

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO CONTENENTE LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE (EX ART. 6, CO. 2 E 4, D.LGS. 175/2016)

1. LA SOCIETÀ

Jtaca è una società interamente partecipata dal Comune di Jesolo, che gestisce con affidamenti "in house" servizi pubblici di sosta e trasporto. La società ha sviluppato un sistema integrato di gestione dei parcheggi pubblici (sorvegliati e su stallo stradale), di infomobilità stradale (pannelli elettronici di indirizzamento veicolare, messaggistica variabile e dissuasori elettronici di velocità) e di controllo (ausiliari del traffico, rimozione dei veicoli in sosta vietata).

Jtaca fornisce inoltre servizi di trasporto turistico su gomma (trenini in Z.T.L. estiva serale), in associazione temporanea di imprese (ATI) con la locale azienda di T.P.L., ATVO S.p.A..

Dal 2006 la società eroga anche i servizi di trasporto scolastico all'interno del territorio comunale.

Dal 2010 gestisce il servizio pubblico di bike sharing.

2. LA COMPAGINE SOCIALE

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2020 è il seguente:

SOCIO	QUOTA	CAPITALE VERSATO	% SUL CAPITALE
COMUNE DI JESOLO	500.000	500.000	100

3. ORGANO AMMINISTRATIVO

L'organo amministrativo è costituito dall'Amministratore Unico, nominato con atto del 05/07/2018, che rimane in carica per tre esercizi:

AMMINISTRATORE UNICO	FRUNCILLO SERGIO
----------------------	------------------

4. ORGANO DI CONTROLLO – REVISORE

L'organo di controllo è costituito da un sindaco e revisore unico, nominato con atto del 24/04/2020, che rimane in carica per tre esercizi:

SINDACO E REVISORE UNICO	RUI CARLO
--------------------------	-----------



5. MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E DI CONTROLLO

L'Organismo di Vigilanza (ex D. Lgs. n.231/2001) è monocratico, nominato con atto del 14/01/2019, ridefinito nella sua composizione con determina dell'Amministratore Unico n.35 del 03.06.2020 e rimane in carica per tre anni:

COMPONENTI O.D.V.
GIAMBRUNO GABRIELE

6. IL PERSONALE

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2020 è la seguente:

TOTALE	27
IMPIEGATI	6
OPERAI	21
TEMPO INDETERMINATO	20
TEMPO DETERMINATO	7

2

7. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2020

La Società ha valutato la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando i criteri di cui all'art. 6, co. 2, D. Lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al medesimo, secondo quanto di seguito indicato.

7.1. ANALISI DI BILANCIO

L'analisi di bilancio si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci;
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico;
- elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici, dei flussi, tenuto conto delle raccomandazioni formulate dal documento pubblicato dal CNDCEC a marzo 2019 e dalle indicazioni MEF pubblicate sul sito istituzionale in data 20.04.2021;
- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente e ai due precedenti;
- formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti.

7.1.1. Esame degli indici e dei margini significativi

La seguente tabella evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nel periodo oggetto di esame (esercizio corrente e due precedenti).



	2020	2019	2018
Stato Patrimoniale			
Margini			
Margine di tesoreria	+ € 972.432	+ € 1.026.211	+ € 468.758
Margine di struttura	- € 622.364	- € 583.196	- € 795.240
Margine di disponibilità	+ € 1.027.788	+ € 1.075.681	+ € 514.318
Indici			
Indice di liquidità	1,92	2,13	1,52
Indice di disponibilità	1,98	2,19	1,57
Indice di copertura delle immobilizzazioni	0,67	0,68	0,58
Conto economico			
Margini			
Margine operativo lordo (MOL)	+ € 317.218	+ € 569.764	+ € 514.445
Risultato operativo (EBIT)	+€ 73.362	+ € 323.266	+ € 287.107
Indici			
Return on Equity (ROE)	2,21%	16,25%	15,30%
Return on Investment (ROI)	2,71%	11,93%	13,14%
Return on sales (ROS)	3,28%	9,85%	8,87%
Altri indici e indicatori			
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	€ 271.764	€ 442.471	€ 394.867
Rapporto D/E (<i>Debt/Equity</i>)	2	2	2
Rapporto oneri finanziari su MOL	10,95%	5,45%	5,57%

3

La seguente tabella evidenzia l'indicatore per l'analisi prospettica:

	2021
Indicatore di sostenibilità del debito	
DSCR (<i>Debt Service Coverage ratio</i>)	2,04

7.1.2. Valutazione dei risultati.

Gli indici sopra riportati possono essere valutati tutti positivamente. In particolare:

- 1) I margini di liquidità e disponibilità permangono positivi;
- 2) Gli indici di liquidità e disponibilità permangono positivi;



- 3) Gli indici di redditività, pur positivi, sono in prevedibile flessione dato il contesto socio-economico-sanitario;
- 4) Il rapporto D/E è equilibrato;
- 5) L'indicatore di sostenibilità del debito indica che il flusso di cassa generato dal conto economico 2020 è in grado di pagare il debito bancario a breve, comprese le rate di mutuo scadenti nell'esercizio 2021, pur denotandosi una maggiore incidenza degli oneri finanziari.

8. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE IN SEGUITO ALL'EMERGENZA SANITARIA COVID-2019 (CORONAVIRUS)

8.1 QUADRO GENERALE

È cosa nota che, dalla fine di febbraio del 2020, l'intero territorio nazionale è oggetto di emergenza sanitaria dovuta all'epidemia da COVID-19 ("Coronavirus").

Il contagio, inizialmente circoscritto alla Cina, si è via via spostato verso Occidente, interessando i continenti asiatico e africano, i Paesi UE, il Nord Europa, le "Americhe".

A seguito di ciò le Autorità Italiane adottano da oltre un anno misure di regolamentazione più o meno restrittive, che condizionano fortemente la libertà di movimento degli individui, le attività produttive, turistico-ricreative e culturali, i servizi pubblici (primi fra tutti la Scuola e l'Università).

L'Italia, come gli altri Paesi, si trova attualmente in piena campagna vaccinale, con curve di contagio estremamente mobili che rendono ancora difficili previsioni sulla riapertura delle attività e la mobilità delle persone: all'interno degli stati, tra stati membri e non, tra continenti.

I tempi di esaurimento della pandemia, la percezione psicologica del pericolo e del passato pericolo, gli strumenti di regolamentazione e governo dell'emergenza attuati dai vari stati, rimangono elementi di incertezza che rendono complesse le stime su conseguenze, tempi e modi in cui esse si manifesteranno sulle economie globali e locali.

8.2 LE ATTIVITA' GESTITE DALLA SOCIETA'

Jtaca gestisce servizi di mobilità locale (trasporto scolastico sul territorio del Comune, trasporto con trenini turistici lungo il Lido di Jesolo, Bike Sharing) e servizi di sosta (parcheggi pubblici sorvegliati 24/7 e su righe blu) o collegati all'ambito del controllo della sosta (accertamento del pagamento della sosta e rimozione dei veicoli).

Assunto che i servizi di trasporto sono in generale in perdita, quelli di gestione dei parcheggi costituiscono la principale fonte di ricavo (cash-flow) della società.

Con un totale di ca. 3,4 milioni di euro di ricavi e 3,1 milioni di euro di costi, l'utile pre-imposte, emergente dagli ultimi bilanci, si attestava fra i 200 e i 300 mila euro (dati 2019 e precedenti, ante Covid-19).

Come rappresentato in sede di budget negli scorsi esercizi, l'equilibrio di bilancio dipende praticamente dai flussi turistici (pendolari e stanziali) che affollano il Lido di Jesolo e i suoi parcheggi nel periodo estivo.

Il socio unico Comune di Jesolo, negli ultimi anni, ha imposto alla società regimi tariffari estremamente bassi, in particolare nel settore della sosta, introducendo forti agevolazioni a favore di residenti e altre categorie presunte deboli.



I minori introiti che ne sono derivati, sono stati di fatto “calmierati” dalla redditività stagionale della sosta. Tale indirizzo si è tuttavia, e in parte comprensibilmente, acuito con l'epidemia.

Nel 2020 il Comune di Jesolo ha spostato l'obbligo di pagamento della sosta su strada al 1° luglio (rispetto al consueto marzo), ha sollecitato Jtaca affinché riducesse del 50% le tariffe di abbonamento stagionale nei parcheggi e mantenesse invariate le tariffe del trasporto scolastico, rimborsando alle famiglie 3 (tre) mensilità di servizio, non usufruito a seguito del lockdown.

La redditività stagionale della sosta ne è uscita ulteriormente indebolita, gravando su un risultato di esercizio che chiude in sostanziale pareggio solo grazie all'importante riduzione dei costi attuata dall'azienda, agli aiuti di Stato e agli ammortizzatori sociali.

Si intuisce perciò che gli effetti della mancanza di una stagione turistica, o anche solo di una stagione carente, possono essere estremamente pesanti sul bilancio della società, così come sull'intero tessuto economico locale.

8.3 LO SCENARIO ATTUALE

Lo scenario attuale vede la società impegnata su più fronti.

Il primo, oramai routinario, riguarda la gestione del post-emergenza sanitaria vera e i suoi effetti collaterali, la regolazione delle presenze in azienda, la tutela della salute dei lavoratori, la sospensione delle attività non indispensabili o differibili, la rinnovata adozione di strumenti di flessibilità lavorativa e di ammortizzazione sociale a tutela dell'occupazione.

Il secondo, di breve/medio periodo, consiste nel produrre, con comprensibili margini di incertezza, un budget economico-finanziario dell'esercizio 2021 su cui incardinare delle possibili previsioni anche per il biennio 2022-2023, utili a definire un eventuale piano industriale di ristrutturazione, ovvero un elenco degli interventi attuabili dal punto di vista manageriale e societario, per prevenire il rischio default.

8.4 EMERGENZA SANITARIA, RIDUZIONE PRESENZE IN AZIENDA, TUTELA SALUTE LAVORATORI, SOSPENSIONE ATTIVITA', ADOZIONE STRUMENTI FLESSIBILITA' LAVORATIVA E AMMORTIZZATORI SOCIALI

Dall'inizio dell'emergenza sanitaria (fine febbraio 2020), la società ha via via valutato i rischi di contagio, informando e istruendo il personale sui comportamenti da tenere, riducendo l'apertura di attività e uffici (se necessario sino alla loro sospensione), adottando tutte le misure precauzionali fissate dalle Autorità (mantenimento delle distanze di sicurezza, uso di mascherine e disinfettanti, sanificazione dei mezzi di trasporto e degli ambienti, ecc.), compatibilmente con l'iniziale difficoltà a reperire tali presidi sul mercato. Le valutazioni sull'effettiva necessità e la concreta possibilità di mantenere in funzione le attività aziendali (ove non specificatamente sospese su disposizione delle Autorità), incrociata con l'obbligo di tutelare primariamente la salute dei lavoratori, ha portato l'organo amministrativo e la direzione aziendale ad assumere decisioni anche fortemente restrittive.

A distanza di un anno è patrimonio di tutti una maggiore consapevolezza e abitudine a simili misure di profilassi, prevenzione e protezione, che consentono di tenere in azienda un atteggiamento di responsabile flessibilità nella gestione delle attività.



Jtaca opera nel rispetto del proprio protocollo di prevenzione, adottato a maggio del 2020, su cui non ci soffermeremo, trattandosi di norme precauzionali e di comportamento divenute oramai parte integrante della vita di tutti i giorni.

Nel settore del trasporto scolastico, in particolare, segnaliamo le buone prassi adottate a tutela dei bambini e dei ragazzi trasportati, delle loro famiglie e del personale di bordo.

Sanificazione e igienizzazione

La sanificazione dei mezzi con nebulizzazione di Cloro (diluizione) viene effettuata ogni giorno, a fine servizio, da ditta esterna.

L'igienizzazione dei mezzi viene effettuata almeno 3 volte al giorno, con prodotti specifici, da personale Jtaca.

Permanenza a bordo dei mezzi

Le linee guida attualmente in vigore sulla riduzione della capienza massima dei mezzi rispetto a quella di omologazione, e sulla durata massima della permanenza a bordo, sono contenute all'interno dei seguenti provvedimenti:

- DPCM 7 agosto 2020, Allegato 16 "Linee guida per il trasporto scolastico dedicato";
- DPCM 7 settembre 2020, Allegato B, "Allegato 16" Linee guida per il trasporto scolastico dedicato".

Esse fissano un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all'80%, con deroga sino al riempimento massimo, per un periodo di tempo soglia non superiore ai 15 minuti.

L'occupazione media sui mezzi di Jtaca è del 56% ca. della capienza massima e i tempi soglia sono contenuti fra i 10' e i 15'.

Collaborazione con i soggetti costituenti la filiera Famiglie > Gestore trasporto > Istituti Scolastici

Nell'ottobre 2020, con una campagna di comunicazione mirata via SMS e avvisi sui pannelli a messaggio variabile collocati sul territorio comunale, sono state sensibilizzate famiglie e Direzioni Didattiche degli Istituti Comprensivi, sulla necessità di segnalare prontamente casi di positività e misure di profilassi adottate. A oggi abbiamo ricevuto e gestito ca. 80 segnalazioni.

Casi di positività al Covid-19 fra il personale Jtaca

Risultano a oggi 3 casi accertati di positività, tutti negativizzati.

Per quanto concerne le misure adottate per favorire la flessibilità lavorativa e gli ammortizzatori sociali attivati, si segnala l'attivazione della CIGO, principalmente per i lavoratori del comparto trasporti, nel mese di marzo 2021.



8.5 PREVISIONE ECONOMICO-FINANZIARIA 2021, IPOTESI 2022/2023, IPOTESI DI PIANO INDUSTRIALE

Cicli produttivi di servizio

Nell'arco dell'esercizio l'azienda affronta due cicli produttivi, relativi ai due principali settori di attività in cui opera: i trasporti e la sosta.

Mentre il ciclo produttivo annuale del trasporto, principalmente quello scolastico, non rientra e non coincide con l'esercizio 1/1 – 31/12, in quanto riferito ad anni scolastici e pertanto sempre a "scavalco" d'anno, il ciclo produttivo della sosta invece, si apre e si chiude all'interno dell'esercizio 1/1 – 31/12 e coincide, per la sua componente maggioritaria in termini di costi e ricavi, con il periodo della stagione turistica.

Tuttavia, in termini economico-finanziari, sia un ciclo produttivo completo dei servizi di trasporto, che un ciclo produttivo completo dei servizi di sosta, esplicano i propri effetti all'interno dell'esercizio 1/1 – 31/12.

Struttura dei costi, correlazione costi/volumi, ristrutturazione

Per quanto riguarda la struttura dei costi, di entrambi i cicli, siamo in presenza di costi di tipo semifisso o semivariabile, nel senso che vi è una bassissima correlazione costi/volumi, in quanto i cicli produttivi dei due servizi (trasporti e sosta), vanno sostanzialmente definiti e implementati "ex ante": in termini di investimenti, di contratti di servizio con i fornitori, di approvvigionamenti, di assunzioni, e sono pertanto pochissimi i costi che possono essere modificati (ridotti) "in corsa".

Trasporti e parcheggi di fatto rientrano, come le attività turistiche, in logiche produttive definibili di "vuoto per pieno", che una volta avviate non possono essere ridotte o ristrutturate in tempi rapidi.

Quando perciò definiamo la struttura dei costi di Jtaca di tipo semifisso o semivariabile intendiamo che, ad esempio, un intervento di ristrutturazione nella struttura dei costi, difficilmente potrà essere realizzato in corso d'anno, più facilmente nell'arco di 2/3 anni, previa riprogettazione dell'intera filiera di servizio e ridefinizione degli standard erogati.

L'unità di misura funzionale, nella definizione degli obiettivi, degli investimenti, dei costi e dei ricavi è pertanto l'annata, in particolare quella turistica, sulla cui "riuscita" si basano praticamente le aspettative di performance aziendale.

Bilancio di esercizio 2020 e previsione 2021 (valori in migliaia di euro)

Si rimanda al progetto di bilancio 2020, in fase di licenziamento e approvazione, e alla previsione 2021 (1)_Proiezione_2021), per i dati analitici e le ipotesi condotte.

La proiezione 2021 muove dai dati di bilancio dell'esercizio 2019, considerato standard, ipotizzando una riduzione dei ricavi nella misura del 25% ca. (in conseguenza delle politiche di contenimento tariffario, imposte dall'amministrazione comunale anche per il 2021), un costo del personale in linea col dato 2019 e una pianta organica stagionale adeguata ai normali fabbisogni di gestione.

L'eventuale ricorso a nuove moratorie bancarie, nelle forme praticabili, rimane strumento tenuto in considerazione per alleggerire l'impegno finanziario d'esercizio.



Ciò che interessa mettere in evidenza in questa sede è, in particolare, la situazione prospettica (fine 2021) dal punto di vista economico e finanziario, per valutare il rischio di default e assumere eventuali contromisure.

Colonna1	Totale Ricavi	Totale Costi	Utile Perdita	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Patrimonio netto	Margine di tesoreria
Bilancio 2020	2.463.500	2.435.591	27.908	500.000	100.000	636.447	1.236.447	1.280.519
Budget 2021	2.480.000	2.645.000	-165.000	500.000	100.000	664.355	1.264.355	1.266.286
Var ass	16.500	209.409	-192.908	-	-	27.908	27.908	- 14.233
Var %le	1%	9%	-691%	0%	0%	4%	2%	-1%

A una prudente ipotesi di invarianza dei ricavi rispetto al 2020 (stimati partendo dal dato 2019) e di significativa riduzione degli aiuti di Stato, si affianca una previsione di aumento dei costi di gestione, per il personale (assunzioni stagionali), per un minor ricorso agli ammortizzatori sociali e per ammortamenti.

La previsione economica 2021 porta quindi una perdita di ca. 165 mila euro, in previsione della quale sarà opportuno destinare l'utile netto 2020, di poco inferiore ai 28 mila euro, interamente a riserva, ciò anche per non distogliere liquidità.

La previsione finanziaria 2021, sommariamente stimata, evidenzia la tenuta del "Margine di tesoreria" che, in un orizzonte temporale di 12 mesi, rimane stabile, consentendo alla società di sostenere l'impatto della situazione contingente.

Per l'esercizio 2021, ovvero per i 12 mesi successivi alla data di chiusura del bilancio 2020, la previsione economico-finanziaria non mette quindi in discussione la continuità aziendale della società.

Una previsione di bilancio a 2/3 anni, su cui la struttura direzionale e amministrativa della società stanno lavorando, sarà licenziabile a fine di giugno/luglio, dopo il consolidamento dei dati relativi ai primi mesi di stagione turistica.

Preso atto della volontà dell'amministrazione comunale di mantenere e promuovere condizioni tariffarie e agevolative, almeno nella medesima misura dello scorso anno, restano quindi quantomai attuali alcuni argomenti di breve/medio periodo, da affrontare con il socio unico Comune di Jesolo, anche in veste di controparte contrattuale della società.

Tra questi:

- Richiedere la revisione del canone fisso e variabile riconosciuto dalla società al Comune per la gestione dei parcheggi pubblici, richiesta giustificata dal fatto che i p.a. (posti auto), in particolare in conseguenza dell'introduzione delle numerose agevolazioni cui si è accennato e del perdurare del contesto epidemico, hanno sensibilmente ridotto la loro redditività;
- L'agevolazione denominata Jesolo Parking Card andrebbe rivista in funzione di criteri oggettivi di necessità (basso reddito) e non meramente soggettivi (residenza, anzianità), in ogni caso andrebbe prevista, per il suo rilascio, la corresponsione di una tariffa adeguata, anche differenziata, da parte di tutta l'utenza;
- È ragionevole proporre l'introduzione della sosta a pagamento su stallo stradale tutto l'anno, considerati i numerosi eventi invernali organizzati nella località, anche con tariffe differenziate rispetto alla stagione estiva;



- E' necessario avvicinare le tariffe di trasporto scolastico agli standard tariffari di settore, rimodulando eventualmente le agevolazioni;
- Prestazioni e corrispettivi dei due servizi gestiti da Jtaca per conto del Comune di Jesolo (sosta e trasporto scolastico) sono oggetto di distinti contratti con l'ente, e come tali vanno valutati. Ove si configurino perdite di settore che possano incidere sulla redditività di altri servizi, è ragionevole chiedere l'adeguamento o la rinegoziazione dei singoli contratti;
- Andrebbe sempre considerata la rinegoziazione (almeno nella durata) di mutui e finanziamenti in essere;
- Andrebbero effettuati solo investimenti obbligatori o necessari (ad es. il rinnovo di mezzi di trasporto vetusti), che rispondano a obblighi di legge sulla sicurezza, a necessità gestionali non differibili o che abbiano concreta probabilità di portare un incremento della redditività che ne consenta l'ammortamento in tempi brevi;
- Le nuove assunzioni a tempo indeterminato vanno sospese, almeno per il 2021;
- E' infine coerente con tutto quanto riferito, azzerare anche per il 2021 qualsiasi forma di patrocinio, contributo o iniziativa simile.

L'effetto economico-finanziario di simili misure, dovrebbe essere verificato al 30 giugno e al 30 settembre di quest'anno, in uno con l'aggiornamento dei "forecast" e l'adozione di eventuali altre misure.

9. CONCLUSIONI

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia, allo stato, da escludere, pur imponendo la situazione, come sopra precisato, sia l'adozione di misure di contrasto anche gestionali, sia il costante monitoraggio della permanenza dell'equilibrio economico finanziario.

10. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016:

"Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l'opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

- a) *regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;*
- b) *un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell'impresa sociale, che collabora con l'organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all'organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l'efficienza della gestione;*
- c) *codici di condotta propri, o adesione ai codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;*



- d) programmi di responsabilità sociale dell'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea”.

In base al co. 4:

“Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio di esercizio”.

In base al co. 5:

“Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all'interno della relazione di cui al comma 4”.

Nella seguente tabella si indicano gli strumenti integrativi di governo societario:

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
Art. 6 comma 3 lett. a)	Regolamenti interni	La Società ha adottato: - regolamento per l'acquisto di beni, servizi e lavori; - regolamento per il conferimento degli incarichi di collaborazione e consulenza; - regolamento per il reclutamento del personale; - il MOG 231 prevedendo le procedure generali e specifiche atte a prevenire la commissione dei reati contemplati dalla suddetta normativa, formulando la relativa analisi dei rischi.	
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	La Società ha nominato l'OdV previsto dal MOG 231.	
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	La Società ha adottato: - modello di organizzazione e gestione ex D. Lgs. 231/2001; - codice etico; - piano di prevenzione della corruzione e della trasparenza ex L. 190/2012.	
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale		Non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi in quanto la Società utilizza il sistema di certificazione ISO 9001



			che attesta anche la qualità del servizio pubblico mediante analisi di soddisfazione del cliente. Inoltre, la Società, ha adottato la carta dei servizi per il trasporto scolastico alla quale si attiene.
--	--	--	--

Jesolo, 13 Maggio 2021

L'Amministratore Unico
Sergio Fruncillo

