

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 31/12/2021 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 16/11/2021, che rimane in carica per tre esercizi:

AMMINISTRATORE UNICO	VALLESE GIACOMO
----------------------	-----------------

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 31/12/2021 è la seguente:

TOTALE	29
IMPIEGATI	5
OPERAI	24
TEMPO INDETERMINATO	17
TEMPO DETERMINATO	12

7. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2021

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).



	2021	2020	2019
Stato Patrimoniale			
Margini			
Margine di tesoreria	+ € 1.115.813	+ € 972.432	+ € 1.026.211
Margine di struttura	- € 335.208	- € 622.364	- € 583.196
Margine di disponibilità	+ € 1.165.256	+ € 1.027.788	+ € 1.075.681
Indici			
Indice di liquidità	2,05	1,92	2,13
Indice di disponibilità	2,09	1,98	2,19
Indice di copertura delle immobilizzazioni	0,82	0,67	0,68
Conto economico			
Margini			
Margine operativo lordo (MOL)	+ € 515.575	+ € 317.218	+ € 569.764
Risultato operativo (EBIT)	+ € 261.217	+ € 73.362	+ € 323.266
Indici			
Return on Equity (ROE)	15,33%	2,21%	16,25%
Return on Investment (ROI)	9,32%	2,71%	11,93%
Return on sales (ROS)	8,66%	3,28%	9,85%
Altri indici e indicatori			
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	€ 483.361	€ 271.764	€ 442.471
Rapporto D/E (<i>Debt/Equity</i>)	2	2	2
Rapporto oneri finanziari su MOL	6,47%	10,95%	5,45%

3

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

	2022
Indicatore di sostenibilità del debito	
DSCR (<i>Debt Service Coverage ratio</i>)	2,78

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 e in miglioramento;
- 2) Gli indici di liquidità e disponibilità permangono positivi e in miglioramento;



- 3) Gli indici di redditività permangono positivi e in miglioramento;
- 4) Il rapporto D/E è equilibrato;
- 5) L'indicatore di sostenibilità del debito indica che il flusso di cassa generato dal conto economico 2021 è in grado di pagare il debito bancario a breve, comprese le rate di mutuo scadenti nell'esercizio 2022.

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 2020, l'intero territorio nazionale è oggetto di un'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 hanno sino ad oggi adottato 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, l'Università e i trasporti.

L'Italia, come altri Paesi, si trova attualmente in una fase di relativa stabilità, con curve di contagio che appaiono comunque estremamente mobili e che rendono difficili previsioni sull'andamento delle attività e la mobilità delle persone: all'interno degli stati, tra stati Membri UE e non, tra continenti.

I tempi di definitivo 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.

A ciò si aggiunga che le misure di controllo sanitario nei luoghi di lavoro (leggi Green Pass), introdotte dal Governo alla fine del 2021, hanno creato e continuano a creare tensione sociale e difficoltà nella gestione e nel reperimento delle risorse umane.

In prospettiva inoltre, il rincaro energetico di questi giorni, in conseguenza ~~seguito~~ della crisi Ucraino-Russa, impone atteggiamenti realistici e prudenti, in sede di previsione economico-finanziaria.

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.

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.



Come rappresentato in sede di budget negli scorsi esercizi infatti, 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.

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 ante Covid-19, 2019 e precedenti).

Il dato risulta confermato anche per l'esercizio 2021.

Il socio unico Comune di Jesolo, negli ultimi anni, ha inoltre 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.

Tale indirizzo si è acuito, in parte comprensibilmente, 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.

Tali misure "di sostegno" sono state riconfermate, in misura simile, anche nel 2021.

I minori introiti che ne sono derivati, sono stati quindi di fatto "calmierati" dai "volumi" stagionali della sosta. L'eccezionale afflusso di turisti e pendolari, registrato nella scorsa stagione, e la razionalizzazione di taluni costi di esercizio hanno sostenuto il bilancio della società, con risultati in linea con l'ultimo esercizio pre-pandemico (2019).

5

8.3 LO SCENARIO ATTUALE

Lo scenario attuale vede la società impegnata su più fronti.

Il primo, oramai routinario, riguarda la gestione dei periodi emergenziali e i relativi 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 anche di ammortizzazione sociale a tutela dell'occupazione.

Il secondo, di breve/medio periodo, consiste nel produrre, con comprensibili margini di incertezza date le premesse, un budget economico-finanziario dell'esercizio 2022 su cui incardinare delle possibili previsioni anche per il biennio 2023-2025, 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 aggiornato le proprie valutazioni sui 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 e, ora, controllo dei Green Pass, ecc.).



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, di tempo in tempo, decisioni anche fortemente restrittive.

Va testimoniata, in questa sede, l'estrema apertura dell'azienda alle innegabili difficoltà che certe misure hanno generato nel contesto lavorativo, ad esempio l'assunzione da parte della società del costo dei tamponi sostenuto dai dipendenti che hanno la necessità di sottoporsi al test.

A distanza di oltre due anni è tuttavia 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 e aggiornato nel 2021, 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), inizialmente effettuata ogni giorno da ditta esterna, viene oggi effettuata dagli stessi dipendenti, così come l'igienizzazione dei mezzi che viene effettuata almeno 3 volte al giorno, con prodotti specifici.

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, rimangono quelle 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 rimangono 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.

Il mantenimento di un canale presidiato di comunicazione costante, ha permesso non solo di contenere gli effetti dell'epidemia, ma anche di spostare l'attenzione degli attori dalla "paura dell'emergenza" alla "gestione dell'emergenza".



Casi di positività al Covid-19 fra il personale Jtaca

Dall'inizio della pandemia a oggi sono stati accertati 11 casi di positività, tutti negativizzati, fortunatamente senza particolari conseguenze.

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

8.5 PREVISIONE ECONOMICO-FINANZIARIA 2022, IPOTESI 2023/2025, 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 e di assunzioni.

Sono pertanto pochissimi i costi che possono essere modificati (ridotti) in corso d'anno.

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'annualità e, in particolare, l'annata turistica, sulla cui “riuscita” si basano praticamente le aspettative di performance aziendale.

Bilancio di esercizio 2021 e Ipotesi 2022 (valori in migliaia di euro)

Si rimanda al progetto di bilancio 2021, in fase di licenziamento e approvazione, per i dati analitici e le ipotesi prospettiche condotte.



L'ipotesi 2022 muove dai dati di bilancio dell'esercizio precedente (2021) che in larga massima ci riportano ad una struttura costi e ricavi simile a quella dell'esercizio 2019, considerato come un esercizio standard. Ciò che interessa mettere in evidenza, in questa sede, è in particolare la situazione prospettica (fine 2022), dal punto di vista economico e finanziario, per valutare il rischio di default e assumere eventuali contromisure.

	Totale Ricavi	Totale Costi	Utile Perdita	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Patrimonio netto	Margine di tesoreria
Bilancio 2021	3.203.543	2.974.542	229.001	500.000	100.000	664.355	1.264.355	1.377.643
Ipotesi 2022	3.109.500	3.039.150	70.350	500.000	100.000	893.356	1.493.356	1.466.750
Var ass	- 94.043	64.608	- 158.651	-	-	229.001	229.001	89.107
Var %le	-3%	2%	-69%	0%	0%	34%	18%	6%

L'ipotesi 2022 prende le mosse dalla sostanziale invarianza della struttura costi/ricavi, rispetto al 2021, cui si è affiancato un azzeramento degli aiuti di Stato, un incremento di ca. il 50% del costo del carburante e di ca. il 100% del costo dell'energia, con un costo del personale in linea col dato 2021 a fronte di una pianta organica stagionale congrua a fabbisogni di gestione standard.

La previsione economica 2022 chiude quindi con un risultato, pur positivo, fortemente sensibile all'eventuale contrazione dei ricavi, in previsione della quale sarà opportuno destinare l'utile netto 2021, di poco inferiore ai 230 mila euro, interamente a riserva.

La previsione finanziaria 2022, sommariamente stimata, evidenzia la tenuta del "Margine di tesoreria" che, in un orizzonte temporale di 12 mesi rimane stabile e registra anzi un apprezzabile incremento, consentendo alla società di sostenere l'impatto della situazione contingente, il rimborso dei debiti bancari a breve e la liquidazione (già certa) di quote importanti del Fondo T.F.R..

Per l'esercizio 2022, ovvero per i 12 mesi successivi alla data di chiusura del bilancio 2021, 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 sta lavorando, sarà ipotizzabile alla 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 in misura simile allo 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, possono vedere ridursi sensibilmente 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;
- È 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, in particolare affrontando il tema del costo energetico dei servizi;
- 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 assunzioni a tempo indeterminato vanno limitate, almeno per il 2022, alle sostituzioni per pensionamento o dimissioni/licenziamento;
- È infine coerente con tutto quanto riferito, azzerare anche per il 2022 qualsiasi forma di patrocinio, contributo o iniziativa similare.

9

L'effetto economico-finanziario di simili misure, dovrebbe essere verificato almeno 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 previste 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 dell'agestione;

- 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".

10

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, 31 Marzo 2022

L'Amministratore Unico
Giacomo Vallese