahr in Busse getätigt wurden (Kauf der Fahrzeuge für den außerstädtischen Verkehr vom ausscheidenden Betreiber und 8 neuer Elektrobusse), nachdem im Jahr 2021 bereits Investitionen in neue Fahrzeuge im Rahmen des Vertrags über den Stadtverkehr getätigt worden waren. Es wird betont, dass die Zahl der eigenen Fahrzeuge de facto mit der des Vorjahrs übereinstimmt.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine negative Strukturmarge für ein Unternehmen, das im öffentlichen Verkehrsdienst tätig ist, aufgrund der hohen Werte der operationellen Assets, d. h. der Fahrzeuge für die Beförderung, „normal“ ist. Trotz der Kapitalerhöhung 2021 führte die Erhöhung der fixen Aktiva in Verbindung mit dem neuen Fuhrpark von 2021 und 2022 zur Erhöhung des negativen Werts der Strukturmarge.

Die Liquiditätsmarge 2022 entspricht der des Vorjahrs und festigt de facto die Fähigkeit des Unternehmens, seine kurzfristigen Verbindlichkeiten durch die Einnahme kurzfristiger Forderungen auch angesichts dessen zu begleichen, dass der Hauptgläubiger der SASA der Auftraggeber selbst, also die Autonome Provinz Bozen, ist.

Der vorwiegende Teil der kurzfristigen Forderungen ist nämlich mit dem Entgelt 2022 bezüglich beider Dienstverträge verbunden, das der Auftraggeber innerhalb der vertraglich vorgesehenen Fristen entrichtete.

Der Verschuldungsgrad erhöht sich 2022 im Einklang mit den Budget-Prognosen angesichts der Aufnahme einer neuen Finanzierung in Höhe von 7 Mio. Euro in Verbindung mit dem Kauf des neuen Fuhrparks vom ausscheidenden Betreiber sowie der neuen emissionsfreien Fahrzeuge, die ebenfalls mit einer Verbindlichkeit in Höhe von 3,8 Mio. Euro finanziert wurden. Es wird darauf hingewiesen, dass das Eigenkapital im Einklang mit dem des Vorjahrs steht und eine Bewegung nur aufgrund des Effekts des positiven Jahresergebnisses 2022 stattfand.

Das EBITDA verbessert sich 2022 aufgrund des geringeren Aufwands, der durch erhöhte Abschreibungen in Verbindung mit dem neuen Fuhrpark und die Erhöhung der Aufwendungen im Finanzbereich ausgeglichen wurde.

Das EBIT beläuft sich auf mit 2021 im Einklang stehende Werte auch angesichts einer Erhöhung der Abschreibungen in Verbindung mit der Vergrößerung des Fuhrparks.

Die Eigenkapitalrendite (ROE) erhöht sich vorwiegend aufgrund der Tatsache, dass der Vertrag bezüglich des außerstädtischen Verkehrs seine wirtschaftlichen Wirkungen über das gesamte Jahr 2022 entfaltete, während dies im Vorjahr nur bezüglich weniger Monate der Fall war, gegenüber einem Eigenkapital, das in den beiden Berichtsjahren im Wesentlichen gleich ist.

Die Umsatzrendite (ROS), in welcher das Zusatzentgelt und die Vereinbarungen mit der Körperschaft hinsichtlich des korrekten Ausgleichs der Inflationseffekte enthalten sind, beläuft sich auf einen den Vorjahreswert leicht übersteigenden Wert.

Im Allgemeinen sind im Hinblick auf die Analyse dieser Indikatoren keine Kritikalitäten zu verzeichnen.

Kapitaldienstdeckungsgrad (DSCR)

Eine Reduzierung bezüglich der jüngsten Vergangenheit ist zwar festzustellen, jedoch nimmt der Kapitaldienstdeckungsgrad 2023 aufgrund der neuen Verbindlichkeiten in Verbindung mit der Erneuerung des Fuhrparks noch ab.

	2021	2022	2023
Kapitaldienstdeckungsgrad			
DSCR (Debt Service Coverage Ratio)	3,2	3,7	2,3

Der Wert liegt in jedem Fall erheblich über der kritischen Schwelle von 1,0.

Branchenspezifische Indikatoren

Damit angemessene Kurzinformationen zur Verfügung stehen, um die Vorgaben laut Art. 2086 ZGB in der geänderten Fassung laut Gv.D. Nr. 14 vom 12. Januar 2019 (Krisenkodex) zu erfüllen, wurden die Bilanzkennzahlen gemäß den Vorgaben des Nationalrats der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater auf Ermächtigung gemäß Art. 13 Abs. 2 des oben genannten Gesetzes erstellt, welche insgesamt Aufschluss über die Wirtschafts-, Vermögens- und Finanzlage im Hinblick auf das Eintreten eines Krisenzustands geben.

Alle Indikatoren sind deutlich positiv und weit von einer Krisensituation entfernt. Darüber hinaus ist ein positives Eigenkapital zu verzeichnen, das auf eine Solidität der Gesellschaft hinweist.

Der Nationalrat der Wirtschaftsprüfer und Steuerberater identifizierte die folgenden Bilanzkennzahlen:

- Zinsdeckungsgrad: Verhältnis zwischen den Aufwendungen im Finanzbereich und dem Umsatz;
- Kennzahl der angemessenen Eigenkapitalausstattung (Verschuldungsgrad): Verhältnis zwischen Eigenkapital und Gesamtverbindlichkeiten (Fremdkapital);

- ROI (Kapitalrendite): Verhältnis zwischen Cashflow und Aktiva;
- Liquiditätsgrad: Verhältnis zwischen kurzfristigen Aktiva und Passiva;
- Verschuldungsgrad in Bezug auf Sozialleistungen und Steuern: Verhältnis zwischen Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit und Steuern und den Aktiva.

Zinsdeckungsgrad

Der Zinsdeckungsgrad gibt Aufschluss über die wirtschaftliche Leistung. Dieser Indikator wird herangezogen, um die Deckung oder Bedienung der Fremdkapitalkosten durch den Unternehmensumsatz zu prüfen. Eine erhöhte Bedienung des Zinsaufwands durch den Umsatz könnte die Fähigkeit des Unternehmens bezüglich der Rentabilität der anderen Produktionsfaktoren und marginal bezüglich der Vergütung der Gesellschafter gefährden. Eine erhöhte Bedienung könnte darüber hinaus die Fähigkeit zur Rückzahlung der Verbindlichkeiten gefährden.

Beim Zinsdeckungsgrad gelten der Bruttozinsaufwand als Zähler und die Umsatzerlöse als Nenner.

Wie dargelegt, ist dieser Wert sehr gering, was die Fähigkeit des Unternehmens zur Bedienung des durch Fremdkapital generierten Zinsaufwands mittels seines durch den Umsatz generierten Cashflows unter Beweis stellt. Darüber hinaus wirken sich die Zinsaufwendungen im Vergleich zum operativen Cashflow (dargestellt durch das EBITA) geringfügig aus.

Damit kein Krisensignal vorliegt, muss der normale Wert im Verkehrssektor unter 1,5 liegen.

Berechneter Wert: **0,27**

Kennzahl der angemessenen Eigenkapitalausstattung (Verschuldungsgrad)

Die Kennzahl der angemessenen Eigenkapitalausstattung oder der Verschuldungsgrad ist ein betriebswirtschaftlicher Indikator, welcher die Verschuldung des Unternehmens durch Fremdkapital (operativer oder finanzieller Art) identifiziert.

Dieser Indikator wird auch in der Praxis in hohem Maß herangezogen, um die Deckung oder Bedienung der Fremdkapitalkosten durch den Unternehmensumsatz zu prüfen. Eine erhöhte Bedienung des Zinsaufwands durch den Umsatz könnte die Fähigkeit des Unternehmens bezüglich der Rentabilität der anderen Produktionsfaktoren und marginal bezüglich der Vergütung der Gesellschafter gefährden. Eine erhöhte Bedienung könnte darüber hinaus die Fähigkeit zur Rückzahlung der Verbindlichkeiten gefährden. Ein geringer Anteil der Gesamtverbindlichkeiten in Bezug auf das Eigenkapital ist somit ein Anzeichen für die Unabhängigkeit und Solidität in puncto Kapital und Finanzierung.

Damit kein Krisensignal vorliegt, muss der normale Wert im Verkehrssektor über 4,1 liegen.

Berechneter Wert: **41,90**

Liquiditätsgrad

Beim Liquiditätsgrad handelt es sich um einen Indikator für die finanzielle Leistungsfähigkeit, dessen Ziel es ist, das kurzfristige finanzielle Gleichgewicht zwischen Verwendungsquellen nachzuweisen. In finanzieller Hinsicht müssen die kurzfristigen Aktiva in der Lage sein, die kurzfristigen Passiva zu decken. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Indikator mit den Ergebnissen des Indikators „Liquiditätsmarge“ im Einklang steht, der bereits in diesem Bericht erwähnt wurde und das gleiche Verhältnis betrifft, lediglich dargestellt in Absolut- statt in Prozentwerten.

Der Indikator betrifft das Verhältnis zwischen den kurzfristigen Gesamtaktiva und den kurzfristigen Gesamtpassiva.

Das Nettoumlaufvermögen und der Liquiditätsgrad bringen die Fähigkeit des Unternehmens zum Ausdruck, die kurzfristigen Passiva mit den kurzfristigen Aktiva zu decken. Anhand dieser Indikatoren wird somit die Fähigkeit zur Zahlung der kurzfristigen Passiva mittels der kurzfristigen Aktiva bewertet.

Das Nettoumlaufvermögen oder der Liquiditätsgrad können den folgenden Wert annehmen:

- unter null oder unter 100 %: In diesem Fall ist das Unternehmen nicht in der Lage, die kurzfristigen Passiva durch die kurzfristigen Aktiva zu decken;
- über null oder über 100 %: In diesem Fall ist das Unternehmen in der Lage, die kurzfristigen Passiva durch die kurzfristigen Aktiva zu decken.

Damit kein Krisensignal vorliegt, muss der normale Wert im Verkehrssektor über 86,00 liegen.

Berechneter Wert: **142,21** (Es wird darauf hingewiesen, dass in den Nenner die Buchwerte für antizipative Passiva in Höhe von € 26.648.940 aufgenommen wurden. Dabei handelt es sich um Beträge, die mit Vermögenswerten verbunden sind, die mit dem Beitrag der Landeskörperschaft gekauft wurden, in der Praxis um die ausgesetzten Erträge).

ROI (Kapitalrendite)

Die Kapitalrendite (ROI) ist eine betriebswirtschaftliche Rentabilitätskennzahl der Aktiva und stellt die Gesamrendite der Investitionen ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der nicht monetären Kosten dar.

Dieser Indikator wird als Verhältnis zwischen dem Cashflow und dem Gesamtvermögen berechnet.

Damit kein Krisensignal vorliegt, muss der normale Wert im Verkehrssektor über 1,4 liegen.

Berechneter Wert: **9,24**

Verschuldungsgrad in Bezug auf Sozialleistungen und Steuern

Beim Verschuldungsgrad in Bezug auf Sozialleistungen und Steuern handelt es sich um einen finanzwirtschaftlichen Leistungsindikator, der auf der Analyse der Abhängigkeit des Unternehmens von den operativen Verbindlichkeiten in Bezug auf Sozialleistungen und Steuern basiert.

Diese Kennzahl wird berechnet, um sicherzustellen, dass die Unternehmen die Steuerverbindlichkeiten nicht als Finanzierungsquelle heranziehen. Die Nichtzahlung von Steuern und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit stellt häufig ein erstes Warnsignal dar.

Damit kein Krisensignal vorliegt, muss der normale Wert im Verkehrssektor unter 10,2 liegen.

Berechneter Wert: **2,72**

6.1.2. Bewertung der Ergebnisse

Die Gesellschaft hat Abläufe und vorbeugende Kontrollen sowie einen Plan zur Versicherungsdeckung eingeführt, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Risiken in Verbindung mit Unfällen, die Personenschäden und Schäden an Infrastrukturen hervorrufen können, einzuschränken.

Die Gesellschaft ist der Meinung, dass der durch den laufenden Geschäftsbetrieb generierte Cashflow zusammen mit den verfügbaren Kreditlinien die Deckung des finanziellen Bedarfs sowohl für die kurz- als auch die langfristigen Verpflichtungen garantiert.

Wie bereits im Lagebericht zum Jahresabschluss ausgeführt, zeigt sich SASA auch im Jahr 2022, ebenfalls angesichts des positiven Nettoergebnisses von € 510.471,00, als ein robustes, wirtschaftlich solides Unternehmen, das auf dem Weg der technologischen Innovation und der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit wächst.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Ergebnisse der im Rahmen der laut Art. 6 Abs. 2 sowie Art. 14 Abs. 2, 3, 4, 5 Gv.D. 175/2016 vorgeschriebenen Erfüllungen durchgeführten Überwachungstätigkeit veranlassen das Verwaltungsorgan zur Meinung, dass das Unternehmensrisiko in Bezug auf die Gesellschaft zum 31.12.2022 **auszuschließen** ist.

Die Gesellschaft hat vorbeugende Abläufe und Kontrollen im Hinblick auf die Vermeidung der Unternehmenskrise eingerichtet.

Risiko einer Unterbrechung des Geschäftsbetriebs durch COVID-19 und die Erhöhung der Rohstoffpreise

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die durch Covid-19 hervorgerufene Pandemie im Jahr 2020 in erheblichem Maß auf die Erbringung des Dienstes auswirkte.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass diesbezüglich auch der Rechnungshof im Dokument „Richtlinien für die internen Kontrollen während der Covid-19-Krise“ mit dem Beschluss Nr. 18/Sezaut/2020/Inpr darlegte, dass den in den am stärksten betroffenen Sektoren (Verkehr, kulturelle Tätigkeiten usw.) tätigen Organisationen besonderer Wert beigemessen werden sollte und die Möglichkeit für anpassende Maßnahmen hinsichtlich der Dienstverträge oder das Treffen von Maßnahmen zur Unterstützung der Betriebstätigkeit bei positiver Feststellung angemessener Kontrollparameter bewertet werden sollte, wodurch die notwendige Unterstützung des Sektors, in dem die SASA tätig ist, in hohem Maß betont wurde.

Die durch Covid-19 ausgelöste Gesundheitskrise hatte, wenn auch in geringerem Maß als 2020, erhebliche Auswirkungen auf den Sektor des kollektiven Personenverkehrs, die auch im Jahr 2021 andauerten. Die Auswirkungen der Gesundheitskrise auf die finanzielle, wirtschaftliche, organisatorische und verwaltungstechnische Struktur des öffentlichen Regional- und Nahverkehrssystems sind in ganz Italien erheblich.

Glücklicherweise erfolgte im Jahr 2022 stufenweise die Rückkehr zur Normalität. Die „langfristigen“ Effekte der Pandemie auf die Nutzer und den Dienst insgesamt sind jedoch nicht zu unterschätzen.

Erheblich und kritisch waren dagegen im Jahr 2022 die Wirkungen in Verbindung mit den Preisänderungen, die, was die SASA betrifft, in jedem Fall glücklicherweise auf Ertrags- und Vertragsebene durch deren Anpassungseffekt ausgeglichen wurden, wodurch keine Ungleichgewichte hinsichtlich der Ertrags- und/oder Finanzlage hervorgerufen wurden.

Im Lauf des Jahres 2022 vereinbarte die SASA nämlich mit dem Auftraggeber die korrekte und angemessene sowie vernünftige Auswirkung auf die Erlöse in Verbindung mit der Neubewertung der Kosten, die sich nur teilweise im Einklang mit der signifikanten Erhöhung der Inflationsindizes entwickelten.

Im Allgemeinen wird das Jahr 2023 somit weiterhin von Ungewissheit geprägt sein, die mit der Entwicklung der Beschaffungs- und Energiekosten auch angesichts der Entwicklung des Ukrainekriegs mit den entsprechenden unbekanntenen Auswirkungen auf die Beschaffungskosten im weiten Sinn verbunden ist. Die Effekte und die Nacheffekte der Pandemie, die nunmehr im Jahr 2020 begannen, dürften dagegen weiterhin zurückgehen.

C. ERGÄNZENDE UNTERNEHMENSFÜHRUNGSMITTEL.

Gemäß Art. 6 Abs. 3 Gv.D. 175/2016 gilt Folgendes:

„Unbeschadet der Funktionen der Kontrollorgane, die von gesetzlichen Regelungen und statutarischen Bestimmungen vorgesehen sind, bewerten die Gesellschaften, die der öffentlichen Kontrolle unterliegen, unter Berücksichtigung der Größe und der organisatorischen Eigenschaften sowie der ausgeübten Tätigkeit die Möglichkeit, die Unternehmensführungsinstrumente mit Folgendem zu integrieren:

- a) *internen Bestimmungen, deren Ziel es ist, die Konformität der Tätigkeiten der Gesellschaft mit den Rechtsvorschriften zur Wahrung des Wettbewerbs einschließlich derer in Bezug auf unlauteren Wettbewerb sowie den Rechtsvorschriften zum Schutz von gewerblichem oder geistigem Eigentum zu garantieren;*
- b) *einer internen Kontrollabteilung, die nach Kriterien der Angemessenheit im Hinblick auf die Größe und Komplexität der Gesellschaft strukturiert ist, die mit dem statutarischen Kontrollorgan zusammenarbeitet, umgehend die von diesem eingehenden Anfragen bearbeitet und dem statutarischen Kontrollorgan regelmäßig Berichte über die Ordnungsmäßigkeit und Effizienz der Unternehmensführung übermittelt;*
- c) *eigenen Verhaltenskodizes oder der Zustimmung zu kollektiven Verhaltenskodizes, welche die Regelung des unternehmerischen Verhaltens gegenüber Verbrauchern, Nutzern, beschäftigten und freien Mitarbeitern sowie sonstigen rechtmäßigen Interessensträgern, die in die Tätigkeit der Gesellschaft einbezogen sind, zum Gegenstand haben;*
- d) *Programmen bezüglich der unternehmerischen Sozialverantwortung im Einklang mit den Empfehlungen der Kommission der Europäischen Union.“*

Auf der Grundlage von Abs. 4 gilt Folgendes:

„Die ggf. gemäß Abs. 3 umgesetzten Instrumente sind im Bericht zur Unternehmensführung angegeben, den die der Kontrolle unterliegenden Gesellschaften jährlich zum Abschluss des Geschäftsjahrs erstellen und gleichzeitig mit dem Jahresabschluss veröffentlichen.“

Auf der Grundlage von Abs. 5 gilt Folgendes:

„Sofern die Gesellschaften, die der öffentlichen Kontrolle unterliegen, die Unternehmensführungsinstrumente nicht durch die in Abs. 3 erwähnten ergänzen, begründen sie dies im Bericht laut Abs. 4.“

In der nachfolgenden Tabelle sind die ergänzenden Unternehmensführungsinstrumente aufgeführt:

Verweise auf Rechtsvorschriften	Gegenstand	Umgesetzte Instrumente	Gründe für die nicht erfolgte Integration
Art. 6 Abs. 3 Buchst. a)	Interne Bestimmungen	Die Gesellschaft setzt sämtliche Bestimmungen gemäß den folgenden Modellen und Zertifizierungen um: ISO 9001:2015 ISO 14001:2015 ISO 45001:18 UNI EN 13816:2002 Gv.D. 231/2001	
Art. 6 Abs. 3 Buchst. b)	Kontrollabteilung	Die Gesellschaft hat eine Abteilung eingerichtet, die für die Qualitätskontrolle zuständig ist, sowie ein Aufsichtsorgan gemäß Gv.D. 231/2001.	In Anbetracht der Größe der organisatorischen Struktur und der ausgeübten Tätigkeit hat die Gesellschaft keine betriebsinterne Abteilung für Internal Audit eingerichtet.
Art. 6 Abs. 3 Buchst. c)	Verhaltenskodex	Die Gesellschaft setzt Folgendes um: - Organisations- und Verwaltungsmodell laut Gv.D. 231/2001; - Verhaltenskodex; - Korruptionspräventions- und Transparenzplan laut dem Gesetz 190/2012.	Die Umsetzung zusätzlicher ergänzender Instrumente wird als nicht notwendig erachtet.
Art. 6 Abs. 3 Buchst. d)	Programme betreffend die unternehmerische Sozialverantwortung		Die Umsetzung zusätzlicher ergänzender Instrumente wird als nicht notwendig erachtet, da die Gesellschaft satzungsgemäß stets im öffentlichen Interesse der beteiligten Körperschaften handeln muss.

ORGANISATIONSMODELL 231/01

Die SASA setzt ein Organisations-, Verwaltungs- und Kontrollmodell um, das geeignet ist, um die Straftaten gemäß dem gesetzesvertretenden Dekret Nr. 231/01 zu vermeiden, und das auf der Grundlage der Confindustria-Richtlinien, Ausg. März 2014, aktualisiert wurde.

Das Modell gliedert sich in einen „Allgemeinen Teil“, der eine Beschreibung der von der Gesellschaft durchgeführten Tätigkeit und die Definition der zur Umsetzung des Modells notwendigen Struktur enthält, und einen „Sonderteil“, dessen Inhalt die Beschreibung der für die Gesellschaft SASA S.p.A./AG relevanten Straftatbestände, die Identifizierung der Tätigkeiten der Gesellschaft, die durch die Begehung der gemäß dem Dekret vorgesehenen Vergehen gefährdet sein könnten, sowie die entsprechenden Kontrollprotokolle umfasst.

Zum Modell gehören ferner sämtliche Abläufe hinsichtlich der Geschäftsführung und des Geschäftsbetriebs, die von den identifizierten gefährdeten Tätigkeiten betroffen und im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems bereits verfügbar sind.

Das Modell ist wie folgt zusammengesetzt:

1) Allgemeiner Teil

- Beschreibung des rechtlichen Rahmens: Beschreibung des Dekrets, der Ziele des Modells, der gemäß diesem vorgesehenen Straftatbestände, der gefährdeten Unternehmensbereiche und der Modalitäten zur Vermeidung der Vergehen;
- Beschreibung der beim Aufbau des Modells angewandten Methoden;
- Abschnitt betreffend die Aufgaben, Verpflichtungen und Befugnisse des Aufsichtsorgans;
- Abschnitt betreffend den Informationsfluss sowie die Informations- und Berichtspflichten;
- Abschnitt betreffend das Disziplinar- und Sanktionssystem.

2) Sonderteil:

- **Beschreibung der Straftaten:** Beschreibung der gemäß Gv.D. 231/01 relevanten Straftaten, die auf der Grundlage des erneuerten Risikoinventars konkret auf das Unternehmen zutreffen und für dieses relevant sind;
- **Protokolle/Abläufe** bzw. Analyse der gefährdeten Bereiche mit Angabe der Wahrscheinlichkeit der Begehung der Straftat sowie der potenziellen Straftaten, der Beschreibung der gefährdeten Tätigkeit sowie der internen Vorschrift und der Kontrollelemente.

3. Einen wesentlichen Bestandteil des Modells bildet zudem Folgendes:

- das **Risikoinventar**, das die Auflistung der gemäß Gv.D. 231/01 sowie dem Gesetz 190/2012 vorgesehenen Straftaten, deren Beschreibung, die betroffenen Funktionen und die gefährdeten Unternehmenstätigkeiten, die zur Vermeidung der Begehung der Straftaten heranzuziehenden organisatorischen Instrumente, die Empfehlungen, die Wahrscheinlichkeit, dass ein kriminelles Ereignis eintritt, und die Auswirkungen des Eintretens des Ereignisses auf den jeweiligen Unternehmenskontext enthält;
- der **Ethik- und Verhaltenskodex** als Gesamtheit der Rechte, Pflichten und Verantwortungen, welche die Gesellschaft ausdrücklich gegenüber den Stakeholdern bei der Abwicklung ihrer Tätigkeit übernimmt;
- das **Corporate-Governance-Dokument** mit der Beschreibung der Tätigkeit der Gesellschaft und ihrer Geschäftsstrukturen;
- der **dreijährige Korruptionspräventionsplan sowie das entsprechende Risikoinventar**;
- das **Whistleblowing-Verfahren** in Bezug auf Meldungen, die sowohl im Hinblick auf das Gv.D. 231/01 als auch das Gesetz 190/2012 relevant sind.

Zertifizierungen

FIRST-PARTY-AUDITS

Auch im Jahr 2022 wurde der Auditplan erstellt, um die wichtigsten Prozesse unter Bezugnahme auf die Normen ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001 und UNI EN 13816:2002 abzudecken.

Im betreffenden Jahr führte die SASA 25 interne Audits bezüglich 22 Bussen durch, bei denen sich 48 Fehler und 6 Empfehlungen ergaben.

Hinsichtlich eines jeden Audits wurden in Einvernahme mit dem Prozessverantwortlichen geeignete Verbesserungsmaßnahmen definiert.

Von allen im Rahmen der internen Audits 2022 erhobenen Feststellungen blieben nur 2 offen, deren Behebung auf das Ende von Quartal 1 verschoben wurde.

Bei den von der SASA durchgeführten Audits ergab sich keine Kritikalität hinsichtlich der Reinigung und des Erscheinungsbilds der Haltestellen.

Bei den von der SASA durchgeführten Audits hinsichtlich der Reinigung und des Erscheinungsbilds der Fahrzeuge und Haltestellen ergaben sich 11 Feststellungen bezüglich des Erscheinungsbilds und 17 bezüglich der Reinigung an Bord der Fahrzeuge gegenüber insgesamt 48 Fehlern.

Die SASA führte 1 Audit bezüglich der Verkaufsstelle „Infopoint“ unter Bezugnahme auf Anlage A9.3 des Dienstvertrags durch. Da sich keine Fehler ergaben, bestätigten die Prüfungen, dass der Infopoint die Vorgaben des Dienstvertrags sowohl im Hinblick auf Bereiche als auch die durchgeführten Tätigkeiten und die Professionalität der Mitarbeitenden erfüllt.

Im Referenzzeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 und bezüglich des Dienstvertrags außerstädtischer Verkehr führte die Abteilung ausgelagerte Dienste 4 Audits durch, mit denen auch bezweckt wurde, den von den Subkonzessionsnehmern erbrachten Dienst zu überwachen.

Festgestellt wurden 11 Fehler, von denen 8 auf den Subkonzessionsnehmer entfallen. Die Abteilung für ausgelagerte Dienste informierte die Subkonzessionsnehmer über die Feststellungen, welche diese beantworteten. Bei unzureichenden Antworten verhängte die SASA die im besonderen Leistungsverzeichnis des Dienstes, welches dem mit dem Subkonzessionsnehmer abgeschlossenen Vertrag beigefügt ist, festgelegten Vertragsstrafen.

THIRD-PARTY-AUDITS

i. Überwachungsaudit nach UNI EN 13816

Vom 1. bis zum 3. März 2022 führte die Einrichtung Certiquality ein Überwachungsaudit zur Bestätigung des Konformitätszertifikats nach UNI EN 13816 durch.

Im Rahmen des Audits ergaben sich 1 geringfügiger Fehler und 3 Empfehlungen betreffend Systemverbesserungen basierend auf objektiven Nachweisen, die mit den Punkten der einschlägigen Norm verbunden sind, die SASA analysierte und behob.

Alle Feststellungen wurden abgeschlossen.

ii. Audits nach ISO 9001, ISO 14001 und ISO 45001

Am 4., 7., 8., 15. und 16. November 2022 wurden von der Einrichtung Certiquality die Audits zum Nachweis der Normenkonformität nach UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 und UNI ISO 45001:2018 durchgeführt.

Im Bericht der hinsichtlich der Normen ISO 9001, ISO 45001 und ISO 14001 durchgeführten Audits bestätigte die Gesamtbewertung der Konformität und Wirksamkeit des Managementsystems auch im Hinblick auf die Ergebnisse des vorherigen Audits die Normenkonformität des Systems. Bei den durchgeführten Prüfungen ergaben sich 2 geringfügige Fehler und 10 Empfehlungen (als Anregungen zur Verbesserung).

VOM LAND DURCHGEFÜHRTE AUDITS

Prüfungen der Autonomen Provinz Bozen hinsichtlich der gemäß dem Dienstvertrag 2020–2029 Nr. 85/38.2 vom 30.12.2019 vorgesehenen Qualitätsstandards

Im Referenzzeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 führte das Land die folgenden Audits durch:

- 12 Audits hinsichtlich des Dienstvertrags Stadtverkehr an 12 Tagen in Bezug auf 231 Busse. Aus den Audits des Landes ergaben sich 139 Fehler (die in der Tabelle unten aufgeführt sind) und 92 Feststellungen, die lediglich der Information dienen (gemäß den Angaben in der Tabelle unten). Die Fehler betrafen vor allem die Bordinformationen, die Reinigung und das Erscheinungsbild der Busse.
- 10 Audits hinsichtlich des Dienstvertrags außerstädtischer Verkehr an 10 Tagen in Bezug auf 28 Busse. Aus den Audits des Landes ergaben sich 60 Fehler (die in der Tabelle unten aufgeführt sind) und 21 Feststellungen, die lediglich der Information dienen (Tabelle 4). Die Fehler betrafen vor allem Reinigung und Erscheinungsbild.

Dienstvertrag Stadtverkehr

Hinsichtlich einiger Feststellungen, die sich aus den vom Auftraggeber 2022 durchgeführten Audits ergaben, schloss das Land das Verfahren mit der Verhängung einer Vertragsstrafe ab.

Was die lediglich der Information dienenden Feststellungen betrifft, die nicht Gegenstand einer Vertragsstrafe seitens des Auftraggebers sind, wurden Korrektur- und Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.

Tabelle: festgestellte Fehler – Audit APB

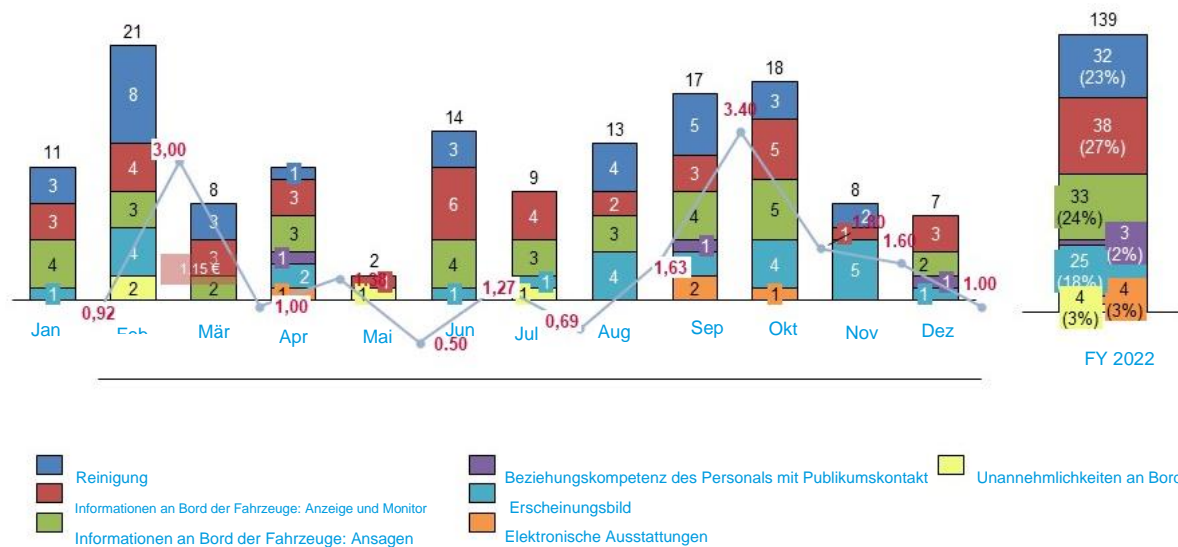
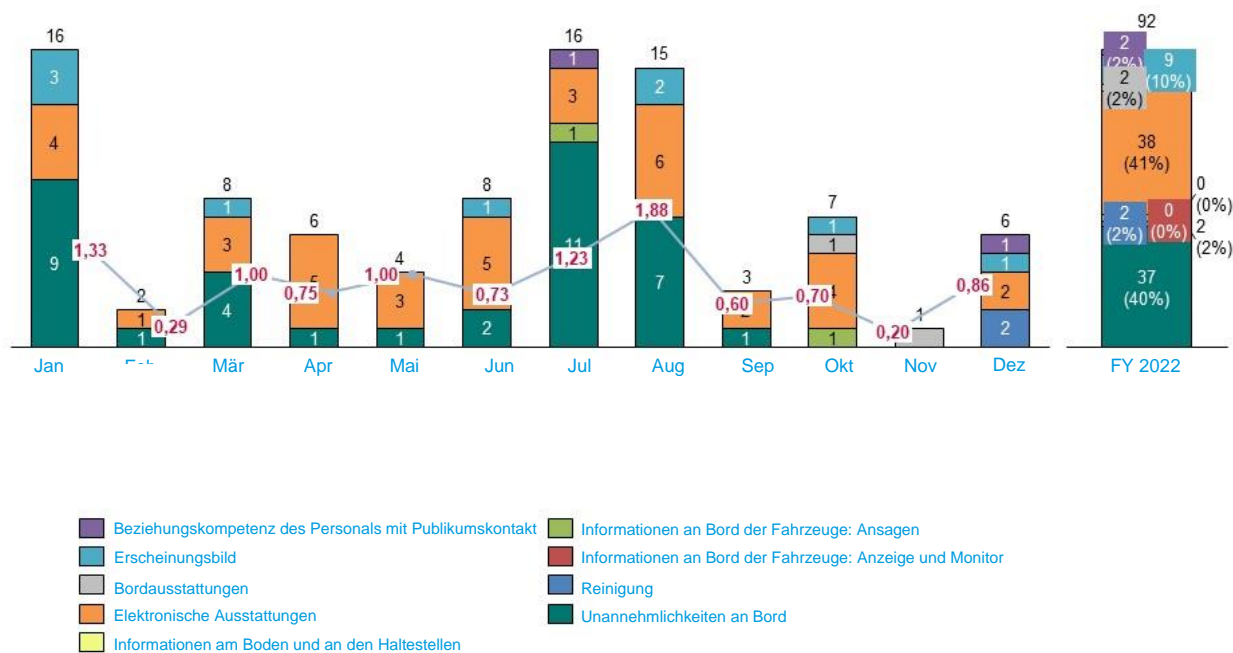


Tabelle: Feststellungen, die lediglich der Information dienen – Audit APB



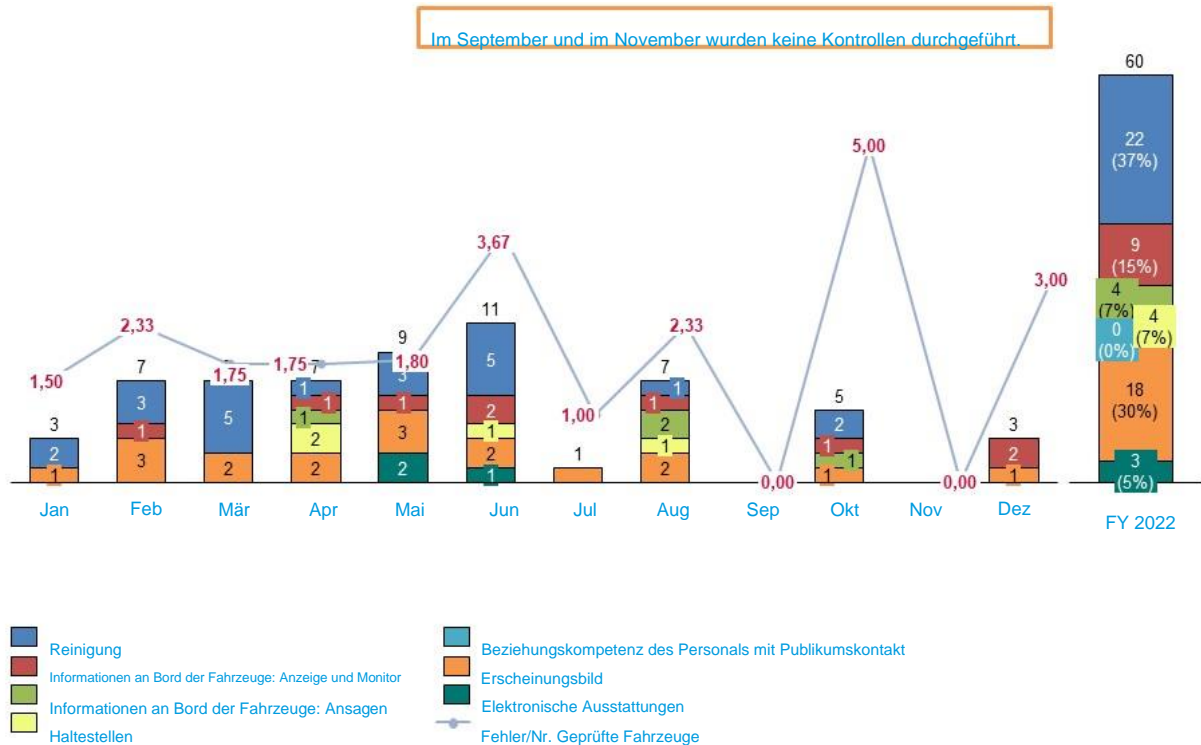
In den oben aufgeführten Tabellen ist die Entwicklung der bei den monatlich vom Land 2022 durchgeführten Audits bezüglich des Dienstvertrags Stadtverkehr festgestellten Fehler dargestellt.

Die insgesamt 139 Fehler betrafen vor allem die Bordinformationen (Ansagen, Anzeige und Monitor). Hinsichtlich dieses Postens erhöhte sich die Fehlerzahl gegenüber 2021 (37 Feststellungen), während sich die Reinigung, eine weitere Kennzahl, die ständig unter Kontrolle gehalten wird, gegenüber dem Vorjahr verbesserte, was auch den von der SASA durchgeführten Maßnahmen zur Sensibilisierung des Reinigungsunternehmens, an welches der Dienst im Outsourcing vergeben wurde, zu verdanken ist.

Was die lediglich der Information dienenden Feststellungen betrifft, die nicht Gegenstand einer Vertragsstrafe seitens des Auftraggebers sind, wurden Korrektur- und Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.

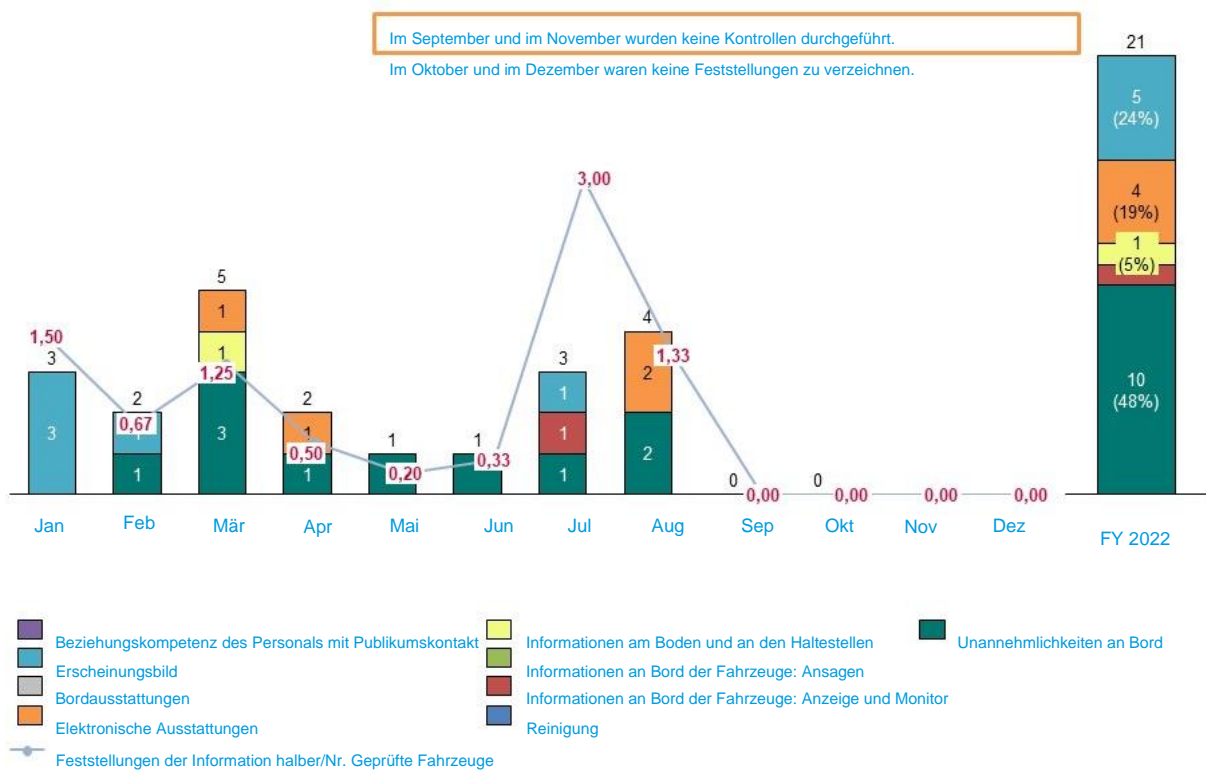
Dienstvertrag außerstädtischer Verkehr

Tabelle: festgestellte Fehler – Audit APB



Die Feststellungen (z. B. Fahrgastsitze: zerschnittene und beschädigte Sitze, durch Verbrennung beschädigte Sitze) wurden seitens der Instandhaltungsabteilung schnell gelenkt und behoben. Auch die Fehler in Bezug auf die Reinigung der Fahrzeuge (Innenraum: Fußboden und Trittbretter verschmutzt und staubig) wurden vom Reinigungsunternehmen, das in Outsourcing mit dem Dienst beauftragt ist, behoben. Die SASA ermahnte das externe Reinigungsunternehmen kontinuierlich, die Schulungsmaßnahmen für das mit den täglichen und gründlichen Reinigungen beauftragte Personal angesichts der von der Landesstelle und der SASA festgestellten Mängel zu optimieren, um die kontinuierliche Verbesserung der Reinigungsarbeiten zu erwirken.

Tabelle: Feststellungen, die lediglich der Information dienen – Audit APB



Hinsichtlich der lediglich der Information dienenden Feststellungen übernahm und lenkte die SASA umgehend 12,35 % (10) der Fälle, welche Unannehmlichkeiten an Bord betrafen (Fahrgäste ohne Mund-Nasen-Schutz oder mit nicht vorschriftsmäßigem Mund-Nasen-Schutz).

Andamento Reclami/Segnalazioni dell'utenza

Entwicklung der Beschwerden/Meldungen seitens der Nutzer

Dienstvertrag Stadtverkehr

Vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren 882 „Kontakte“ zwischen Nutzern und der SASA gegenüber den 878 Kontakten derselben Periode 2021 zu verzeichnen, was somit einem Wert im Einklang mit dem Vorjahr (+4 gegenüber 2021) gemäß der Darstellung in der Tabelle unten entspricht.

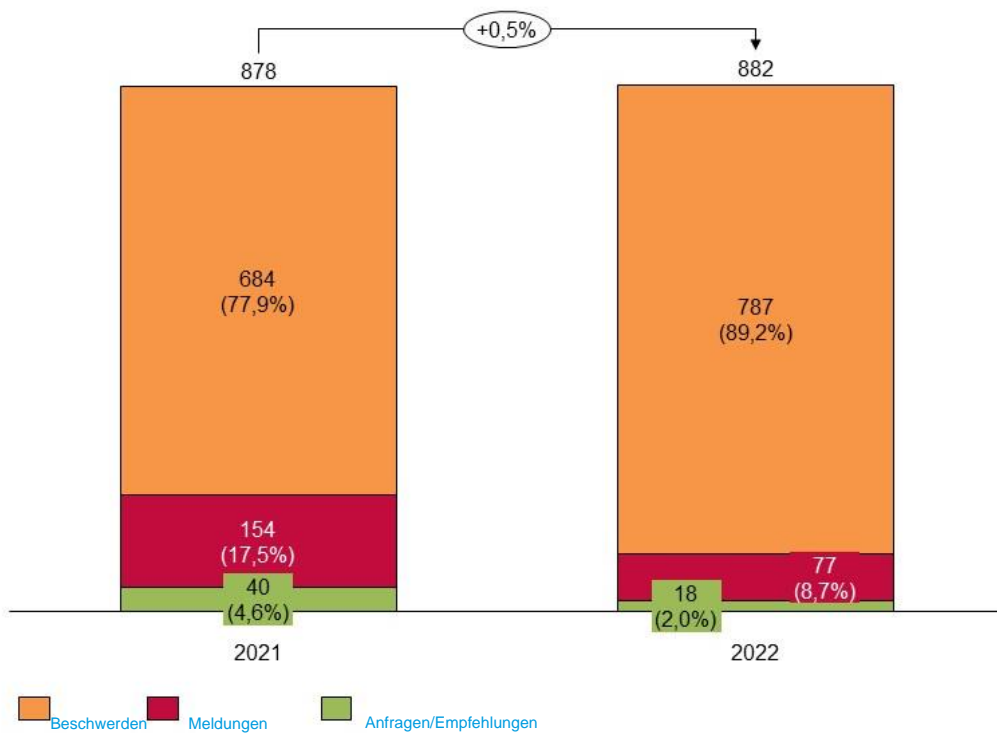
100 % der Kontakte gingen über den Callcenter-Landeseinheitskanal ein.

Alle Meldungen 2022 (882) wurden abgeschlossen. Bei der laut Dienstvertrag auf 15 Werktage festgelegten Beantwortungsfrist war eine durchschnittliche Beantwortungszeit von zirka 4,04 Tagen zu verzeichnen.

Gemäß den Angaben in der Tabelle unten betrafen 89,2 % der 882 Kontakte Beschwerden, 8,7 % Meldungen und schließlich 2,0 % Anfragen/Empfehlungen.

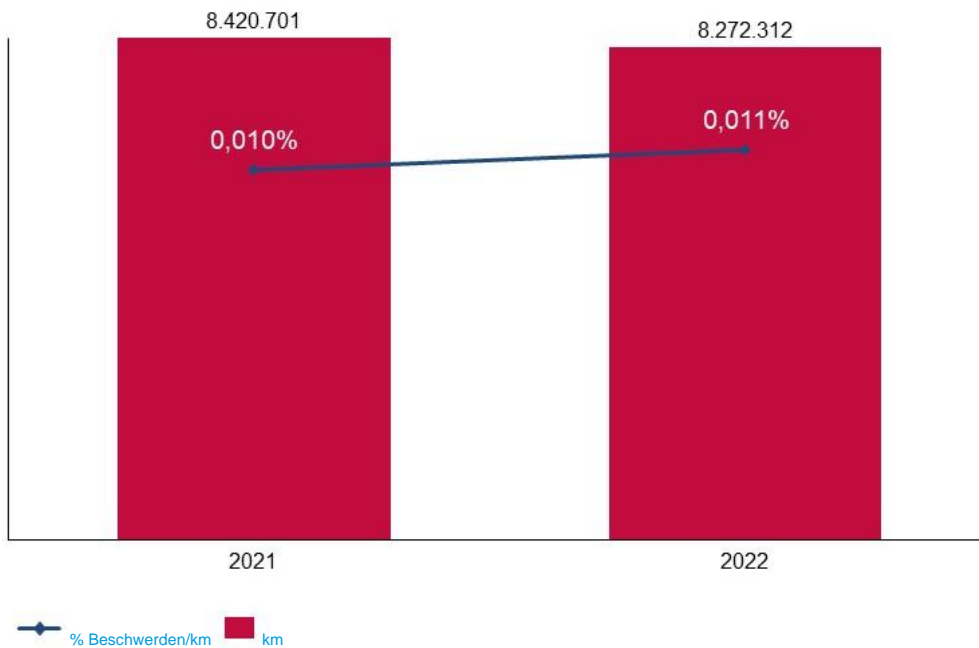
Alle Meldungen 2022 wurden abgeschlossen. Gemäß Art. 22 Abs. 3 und 4 des Dienstvertrags für den Stadtverkehr muss der Auftragnehmer Beschwerden oder Meldungen innerhalb von 15 Werktagen nach dem Zeitpunkt der Zuweisung beantworten. Zu verzeichnen war eine durchschnittliche Beantwortungszeit von zirka 4,0 Tagen.

Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021



Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass die Gesamtzahl der Kontakte im Einklang mit den Kontakten 2021 steht.

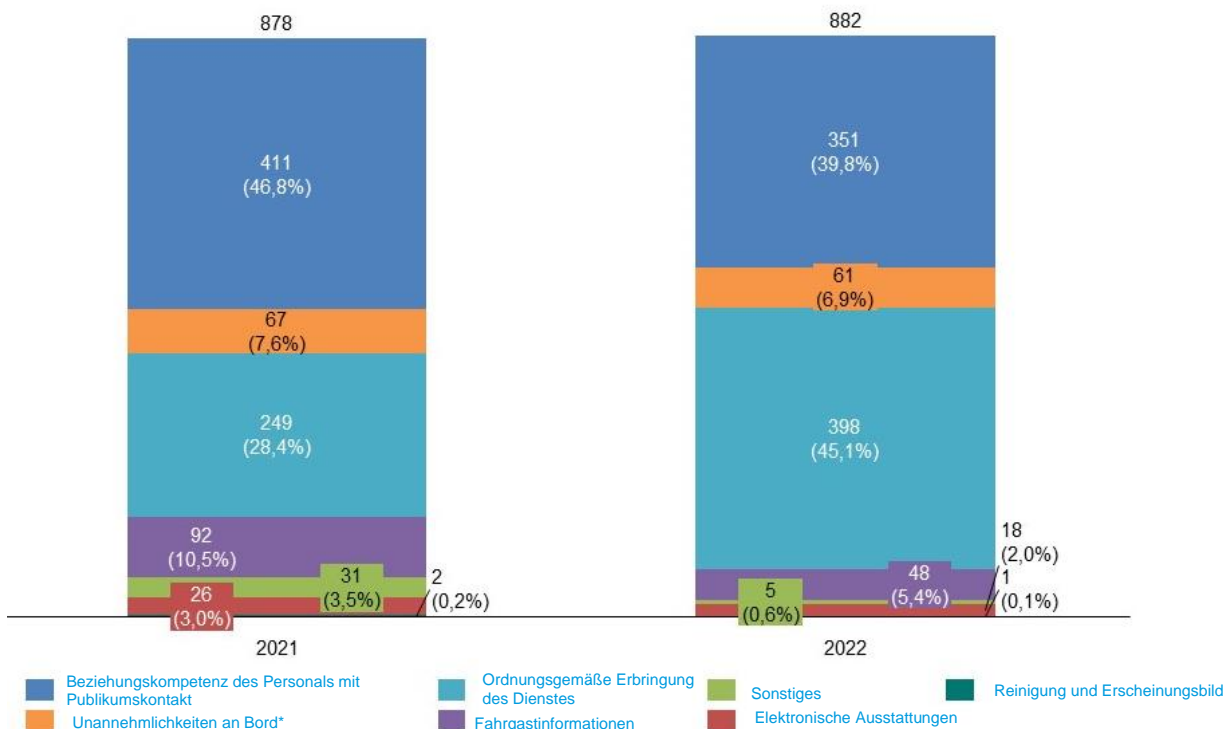
Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021 auf Basis der Kilometerleistung



Aus der oben aufgeführten Tabelle wird ersichtlich, dass auf der Grundlage des Vergleichs zwischen der Zahl der Kontakte für ein jedes der beiden Jahre und der Kilometerleistung 2021 und 2022 festzustellen ist,

dass der Anteil an Beschwerden im Wesentlichen dem Wert von 2021 entspricht (0,011 % gegenüber 0,010 %).

Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021 nach Art



*Überfüllung, andere Fahrgäste ohne Mund-Nasen-Schutz, wenig Kontrollen, Anfragen betreffend Fahrplan-/Streckenänderung

In der Tabelle sind detaillierte Angaben zu den Kontakten nach Art in den Jahren 2021 und 2022 aufgeführt. Zu den wichtigsten Gründen, weswegen die SASA-Nutzer Beschwerden oder Meldungen erstatteten, gehören

- Beziehungskompetenz des Personals, das mit dem Publikum in Kontakt ist (Verhalten des Personals, unangemessenes Fahrverhalten, unangemessenes Benehmen usw.) **39,8% (351)** (2021: 46,8 %)

Die Anzahl der Kontakte in Bezug auf die Beziehungskompetenz des Personals, das mit dem Publikum in Kontakt ist, ging 2022 gegenüber 2021 um zirka 15 % zurück. Der Wert ist auch im Verhältnis zu den beiden Vorjahren geringer (46,8 % im Jahr 2021 und 45,3 % im Jahr 2020), was dafür spricht, dass sich dieser Aspekt 2022 wesentlich verbesserte;
- Ordnungsgemäße Erbringung des Dienstes (Betrieb, Takthäufigkeit, Pünktlichkeit usw.) **45,12 % (398)** (28,4 % im Jahr 2021)

Der Wert erhöhte sich gegenüber 2021 erheblich (+60 %), was vorwiegend auf Probleme in Verbindung mit dem Mangel an Fahrpersonal zurückzuführen ist;
- Fahrgastinformationen: Der Wert geht gegenüber dem Vorjahr um 48 % zurück und ist im Verhältnis zum Gesamtwert in absoluten Zahlen irrelevant – **5,44 % (48)** (10,5 % im Jahr 2021);
- Unannehmlichkeiten an Bord aufgrund von Überfüllung, Missachtung der Maskenpflicht seitens Fahrgästen (sofern geltend), mangelhafte Kontrollen – **6,92 % (61)** (7,6 % im Jahr 2021). Obwohl dieser Wert um 9 % zurückgegangen ist, waren auch im Jahr 2022 weiterhin Meldungen zu verzeichnen, was z. B. den Verstoß gegen die Maskenpflicht an Bord der Busse seitens Fahrgästen und die pandemiebedingte Überfüllung der Fahrzeuge betrifft. 2021 war der Anteil gegenüber den 18,08 % im Jahr 2020 um zirka 11 Prozentpunkte zurückgegangen, da sich die Akzeptanz der Fahrgäste hinsichtlich der Maskenpflicht verbessert hatte und der Mund-Nasen-Schutz darüber hinaus in erhöhtem Maß auf dem Markt verfügbar war.

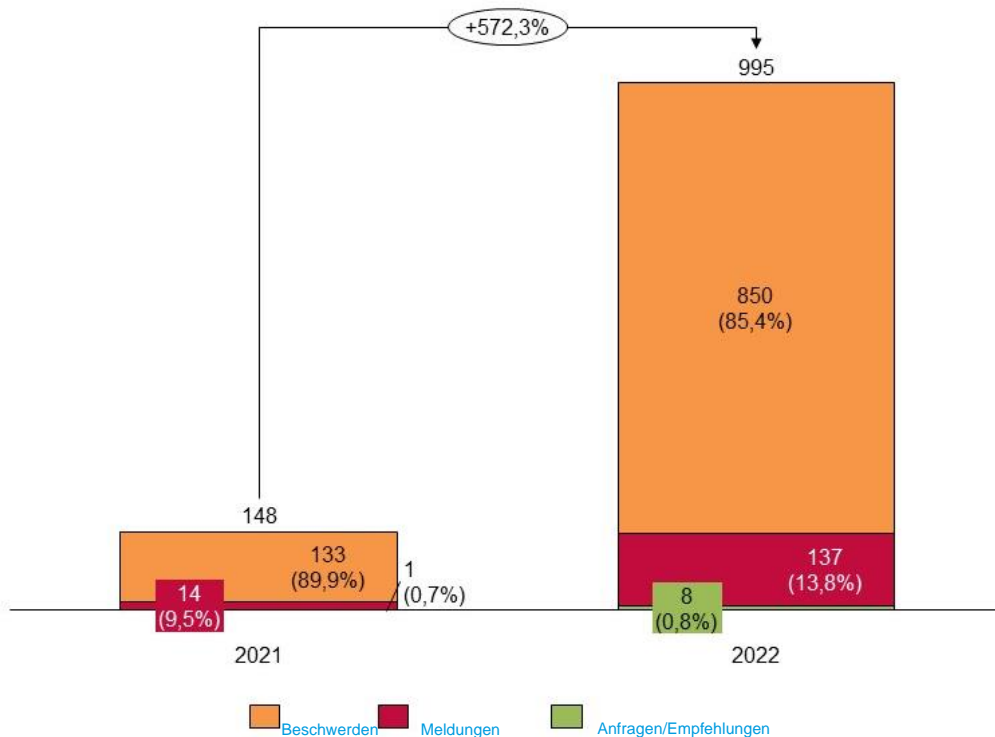
Dienstvertrag außerstädtischer Verkehr

Vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren 995 „Kontakte“ zwischen Nutzern und der SASA zu verzeichnen. Da 2022 das erste volle Jahr war, in dem der außerstädtische Verkehrsdienst erbracht wurde, lassen sich die Daten mit 2021 nicht vergleichen, da sich diese nur auf die Periode vom 15. November bis zum 31. Dezember 2021 beziehen.

Gemäß den Angaben in der Tabelle unten betrafen 85,4 % (850) der 995 Kontakte Beschwerden, 13,7 % (137) Meldungen und schließlich 0,8 % (8) Anfragen/Empfehlungen.

Alle Meldungen 2022 wurden abgeschlossen. In Punkt 5.4 „Beschwerden und Meldungen“ des Dienstvertrags außerstädtischer Verkehr ist festgelegt, dass der Auftragnehmer Beschwerden oder Meldungen innerhalb von fünf Werktagen nach der Zuweisung und entsprechend den operativen Anweisungen des Auftraggebers zu beantworten hat. Es wird darauf hingewiesen, dass das Land hinsichtlich dieser Vorschrift bis Ende 2022 eine Ausnahmeregelung betreffend eine Antwortfrist von bis zu zehn Werktagen gewährte. Bei der laut Dienstvertrag auf 10 Werktagen festgelegten Beantwortungsfrist war eine durchschnittliche Beantwortungszeit von zirka 3,88 Tagen zu verzeichnen.

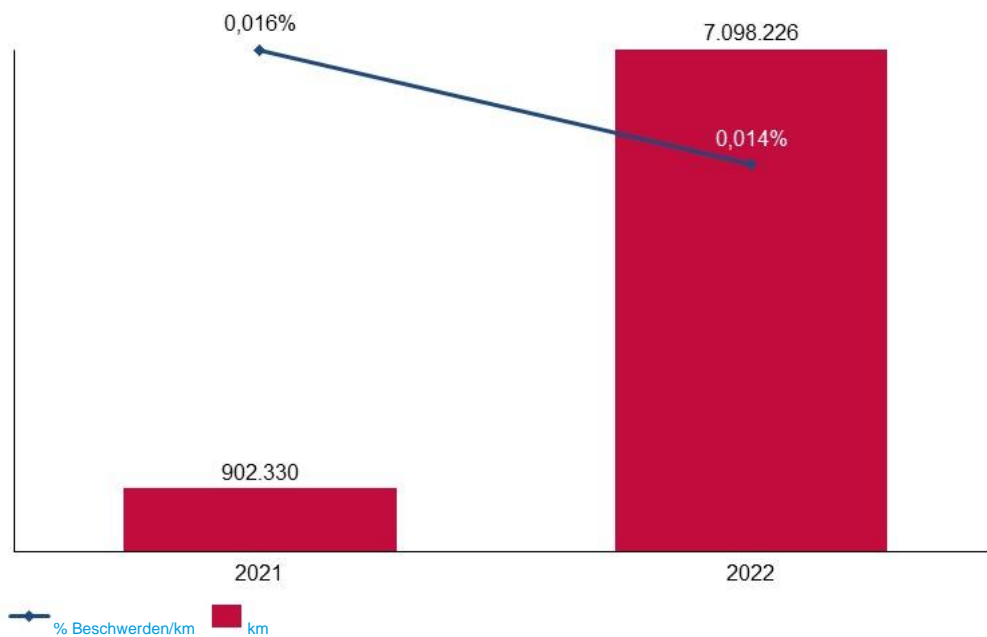
Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021



Es wird betont, dass bei den Meldungen keine genauen Angaben zum Gegenstand vorliegen, diese jedoch allgemein sind, weswegen es nicht immer möglich ist, bei diesen genauso strikt wie bei der Bearbeitung einer Beschwerde vorzugehen.

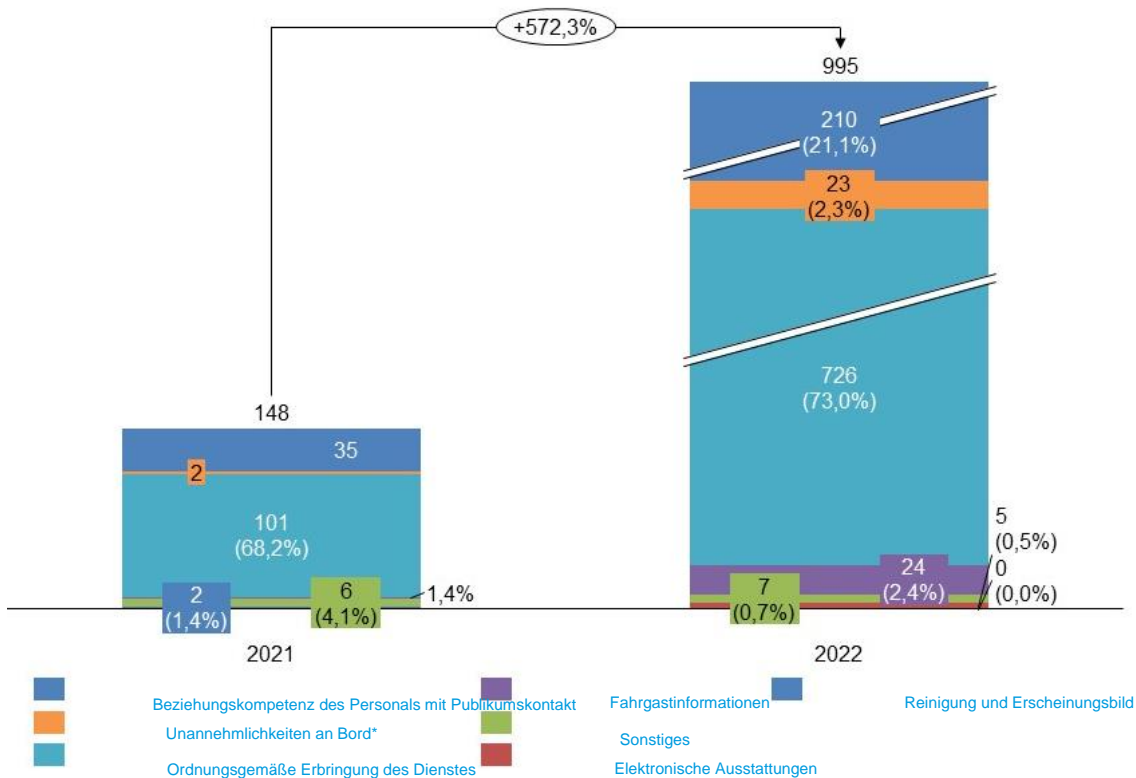
Unter „Meldungen“ sind allgemeine, nicht spezifische Mitteilungen zu verstehen, welchen es an den Kenndaten zur Rekonstruktion des gegenständlichen Ereignisses mangelt, da die wesentlichen Daten zur Rekonstruktion des Vorfalls wie Datum, Uhrzeit, Haltestelle, Linie und ggf. Busnummer fehlen.

Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021 auf Basis der Kilometerleistung



Aus der oben aufgeführten Tabelle wird ersichtlich, dass auf der Grundlage des Vergleichs zwischen der Anzahl der Kontakte im Verhältnis zur Kilometerleistung in den Jahren 2021 und 2022 trotz der ungleichen Periode (November und Dezember 2021 gegenüber dem ganzen Jahr 2022) eine leichte Reduzierung festzustellen ist. 2021 belief sich die Anzahl der Kontakte pro gefahrenem Kilometer auf 0,016, 2022 auf 0,014.

Tabelle: Entwicklung der Beschwerden/Meldungen/Anfragen Kontakte 2022 vs. 2021 nach Art



*Überfüllung, andere Fahrgäste ohne Mund-Nasen-Schutz, wenig Kontrollen, Anfragen betreffend Fahrplan-/Streckenänderung

In der Tabelle sind detaillierte Angaben zu den Kontakten nach Art für das Jahr 2022 aufgeführt.

Die Makrobereiche „Fahrgastinformationen“ und „Nutzbarkeit des Dienstes und Komfort bei der Fahrt“ sowie „Verhalten des Personals“ wurden auf den nächsten Seiten im Hinblick auf jedes Analysekapitel detaillierter ausgeführt.

Gemäß den Angaben in der oben aufgeführten Tabelle gehören zu den wichtigsten Gründen, weswegen die SASA-Nutzer Beschwerden oder Meldungen erstatteten:

- Ordnungsgemäße Erbringung des Dienstes (Betrieb, Takthäufigkeit, Pünktlichkeit usw.) **73 % (726)**;
- Beziehungskompetenz des Personals, das mit dem Publikum in Kontakt ist (Verhalten des Personals, unangemessenes Fahrverhalten, Frechheit usw.) **21,1% (210)**;
- Fahrgastinformationen mit einem irrelevanten Ergebnis in absoluten Werten von **2,4 % (24)**;
- Unannehmlichkeiten an Bord, die vor allem auf die Klimatisierung und die Überfüllung zurückzuführen waren – **2,3 % (23)**.

Qualitätscharta für die Dienstleistung

In Durchführung von Art. 14 des Dekrets des Landeshauptmanns Nr. 33 vom 14. Dezember 2016 (Durchführungsverordnung im Bereich öffentliche Mobilität), welches die Mindestinhalte der Qualitätscharta für die Dienstleistung festlegt, und in Erfüllung der Vorgaben laut Punkt 3.a.3 Anlage 2 zum Dienstvertrag aktualisierte die SASA die Qualitätscharta für die Dienstleistung. Bei dieser handelt es sich um das Dokument, das die Beziehungen zwischen der SASA und dem Nutzer, der diese in Anspruch nimmt, regelt.

Nach der Unterzeichnung des Einvernehmensprotokolls mit der Verbraucherzentrale wurde im Februar 2022 die Charta der Dienstleistung für den Stadtverkehr und im Mai die Charta der Dienstleistung für den außerstädtischen Verkehr aktualisiert. Die „Qualitätscharta für die Dienstleistung im öffentlichen Nahverkehr in Südtirol“ wurde auf der betrieblichen Website veröffentlicht.

Bozen, 30.03.2023

Für den Verwaltungsrat

Präsidentin

Dr. Astrid Kofler