



PROVINCIA AUTONOMA DE BALSAN - SÜDTIROL

Vizepresidënt dla Provinzia, Assessor por la Formaziun y la Cultura Ladina, les Infraströtöres y la Mobilité

Bozen/Bolzano, 08.11.2024

Bearbeitet von/redatto da:

Ai Consiglieri provinciali
Paul Köllensperger
Alex Ploner
Franz Ploner
Maria Elisabeth Riederteam.k@consiglio-bz.orgPer conoscenza: Al
Presidente del Consiglio Provinciale
Arnold Schulerdocumenti@consiglio-bz.org**Interrogazione n. 380/24 - SASA, il punto della situazione**

Con riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica quanto segue:

1. Com'è composto alla data odierna il management di SASA? Corrisponde al vero che al momento sono vacanti tre figure dirigenziali (tecnico, dell'esercizio e del personale)?

L'attuale organigramma prevede due figure dirigenziali che sono entrambe coperte.

2. Corrisponde al vero che si registrano anche defezioni in posizioni non direttive, ma comunque di responsabili d'ufficio presenti in azienda, alcuni di lungo corso?

Non si registrano defezioni in posizioni non direttive.

3. Per sopperire alle carenze di cui alla domanda uno, corrisponde al vero che c'è un frequente ricorso a consulenze esterne? Se sì, negli ultimi tre anni, quali società/professionisti, con quali mansioni e con quali onorari hanno operato?

Le consulenze esterne non sono funzionali a sopperire carenze di personale. Per i dettagli si rimanda alla sezione dedicata nella sezione di Amministrazione Trasparente del sito web.

4. Gli autobus del parco mezzi di SASA sono attualmente tutti utilizzati? Ce ne sono di fermi e se sì da quanto tempo e perché?

Tutti gli autobus di SASA sono utilizzabili e in linea con il fabbisogno attuale.

5. I costi relativi ad assicurazioni e manutenzioni dei mezzi sono in linea con gli ultimi cinque anni di esercizio oppure sono cresciuti? Se sono cresciuti, di quanto e perché?

Si è registrato un aumento dei costi della assicurazione dei mezzi, legato principalmente ad uno scenario di mercato che ha portato ad un aumento delle coperture per le società pubbliche che operano nel TPL in Italia. I costi relativi ad assicurazioni e manutenzioni dei mezzi sono cresciuti del 60% ca. nell'ultimo anno.

6. Nel Masterplan Idrogeno, approvato dalla Giunta provinciale nel maggio del 2020, si indicava in 660 il numero di autobus alimentati a idrogeno da mettere in servizio entro il 2030. Ad oggi è una cifra che si può considerare verosimile? Quali misure sono state introdotte nei quattro anni trascorsi su questo tema?

Sulla base dell'aggiornamento del PEF presentato, i numeri di autobus H2 di SASA sono significativamente inferiori rispetto a quanto indicato nel sopraccitato Masterplan. Alla luce degli sviluppi tecnologici degli ultimi



anni, gli obiettivi dell'2020 vengono costantemente adeguati. Di conseguenza, la decarbonizzazione è stata fissata come obiettivo nel Piano Provinciale per la mobilità sostenibile e la logistica, senza fissare definitivamente le quantità delle singole tecnologie. Queste vengono definite annualmente nel PEF.

7. Rispetto alla precedente domanda 6: gli acquisiti di 52 autobus diesel annunciati per il 2025 non sono in contraddizione con il citato Masterplan Idrogeno e con il Piano Clima provinciale? Perché non puntare su mezzi elettrici?

La transizione verso un parco mezzi a basse emissioni comporta anche adeguamenti delle infrastrutture di ricarica e di manutenzione. Il processo deve quindi esser graduale e alla luce della anzianità del parco mezzi una parte di essi, in via transitoria, è opportuna che venga sostituita con mezzi ibridi e non diesel. SASA, insieme all'ente affidante coglierà eventuali opportunità di finanziamento per velocizzare ove possibile il percorso di transizione, come esplicitato nel PEF stesso.

8. Come mai i 12 autobus a idrogeno di SASA percorrono in media solo meno di 20mila km all'anno? È corretto questo dato? Riguardo a questi bus H2, per quale motivo si compra idrogeno da una società lombarda e non dalla centrale H2 di Bolzano Sud? Qual è il prezzo al kg dell'idrogeno comprato negli ultimi cinque anni? Qual è il costo di trazione €/km dei bus H2 rispetto ai bus diesel e ai bus diesel-ibridi?

Mediamente i bus a zero emissioni sono dotati di minor autonomia rispetto ai bus tradizionali, è quindi normale che percorrano un kilometraggio annuo inferiore. Il centro di idrogeno di Bolzano non è in grado di fornire le quantità necessarie a SASA ad un prezzo in linea con la capacità finanziaria dell'azienda. Il prezzo mediamente si aggira a 11,2 € /kg. Il costo di trazione dei bus H2 e degli elettrici è mediamente superiore a quello dei bus tradizionali.

9. Quando è prevista la messa in servizio dei bus 18 metri Mercedes eCitaro FC H2, annunciati più volte sui media locali? E quando dei cinque bus H2 Toyota-Caetano che dovevano essere forniti per il tramite di Industria Italiana Autobus, società da tempo in crisi?

La messa in servizio è prevista al più tardi entro l'inizio del 2025, la fornitura dei mezzi è prevista entro l'anno 2024.

10. Se corrisponde al vero che non verranno più retrofittati 150 bus extraurbani da diesel a idrogeno come era previsto nel progetto citato nel PEF SASA 2023 e, se sì, quali sono i motivi di tale decisione e quali i progetti alternativi.

Sì, corrisponde al vero. Alla luce della recente evoluzione del mercato e del non avvenuto ottenimento dei permessi necessarie da parte dei potenziali produttori, al momento non appare più possibile procedere con il retrofit dei bus. Sono allo studio e verranno recepiti nel PEF delle soluzioni alternative

11. Come procede il progetto del nuovo centro SASA in via Buozzi a Bolzano, da completarsi entro il 2025?

Alla luce delle complessità emerse in fase di progettazione preliminare, nonché delle elevate interferenze con altri progetti provinciali, tra cui il Hydrogen Valley, si è ritenuto opportuno ridefinire il progetto da una totale ricostruzione del deposito ad un miglioramento dello stesso su determinate infrastrutture.

Daniel Alfreider
Vicepresidente e Assessore
(sottoscritto digitalmente)