



SASA - Relazione sul governo societario

EX ART. 6, CO. 4, D.LGS. 175/2016
(Testo Unico in materia di società a
partecipazione pubblica)
(approvato dal CDA in data 30.03.2023)



Sommario

PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016.....	2
1. DEFINIZIONI	3
1.1. Continuità aziendale	3
1.2. Crisi.....	4
2. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI	4
2.1. Analisi di indici e margini di bilancio.....	9
2.2. Indicatori prospettici	13
2.3. Altri strumenti di valutazione	14
3. MONITORAGGIO PERIODICO	14
B. RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022.	16
1. LA SOCIETÀ.....	16
2. LA COMPAGINE SOCIALE.....	17
3. ORGANO AMMINISTRATIVO	18
4. ORGANO DI CONTROLLO – REVISORE.....	20
5. IL PERSONALE.....	21
6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022.....	22
Modello organizzativo 231/01	33

La Società, in quanto società a controllo pubblico di cui all'art. 2, co.1, lett. m) del d.lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"), è tenuta - ai sensi dell'art. 6, co. 4, d.lgs. cit. - a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la relazione sul governo societario, la quale deve contenere:

- uno specifico programma di valutazione del rischio aziendale (art. 6, co. 2, d.lgs. cit.);
- l'indicazione degli strumenti integrativi di governo societario adottati ai sensi dell'art. 6, co. 3; ovvero delle ragioni della loro mancata adozione (art. 6, co. 5).

La presente relazione recepisce quindi nella sua interezza le prescrizioni del Documento dei Dottori Commercialisti "**RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO contenente PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE (EX ART. 6, CO. 2 E 4, D.LGS. 175/2016)**" di marzo 2019.

Sono considerate recepite le prescrizioni del documento "**INDICAZIONI SUL PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE (Art. 6, comma 2, D.Lgs. n. 175/2016)**" di aprile 2021 in quanto parte integrante del documento dei Dottori Commercialisti di cui sopra.

PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016.

Ai sensi dell'art. 6, co. 2 del d.lgs. 175/2016:

"Le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4".

Ai sensi del successivo art. 14:

"Qualora emergano nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento [co.2].

Quando si determini la situazione di cui al comma 2, la mancata adozione di provvedimenti adeguati, da parte dell'organo amministrativo, costituisce grave irregolarità, ai sensi dell'articolo 2409 del Codice civile [co.3].

Non costituisce provvedimento adeguato, ai sensi dei commi 1 e 2, la previsione di un ripianamento delle perdite da parte dell'amministrazione o delle amministrazioni pubbliche socie, anche se attuato in concomitanza a un aumento di capitale o ad un trasferimento straordinario di partecipazioni o al rilascio di garanzie o in qualsiasi altra forma giuridica, a meno che tale intervento sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte, approvato ai sensi del comma 2, anche in deroga al comma 5 [co.4].

Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte di conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempra il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni. Al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione di servizi di pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità, su richiesta dell'amministrazione interessata, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con gli altri Ministri competenti e soggetto a registrazione della Corte dei conti, possono essere autorizzati gli interventi di cui al primo periodo del presente comma [co. 5]”.

In conformità alle richiamate disposizioni normative, l'organo amministrativo della Società ha predisposto il presente Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, approvato con deliberazione del 30 marzo 2023 che rimarrà in vigore sino a diversa successiva deliberazione dell'organo amministrativo, che potrà aggiornarlo e implementarlo in ragione delle mutate dimensioni e complessità dell'impresa della Società.

1. DEFINIZIONI

1.1. CONTINUITÀ AZIENDALE

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis, cod. civ. che, in tema di principi di redazione del bilancio, al co. 1, n. 1, recita: *“la valutazione delle voci deve essere fatta secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività”*.

La nozione di continuità aziendale indica la capacità dell'azienda di conseguire risultati positivi e generare correlati flussi finanziari nel tempo.

Si tratta del presupposto affinché l'azienda operi e possa continuare a operare nel prevedibile futuro come azienda in funzionamento e creare valore, il che implica il mantenimento di un equilibrio economico-finanziario.

L'azienda, nella prospettiva della continuazione dell'attività costituisce -come indicato nell'OIC 11 (§ 22), -un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

Nei casi in cui, a seguito di tale valutazione prospettica, siano identificate significative incertezze in merito a tale capacità, dovranno essere chiaramente fornite nella nota integrativa le informazioni

relative ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate e alle incertezze identificate, nonché ai piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze. Dovranno inoltre essere esplicitate le ragioni che qualificano come significative le incertezze esposte e le ricadute che esse possono avere sulla continuità aziendale.

1.2. CRISI

L'art. 2, lett. c) della legge 19 ottobre 2017, n. 155 (Delega al Governo per la riforma delle discipline della crisi d'impresa e dell'insolvenza) definisce lo stato di crisi (dell'impresa) come "*probabilità di futura insolvenza, anche tenendo conto delle elaborazioni della scienza aziendalistica*"; insolvenza a sua volta intesa – ex art. 5, R.D. 16 marzo 1942, n. 267 – come la situazione che "*si manifesta con inadempimenti od altri fatti esteriori, i quali dimostrino che il debitore non è più in grado di soddisfare regolarmente le proprie obbligazioni*" (definizione confermata nel decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante "Codice della crisi di impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155", il quale all'art. 2, co. 1, lett. a) definisce la "crisi" come "*lo stato di difficoltà economico-finanziaria che rende probabile l'insolvenza del debitore e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate*". Il tal senso, la crisi può manifestarsi con caratteristiche diverse, assumendo i connotati di una:

- crisi finanziaria, allorché l'azienda – pur economicamente sana – risenta di uno squilibrio finanziario e quindi abbia difficoltà a far fronte con regolarità alle proprie posizioni debitorie. Secondo il documento OIC 19, Debiti, (Appendice A), "*la situazione di difficoltà finanziaria è dovuta al fatto che il debitore non ha, né riesce a procurarsi, i mezzi finanziari adeguati, per quantità e qualità, a soddisfare le esigenze della gestione e le connesse obbligazioni di pagamento*";
- crisi economica, allorché l'azienda non sia in grado, attraverso la gestione operativa, di remunerare congruamente i fattori produttivi impiegati.

2. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI

Tenuto conto che la norma di legge fa riferimento a "indicatori" e non a "indici" e, dunque a un concetto di più ampia portata e di natura predittiva, la Società ha individuato i seguenti strumenti di valutazione dei rischi oggetto di monitoraggio:

- analisi di indici e margini di bilancio;
- analisi prospettica attraverso indicatori;

Di seguito si riporta un breve excursus sulla normativa sulla base della quale Sasa opera il proprio servizio.

La legge provinciale del 23.11.2015 n. 15 disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale stabilendo che la Provincia di Bolzano svolge le funzioni di pianificazione, gestione, programmazione, indirizzo, coordinamento, monitoraggio e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico e fissa le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico allineandole a quelle dell'Unione europea.

L'articolo 20 della legge provinciale n. 15/2015 prevede la possibilità dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto a un soggetto su cui la Provincia di Bolzano esercita un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture, nel rispetto della normativa dell'Unione europea.

L'articolo 7, comma 9 della legge provinciale 17 dicembre 2015, n. 16, prevede che il servizio di trasporto pubblico è principalmente garantito anche attraverso il ricorso **a modelli di gestione pubblica in house o ad aziende speciali.**

L'articolo 5, comma 2 regolamento (CE) 1370/2007 definisce le condizioni e i presupposti per l'affidamento in house. L'art. 61 della Legge 23/07/2009, n. 99, dispone che le autorità competenti "possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007".

La Giunta provinciale nella seduta del 29.11.2016 si è espressa in linea generale a favore dell'affidamento diretto dei servizi autobus urbani e suburbani a una società in house da costituire.

I servizi urbani e suburbani sono esercitati per la maggior parte da SASA S.p.A. e compresi nel lotto urbano e suburbano definito dal PPM.

Alla luce di quanto sopra premesso, **Sasa Spa opera il proprio servizio con un contratto di servizio (anche CDS) di cui alla delibera della Giunta Provinciale del 17 dicembre 2019 numero 1126.**

A partire dal 2021, con delibera 790/2021 del 14 novembre 2021, SASA ha ricevuto in affidamento da parte della Provincia Autonoma di Bolzano anche il servizio di traffico Extra Urbano, regolato da apposito CDS.

Tali contratti hanno per oggetto l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea del Bacino Urbano ed Extra Urbano dei servizi di competenza della Provincia di Bolzano definito nel programma di esercizio, aggiornato annualmente secondo la procedura per la formazione dell'orario approvata con relativa delibera della Giunta provinciale.

I contratti individuano quindi e regolamentano gli impegni, gli obblighi, gli oneri e i diritti dell'ente affidante e dell'impresa affidataria derivanti dall'affidamento dei servizi. Con l'obiettivo di massimizzare

la soddisfazione degli utenti nel rispetto del vincolo di bilancio, nel contratto sono indicati specifici obiettivi contrattuali di efficienza, produttività, qualità.

Gli affidamenti dei servizi hanno durata di anni 10, a decorrere dall'attivazione del servizio dal 01/01/2020 al 31/12/2029 per il servizio Urbano e Suburbano e dal 14/11/2021 al 13/11/2031 per il servizio Extra Urbano.

Il corrispettivo viene determinato, per ogni contratto, ogni esercizio civilistico sulla base di quanto regolato nei rispettivi Piani Economici Finanziari (anche PEF) approvati dall'ente affidante in sede di assegnazione dell'incarico dopo aver ricevuto il parere positivo da parte delle autorità di controllo competenti.

Una volta all'anno, entro il 30 aprile, l'analisi finale dei dati annuali consuntivi da Bilancio determinerà l'eventuale revisione dei PEF in base ai parametri previsti nei rispettivi contratti. **Il 95% per il contratto Urbano ed il 90% per il contratto Extra Urbano del corrispettivo annuo, calcolato sulla produzione chilometrica programmata risultante dal Programma di esercizio al cambio orario di dicembre**, viene corrisposto dalla Provincia di Bolzano a titolo di acconto in rate mensili posticipate, a seguito di presentazione di regolare fattura. La Provincia di Bolzano si impegna ad effettuare il pagamento delle fatture entro 30 giorni solari dalla data di ricevimento delle stesse.

Per le fatture ricevute nel mese di dicembre tale termine è incrementato a 60 giorni, per motivi di

chiusura contabile dell'esercizio finanziario della Provincia. Il saldo degli importi dovuti dalla Provincia di Bolzano all'impresa affidataria viene calcolato di norma entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, ad avvenuta consegna del Rapporto annuale sui servizi corredato da tutti i documenti necessari, ovvero i bus*km effettivamente erogati, le penali comminate e le premialità, predisposto a cura dell'impresa affidataria, tenendo conto, ove applicabile, delle variazioni previste contrattualmente.

All'inizio di ogni anno il corrispettivo unitario dell'anno precedente sarà rivalutato in misura pari alle regole di indicizzazione all'evoluzione dell'inflazione previsti nei due contratti. Sebbene le regole di rivalutazione siano diverse nei due contratti, entrambe ambiscono ad adeguare i corrispettivi sulla base dell'evoluzione dei costi legati al funzionamento del servizio.

Entrambi i contratti riportano una griglia di allocazione dei rischi in capo all'Ente Affidante ed in capo alla impresa affidataria SASA, che si riportano a seguire.

Contratto di Servizio Urbano ed Sub-Urbano

TIPOLOGIA DI RISCHIO	SOGGETTO RESPONSABILE	
	IMPRESA AFFIDATARIA	ENTE AFFIDANTE
Dinamica negativa dei costi operativi	X	
Variazioni costo personale ex CCNL	X	
Variazioni costo personale ex contratto integrativo aziendale	X	
Variazioni costi del carburante per trazione	X	
Variazioni costi energia	X	
Riduzione dei corrispettivi per riduzione bus*km oltre limite CDS		X
Dinamica negativa di elementi di ricavo diversi dai corrispettivi	X	
Ritardato pagamento dei corrispettivi		X
Incremento degli altri oneri finanziari	X	
Contenzioso fiscale		X
Modifiche legislative		X
Transizione del parco mezzi a tecnologia zero emissioni e relativi investimenti		X
Variazione linee /km legati al progetto tram (progressivo adattamento della rete bus per integrare il tram)		X
Riduzione velocità commerciale	X	
Partecipazioni a progetti sperimentali di innovazione tecnologica su richiesta e autorizzazione dell'ente affidante		X

Contratto di Servizio Extra Urbano

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk	Risk	Riferimento Cds	Descrizione
Natura	Drive	Evento	EA	IA	assessment	management	(art.)	Impatto
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti gross cost tale rischio permane in capo all'EA.	X		1	costante monitoraggio e adeguamento da parte dell'EA e delle sue società controllate dei sistemi di controllo		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Surplus programmatico Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della IA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Deficit programmatico Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.	X		1	costante monitoraggio da parte della EA tramite le strutture dedicate dell'utilizzo dei mezzi a disposizione		Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X	3	risorse e strutture dedicate al monitoraggio, controllo e manutenzione delle dotazioni		Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVM e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/bordo, performance infrastrutturali (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	3	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri Rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		1	Costante monitoraggio da parte della EA degli interventi normativi e proposta di eventuali interventi correttivi		
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Problematiche (operative, economiche e finanziarie) relative all'applicazione della clausola sociale relativamente al passaggio del personale dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
		Mancata consegna o consegna ritardata dei mezzi da parte dei gestori uscenti al gestore entrante	X		5	Strutture dedicate anche con supporti professionali ad hoc relativamente all'evoluzione dei possibili contenziosi		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	5	Inserimento del PEF della stima di adeguamento del costo del rinnovo contrattuale		Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	2	monitoraggio almeno trimestrale delle spese e identificazione di interventi correttivi nel continuo		Aumento dei costi di produzione A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Monitoraggio delle entrate e delle spese da parte dell'EA		Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socioambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	struttura dedicata al controllo interna alla IA		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio A titolo esemplificativo e non esaustivo: terremoti, sismosse, pandemie, inondazioni, etc	X		4	monitoraggio nel continuo dei fenomeni		Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara	
EA = Ente Affidante								
IA = Impresa Affidataria								
Risk assessment: scala da 1 (improbabile), 2 (poco probabile), 3 (abbastanza probabile), 4 (probabile) a 5 (molto probabile)								

Quanto sopra esposto costituisce la base per la definizione del modello e degli indici da applicare nella valutazione del rischio di crisi aziendale.

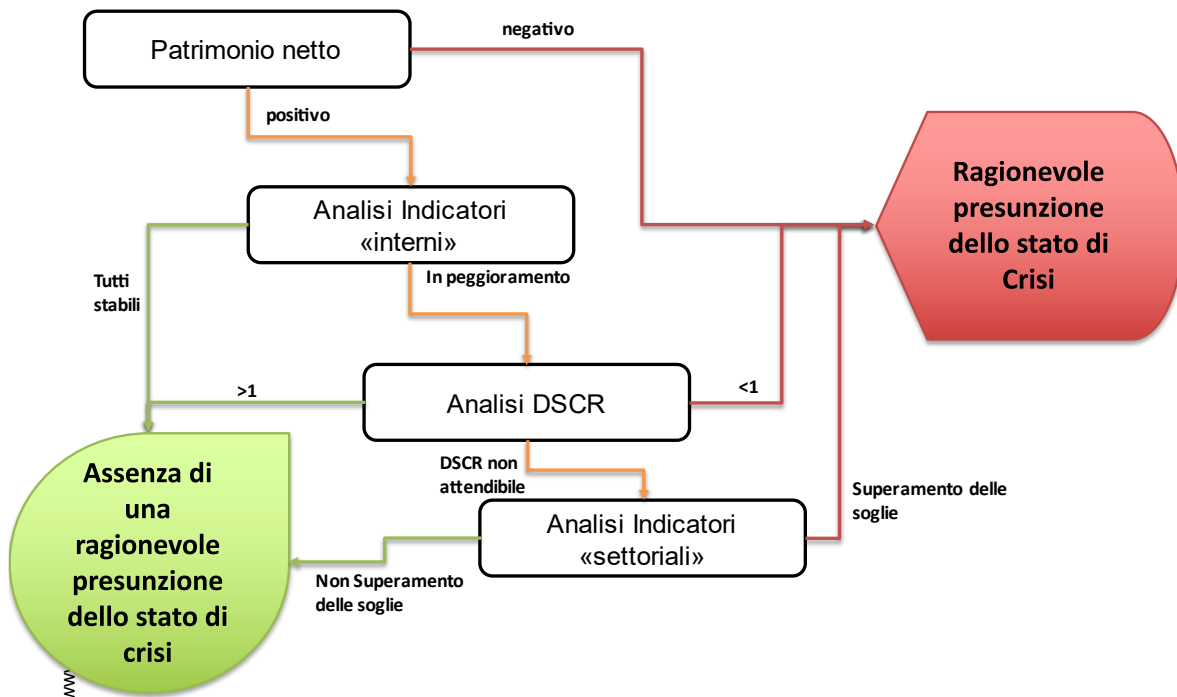
Si precisa che in corrispondenza dell'approvazione del presente documento, sono in corso i lavori tra SASA e l'Ente Affidante per procedere all'approvazione dei nuovi Piani Economici Finanziari, il cui termine di approvazione sarà indicativamente verso l'inizio del 2. Trimestre 2023. Tale processo di revisione andrà adeguare i corrispettivi necessari a SASA per proseguire nell'esecuzione del servizio Pubblico.

2.1. ANALISI DI INDICI E MARGINI DI BILANCIO.

L'analisi di bilancio si focalizza sulla:

- **solidità:** l'analisi è indirizzata ad apprezzare la relazione fra le diverse fonti di finanziamento e la corrispondenza tra la durata degli impieghi e delle fonti;
- **liquidità:** l'analisi ha ad oggetto la capacità dell'azienda di far fronte ai pagamenti a breve con la liquidità creata dalle attività di gestione a breve termine;
- **redditività:** l'analisi verifica la capacità dell'azienda di generare un reddito capace di coprire l'insieme dei costi aziendali nonché, eventualmente, remunerare del capitale

Il processo di controllo e decisionale legato all'eventuale identificazione di uno stato di crisi si sviluppa come di seguito riportato, in linea con quanto previsto dall'ordine dei commercialisti e l'art. 13 del DLGD 14/2019 in materia di **“Codice della crisi di impresa e di insolvenza”** ed il documento **“Relazione sul governo societario”** del Consiglio Nazionale dei Commercialisti emesso in marzo del 2019.



Patrimonio netto

Tale criterio è applicabile per tutte le imprese in contabilità ordinaria. Sasa Spa utilizza quindi come fattore di allerta quando il patrimonio netto scende sotto il limite legale per effetto di perdite di esercizio, anche cumulate e rappresenta causa di scioglimento della società di capitali (art. 2484, c. 4 C.C.). Il fatto che il patrimonio netto sia divenuto negativo può essere superato da una ricapitalizzazione.

Analisi indicatori interni

Per indicatori interni si intendono quelli previsti nel documento “Relazione sul governo societario” del Consiglio Nazionale dei Commercialisti emesso in marzo del 2019, applicabili per Sasa Spa. Come previsto dal documento stesso sono stati utilizzati sia margini sia indici. Il deterioramento di tutti gli indicatori qui riportati costituisce quindi un segnale di allerta.

Gli indicatori selezionati sono considerati i più idonei a definire la situazione aziendale, in ragione delle caratteristiche di settore e aziendali, nonché dell’area di attività.

Si riporta nella tabella che segue l'andamento di tali indicatori nell'esercizio appena concluso ed in quello precedente. Si rimanda a quanto esplicitato nella Relazione sulla Gestione per quanto attiene la valutazione della performance relativa all'esercizio.

	Anno 2022	Anno 2021
STATO PATRIMONIALE		
“marginì”		
Margine di struttura	-36.764.158	-31.064.198
Margine di disponibilità	6.625.944	5.990.038
“Indici”		
Grado di indebitamento	0,75	0,40
CONTO ECONOMICO		
Margini		
Margine operativo lordo (MOL)	7.494.320	5.474.596
Risultato operativo (EBIT)	832.341	696.610
Indici		
Return on Equity	2,07	1,56
Return on Sales	1,19	1,48

Si sottolinea che il ROS è anche stato utilizzato come indicatore di controllo all'interno dei sopra citati CDS.

Al fine di garantire, monitorare e preservare l'equilibrio economico finanziario per tutta la durata del contratto di servizio, è stato identificato un indicatore economico che permetta di verificare la sussistenza delle sopraindicate condizioni. Tale indicatore è il ROS (Return On Sales) che è dato dal rapporto tra il reddito netto prodotto nel periodo di analisi (prima delle imposte) ed i ricavi da corrispettivo realizzati.

$ROS \% = \text{Reddito netto (prima delle imposte)} / \text{Ricavi da Corrispettivo}$

Reddito Netto: differenza tra tutti i ricavi realizzati e tutti costi sostenuti (tranne le imposte)

Ricavi da Corrispettivo: sono i ricavi realizzati moltiplicando i KM di servizio erogati per il corrispettivo unitario pattuito (già rivalutato).

Il limite entro cui il ROS% può oscillare (in più o in meno) permettendo all'ente affidataria di mantenere l'equilibrio economico/finanziario è pari all'80%. Oscillazioni superiori o inferiori a questo limite minano il mantenimento dell'equilibrio esponendo l'azienda ad una sotto o sovra compensazione dei servizi erogati.

Analisi DSCR

Il DSCR è calcolato quale rapporto tra i flussi di cassa liberi e i debiti previsti nei 12 mesi successivi. Valori di tale indice superiori ad uno, denotano la stimata capacità di sostenibilità dei debiti su un orizzonte di 12 mesi, valori inferiori ad uno la relativa incapacità.

Il DSCR è utilizzabile solo in presenza di dati prognostici ritenuti validi dagli organi di controllo secondo il loro giudizio professionale.

Se il DSCR è maggiore di uno non c'è presunzione di stato di crisi, se minore di uno c'è presunzione di stato di crisi.

Indici di settore

Quando il DSCR non sia disponibile, o i dati prognostici occorrenti per la sua determinazione siano ritenuti non sufficientemente affidabili si applicano gli indici di settore con soglie diverse a seconda del settore di attività come rappresentate nella figura in calce. Tali indici devono allettarsi tutti congiuntamente e sono:

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

e tributario e l'attivo.

Di seguito si riportano le soglie in vigore per tali indici con particolare riferimento al settore "H" Trasporto e Magazzinaggio valide per Sasa Spa.

Soglie di settore					
Settore	Soglie di allerta				
	Oneri finanz./ricavi %	Patrimonio netto/debiti totali%	Liquidità a breve termine (attiv./passività a breve%)	Cash flow/attivo%	Indebitam. previdenz. + tribut./attivo%
(A) Agricoltura silvicoltura e pesca	2.8	9.4	92.1	0.3	5.6
(B) Estrazione (C) Manifattura (D) Prod. energia/gas	3.0	7.6	93.7	0.5	4.9
(E) Forn. acqua reti fognarie rifiuti (D) Trasm. energia/gas	2.6	6.7	84.2	1.9	6.5
(F41) Costruzione di edifici	3.8	4.9	108.0	0.4	3.8
(F42) Ingegneria civile (F43) Costruzioni specializzate	2.8	5.3	101.1	1.4	5.3
(G45) Comm. ingrosso e dett. veicoli (G46) Comm. ingrosso	2.1	6.3	101.4	0.6	2.9
(D) Distribuzione energia/gas					
(G47) Comm. dettaglio (I56) Bar e ristoranti	1.5	4.2	89.8	1.0	7.8
(H) Trasporto e magazzinaggio (I55) Hotel	1.5	4.1	86.0	1.4	10.2
(JMN) Servizi alle imprese	1.8	5.2	95.4	1.7	11.9
(PQRS) Servizi alle persone	2.7	2.3	69.8	0.5	14.6

2.2. INDICATORI PROSPETTICI

In linea con quanto previsto dal documento dei dottori commercialisti "Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale" di marzo 2019, la Società ha individuato il seguente indicatore per l'analisi prospettica:

	2021	2022	2023
Indicatore di sostenibilità del debito			

DSCR (Debt Service Coverage ratio)	3,2	3,7	2,3
------------------------------------	-----	-----	-----

I dati prospettici del 2023 sono stati calcolati sulla base delle linee guida del Budget 2023 di cui ne ha preso atto il CDA nel mese di gennaio 2023.

2.3. ALTRI STRUMENTI DI VALUTAZIONE

La società non ha ritenuto necessario utilizzare ulteriori strumenti di valutazione oltre a quanto già esposto nel presente documento.

3. MONITORAGGIO PERIODICO

L'organo amministrativo provvederà a redigere con cadenza almeno semestrale un'apposita relazione avente a oggetto le attività di monitoraggio dei rischi in applicazione di quanto stabilito nel presente Programma.

Detta attività di monitoraggio è realizzata anche in adempimento di quanto prescritto ex art. 147-quater del TUEL, a mente del quale, tra l'altro:

“L'ente locale definisce, secondo la propria autonomia organizzativa, un sistema di controlli sulle società non quotate, partecipate dallo stesso ente locale. Tali controlli sono esercitati dalle strutture proprie dell'ente locale, che ne sono responsabili. [co.1]

Per l'attuazione di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, l'amministrazione definisce preventivamente, in riferimento all'articolo 170, comma 6, gli obiettivi gestionali a cui deve tendere la società partecipata, secondo parametri qualitativi e quantitativi, e organizza un idoneo sistema informativo finalizzato a rilevare i rapporti finanziari tra l'ente proprietario e la società, la situazione contabile, gestionale e organizzativa della società, i contratti di servizio, la qualità dei servizi, il rispetto delle norme di legge sui vincoli di finanza pubblica. [co.2]

Sulla base delle informazioni di cui al comma 2, l'ente locale effettua il monitoraggio periodico sull'andamento delle società non quotate partecipate, analizza gli scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati e individua le opportune azioni correttive, anche in riferimento a possibili squilibri economico-finanziari rilevanti per il bilancio dell'ente. [co.3]

I risultati complessivi della gestione dell'ente locale e delle aziende non quotate partecipate sono rilevati mediante bilancio consolidato, secondo la competenza economica, predisposto secondo le modalità previste dal decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, e successive modificazioni. [co.4].

Le disposizioni del presente articolo si applicano, in fase di prima applicazione, agli enti locali con popolazione superiore a 100.000 abitanti, per l'anno 2014 agli enti locali con popolazione superiore a 50.000 abitanti e, a decorrere dall'anno 2015, agli enti locali con popolazione superiore a 15.000 abitanti, ad eccezione del comma 4, che si applica a tutti gli enti locali a decorrere dall'anno 2015, secondo le disposizioni recate dal decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle società quotate e a quelle da esse controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile. A tal fine, per società quotate partecipate dagli enti di cui al presente articolo si intendono le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati. [co.5]

Copia delle relazioni aventi a oggetto le attività di monitoraggio dei rischi, anche ai fini dell'emersione e/o rilevazione di situazioni suscettibili di determinare l'emersione del rischio di crisi, **sarà trasmessa all'organo di controllo e all'organo di revisione, che eserciterà in merito la vigilanza di sua competenza.**

Le attività sopra menzionate saranno portate a conoscenza dell'assemblea nell'ambito della Relazione sul governo societario riferita al relativo esercizio.

In presenza di elementi sintomatici dell'esistenza di un rischio di crisi, l'organo amministrativo è tenuto a convocare senza indugio l'assemblea dei soci per verificare se risulti integrata la fattispecie di cui all'art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016 e per esprimere una valutazione sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società.

L'organo amministrativo che rilevi uno o più profili di rischio di crisi aziendale in relazione agli indicatori considerati formulerà gli indirizzi per la redazione di idoneo piano di risanamento recante i provvedimenti necessari a prevenire l'aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause ai sensi dell'art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016.

L'organo amministrativo sarà tenuto a provvedere alla predisposizione del predetto piano di risanamento, in un arco temporale necessario a svilupparlo e comunque in un periodo di tempo congruo tenendo conto della situazione economico-patrimoniale-finanziaria della società, da sottoporre all'approvazione dell'assemblea dei soci.

Per quanto riguarda l'attività di monitoraggio del Comune di Bolzano in applicazione dell'art 147-quater del TUEL vedasi allegato.

B. RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022.

In adempimento al Programma di valutazione del rischio approvato dall'organo amministrativo con deliberazione in data 30 marzo 2023, si è proceduto all'attività di monitoraggio e di verifica del rischio aziendale le cui risultanze, con riferimento alla data del 31/12/2022, sono di seguito evidenziate.

1. LA SOCIETÀ.

SASA Spa ha per oggetto l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico e/o collettivo di persone urbano, suburbano, interurbano ed extraurbano, nonché lo svolgimento di qualsiasi servizio e/o attività nel campo della mobilità, purché funzionale e/o sussidiaria, correlata, connessa, complementare al servizio di trasporto e che sia ritenuta utile per il conseguimento dell'oggetto sociale e/o per il raggiungimento delle finalità di pubblico interesse perseguite dai soci, ovvero per l'ottimale gestione delle risorse umane e strumentali aziendali.

Le attività di trasporto sono assegnate alla SASA dalla Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige, secondo le modalità definite dalla Legge provinciale del 23 novembre 2015, n. 15 “Mobilità pubblica”, che disciplina il trasporto pubblico di persone di interesse provinciale e in virtù della delibera della Giunta Provinciale n.1126/2019 con cui la stessa ha affidato il contratto di servizio a SASA per il periodo 1/1/2020-31/12/2029.

Pertanto, a partire dalla modifica societaria del 2017, la società opera su affidamento diretto (in house), agendo come vero e proprio organo delle amministrazioni pubbliche partecipanti, che esercitano sulla stessa un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. La società è tenuta a realizzare almeno l'80% del fatturato nella gestione dei servizi e delle attività realizzate per conto degli Enti Pubblici soci. La produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato è consentita solo a condizione che la stessa permetta economia di scala e di scopo o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale svolta.

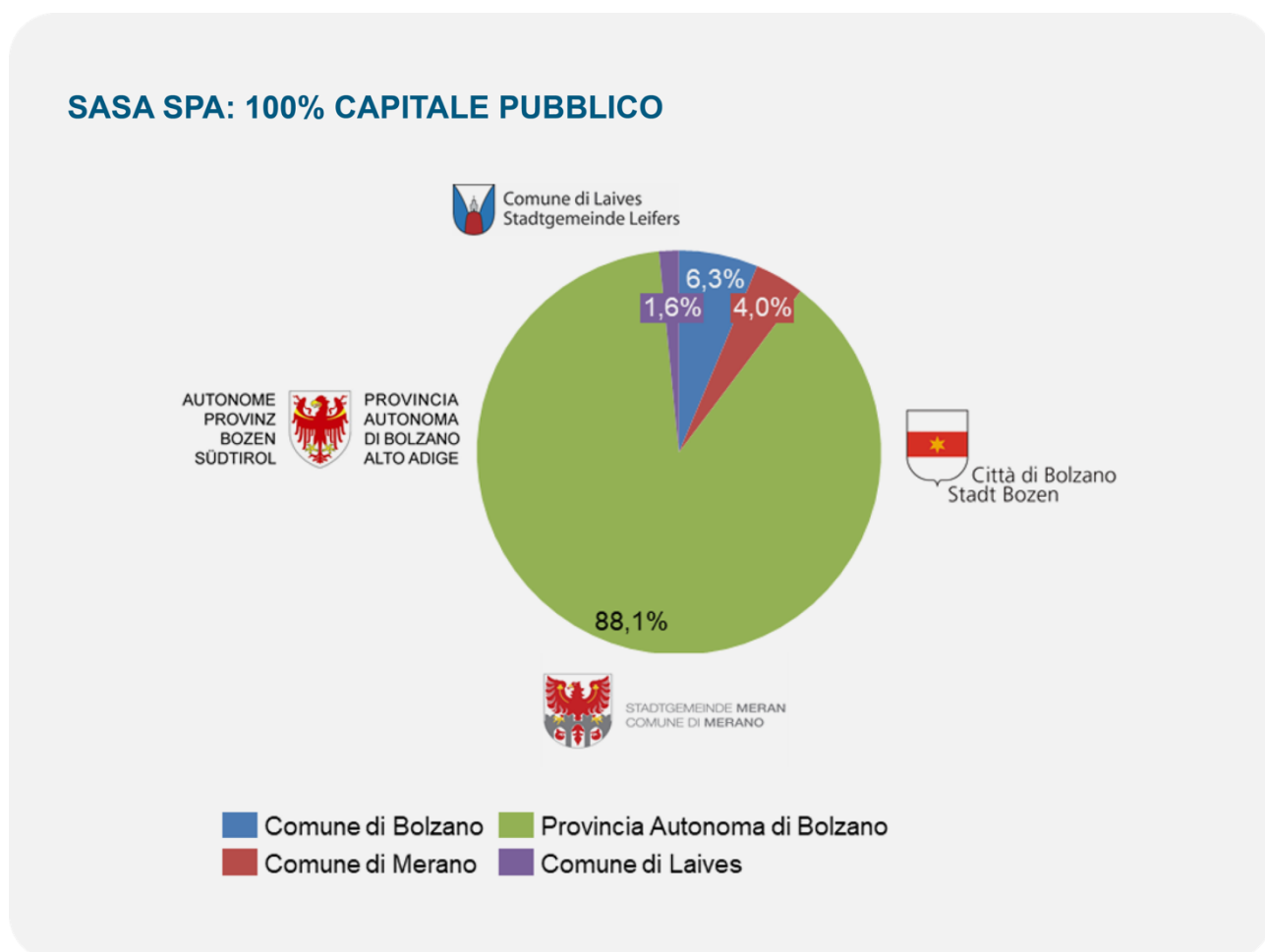
Il rapporto concessorio, definito dai Contratti di servizio (CDS) di cui alle delibere della Giunta Provinciale numero 1126/2019 del 17 dicembre 2019 (contratto di Servizio Urbano e Sub-Urbano) e numero 790/2021 (contratto di servizio Extra Urbano), attribuiscono responsabilità ed obblighi distinti tra SASA, Provincia Autonoma di Bolzano e Comuni sul cui territorio viene esercitato il servizio. SASA, in qualità di concessionario, è responsabile di gestire il sistema di trasporto, attuando gli indirizzi e le direttive della Provincia a cui competono la pianificazione (e l'autorizzazione) dei servizi nonché gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento della rete di trasporto pubblico, mentre i Comuni sono responsabili delle infrastrutture relative al TPL sul loro territorio.

L'andamento del servizio erogato nel 2022 per le linee Urbane ed Extra Urbano è sostanzialmente in linea con il programma di esercizio pianificato dall'ente affidante.

A fronte di un valore totale di KM programmato al cambio orario pari a **15.765.596 km** (di cui 8.625.594 km per il CDS Urbano e 7.140.002 per il CDS Extra Urbano), il servizio effettivamente erogato si attesta a **15.383.510 km** (di cui 8.285.284 km per il CDS Urbano e 7.098.226 per il CDS Extra Urbano).

2. LA COMPAGINE SOCIALE.

Al 31.12.2022 la SASA SpA-AG è una società costituita dai Comuni di Bolzano, Merano e Laives e dalla PAB, le cui quote azionarie sono ripartite come rappresentato nel grafico:



Il capitale sociale sottoscritto e versato ammonta a 19.470.346 €. L'Azienda è iscritta nel Registro delle Imprese di Bolzano, codice fiscale e partita IVA n. 00359210218.

3. ORGANO AMMINISTRATIVO

COMITATO DI INDIRIZZO, VIGILANZA E CONTROLLO

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

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

Nel 2022 il Comitato si è riunito nelle seguenti date:

- 17 Marzo
- 11 Luglio
- 8 Settembre
- 10 Ottobre
- 10 Novembre
- 23 dicembre

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

La società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione, che è stato rinnovato nel 2022 e che rimarrà in carica fino all’approvazione del bilancio d’esercizio 2024. È composto da 5 membri nominati dall’Assemblea dei Soci, di cui tre designati dalla PAB, uno dal Comune di Bolzano e uno dal Comune di Laives nel rispetto della quota di genere e della consistenza dei gruppi linguistici e che al 31.12.2022 si presenta nel modo seguente:

PRESIDENTE	Astrid KOFLER	designato/a dal socio	Provincia di Bolzano
VICEPRESIDENTE	Francesco MORANDI		Comune di Bolzano
CONSIGLIERA	Christine GASSER		Provincia di Bolzano
CONSIGLIERE	Matteo MIGAZZI		Provincia di Bolzano
CONSIGLIERE	Paolo ZENORINI		Comune di Laives

Il Consiglio di Amministrazione è investito dei più ampi poteri di gestione ordinaria e straordinaria della società, per come stabiliti dalla normativa vigente, purché non confliggenti con l’esercizio del controllo analogo.

La società è soggetta al controllo analogo congiunto da parte dei soci ai sensi della normativa vigente, in quanto:

- il Consiglio di Amministrazione è composto da rappresentanti di tutte le amministrazioni pubbliche socie (un amministratore può rappresentare anche più soci);*
- tali amministrazioni esercitano sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, praticando congiuntamente un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della società, attraverso il Comitato di indirizzo, vigilanza e controllo di cui all'articolo 14 dello statuto;*
- la società non persegue interessi contrari a quelli dei soci e a quanto stabilito dallo Statuto.*

La società è tenuta ad eseguire gli indirizzi forniti e gli obiettivi indicati dagli Enti Pubblici soci che esercitano il controllo analogo, in ordine allo svolgimento dell'attività, nonché ad eseguire le direttive generali impartite dai medesimi ai fini di garantire il conseguimento degli obiettivi e dei compiti istituzionali della Società.

Il controllo analogo congiunto è esercitato sulle decisioni strategiche, nonché sulle decisioni gestionali straordinarie ed ordinarie di maggiore interesse o comunque più rilevanti, in conformità alla normativa vigente anche europea, applicabile alle società *in house*, attraverso l'istituzione di un Comitato con funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo (di seguito "Comitato di indirizzo") composta dal rappresentante legale, o suo delegato, di ciascun Ente pubblico socio. Le funzioni di Presidente del Comitato di indirizzo sono svolte dal/la rappresentante del socio Provincia Autonoma di Bolzano.

Il Comitato di indirizzo, esercita le funzioni di indirizzo, programmazione e controllo, nonché di diritto all'informazione, in conformità alla normativa vigente, ai contratti di servizio che regolano i rapporti tra società ed enti pubblici soci e dagli specifici regolamenti adottati dagli enti stessi.

In particolare il Comitato: delibera in ordine alle autorizzazioni preventive sul compimento degli atti gestori di cui all'Art. 16; ha accesso agli ordini del giorno delle sedute del Consiglio di Amministrazione ed a tutte le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione; riceve, a chiusura dell'esercizio sociale, la relazione sul governo societario, che dà atto della verifica infra-annuale del rispetto degli equilibri economico-finanziari, della valutazione del rischio di crisi aziendale e dello stato di attuazione degli obiettivi fissati, con specifico riferimento al contenimento delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle di gestione del personale; in ogni momento può richiedere informazioni e documenti sulla gestione dei servizi oggetto di affidamento diretto.

4. ORGANO DI CONTROLLO – REVISORE.

4.1. Collegio dei Sindaci

Il Collegio sindacale è stato rinnovato nel 2022 con nomina dall'Assemblea ordinaria dei soci e rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio 2024.

PRESIDENTE	Thomas Pircher
MEMBRO EFFETTIVO	Martha Florian von Call
MEMBRO EFFETTIVO	Fabio Pedullà
SUPPLENTE	Renate Fauner
SUPPLENTE	Mario Bartolomeo Bortolotti

4.2. Revisori dei Conti

Con delibera dell'assemblea dei soci del 23 giugno 2021 in base alla nuova normativa, la revisione dei conti a partire dal bilancio 2021 è stata confermata alla società TREVOR Srl, che manterrà la carica fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio anno 2023.

4.3. Organismo di Vigilanza

Nella seduta n. 203 di data 25 marzo 2021, il Consiglio di Amministrazione di SASA ha nominato ai sensi del D.lgs. 231/2001 il nuovo Organismo di Vigilanza per i prossimi tre esercizi, nella seguente composizione: avv. Carlo Bertacchi – Presidente, Dott. Claudio Zago – Membro ordinario, Dott.ssa Micol Testini – membro interno. L'Organismo di vigilanza sarà in carica per tre anni, fino al 25 marzo 2024.

Nel 2022 l'Organismo di Vigilanza di SASA SpA si è riunito in cinque occasioni, per il monitoraggio e avanzamento delle attività di rimozione dei *gap* rilevati in sede di aggiornamento del risk assessment e per la verifica con le rispettive funzioni dell'idoneità ed efficacia dei protocolli di prevenzione della consumazione dei reati fonte di responsabilità amministrativa dell'ente ex D.Lgs. 231/01. Ciò oltre al costante monitoraggio degli adempimenti relativi alla prevenzione della diffusione del contagio da Covid-19.

Di seguito si indicano le date degli incontri e gli altri eventuali punti trattati, oltre a quelli in premessa.

- **16 marzo 2022:** verifica aggiornamento del Modello Organizzativo rispetto alle segnalate novità normative e relazione annuale, trasmessa al Collegio Sindacale il 18 dello stesso mese;
- **22 giugno 2022:** assunzione delle previste funzioni di O.I.V per la verifica, sulla base della griglia di rilevazione pubblicata da ANAC, lo stato delle pubblicazioni sulla sezione società trasparente del sito internet della Società;
- **26 settembre 2022:** aggiornamenti vari
- **1° dicembre 2022** per il programmato incontro con il Collegio Sindacale, nel quale il Presidente dell'OdV ha relazionato all'organo di controllo sull'attività svolta nel corso dell'esercizio e programmata sino alla fine dello stesso.
- **19 dicembre 2022** Analisi degli audit report di parte terza programmati per il trimestre precedente.

Si segnala, altresì, che il 21 dicembre il Presidente dell'OdV ha relazionato in seno alla prevista Seduta del CdA rispetto alle attività dell'Organismo stesso.

5. IL PERSONALE.

Il personale di SASA

(dati dicembre 2022)

567

COLLABORATORI*TRICI



25

Nazionalità presenti



490 uomini



77 donne

Esercizio



399

Manutenzione



65

Amministrazione



85

Di cui 3 infopoint

Academy



18

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022.

La Società ha condotto la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando gli strumenti di valutazione indicati al punto 2 del Programma elaborato ai sensi dell'art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al Programma medesimo, secondo quanto di seguito indicato.

6.1. ANALISI DI BILANCIO

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

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa;
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico;
- elaborazione di strumenti per la valutazione;
- formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti.

6.1.1. Esame degli indici e dei margini significativi

Nonostante nel budget 2022, siano state inserite alcune leve correttive e nel corso del 2022 sono state poste in essere ulteriori iniziative correttive (si veda ad esempio il noleggio attivo dei mezzi), con particolare riferimento alla riduzione del costo delle subconcessioni, l'utilizzo delle ferie, la riduzione degli straordinari e la messa in gara delle principali forniture, il risultato 2022 rimane fortemente influenzato dai fattori sopra esposti che hanno caratterizzato l'avvio del servizio Extra Urbano.

Inoltre, la situazione congiunturale di mercato, che vede una costante carenza di personale di guida, nonché un continuo rafforzamento dei servizi previsti dell'Ente Affidante e la ripresa dei servizi turistici che risultano redditualmente maggiormente attrattivi per gli operatori privati, rendono anche l'applicazione delle leve di budget particolarmente complesse. Numerose sono le iniziative intraprese da SASA anche relativamente al necessario aumento della forza lavoro sulla guida, i cui risultati, in particolare con effetti reddituali positivi, saranno visibili solo a partire dal 2023 in avanti.

Inoltre, la carenza di personale non ha permesso di attuare la previsione di utilizzo di almeno l'80% delle ferie maturate nell'anno e la riduzione degli straordinari su entrambi i contatti e la possibilità di subaffidare con gara (come sopra riportato diverse gare sono infatti già andate deserte) i servizi sul contratto Extra Urbano.

Anche l'acquisizione della flotta di 110 mezzi ex-SAD, per quanto da un lato ha permesso di poter effettuare tutti i servizi con mezzi di proprietà, ha generato dei costi diretti ed indiretti aggiuntivi che dovranno essere ulteriormente corretti per permettere un equilibrio economico finanziario.

Alla luce di quanto sopra esposto e già ampiamente riportato nella relazione semestrale oggetto di approvazione nella seduta di CDA numero 233 del 4 agosto 2022, si è ritenuto essenziale un riesame dei contratti di Servizio, con particolare riferimento al contratto Extra Urbano, esaminando la coerenza tra il livello minimo di servizio richiesto dall'ente affidante ed il corrispettivo previsto lungo la durata del contratto, tenendo conto in particolare delle attuali e prospettive situazioni congiunturali interne ed esterne.

Alla data di redazione del presente documento sono infatti in corso i lavori di aggiornamento dei PEF.

Razionale per aggiornamento del PEF Extra Urbano

Le assunzioni per la redazione del nuovo PEF sono state fatte considerando la situazione attuale del settore e dell'azienda. Il contesto di forte cambiamento nel quale si trova il settore attualmente porta ad una situazione di relativa incertezza, che nel PEF viene trattata basandosi sulle ipotesi descritte.

Ciò premesso, nel capitolo del PEF le "Linee Strategiche e le Ipotesi del PEF" si descrivono le assunzioni considerate per la redazione del Piano. Per incorporare tutti i cambiamenti futuri nonché per gestire fenomeni ad oggi non prevedibili, è stato previsto un meccanismo di revisione del PEF qualora intervengano eventi significativi non ipotizzabili o quantificabili alla data di redazione del Piano.

Come evidenziato all'interno della Delibera della Giunta Provinciale 983 del 20/12/2022, l'avvio del servizio extraurbano e la conclusione della gara di affidamento dei restanti lotti di trasporto pubblico extraurbano ha comportato per SASA una serie di provvedimenti non previsti in sede di redazione del PEF alla base del contratto di servizio, che hanno generato maggiori costi rispetto a quelli preventivati.

In particolare, il contratto di affidamento per il servizio di trasporto pubblico di linea extraurbano è stato sottoscritto tra la Provincia Autonoma di Bolzano e SASA in Ottobre 2021.

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera b) del Regolamento CE n.1370/2007, il contratto di servizio pubblico e le norme generali stabiliscono i criteri generali che devono essere rispettati dalle parti per definire la compensazione economica in un contratto di servizio, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

Il contratto Extraurbano prevede che laddove dal confronto tra Conto Economico regolatorio consuntivato ed il PEF dovesse emergere il superamento di alcuni parametri soglia si debba procedere alla revisione del PEF al fine di rideterminare la soglia di equilibrio del contratto. In particolare per il contratto extraurbano, come descritto nell'allegato 12.3, nel caso in cui il confronto tra "Risultato Ante Imposte" consuntivo dell'esercizio in

questione e il “Risultato Ante Imposte” per lo stesso anno nel PEF, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno uno per cento (+/-1%) dei “Ricavi da Corrispettivo” del PEFS per l’esercizio in questione, l’ente affidante e l’impresa affidataria provvedono ad aggiornare il PEFS superandone la precedente versione attraverso sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale.

Nell’ambito di questo monitoraggio SASA ha esposto nella relazione del secondo e terzo trimestre 2022 le risultanze dei dati di bilancio fino a settembre e le previsioni fino alla fine dell’anno 2022, da cui risulta che il corrispettivo previsto dal PEF per l’anno 2022 non è sufficiente a garantire la copertura dei costi che SASA dovrà sostenere per l’esecuzione del servizio fino alla fine dell’anno 2022.

In particolare, per il contratto extraurbano è risultato che il ROS% ammontava ad un valore pari a -21,4% (FC 9+3 2022), rispetto alla soglia minima prevista contrattualmente del -0,85%.

Questa circostanza ha reso necessaria la revisione del Piano Economico Finanziario precedentemente definito e presentato nel documento corrente.

Razionale per aggiornamento del PEF Urbano

A differenza del PEF Extra Urbano, quello Urbano è in fase di aggiornamento principalmente in quanto i chilometri effettivi sono maggiori rispetto a quanto si era ipotizzato nel 2018/2019 in fase di prima approvazione.

Come evidenziato all’interno del Decreto della Direttrice di Ripartizione e del Direttore di Ripartizione n. 24021/2022, gli autobus*km pianificati nel contratto di servizio del trasporto urbano e suburbano non includevano a partire dal 2021 alcune linee di autobus, poiché queste avrebbero dovuto essere trasferite nella gara per il trasporto pubblico extraurbano conformemente alle previsioni del Piano provinciale della Mobilità.

Dal momento che si delineava un ritardo della gara per l’affidamento dei servizi extraurbani e che però i potenziamenti e i miglioramenti del sistema di trasporto pubblico nell’interesse dei passeggeri dovevano essere attuati il prima possibile, le linee e le corse aggiuntive previste per il lotto extraurbano della SASA sono state assegnate definitivamente al lotto urbano della SASA, che così è stata in grado di realizzarle immediatamente e mettere il servizio a disposizione dagli utenti sin da subito.

L’effettuazione delle linee 112, 202, 221, 222, 223, 224, 225, 235, 236 e 237 nell’ambito del contratto di servizio n. 85/38.2 del 23.12.2019 e le riprogrammazioni che sono state concordate con l’ente affidante durante il 2022 e gli anni precedenti, ha determinato dunque un aumento dei chilometri programmati complessivi rispetto a quelli previsti in detto contratto. Inoltre, non è avvenuta la riduzione dei chilometri di produzione ipotizzata nel precedente PEF per il 2022.

Questa circostanza ha reso necessaria la revisione del Piano Economico Finanziario precedentemente definito e presentato nel documento corrente.

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto dell'azienda non è negativo e il 2022 si chiude con un utile di 510.471,00 euro

Non emergono quindi criticità

Indicatori Interni

La seguente tabella evidenziano gli indicatori oggetto di analisi.

	Anno 2022	Anno 2021
STATO PATRIMONIALE		
“marginì”		
Margine di struttura	-36.764.158	-31.064.198
Margine di disponibilità	6.625.944	5.990.038
“Indici”		
Grado di indebitamento	0,75	0,40
CONTO ECONOMICO		

Margini			
Margine operativo lordo (MOL)		7.494.320	5.474.596
Risultato operativo (EBIT)		832.341	696.610
Indici			
Return on Equity		2,07	1,56
Return on Sales		1,19	1,48

Il margine di struttura si riduce nel 2022 per effetto degli investimenti in autobus dello stesso anno (acquisto dei mezzi extra urbani dal gestore uscente e 8 nuovi elettrici) dopo aver già investito in nuovi mezzi per il contratto Urbano nel corso del 2021. Si sottolinea che i mezzi propri sono di fatto in linea con l'esercizio precedente.

Un margine di struttura negativo si precisa essere "normale" per una azienda operante nel trasporto pubblico per effetto degli importanti valori degli assets operativi, i mezzi di trasporto. Nonostante l'aumento di capitale del 2021, l'aumento dell'attivo fisso legato al nuovo parco mezzi del 2021 e del 2022 ha infatti aumentato il valore negativo del margine di struttura.

Il margine di disponibilità del 2022 risulta essere in linea con l'esercizio precedente, di fatto consolidando la capacità da parte dell'impresa di pagare i propri debiti a breve incassando i crediti a breve, anche alla luce fatto che il creditore principale di SASA è l'Ente Affidante stesso, ovvero la Provincia Autonoma di Bolzano.

Si precisa infatti che la parte preponderante dei crediti a breve sono legati al corrispettivo 2022 di entrambi i contratti di servizio liquidato dall'ente affidante nei termini previsti contrattualmente.

Il grado di indebitamento aumenta nel 2022 in linea con le previsioni di Budget, alla luce dell'accensione del nuovo finanziamento di 7 milioni legato all'acquisto del nuovo parco mezzi da parte del gestore uscente nonché dei nuovi mezzi a zero emissione anche finanziati con debito per un importo di 3,8 mln di euro. Si precisa che il Patrimonio Netto è in linea con lo scorso esercizio e di movimento solo per effetto del positivo risultato di esercizio 2022.

Il MOL migliora nel 2022 per effetto dei minori costi compensati da maggiori ammortamenti legati al nuovo parco mezzi e dall'aumento degli oneri finanziari.

Il EBIT si attesta su valori in linea con il 2021 anche a fronte di un aumento degli ammortamenti legato all'ampliamento del parco mezzi.

Il ROE aumenta principalmente per effetto del fatto che il contratto Extra Urbano ha avuto i propri effetti economici su tutto il 2022, mentre nello scorso esercizio solo su pochi mesi a fronte di un Patrimonio Netto sostanzialmente in linea nelle due rilevazioni.

Il ROS, recependo il corrispettivo integrativo e gli accordi con l'Ente relativamente alla corretta compensazione degli effetti inflattivi, si attesta ad un valore di poco superiore allo scorso anno.

In generale, non emergono criticità relativamente all'analisi di tali indicatori.

DSCR

Per quanto in riduzione rispetto al recente passato, Nel 2023 il DSCR si riduce per effetto del nuovo indebitamento legato al rinnovamento del parco mezzi.

	2021	2022	2023
Indicatore di sostenibilità del debito			
DSCR (Debt Service Coverage ratio)	3,2	3,7	2,3

Il valore risulta in ogni caso significativamente superiore alla soglia critica del 1,0.

Indicatori di settore

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

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

Gli indici di Bilancio individuati dal CNDCEC sono i seguenti:

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

Indice di sostenibilità degli oneri finanziari

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

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

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

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

Valore calcolato: **0,27**

Indice di adeguatezza patrimoniale

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

Tale indicatore è largamente utilizzato anche nella prassi per verificare la copertura o l'assorbimento del costo del capitale di debito sulle vendite dell'impresa; un elevato assorbimento degli oneri finanziari sul fatturato potrebbe infatti minare la capacità dell'impresa di remunerare adeguatamente gli altri fattori produttivi ed i soci in via residuale. Inoltre, un elevato assorbimento potrebbe compromettere la capacità di rimborsare l'indebitamento. Una incidenza contenuta dei debiti totali rispetto ai mezzi propri è quindi un indicatore di indipendenza e solidità patrimoniale e finanziaria.

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

Valore calcolato: **41,90**

Indice di liquidità

L'indice di liquidità è un indicatore di performance finanziaria che ha l'obiettivo di verificare l'equilibrio finanziario di breve periodo tra fonti impieghi. Dal punto di vista finanziario le attività a breve devono essere in grado di coprire le passività a breve. Si precisa che tale indicatore è in linea con i risultati dell'indicatore "margine di disponibilità", già citato nella presente relazione, che esprime lo stesso rapporto solo rappresentato in valore assoluto e non in percentuale.

L'indicatore è infatti costituito dal rapporto tra il totale delle attività a breve ed il totale delle passività a breve termine.

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

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

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

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

Valore calcolato: **142,21** (si precisa che non sono stati compresi nel denominatore, gli importi a bilancio per risconti passivi per € 26.648.940 i quali trattasi di importi correlati ai cespiti acquistati con la contribuzione dell'Ente provinciale, in pratica dei ricavi sospesi).

Indice di ritorno liquido dell'attivo

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

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

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

Valore calcolato: **9,24**

Indice di indebitamento previdenziale o tributario

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

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

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

Valore calcolato: **2,72**

6.1.2. Valutazione dei risultati

La Società ha impostato procedure e controlli di natura preventiva, nonché un piano di copertura assicurativo, al fine di limitare gli impatti economici dei rischi legati agli incidenti che possono provocare danni alle persone e alle infrastrutture.

La Società ritiene che i flussi di cassa generati dalla gestione corrente, unitamente alle linee di credito a disposizione, garantiscano il soddisfacimento del fabbisogno finanziario per gli impegni sia di breve che di lungo periodo.

Anche per l'anno 2022, visto altresì il risultato netto positivo, € 510.471,00, come già manifestato nella relazione sulla gestione al bilancio di esercizio, si dimostra un'azienda robusta, economicamente solida, che cresce sul sentiero dell'innovazione tecnologica e della sostenibilità: ambientale, economica e sociale.

7. 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 al 31/12/2022 sia **da escludere**.

La Società ha impostato procedure e controlli di natura preventiva, alla fine della prevenzione della crisi aziendale.

Rischio di business interruption per coronavirus COVID-19 ed aumento del costo delle materie prime

Si ricorda che la pandemia Covid-19 aveva avuto nel corso del 2020 un impatto significativo relativamente all'esecuzione del Servizio.

Si ricorda inoltre che a tal proposito anche la Corte dei Conti, nel documento "Linee di Indirizzo per i controlli interni durante l'emergenza Covid-19", con deliberazione numero 18/Sezaut/2020/Inpr, scriveva "*Particolare attenzione si dovrebbe prestare agli organismi operanti nei settori maggiormente colpiti (trasporti, attività culturali, etc.) e valutare l'opportunità di interventi adeguativi sui contratti di servizio o l'adozione di misure di sostegno dell'operatività aziendale al riscontro positivo di adeguati parametri di controllo*", dando quindi forte enfasi al necessario sostegno al settore in cui opera Sasa.

Sebbene in misura inferiore rispetto al 2020, l'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto rilevante sul settore del trasporto collettivo di persone nel suo complesso ancora nel corso del 2021. Ingenti, in tutto il Paese, gli impatti dell'emergenza epidemiologica sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Fortunatamente il 2022 è stato un anno di progressivo rientro degli effetti pandemici. Non sono in ogni caso da sottovalutare gli effetti di "lungo" termine che la stessa ha lasciato sull'utenza e sul servizio nella sua complessità.

Rilevanti e critici sono stati nel 2022 invece gli effetti legati alle variazioni dei prezzi che per SASA erano in ogni caso fortunatamente compensati redditualmente e contrattualmente ad un effetto di indicizzazione sugli stessi che non ha generato scompensi reddituali e/o finanziari.

SASA ha infatti, nel corso del 2022 provveduto a concordare con l'Ente affidante il corretto ed adeguato, nonché ragionevole impatto sui ricavi legato alle rivalutazioni dei costi, che solo in parte si sono evoluti in linea con il significativo aumento degli indici inflattivi.

In generale il 2023 sarà quindi ulteriormente caratterizzato dall'incertezza, sia legata all'evoluzione dei costi di approvvigionamento ed energetico anche alla luce dell'evoluzione della guerra in Ucraina con i relativi effetti ignoti sui costi di approvvigionamento in senso ampio. Dovrebbero invece essere in ulteriore rientro gli effetti e la "coda" degli effetti della pandemia, oramai iniziata nel 2020.

C. 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 tutta la regolamentazione ai sensi dei seguenti modelli e certificazioni: ISO9001:2015 ISO14001:2015 ISO 45001:18 UNI EN 13816:2002 D.Lgs. 231/2001	

Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	La Società ha implementato un ufficio sul controllo della qualità ed un Organismo di Vigilanza ai sensi della 231/2001	La Società in considerazione delle dimensioni della struttura organizzativa e dell'attività svolta, non si è dotata di una struttura di Internal Audit interna all'azienda
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;	Non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale		Non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi, in quanto la società per statuto la società deve sempre agire nell'interesse pubblico degli enti soci

MODELLO ORGANIZZATIVO 231/01

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

Il Modello è suddiviso nella presente "Parte Generale", che contiene una parte descrittiva dell'attività svolta dalla Società e la definizione della struttura necessaria per l'attuazione del Modello, e nella "Parte Speciale", il cui contenuto è costituito dalla descrizione delle fattispecie di reato rilevanti per la realtà societaria di SASA SpA-AG, dall'individuazione delle attività della Società che possono essere a rischio per la commissione degli illeciti previsti dal decreto, nonché della previsione dei relativi protocolli di controllo.

Fanno poi parte del Modello tutte le procedure di valenza gestionale ed operativa interferenti con le

attività sensibili mappate, già disponibili in ragione del Sistema di gestione per la Qualità.

Il Modello si compone come segue:

1) Parte generale

- Descrizione del quadro normativo: descrizione del decreto, degli obiettivi del Modello, delle fattispecie di reato previste dallo stesso, delle aree aziendali a rischio e delle modalità di prevenzione della consumazione delle fattispecie delittuose;
- Descrizione della metodologia adottata nella costruzione del Modello;
- Sezione dedicata a funzioni, obblighi e poteri dell'Organismo di Vigilanza;
- Sezione dedicata ai flussi informativi, agli obblighi di informazione e al reporting;
- Sezione dedicata al sistema disciplinare e sanzionatorio.

2) Parte speciale

- **Descrizione dei reati**: descrizione dei reati presupposto previsti dal D.Lgs. 231/01 concretamente applicabili e rilevanti per la realtà societaria, sulla base della rinnovata Mappatura dei Rischi;
- **Protocolli / Procedure**, ovvero l'analisi delle aree a rischio con probabilità di accadimento del reato, contenenti i reati potenziali, la descrizione dell'attività sensibile, la normativa interna e gli elementi del controllo;

3. Inoltre, costituiscono parte integrante del Modello

- la **Mappatura dei Rischi**, contenente l'elencazione delle fattispecie di reato previsti dal D.Lgs. n.231/01 e dalla L. 190/2012, la loro descrizione, le funzioni coinvolte e le attività aziendali a rischio, gli strumenti organizzativi da utilizzare per evitare la commissione dei reati, le raccomandazioni, la probabilità che l'evento criminoso si verifichi e l'impatto che il verificarsi dell'evento ha sul contesto societario di riferimento;
- Il **Codice etico e di comportamento**, inteso come l'insieme dei diritti, doveri e responsabilità che la Società assume espressamente nei confronti degli stakeholder nello svolgimento della propria attività;
- Il documento **Corporate Governance**, dedicato alla descrizione dell'attività della società e delle

sue articolazioni societarie;

- il **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione, nonché l'apposita mappatura dei rischi**;
- la **Procedura "whistleblowing"** relativa a segnalazioni rilevanti sia ex D.Lgs. 231/01 che ex L. 190/2012.

Certificazioni

AUDIT DI PRIMA PARTE

Anche nel 2022 è stato predisposto il piano di audit per coprire i processi principali con riferimento alle norme ISO9001:2015, ISO14001:2015, ISO45001 e UNI EN 13816:2002.

Nell'anno in esame SASA ha svolto 25 audit interni su 22 autobus che hanno generato 48 non conformità e 6 raccomandazioni.

Per ciascun audit sono state definite, in accordo con il responsabile di processo, idonee azioni di miglioramento.

Di tutti i rilievi riscontrati negli audit interni nel 2022 soltanto 2 sono rimasti aperti e la loro chiusura è stata posticipata alla fine del I trimestre

Gli audit svolti da SASA non hanno evidenziato criticità relativamente alla pulizia e al decoro alle fermate.

Dagli audit svolti da SASA sulla pulizia e decoro dei mezzi e alle fermate, sono emersi 11 rilievi sul decoro e 17 sulla pulizia a bordo dei mezzi, rispetto alle 48 non conformità totali.

SASA ha svolto 1 audit sul punto vendita "Infopoint", con riferimento all'Allegato A9.3 del Contratto di Servizio. Non essendo emerse irregolarità, i controlli hanno confermato che l'infopoint risponde ai requisiti normativi da contratto di servizio sia per gli spazi, sia per le attività svolte che per la professionalità delle addette.

Nel periodo di riferimento 1.1.2022 - 31.12.2022 e relativamente al contratto di servizio extraurbano, il Reparto Servizi esternalizzati ha condotto 4 audit anche con l'obiettivo di monitorare il servizio svolto dai subconcessionari.

Sono state rilevate 11 non conformità, di cui 8 imputabili al subconcessionario. Il Reparto Servizi esternalizzati ha notificato i rilievi ai subconcessionari che hanno dato riscontro. Nei casi in cui i riscontri non fossero sufficientemente esaustivi, SASA ha proceduto con l'applicazione di penali stabilite dal capitolato speciale di servizio allegato al contratto stipulato con il subconcessionario stesso

AUDIT DI TERZA PARTE

i. Audit di sorveglianza per la norma UNI EN 13816

Dall'1 al 3 marzo 2022 l'Ente Certiquality ha condotto un audit di sorveglianza per attestare il certificato di conformità alla norma UNI EN 13816.

Dall'audit effettuato dal valutatore sono emerse 1 non conformità minore e 3 Raccomandazioni, miglioramenti del Sistema basati su evidenze oggettive correlati ai punti della norma di riferimento, che SASA ha analizzato e gestito.

Tutti i rilievi sono stati chiusi.

ii. Audit norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001

Nelle date 4, 7, 8, 15 e 16 novembre 2022 sono stati condotti dall'Ente Certiquality gli audit per la verifica della conformità normativa di UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018.

Nel rapporto degli audit svolti per le norme ISO 9001, ISO 45001 e ISO 14001, la valutazione complessiva sulla conformità ed efficacia del sistema di gestione, anche in relazione ai risultati dell'audit precedente, ha confermato la conformità normativa del sistema. I controlli svolti si sono chiusi con 2 non conformità minori e 10 raccomandazioni (spunti di miglioramento).

AUDIT CONDOTTI DALLA PROVINCIA

Controlli della Provincia Autonoma di Bolzano sugli standard qualitativi previsti dal Contratto di servizio 2020-2029 n. 85/38.2 del 30.12.2019

Nel periodo di riferimento: 1.1.2022 - 31.12 2022 la Provincia ha condotto:

- 12 audit sul contratto di servizio urbano, in 12 giornate, su 231 autobus. Dagli audit provinciali sono emersi 139 non conformità (come esposto nella tabella sotto riportata) e 92 rilievi di sola informazione (come esposto nella tabella sotto riportata). Le anomalie hanno riguardato soprattutto le informazioni a bordo, la pulizia e il decoro degli autobus.
- 10 audit sul contratto di servizio extraurbano, in 10 giornate, su 28 autobus. Dagli audit provinciali sono emerse 60 non conformità (come esposto nella tabella sotto riportata) e 21 rilievi di sola informazione (tabella 4). Le anomalie hanno riguardato soprattutto la pulizia e il decoro.

Contratto di servizio urbano

Per alcuni rilievi emersi dagli audit svolti dall'Ente affidante nel 2022, la Provincia ha concluso il procedimento con l'avvio di una penale.

Per i rilievi di sola informazione, pur non essendo oggetto di penale da parte dell'Ente affidante, sono state messe in atto azioni correttive e di miglioramento.

Tabella: non conformità rilevate - audit PAB

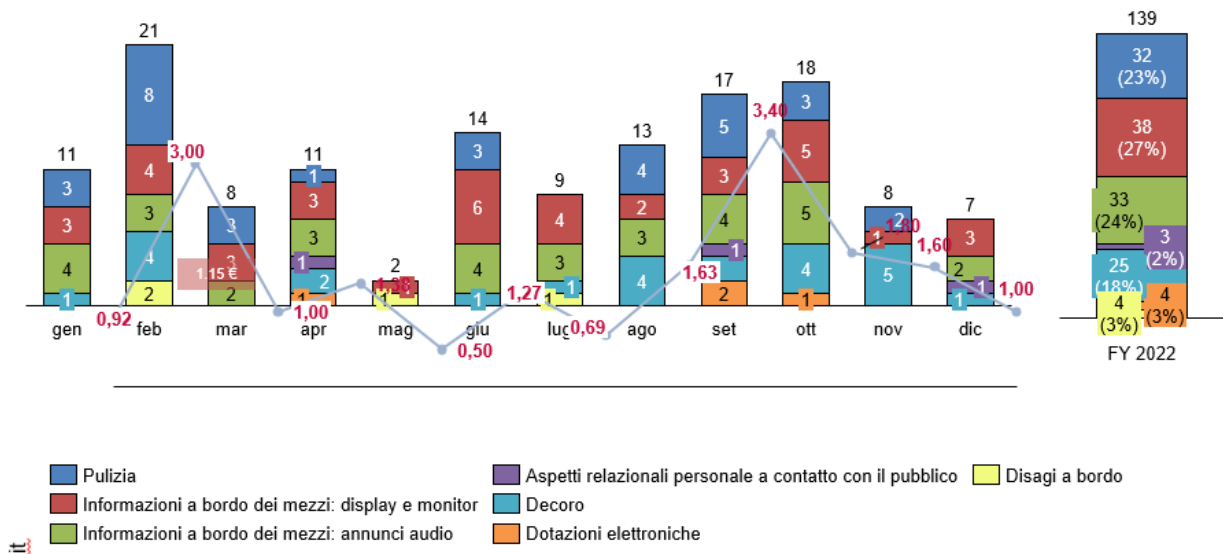
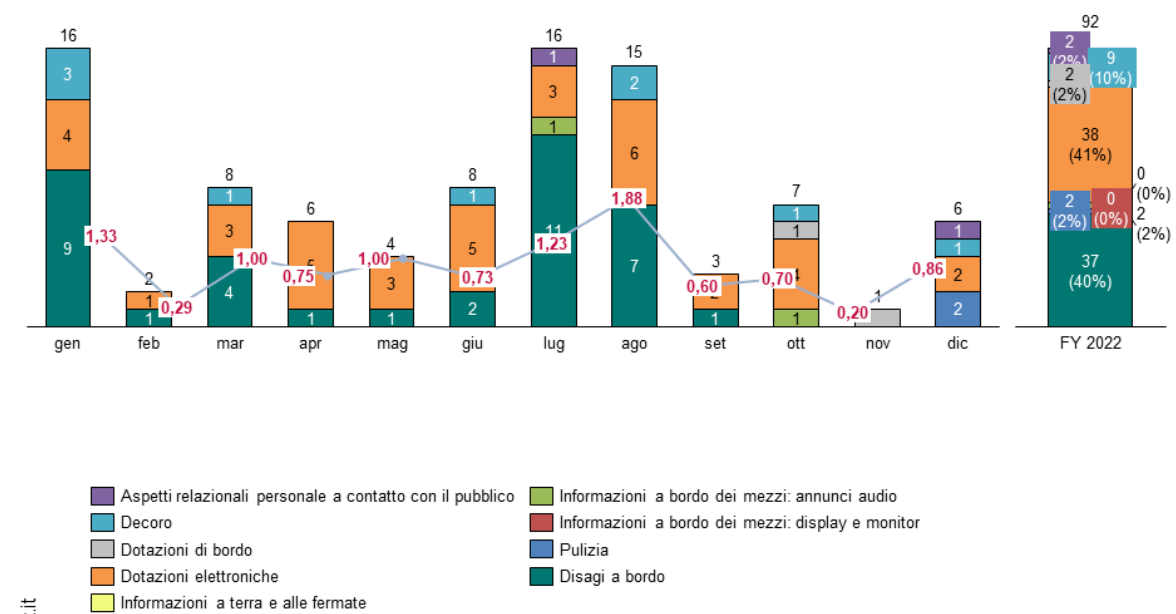


Tabella: rilievi oggetto di sola informazione - audit PAB



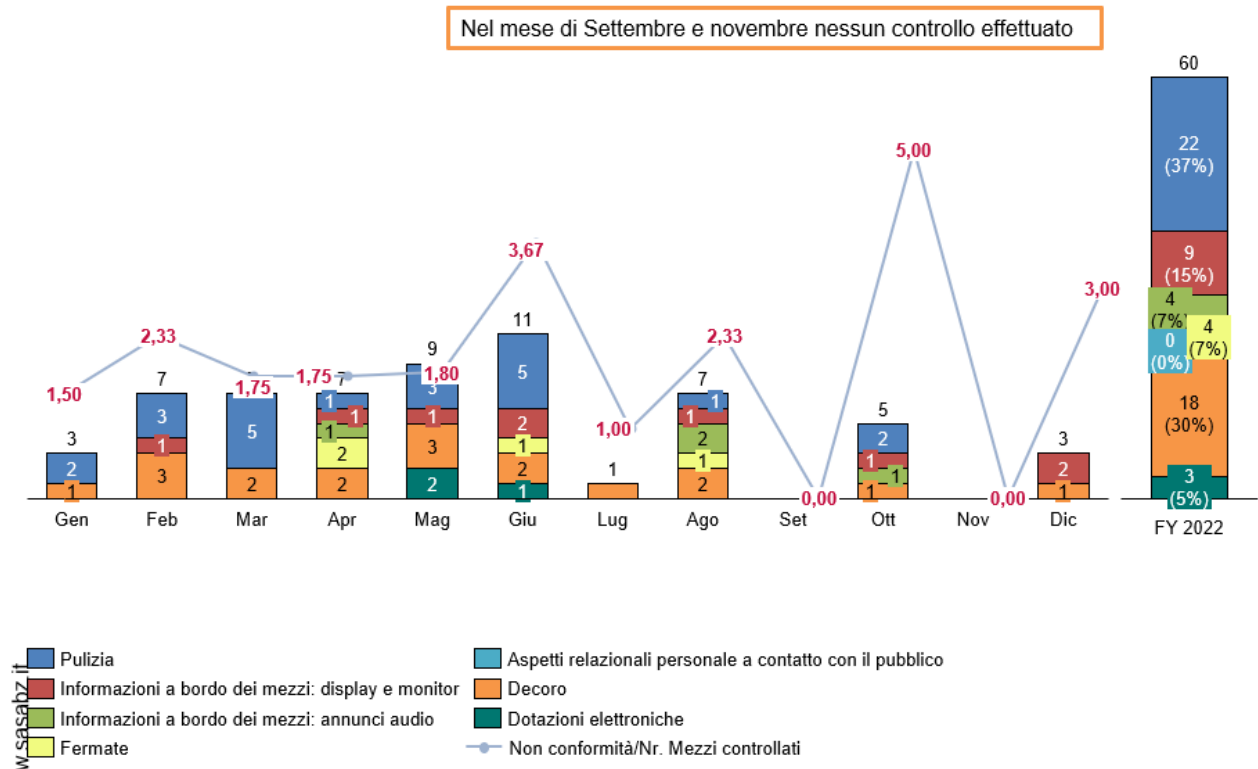
Le tabelle sopra esposte illustrano l'andamento delle anomalie rilevate in seguito agli audit sul contratto di servizio urbano, condotti dalla Provincia nel 2022, con cadenza mensile.

Il totale delle 139 non conformità ha riguardato soprattutto le informazioni a bordo (annunci audio, *display* e monitor). Per questa voce il numero di non conformità è aumentato rispetto al 2021 (37 rilievi), mentre la pulizia, altro indicatore costantemente tenuto sotto controllo, è migliorata rispetto all'anno precedente grazie anche alle azioni messe in atto da SASA per sensibilizzare l'impresa di pulizie esternalizzata.

Per i rilievi di sola informazione, pur non essendo oggetto di penale da parte dell'Ente affidante, sono state messe in atto azioni correttive e di miglioramento.

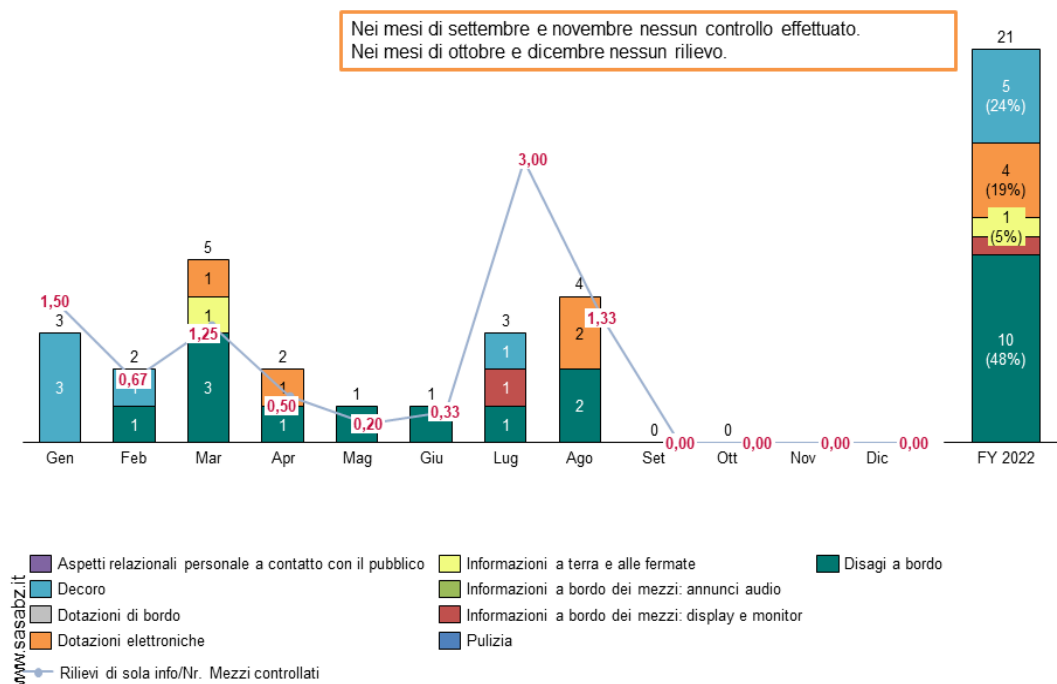
Contratto di servizio extraurbano

Tabella: non conformità rilevate - audit PAB



I rilievi (es. sedili passeggeri: sedute tagliate e danneggiate, sedili danneggiati con bruciature) sono stati trattati e risolti con celerità da parte della Manutenzione. Anche le non conformità relative alla pulizia dei mezzi (ambiente interno: pavimento, pedane sporco e impolverato) sono state ripristinate dall'impresa di pulizie esternalizzata. SASA ha costantemente raccomandato all'azienda di pulizie esterna di migliorare le attività di formazione per il personale incaricato delle pulizie giornaliere e radicali in funzione delle anomalie riscontrate dall'ente provinciale e da SASA, ai fini di ottenere un miglioramento continuo per le attività di pulizia.

Tabella: rilievi oggetto di sola informazione - audit PAB



Nei rilievi oggetto di sola informazione, che SASA ha preso in carico e trattato tempestivamente, il 12,35% (10) dei casi ha riguardato i disagi a bordo (passeggeri senza mascherina o con mascherina non conforme).

Andamento Reclami/Segnalazioni dell'utenza

Contratto di servizio urbano

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022 sono stati registrati 882 "contatti" tra gli utenti e SASA, rispetto agli 878 dello stesso periodo nel 2021, di fatto in linea con il valore dello scorso anno (+ 4 unità rispetto al 2021), come esposto nella tabella sotto riportata.

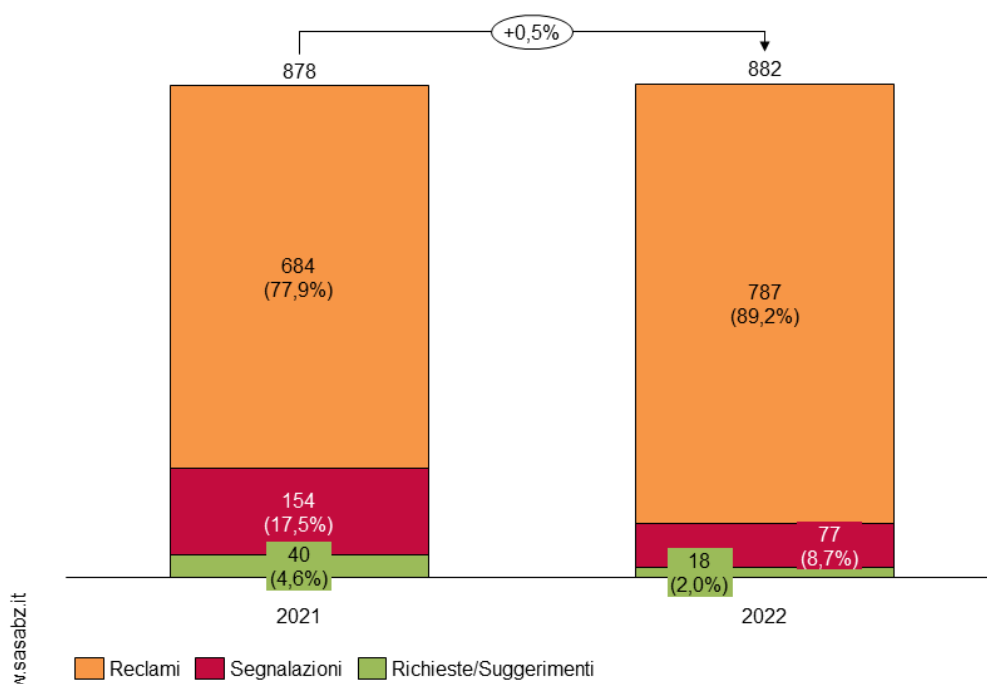
Il 100% dei contatti è pervenuto attraverso il canale unico provinciale di callcenter.

Tutte le segnalazioni dell'anno 2022 (882) sono state chiuse; i tempi di risposta agli utenti, stabiliti in 15 giorni lavorativi dal Contratto di servizio, hanno avuto una media di risposta di circa 4,04 giorni.

Degli 882 contatti, l'89,2% è rappresentato da reclami, l'8,7% da segnalazioni ed infine il 2,0% da richieste/suggerimenti, come riportato nella tabella sotto.

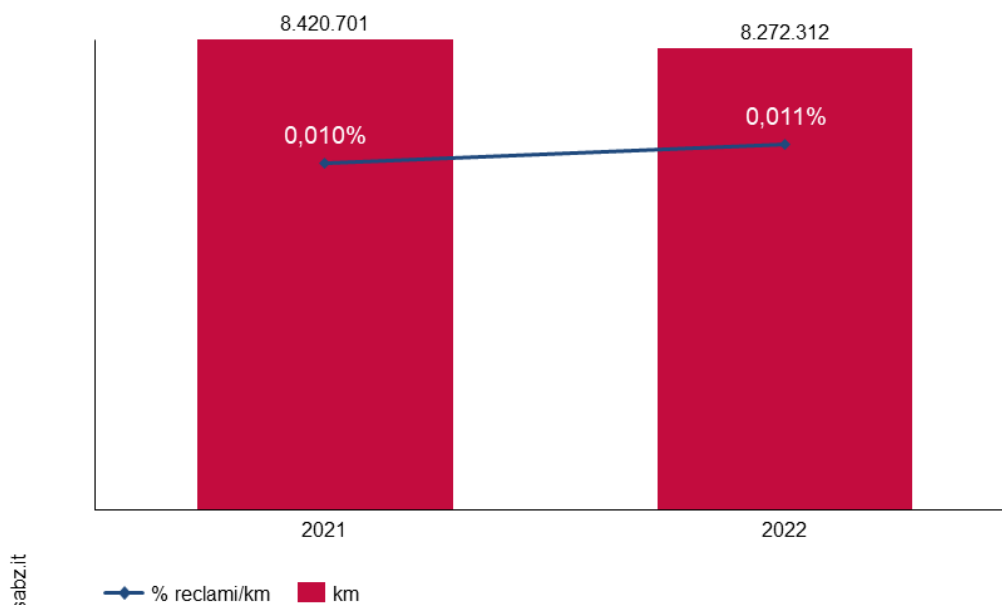
Tutte le segnalazioni dell'anno 2022 sono state chiuse. Il Contratto di servizio urbano, Art. 22 commi 3 e 4, stabilisce che l'impresa affidataria debba rispondere al reclamo o alla segnalazione entro 15 giorni lavorativi dalla data di assegnazione. I tempi di risposta agli utenti hanno avuto una media di risposta di circa 4,0 giorni.

Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021



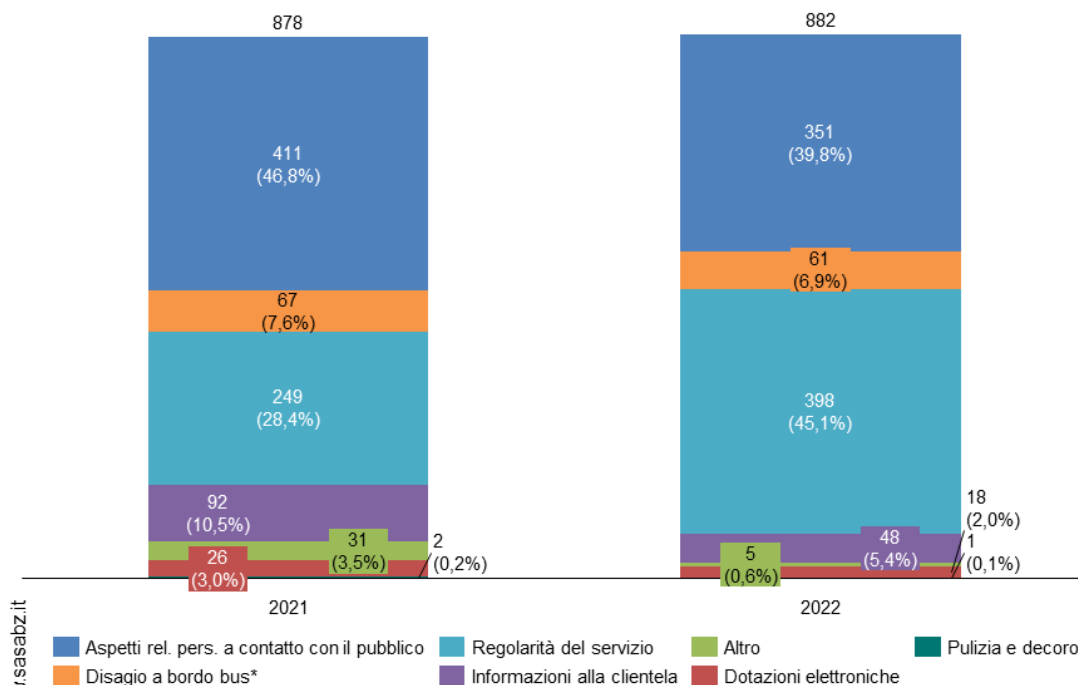
Dalla tabella si può evincere che il numero totale dei contatti è in linea con i contatti del 2021.

Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021 sulla base dei km erogati



Come si può evincere dalla tabella sopra esposta, in base al confronto tra il numero dei contatti per ciascuno dei due anni ed i km erogati negli anni 2021 e 2022, si può notare che l'incidenza dei reclami è sostanzialmente in linea con quelli del 2021 (0,011%, contro 0,010%).

Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021 per tipologia.



* sovraffollamento, mascherine non indossate da altri utenti, pochi controlli, richieste cambio orario/percorso

La tabella riporta il dettaglio dei contatti per tipologia degli anni 2021 e 2022.

Tra le principali motivazioni che hanno indotto gli utenti SASA a sporgere reclamo o a fare una segnalazione, si elencano:

- gli aspetti relazionali del personale a contatto con il pubblico (comportamento del personale, condotta di guida inadeguata, maleducazione, ecc.) **39,8% (351)** (nel 2021: 46,8%).

Il numero dei contatti sugli aspetti relazionali del personale a contatto con il pubblico nel 2022 è diminuito di circa il 15% rispetto al 2021. Il dato diminuisce anche se rapportato ai due anni precedenti (46,8% nel 2021 e 45,3% del 2020), sinonimo del fatto che nel 2022 vi è stato un significativo miglioramento del fenomeno;

- la regolarità del servizio (servizio, frequenza corse, puntualità, ecc.) **45,12% (398)** nel 2021 28,4%.
Il dato ha subito un notevole aumento rispetto all'anno 2021 (+60%), le cui motivazioni sono principalmente riconducibili ai problemi di carenza del personale di guida;
- l'informazione alla clientela - il dato presenta un decremento del 48% rispetto all'anno precedente e riporta un valore assoluto non significativo rispetto al totale **5,44% (48)** (nel 2021: 10,5%);
- i disagi a bordo dell'autobus dovuti al sovraffollamento, al mancato rispetto da parte dei passeggeri dell'obbligo di indossare le mascherine di protezione (se vigente), alla scarsità di controlli **6,92% (61)** (nel 2021: 7,6%). Pur essendo diminuito del 9%, anche nel 2022 continuano le segnalazioni quali, ad esempio: la violazione dell'obbligo della mascherina di protezione a bordo dell'autobus da parte dei passeggeri e il sovraffollamento del mezzo causa situazione pandemica. Nel 2021, rispetto al 2020,

la percentuale era scesa di circa 11 punti rispetto al 18,08% del 2020 in quanto era migliorata l'accettazione degli utenti per ciò che riguarda l'obbligo di indosso dei dispositivi di protezione individuale previsti dalla norma, nonché la più ampia disponibilità sul mercato delle stesse.

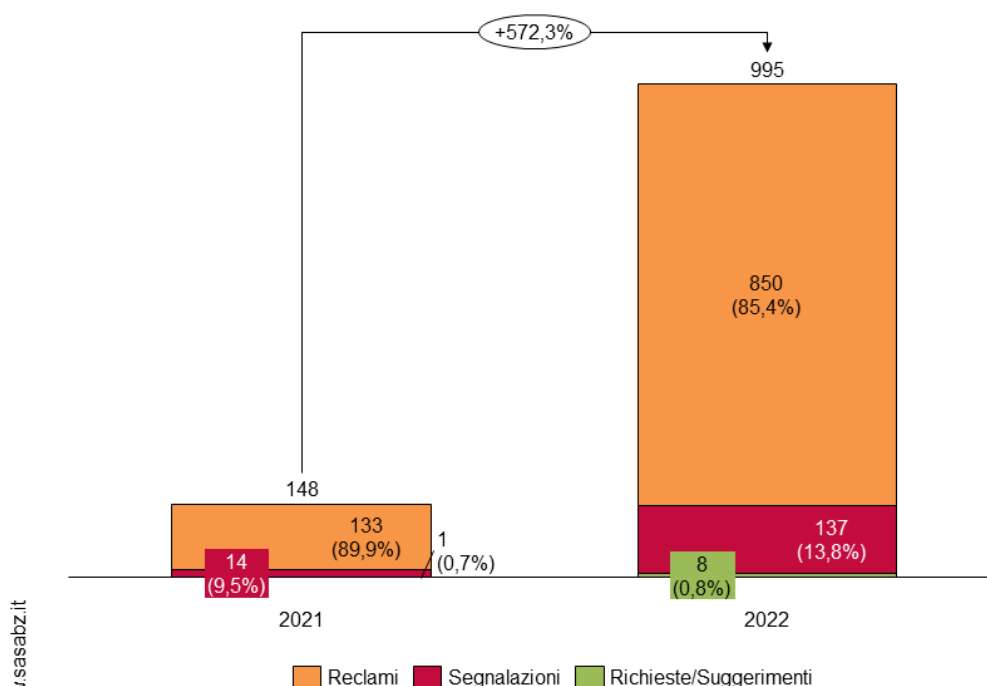
Contratto di servizio extraurbano

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022 sono stati registrati 995 “contatti” tra gli utenti e SASA; essendo il 2022 il primo anno intero del servizio extraurbano, i dati non sono confrontabili con il 2021, in quanto le registrazioni fanno riferimento al periodo 15 novembre - 31 dicembre 2021.

Dei 995 contatti, l'85,4% (850) è rappresentato da reclami, il 13,7% (137) da segnalazioni ed infine lo 0,8% (8) da richieste/suggerimenti, come riportato nella tabella sotto.

Tutte le segnalazioni dell'anno 2022 sono state chiuse. Il Contratto di servizio extraurbano al punto 5.4 “reclami e segnalazioni” stabilisce che l'impresa affidataria debba rispondere al reclamo o alla segnalazione entro cinque giorni lavorativi dalla data di assegnazione e secondo le indicazioni operative dell'ente affidante. Si precisa che la Provincia ha però concesso deroga a tale prescrizione, prevedendo tempi di risposta entro dieci giorni lavorativi, fino a fine 2022. I tempi di risposta agli utenti, stabiliti in 10 giorni lavorativi dal Contratto di servizio, hanno avuto una media di risposta di circa 3,88 giorni.

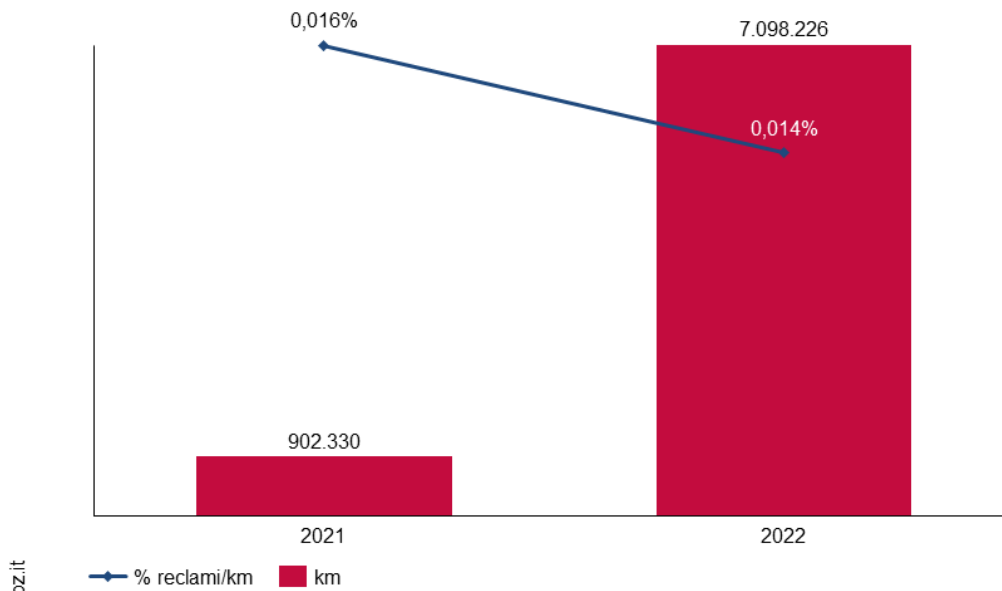
Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021



Si sottolinea che le segnalazioni non hanno un'evidenza puntuale e precisa sull' oggetto contestato ma sono generiche e pertanto non è sempre possibile applicare il medesimo rigore che appartiene alla gestione di un reclamo.

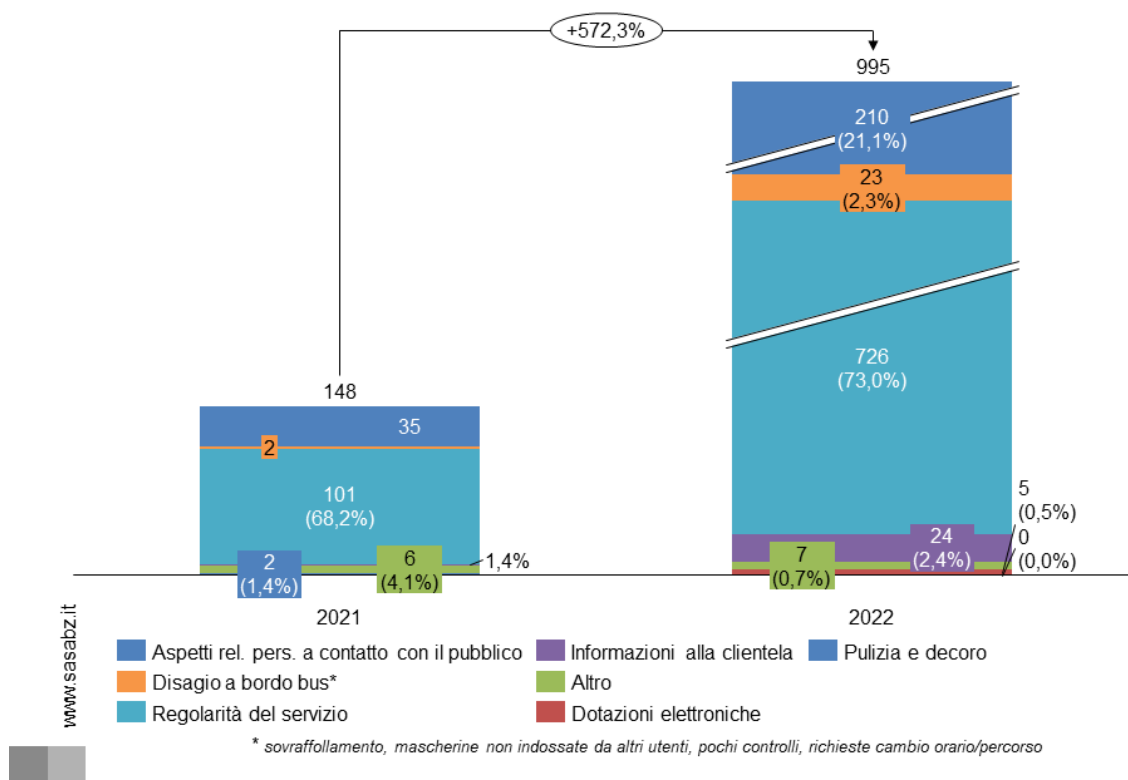
Con il termine “segnalazione” si intendono le comunicazioni generiche, non contestuali e prive degli indicatori per la ricostruzione dell’evento narrato, in quanto mancano i dati essenziali per la ricostruzione del caso, quali la data, l’orario, la fermata, la linea, e se del caso il numero dell’autobus.

Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021 sulla base dei km erogati.



Come si può evincere dalla tabella sopra esposta, in base al confronto tra il numero dei contatti rapportato sui km erogati negli anni 2021 e 2022, nonostante il periodo dissimile (novembre e dicembre 2021 rispetto al totale annuale 2022) si può notare una lieve riduzione; nel 2021 i contatti per ogni km erogato erano pari a 0,016 e nel 2022 0,014.

Tabella: Andamento reclami / segnalazioni / richieste. Contatti 2022 vs 2021 per tipologia



La tabella riporta il dettaglio dei contatti per tipologia nell'anno 2022. Le macroaree "Informazioni alla clientela", "Accessibilità al servizio e comfort di viaggio" e "Comportamento del personale" sono state ulteriormente dettagliate nelle pagine successive, per pertinenza di ciascun capitolo di analisi.

Come evidenziato nella tabella sopra esposta, tra le principali motivazioni che hanno indotto gli utenti SASA a sporgere reclamo o a fare una segnalazione, si elencano:

- la regolarità del servizio (servizio, frequenza corse, puntualità, ecc.) **73% (726)**.
- gli aspetti relazionali del personale a contatto con il pubblico (comportamento personale, condotta di guida inadeguata, maleducazione, ecc.) **21,1% (210)**.
- l'informazione alla clientela che riporta valori assoluti non significativi **2,4% (24)**;
- il disagio a bordo dell'autobus dovuto soprattutto alla climatizzazione e al sovraffollamento **2,3% (23)**.

Carta della qualità dei servizi

In attuazione all'Art. 14 del Decreto del Presidente della Provincia del 14 dicembre 2016, n. 33 (Regolamento di esecuzione in materia di mobilità pubblica) che determina i contenuti minimi della Carta della qualità dei servizi ed in ottemperanza al punto 3.a.3 dell'Allegato 2 del Contratto di Servizio, SASA ha aggiornato la Carta della Qualità dei servizi, che è il documento che regola il rapporto tra SASA e il cittadino-utente che ne fruisce. Dopo la firma del Protocollo d'Intesa con il Centro Tutela Consumatori Utenti, nel mese di febbraio 2022 è stata aggiornata la Carta dei servizi urbana e nel mese di maggio la Carta dei servizi extraurbana. Le Carte "Qualitätscharta für die Dienstleistung im öffentlichen Nahverkehr in Südtirol Carta della qualità dei servizi del trasporto pubblico locale in Alto Adige" sono state pubblicate sulla pagina web aziendale.

Bolzano, 30 marzo 2023

La Presidente del CDA
Dott.ssa Astrid Kofler