



Relazione annuale sul governo societario

Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale

(ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. 19 agosto 2016, n. 175)

Rev.0 - Prima emissione	Approvato nella seduta di Consiglio di Amministrazione del 30/03/2018
Rev.1	Approvato nella seduta di Consiglio di Amministrazione del 03/06/2019
Rev.2	Approvato nella seduta di Consiglio di Amministrazione del 27/05/2020

Sommario

1. Premessa	3
2. Profilo della Società.....	3
2.1 Compagine sociale.....	4
2.2 Organi Sociali.....	4
3. Convenzione di Governance e controllo analogo.....	5
4. Condizioni generali di servizio.....	5
5. Disciplinari di affidamento.....	6
6. Determinazione del contributo	7
7. Valutazione del rischio di crisi aziendale.....	8
8. Indici	8
9. Piano industriale – cash flow	9
10. Controlli interni.....	10
10.1 Sistema dei controlli diretti e indiretti	10
11. Adozione di procedure interne.....	12
12. Programmi di responsabilità sociale di impresa.....	12
13. Conclusioni	13

1. Premessa

Il D. Lgs 175/2016 "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", il cosiddetto decreto "Madia", in attuazione della delega per il riordino della disciplina in materia di partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche contenuta nella Legge 124/2015, prevede in particolare all'art.6:

- comma 2: 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;
- comma 4: gli strumenti 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 d'esercizio.

A queste norme si aggiungono quelle provinciali di cui alla L.P. 19/2016 art. 7 (cd Madia provinciale) tradotte operativamente nelle Direttive provinciali alle società partecipate. La Direttiva 1634 del 2017 prevede infatti che le società controllate in via diretta ed indiretta dalla Provincia, in base alla deliberazione della Giunta provinciale n.147 di data 9 febbraio 2015, adottino specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e predispongano la relazione sul governo societario in attuazione dell'art.6 del D. Lgs. 19.08.2016 n.175.

2. Profilo della Società

In attuazione della riforma in materia di società a partecipazione pubblica, con deliberazione n. 1867 di data 16 novembre 2017, la Giunta provinciale è intervenuta con riferimento alle società titolari di affidamento diretto e che, partecipate in via maggioritaria dalla Provincia, risultano congiuntamente controllate anche dagli enti locali. Si tratta, quindi, delle società che rispondono all'istituto di matrice europea dell'in house providing, che svolgono l'attività prevalente in favore dei soci pubblici affidanti e sulle quali gli enti pubblici partecipanti devono esercitare poteri di controllo analogo (a quello esercitato sui propri uffici), con l'esercizio congiunto della governance della società per assicurare l'esercizio dello stesso.

Assurge al ruolo di società di sistema anche Trentino trasporti S.p.A., costituita ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 e successivamente interessata dal programma per la riorganizzazione e il riassetto delle società provinciali (di cui alle deliberazioni della Giunta provinciale n. 1909 del 2 novembre 2015, n. 542 di data 8 aprile 2016 e n. 712 di data 12 maggio 2017 relative al programma attuativo per il "Polo dei trasporti" attraverso l'aggregazione di Trentino trasporti S.p.A., di Trentino trasporti esercizio S.p.A. e di Aeroporto Gianni Caproni S.p.A.).

L'aggregazione nel "Polo dei trasporti" si è oramai realizzata, ad iniziare dal subentro a partire dal 31 dicembre 2017 di Trentino trasporti S.p.A. in tutti i rapporti giuridici facenti capo alla Società incorporata Aeroporto Gianni Caproni S.p.A. (in attuazione della deliberazione della Giunta provinciale n. 1427 di data 8 settembre 2017) e, a seguire, alla data del 1° agosto 2018, data di incorporazione definitiva di Trentino trasporti esercizio in Trentino trasporti ad esito dell'atto di fusione rep. n. 72.611 atto n. 21.082 di data 27 luglio 2018 (a seguito delle deliberazioni della Giunta provinciale n. 800 e n. 865 del 18 maggio 2018).

Trentino trasporti S.p.A. era quindi subentrata nei disciplinari di affidamento (inclusivi anche della parte investimenti precedentemente regolata da contratto di servizio tra Provincia e Trentino trasporti) che erano stati sottoscritti tra la Provincia e la società Aeroporto Gianni Caproni S.p.A. (per i servizi di gestione aeroportuale ed aeronautica in

provincia di Trento), tra la Provincia e la società Trentino trasporti esercizio S.p.A. (per i servizi di trasporto ferroviario da esercitarsi sulla Ferrovia Trento Malè e, in quota parte, sulla Ferrovia Valsugana, nonché per i servizi di trasporto extraurbano su gomma), e tra i Comuni e la società Trentino trasporti esercizio S.p.A. per i servizi urbani ordinari e stagionali.

Nel corso del 2019 sono stati sottoscritti, a seguito dell'affidamento "in house" a Trentino trasporti S.p.A. della gestione dei servizi di trasporto pubblico in provincia di Trento, i disciplinari di affidamento, scaduti a giugno, con la Provincia Autonoma di Trento per i servizi di trasporto extraurbani su gomma, ferroviari e aeroportuali in provincia di Trento e per la realizzazione e la contribuzione economica degli investimenti relativi ai trasporti pubblici urbani ed extraurbani o funzionali al miglioramento dell'intermodalità e per la realizzazione e contribuzione degli investimenti relativi all'Aeroporto G. Caproni di Trento ed elisuperfici di emergenza, con il Comune di Trento per i servizi di trasporto pubblico urbano su gomma e a fune e urbano turistico nel Comune di Trento e con i Comuni di Rovereto, Lavis, Pergine Valsugana e Arco, per i servizi di trasporto pubblico locale. I servizi sono stati confermati per una durata di 5 anni, fino al 30.6.2024. Gli enti pubblici soci hanno in tale modo confermato la fiducia alla loro società in house, sulla base di una favorevole valutazione dei risultati sempre garantiti, in termini di rapporto costo qualità del servizio, oltre che sulla base di considerazioni operative - ed economiche - legate alla opportunità di avere un gestore unico per reti ferroviarie locali e autoservizio.

2.1 Compagnie sociali

Il Capitale Sociale, interamente versato, ammonta a Euro 31.629.738 ed è costituito da nr. 31.629.738 azioni del valore nominale di Euro 1,00 cadauna.

La proprietà azionaria è così suddivisa:

	Nr. Azioni	Valore Nominale	caratura %
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	25.317.944	25.317.944	80,04475
TRENTINO TRASPORTI (azioni proprie)	1.660.644	1.660.644	5,25026
COMUNE DI TRENTO	4.502.961	4.502.961	14,23648
COMUNITA'	55.441	55.441	0,17528
ALTRI COMUNI	92.307	92.307	0,29184
ALTRI PRIVATI	441	441	0,00139
totale	31.629.738	31.629.738	100,00000

2.2 Organi Sociali

La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da 5 membri così rappresentato:

Presidente	Monica Baggia
Vicepresidente	Davide Leonardi
Consiglieri	Giulio Ruggirello
	Maria Bosin
	Marco Cattani

La scadenza della carica è prevista con l'approvazione del bilancio al 31/12/2019.

È nominato un Collegio Sindacale rappresentato da:

Presidente	Daniel Frizzera
Sindaci effettivi	Elena Iori Christian Pola

I membri del Collegio Sindacale sono stati nominati con atto del 21/05/2018 e rimangono in carica per 3 esercizi.

L'incarico di revisione legale dei conti è assegnato alla Trevor S.r.l., la società di revisione è stata nominata con atto del 30/05/2017 con un mandato triennale.

3. Convenzione di Governance e controllo analogo

L'ordinamento comunitario e la legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, hanno previsto la costituzione di un apposito organo per la gestione associata, nel quale sono rappresentati tutti gli enti titolari del servizio, al fine di porre in essere un meccanismo di "governance", grazie al quale, anche in conformità all'ordinamento comunitario, ciascun ente socio possa svolgere nei confronti della società poteri di controllo sostanzialmente analoghi a quelli che l'ente medesimo può esercitare nei confronti delle strutture da esso direttamente dipendenti (sicché tali società divengano strumento interno e tecnico degli Enti pubblici medesimi).

Con delibera n. 233 del 22 febbraio 2019 "L.p. 3/2006 artt. 13, comma 2, lettera b), e 33, comma 7 ter. Approvazione dello schema di convenzione per la "Governance" di Trentino trasporti S.p.A." è stata approvata la convenzione di Governance di Trentino trasporti S.p.A. Il documento ha la finalità di assicurare al sistema delle autonomie del Trentino (Comuni, Comunità e Provincia) lo strumento operativo comune al quale i soggetti del sistema possono affidare direttamente lo svolgimento di funzioni e attività nel settore dei servizi di trasporto pubblico e delle attività connesse di acquisizione, realizzazione e gestione degli assets relativi.

La convenzione prevede la costituzione di un Comitato di indirizzo composto, tra gli altri, dal Presidente della Provincia o un suo delegato, nonché da due componenti nominati dalla Giunta provinciale.

4. Condizioni generali di servizio

Allegate alla Convenzione per la governance si trovano le "Condizioni generali di servizio" che contengono la disciplina concernente i rapporti intercorrenti tra ciascun Ente firmatario la convenzione per la governance e la Società.

Attenendosi alle disposizioni contenute nelle suddette Condizioni generali, ciascun Ente (oltre alla Provincia, Ente affidante per i servizi extraurbani su gomma ferroviari e aeroportuali nonché Ente finanziatore degli assets, ed in quanto tale tenuto ad esercitare il controllo analogo sugli investimenti anche per conto degli altri Enti) affida alla Società, mediante apposito disciplinare di cui all'art. 10, comma 9) della L.P. 6/04, anche disgiuntamente, servizi pubblici di trasporto urbano.

L'art. 6, comma 2) della Condizioni generali prevede che per l'esecuzione delle attività affidate, l'Ente verserà alla Società contribuzioni in misura tale che, tenendo conto del grado di compartecipazione dell'utente alla spesa in base al quadro tariffario stabilito a livello del singolo Ente e delle entrate connesse, sia garantita comunque la copertura dei costi sostenuti dalla Società per l'espletamento dei servizi come definiti per ogni singolo Ente dal Comitato di indirizzo previsto dalla convenzione per la governance della Società.

5. Disciplinari di affidamento

Si riepilogano nella tabella sottostante i disciplinari di affidamento in corso:

Servizio	Ente concedente	Denominazione	inizio	scadenza
Servizio extraurbano	Provincia Autonoma di Trento	Disciplinare di affidamento per la gestione dei servizi pubblici di trasporto extraurbani su gomma, ferroviari e aeroportuali in Provincia di Trento e per la realizzazione e contribuzione degli investimenti relativi ai trasporti pubblici urbani ed extraurbani o funzionali al miglioramento dell'intermodalità e per la realizzazione e contribuzione degli investimenti relativi all'aeroporto G. Caproni ed elisuperfici di emergenza	01 luglio 2019	30 giugno 2024
Servizio urbano Trento	Comune di Trento	DISCIPLINARE per la gestione dei servizi di trasporto pubblico urbano su gomma e a fune e urbano turistico nel Comune di Trento	01 luglio 2019	30 giugno 2024
	Comune di Trento / Comune di Lavis	Convenzione fra il Comune di Trento, il Comune di Lavis e Trentino trasporti esercizio SpA per la gestione della linea di trasporto urbano di Trento n. 17	01 luglio 2019	30 giugno 2024
	Comune di Trento	ATTO AGGIUNTIVO al disciplinare per la gestione dei servizi di trasporto pubblico urbano e urbano turistico per l'istituzione servizio sperimentale a collegamento "Sopramonte-Candriai"	14 ottobre 2019	31 dicembre 2020
Servizio intercomunale Lavis	Comune di Lavis	DISCIPLINARE per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale intercomunale del Comune di Lavis	01 gennaio 2020	30 giugno 2024
Piano Area Rovereto	Comune di Rovereto	Atto di indirizzo per la Gestione del servizio di trasporto pubblico urbano di Rovereto e del Piano d'Area della Vallagarina (Rovereto, Mori, Isera, Volano, Nogaredo, Villa Lagarina, Pomarolo, Nomi, Calliano, Besenello e Trambileno) mediante TT	01 luglio 2019	30 giugno 2024

Piano Area Alto Garda	Comune di Arco	Disciplinare di servizio per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano intercomunale dei Comuni di Arco, Riva del Garda e Nago – Torbole	01 luglio 2019	30 giugno 2024
Servizio Urbano Pergine Valsugana	Comune di Pergine Valsugana	Disciplinare di servizio per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano integrato del Comune di Pergine Valsugana	01 luglio 2019	30 giugno 2024
Servizio Urbano	Comune di Predaia	Disciplinare per la gestione dei servizi pubblici di trasporto urbano integrato di Predaia	01 genn. 2020	31 dic. 2020
Servizio Urbano Integrato Ville d'Anaunia	Comune di Ville d'Anaunia	Disciplinare per la gestione del servizio di trasporto urbano integrato di Ville d'Anaunia	16 marzo 2020	28 febbraio 2021
Servizio Urbano Integrato Vallelaghi	Comune di Vallelaghi	Disciplinare per la gestione dei servizi pubblici di trasporto urbano integrato di Vallelaghi	01 marzo 2020	28 febbraio 2022

6. Determinazione del contributo

Dal punto di vista teorico si possono definire diverse tipologie di contratto di servizio a seconda del tipo di rischio posto a carico di ciascuno dei contraenti; è possibile infatti effettuare una distinzione tra rischio industriale, legato all'andamento dei costi d'esercizio ed alla gestione dell'attività d'impresa, e rischio commerciale, connesso invece con l'attività di vendita, ossia con il livello dei ricavi da traffico. Sulla base di queste indicazioni si possono evidenziare le seguenti tre tipologie fondamentali di contratto:

- **MANAGEMENT CONTRACT:** entrambi i rischi sono a carico del soggetto regolatore che affida il servizio. Il gestore riceve una remunerazione che è generalmente indipendente dal risultato economico ottenuto: vengono ripianati semplicemente i deficit d'esercizio;
- **GROSS COST CONTRACT:** il rischio industriale è a carico dell'operatore, mentre quello commerciale rimane in capo all'ente affidante. Il gestore riceve un corrispettivo basato sui costi e pattuito ex ante per la produzione di un determinato servizio. In questo caso l'impresa non deve fare previsioni riguardo ai proventi da traffico;
- **NET COST CONTRACT:** entrambi i rischi sono sostenuti dal gestore, che riceve un corrispettivo pattuito ex ante, pari alla differenza tra i costi d'esercizio (presunti) ed i ricavi da traffico (anch'essi stimati). In tale contesto, l'ente regolatore affidante non è interessato da alcun tipo di rischio ed è in grado di conoscere in anticipo l'onere netto del servizio.

Nel primo caso i meccanismi di rimborso sono di tipo cost-plus, caratterizzati dal reintegro completo ex post delle perdite d'esercizio subite dalle imprese. Questo, come

spiegato nel paragrafo 4, è il caso in cui rientra la Società. La seconda e la terza tipologia contrattuale citate rappresentano schemi di regolamentazione di tipo fixed-price o price cap, in cui il livello dei sussidi da corrispondere al gestore è determinato ex ante dall'Autorità Regolatrice e gli eventuali maggiori oneri d'esercizio rimangono a carico dell'impresa.

7. Valutazione del rischio di crisi aziendale

Nella presente sezione e in quelle successive è rappresentato il programma di valutazione del rischio di crisi aziendale.

Nell'elaborazione del programma di valutazione del rischio di crisi aziendale assumono rilevanza gli indici di bilancio descritti nel successivo paragrafo 8). Tali indicatori fungono da termometro e soglia da monitorare con periodicità adeguata in relazione alla situazione societaria al fine di prevenire l'insorgere di rischi concreti di crisi aziendale. Infatti, attraverso l'analisi di tali indici è possibile ottenere informazioni utili alla valutazione delle dinamiche gestionali della Società così come richiesto dall'art. 14 del D. Lgs. 175/2016, il quale prevede che, qualora emergano, nel rilevamento, uno o molteplici indicatori di una potenziale crisi aziendale l'organo di vertice della società a controllo pubblico adotti, senza nessun indugio, i provvedimenti che si rendono necessari per arrestare l'aggravamento della crisi, circoscriverne gli effetti ed eliminarne le cause attraverso un idoneo piano di risanamento.

L'individuazione della crisi, inoltre, impone comunque una visione dinamica basata sulle prospettive e sulla programmazione aziendale e implica un approccio specifico rispetto alla valutazione in ordine allo stato di insolvenza.

In linea con il predetto approccio, il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili ritiene di definire la nozione di crisi sulla base del concetto di *"incapacità corrente dell'azienda di generare flussi di cassa, presenti e prospettici, sufficienti a garantire l'adempimento delle obbligazioni già assunte e di quelle pianificate"*.

Tale definizione assume la centralità della dimensione finanziaria, sia attuale che futura, attraverso il riferimento ai *cash flow* anche attesi, con estensione alle obbligazioni non ancora assunte purché prevedibili nel normale corso di attività o in base alla programmazione aziendale.

8. Indici

Gli indici sono stati rilevati dal documento sugli Indicatori di Performance delle società a controllo pubblico approvati dall'Associazione Nazionale delle Finanziarie Regionali (Anfir) il 16 novembre 2017 che, almeno in parte, danno spunti ritenuti utili per una valutazione del Programma di Valutazione dei Rischi della Società.

Rispetto alla relazione approvata lo scorso anno sono state introdotte alcune modifiche nel calcolo degli indici così come suggerito dal Centro Servizi Condivisi nel corso del 2019, sono stati adeguati in tal senso anche gli indici del 2018.

Indice	Modalità di calcolo	2018	2019
Indipendenza finanziaria	Capitale proprio / Capitale investito	0,70	0,80
Indebitamento finanziario esterno	Debiti finanziari esterni / Mezzi propri	1,02	0,94
Current Ratio	Attivo circolante / Passività correnti	1,41	0,92

L'indice di indipendenza finanziaria (o indice di autonomia finanziaria) è dato dal rapporto tra capitale proprio, coincidente con il patrimonio netto, e capitale investito, pari al totale attivo esclusi i crediti verso la PAT. Questo indice fa parte della famiglia degli indicatori di struttura, infatti è un indicatore di solidità dello stato patrimoniale dell'azienda. Per un'azienda sul mercato un valore basso evidenzia che la struttura finanziaria è squilibrata, ricordiamo però che Trentino trasporti fa fronte ai propri impegni attraverso finanziamenti degli enti che affidano i servizi.

L'indice di indebitamento finanziario esterno è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento di un'azienda, è ottenuto rapportando i debiti bancari esterni ai mezzi propri a cui sono aggiunti i debiti verso soci per finanziamenti. Un alto livello di indebitamento rispetto al proprio capitale, tendenzialmente, aumenta il rischio imprenditoriale per effetto di un minor grado di copertura patrimoniale delle potenziali perdite aziendali e di un maggiore peso degli oneri finanziari derivati dall'utilizzo di capitale altrui. Questo rischio per Trentino Trasporti è annullato dal fatto che gli interessi che la Società deve pagare sono completamente coperti dai contributi in annualità della P.A.T.

Il current ratio (o indice di elasticità) mette in relazione poste patrimoniali attive contraddistinte da tempi di recupero brevi (esigibili o realizzabili entro l'anno) con passività in scadenza a breve termine (anche queste esigibili entro l'anno). Tra i crediti ed i debiti esigibili entro i 12 mesi sono stati esclusi rispettivamente i crediti ed i debiti verso la PAT. Il valore maggiore di 1 indica che le attività correnti sono maggiori delle passività correnti, l'impresa è in grado quindi di far fronte alle uscite future, derivanti dall'estinzione delle passività a breve, con le entrate future provenienti dal realizzo delle attività correnti.

9. Piano industriale – cash flow

L'analisi di bilancio fornisce però una visione retrospettiva e con dati sintetici storici (ricavati appunto dai bilanci degli esercizi precedenti) che sono sintomatologici e quindi in grado di esprimere la presenza di indizi ma non anche di escludere la solvibilità nel tempo di un'azienda o anche solo di dare evidenza della probabilità di un'insolvenza futura.

Il presupposto per intercettare con efficacia e tempestività la crisi è privilegiare le prospettive aziendali e pertanto la disponibilità di dati prognostici. Disporre di un piano è il primo requisito della diligente conduzione dell'impresa poiché:

- solo dal piano emerge in modo inequivocabile la continuità aziendale;
- è solo il piano che permette di individuare con ragionevole certezza la sostenibilità del debito;
- è il piano che fornisce all'organo amministrativo le informazioni che consentono ex ante di misurare il fabbisogno finanziario e le risorse disponibili per la sua copertura;
- è solo il piano che consente di individuare le azioni da adottare per correggere tempestivamente la rotta.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato in data 03 giugno 2019 l'aggiornamento del Piano Industriale 2018-2020 ed è prevista, entro il mese di giugno c.a., l'approvazione di un ulteriore aggiornamento.

Il piano riporta una previsione dei flussi di cassa sia della gestione ordinaria, sia della gestione straordinaria con la pianificazione degli investimenti.

Per quanto riguarda la gestione ordinaria, si rimanda al paragrafo 4. "Condizioni generali di servizio". Per quanto riguarda invece gli investimenti, questi vengono finanziati totalmente dall'Azionista di maggioranza Provincia Autonoma di Trento, la quale può

concederli in conto capitale, quindi a copertura di uscite che vengono rendicontate alla stessa P.A.T., sia in conto annualità, a copertura quindi di rate di prestiti che vengono stipulati direttamente dalla Società. A fronte infatti dei contributi in conto annualità, garantiti dall'azionista a copertura della realizzazione degli investimenti, la Società emette operazioni di provvista finanziaria con la connotazione di non apportare eccessive tranches di liquidità sui conti correnti.

La completa copertura economico/finanziaria degli investimenti e dei debiti sottoscritti da parte della P.A.T., per la quale non si intravedono sostanziali cambiamenti di scenario e quindi di valutazione nel prossimo futuro, permette di accedere con ottime credenziali alle migliori istituzioni finanziarie nazionali ed internazionali e permette di avere una cassa positiva anche nelle previsioni del piano industriale.

Si ricorda infine come la Società sia costantemente oggetto di analisi di rating da parte di "Fitch Ratings", la quale, con comunicato stampa di data 04 luglio 2019, ha confermato il rating della Società in "A-", con previsioni negative e rating "F1" per il breve termine.

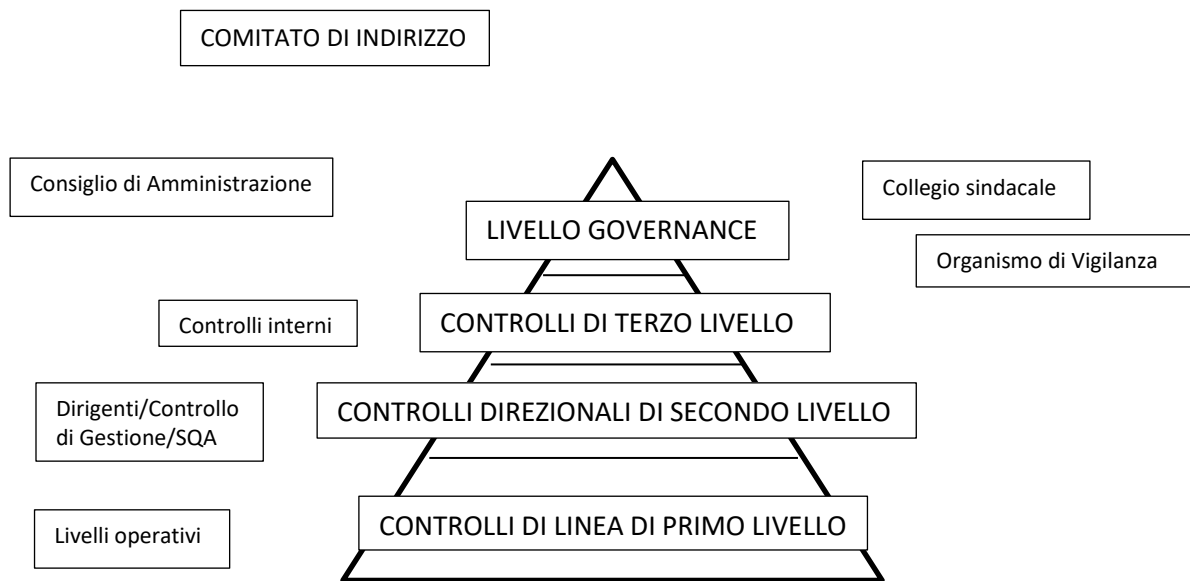
Con comunicato stampa di data 8 maggio 2020, Fitch Ratings ha operato un downgrade sul rating dell'Italia che ha avuto un diretto impatto sul rating della Provincia Autonoma di Trento e di Trentino trasporti, abbassando il rating della Società da "A-" a "BBB+", con prospettive da "Negative" a Stabili e confermando il rating "F1" per il breve termine.

10. Controlli interni

Nell'insieme di regole e strutture organizzative che presiedono a un corretto governo societario come sistema di composizione di interessi talvolta anche potenzialmente divergenti, la Società sta delineando un modello organizzativo i cui obiettivi siano quelli di informare, indirizzare, dirigere, gestire e controllare. In tale ottica, considerata l'analisi dei rischi condotta all'interno dell'Azienda e le indicazioni dell'Organismo di Vigilanza, accanto agli organi di controllo legali e contabili quali il Collegio Sindacale e la Società di Revisione, la Società ha ritenuto necessario istituire il Servizio Affari Generali e Controlli Interni, che si occupa di controlli interni.

10.1 Sistema dei controlli diretti e indiretti

Il Sistema dei controlli interni, SCI, è implementato lungo tutta la filiera dei processi aziendali al fine di presidiarne i rischi individuati, intesi come quegli eventi potenzialmente idonei ad impedire il raggiungimento degli obiettivi aziendali. Lo SCI si innesta su un sistema di controlli aziendali, strutturato su più livelli come rappresentati nella figura di seguito riportata:



Alla base della piramide si collocano i controlli di primo livello rappresentati dai controlli processuali, informatici, comportamentali e amministrativo-contabili insiti al processo operativo e in capo a tutti i soggetti parte attiva del processo nonché al Responsabile del processo.

Al secondo livello si collocano i controlli/verifiche di *compliance* a determinate norme tecniche o giuridiche (salute e sicurezza sul lavoro, norme di cui al D. Lgs. 231/2001, trasparenza, anticorruzione e la normativa sulla tutela dei dati personali) che riguardano specifici settori aziendali. Questa tipologia di controlli viene effettuata a campione da parte di determinate funzioni aziendali quali principalmente le funzioni aziendali che supportano la redazione dei documenti contabili societari direttamente (es. Controllo di Gestione) e le altre funzioni di controllo di secondo livello (es. SQA) e altre forme di audit sui sistemi di gestione quali prefigurate dalla normativa internazionale (BSI, ISO, ecc.) ovvero sulla gestione dei dati personali.

Il terzo livello di controlli prevede l'istituzione di un'apposita funzione di Internal Auditing, individuata nel Servizio "Affari generali e controlli interni" che assicura l'assurance intesa come una valutazione oggettiva ed indipendente dei processi di gestione del rischio, di controllo o di governance dell'organizzazione.

I meccanismi di assurance sono finalizzati ad un continuo allineamento del Sistema di Controllo Interno, sia in termini di disegno che di funzionamento, rispetto alle esigenze di governo e controllo aziendale.

La funzione dei controlli interni, si occupa in particolare di:

- a) adottare, applicare e mantenere un piano di audit per l'esame e la valutazione dell'adeguatezza e dell'efficacia dei sistemi, dei processi, delle procedure e dei meccanismi di controllo;
- b) formulare raccomandazioni basate sui risultati dei lavori realizzati conformemente al punto precedente e verificarne l'osservanza;
- c) presentare agli organi aziendali, almeno una volta all'anno, relazioni sulle questioni relative alla revisione interna.

Al vertice della piramide si collocano infine gli Organi di governance, di vigilanza o di controllo quali il Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

Per il caso specifico di Trentino trasporti S.p.A. va inoltre segnalato che successivamente al completamento delle operazioni di fusione societaria è stato costituito il Comitato di indirizzo quale organo dei soci deputato ad esercitare funzioni di controllo analogo e funzioni di indirizzo sulla società.

10.2 Funzioni e interrelazioni del Servizio Affari generali e Controlli interni

Il Servizio Affari generali e Controlli interni, al fine di meglio adempiere al proprio compito di valutazione del complessivo sistema di controllo interno, deve poter ricevere flussi informativi, strutturati e non, oltre che da tutti i primi due livelli di controllo, anche dagli organi di controllo e vigilanza e dalle direzioni aziendali.

Il Servizio Affari generali e Controlli Interni supporta, ove necessario, il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del sistema di controllo interno in modo che i principali rischi siano correttamente identificati, gestiti e monitorati, determinando anche i criteri di compatibilità di tali rischi con una corretta gestione d'impresa.

Il Servizio Affari generali e Controlli interni presenta un piano di audit annuale, risk based e riferisce inoltre sull'attività svolta sia al Consiglio di Amministrazione che agli altri Organismi di controllo e vigilanza.

Il Servizio Affari generali e Controlli interni, se del caso, viene informato sull'attività svolta dal Collegio Sindacale in ambito del sistema di controllo interno, fungendo inoltre da segreteria tecnica dello stesso Collegio Sindacale in un'ottica di collaborazione conoscitiva partecipativa.

Il Servizio Affari generali e Controlli interni inoltre presenta all'Organismo di Vigilanza una proposta del piano di attività e di verifica che riguarda le aree di rischio reato ex D.lgs. 231/2001 che può contribuire a identificare, in ottica di supporto ai compiti di vigilanza dell'Organismo stesso.

Gli organi di controllo possono chiedere che il Servizio Affari generali e Controlli interni dia attuazione a determinate linee di indirizzo quali specifiche attività di verifica ovvero modifiche al piano di verifica dei processi sensibili ai fini del D.lgs. 231/2001.

11. Adozione di procedure interne

Trentino Trasporti S.p.a. sta implementato un Sistema Documentale Aziendale che affianca agli Ordini di Servizio e alle Comunicazioni interne, un sistema di procedure interne volto a disciplinare i principali processi aziendali.

La formalizzazione delle procedure consentirà altresì una miglior elaborazione del piano di audit annuale per una più puntuale individuazione dei rischi impattanti sui singoli processi. L'emissione delle singole procedure richiede la verifica da parte del Servizio Affari generali e Controlli interni in merito all'effettiva implementazione dei protocolli di prevenzione dei rischi, in particolare, ex D. Lgs. 231/2001, anticorruzione, trasparenza e trattamento dei dati personali.

12. Programmi di responsabilità sociale di impresa

Trentino trasporti S.p.A., nel perseguimento della gestione delle attività aziendali sulla base dei valori di efficienza, correttezza e lealtà in ogni processo del lavoro quotidiano, ha adottato un proprio Codice Etico e si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 che il Consiglio di Amministrazione ha approvato nella vigente versione in data 27 maggio 2020.

Il Modello organizzativo di Trentino Trasporti S.p.A., nella sua parte documentale, è strutturato da:

- Sezione I Parte generale,
- Sezione II Organismo di Vigilanza,
- Sezione III Corporate Governance,
- Sezione IV Parte speciale (A. Descrizione dei reati – B. Aree ed attività sensibili),
- Sezione V Sistema Sanzionatorio,
- Sezione VI Codice etico.

Il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello, nonché di aggiornamento è in capo all'Organismo di Vigilanza di Trentino trasporti S.p.A.

Come previsto dalle Linee Guida ANAC n. 1134/2017, la Società ha inoltre provveduto ad integrare il Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 con un documento contenente le misure integrative di prevenzione della corruzione ex art. 1, c. 2-bis della L. 190/2012, comprensivo della sezione dedicata alla trasparenza. Tale documento è stato approvato, nella versione attualmente in vigore, dal Consiglio di Amministrazione in data 28 gennaio 2020.

Trentino trasporti S.p.A. redige e pubblica il proprio Bilancio sociale che illustra i risultati dell'attività aziendali non solo da un punto di vista economico ma anche sociale, ambientale ed etico in relazione alle performance dell'anno di riferimento. In particolare Trentino trasporti S.p.A. pone l'attenzione sul proprio personale con programmi formativi di sicurezza sul lavoro e welfare aziendale aderendo al programma Family audit, nonché sugli utenti con il costante aggiornamento delle Condizioni di trasporto, l'attenzione al cliente in termini di ascolto e di riscontro ai reclami e garantendo l'esercizio dei diritti previsti dal Regolamento CE 1371/2007 per i servizi ferroviari e dal Regolamento UE 181/2011 per i servizi su gomma. L'Azienda infine provvede all'aggiornamento della Carta dei Servizi quale documento con cui Trentino trasporti dichiara ai cittadini gli impegni che assume per migliorare la qualità del servizio offerto.

13. Conclusioni

Visto gli esiti dell'analisi delle principali risultanze economico-patrimoniali emergenti dal bilancio 2019 e vista la tipologia di contratto di servizio in cui si prevede che gli Enti versino contribuzioni a copertura dei costi, si ritiene sussista, al 27 maggio 2020, un profilo di rischio basso.

per il CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
La Presidente
avv. Monica Baggia