

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO AI SENSI DELL'ART. 6 COMMA 4 DEL D.LGS 175/2016

ESERCIZIO 2019

Finalità

La presente relazione ottempera alle incombenze previste dall'art. 6 cc. 2, 3, 4 e 5 del D. Lgs. 175/2016. In particolare, l'art. 6 del citato Decreto Legislativo ai commi 2, 3, 4, 5 prescrive che: "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.* 3. *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 a 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 d'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione europea.* 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 d'esercizio.* 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".*

La Società

Infratrasporti.To Srl, è una società a socio unico Città di Torino e svolge attività di progettazione e realizzazione di infrastrutture per la mobilità di interesse della Città stessa.

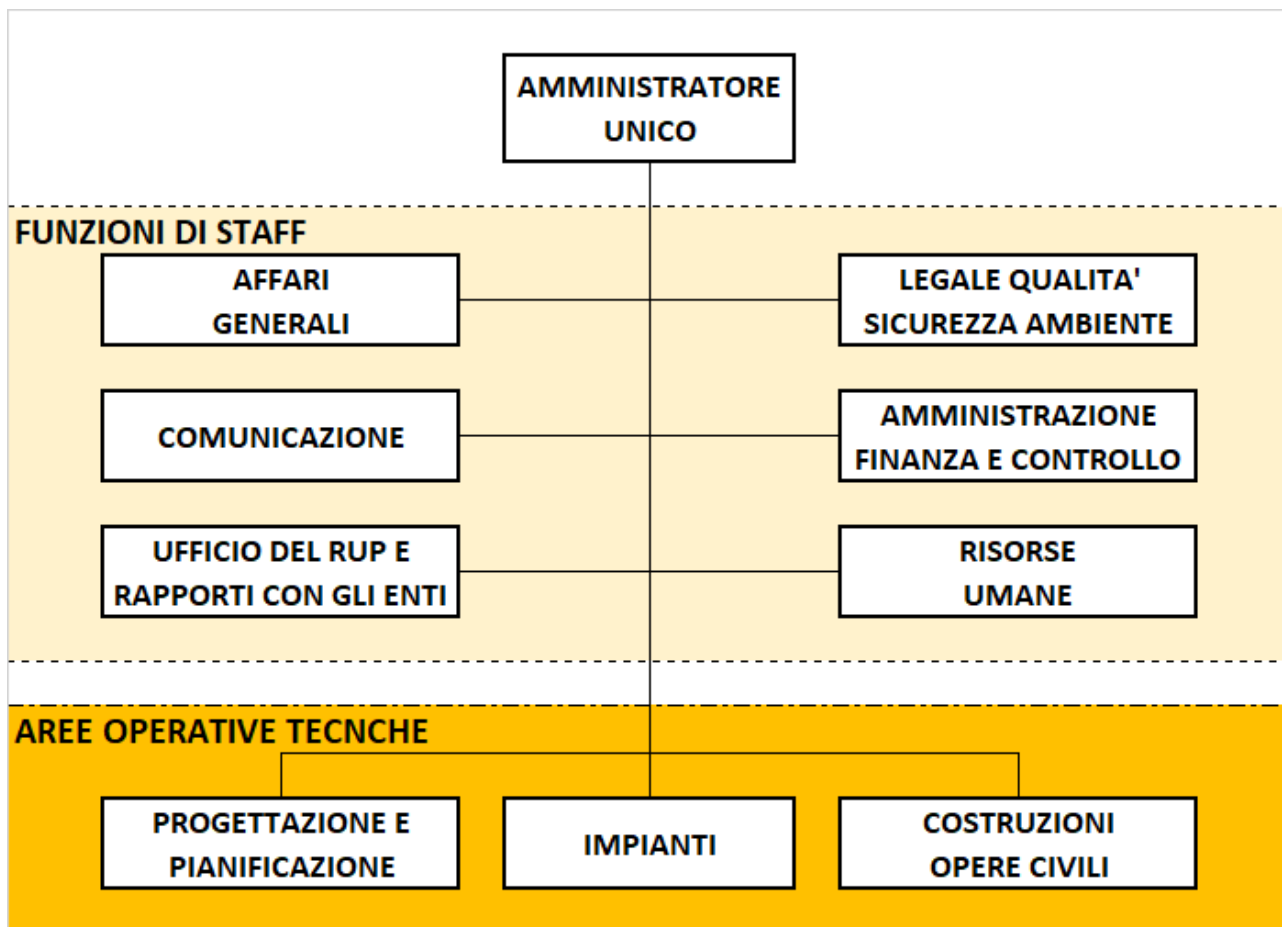
La società, costituita nel 2010 a seguito di scissione di ramo d'azienda di GTT, operata in attuazione dell'art. 113, comma 4, lett. A) del D.Lgs 267/2000 per separare la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale dalle infrastrutture.

Infratrasporti.To S.r.l. ha per oggetto la gestione delle infrastrutture di cui è in parte proprietaria a pieno titolo ed in parte proprietaria a titolo concessorio, nonché le attività di engineering, di progettazione, di costruzione e sviluppo impianti, sistemi e infrastrutture, anche ferroviari, per i sistemi di trasporto delle persone e delle merci, sia pubblici che privati, nell'ambito di quanto previsto dalla normativa vigente per le società a totale partecipazione pubblica.

La Città di Torino ha conferito alla Società i beni patrimoniali della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (13,2 km), della linea tranviaria 4 (18 km) e della linea tranviaria 16 (12 km).

L'organizzazione interna

La struttura organizzativa attuale della società è rappresentata nel grafico che segue:



Organigramma approvato con Ordine di Servizio n. 3 del 24-02-2020

L'Amministratore Unico attuale è il Dr. Massimiliano Cudia, nominato con delibera assembleare in data 1/7/2019 e rimarrà in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31/12/2021.

L'Amministratore Unico, con il supporto delle funzioni di staff, si occupa della gestione operativa dell'impresa, agendo per l'attuazione dell'oggetto sociale nel rispetto delle delibere assembleari e nei limiti dei poteri ad esso attribuiti dalla legge e dallo Statuto.

L'attuazione delle decisioni operative è demandata, per quanto di competenza alle funzioni di Staff e delle Aree Operative Tecniche

In particolare alla funzione Affari Generali sono attribuiti i compiti di gestione e di archiviazione dei documenti aziendali (protocollo, corrispondenza, posta elettronica, contratti, determine, ecc.):

La funzione Legale, Qualità, Sicurezza e Ambiente (LQSA) principalmente assiste l'Amministratore Unico e/o le diverse funzioni della Società nella negoziazione, redazione e valutazione, per quanto di competenza, degli atti societari (es. determine, contratti, ecc.), gestisce controversie e contenziosi, coordina le attività di eventuali consulenti legali, assicura l'attuazione del Piano Anticorruzione e ne garantisce il continuo aggiornamento,

fornisce supporto all'OdV ed al Dpo, assicura la gestione dei rischi e la sicurezza degli ambienti di lavoro, anche fornendo supporto all'RSPP, presidia infine il Sistema di Qualità.

La funzione Comunicazione assiste l'AU, per quanto di competenza, nei rapporti con i principali "Stakeholders", garantendo in particolare i rapporti con i "media".

La funzione Amministrazione, Finanza e Controllo sovrintende alle attività di contabilità generale, finanza e controllo, garantendo l'elaborazione del bilancio civilistico, del budget trimestrale e, con il supporto delle Aree Operative Tecniche e di concerto con il RUP il Piano Triennale degli Investimenti.

La funzione Ufficio del RUP e Rapporti con gli Enti, con il supporto delle Aree Operative Tecniche, gestisce il Programma Triennale delle Opere Pubbliche, verificandone la coerenza con gli atti di programmazione (Budget e Piano degli Investimenti triennale), garantendone l'attuazione, con il supporto altre funzioni aziendali.

La funzione Risorse Umane svolge tutti gli adempimenti relativi alla gestione del personale, con il supporto, per quanto di competenza, delle altre funzioni in staff all'AU;

Le Aree Operative Tecniche sono preposte all'attività di engineering relative alla realizzazione delle infrastrutture affidate alla società.

Tale struttura è organizzata in tre grandi funzioni: Progettazione e Pianificazione, Impianti e Costruzioni Opere Civili.

La funzione Progettazione e Pianificazione sovrintende alle attività di Project Management delle diverse attività progettuali svolte direttamente o affidate a terzi e la supervisione delle attività dei lavori infrastrutturali di competenza, delle Direzioni Lavori e del coordinamento generale della sicurezza dei cantieri.

Il Collegio Sindacale esercita le funzioni attribuite dalla Legge e dallo Statuto; la revisione legale dei conti è esercitata da una società di revisione nominata in Assemblea dal socio unico visto il parere del Collegio Sindacale.

Modello di organizzazione e controllo

In merito alla disciplina sulla responsabilità amministrativa delle imprese, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 s.m.i., Infratrasporti.To S.r.l. ha definito ed adottato il modello di organizzazione e controllo con l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza; il modello viene aggiornato in aderenza con le modifiche normative emanate (ultimo aggiornamento 29 maggio 2020).

Parte integrante del Modello di organizzazione e controllo è il Codice Etico, che definisce i principi ai quali si ispira la Società nello svolgimento dell'attività.

Amministratori, dirigenti, dipendenti e collaboratori della Società sono tenuti al rispetto del Codice Etico.

All'Organismo di Vigilanza è attribuita la responsabilità di assicurare la diffusione della conoscenza e della comprensione del Codice Etico e monitorarne l'applicazione da parte di tutti i soggetti interessati.

Il Modello di organizzazione e controllo prevede un sistema sanzionatorio per la violazione delle sue previsioni, ivi incluse quelle del Codice Etico.

Prevenzione della corruzione e trasparenza

In merito alla disciplina in materia di anticorruzione e trasparenza contenute rispettivamente nella Legge 190/2012 (come da ultimo modificata dal D.Lgs. 97/2016), L'Amministratore Unico ha provveduto alle seguenti azioni:

- Nomina del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza (R.P.C.T.) nella persona sig.ra Emilia Torasso (responsabile della funzione "Affari Generali");
- Affidamento allo stesso del compito di dare esecuzione a tutti gli adempimenti normativi connessi alla nomina con il supporto di risorse interne;
- Approvazione del Piano di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (ultimo aggiornamento 7° edizione 31 gennaio 2020);
- Sempre allo scopo di assicurare il rispetto dei principi di anticorruzione e trasparenza, la Società si è dotata di un regolamento acquisti, un regolamento per la nomina delle commissioni di gara ed infine un regolamento per la selezione del personale;
- Pubblicazione con cadenza annuale della Relazione del Responsabile Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sulle attività svolte nell'anno precedente.

Tutti i documenti sono pubblicati sulla sezione "Trasparenza" del sito web www.infrato.it.

Rischi connessi all'attività aziendale

I rischi relativi all'attività aziendale e di impresa sono principalmente legati all'eventuale insorgenza di maggiori costi per gli interventi infrastrutturali che la Società sta realizzando, che non trovino congrua copertura finanziaria da parte degli Enti Pubblici co-finanziatori di riferimento.

Le procedure di monitoraggio tecnico e finanziario per la valutazione e la verifica degli avanzamenti degli interventi suddetti, attuate e perfezionate in base ad un'esperienza ormai più che decennale, consentono di prevenire e provvedere alle opportune mitigazioni di tali rischi.

I rischi connessi alla gestione operativa dal lato ricavi sono mitigati dalla possibilità di sostituire il gestore del servizio che si dovesse rendere gravemente inadempiente alle proprie obbligazioni, mentre dal lato dei costi di detta struttura operativa rileva considerare che essi sono abbastanza contenuti e rappresentano una componente inferiore al 50% dei ricavi operativi.

Coperture Assicurative

Per quanto riguarda le coperture assicurative sui beni e sulla responsabilità civile della Società, il 30/11/2019 è stata rinnovata, a seguito di gara organizzata con il supporto del Broker AON (Broker scelto con procedura di evidenza pubblica gestita assieme alla Città di Torino quale centrale di committenza), la polizza all risks per tre anni con la compagnia UnipolSai.

I lavori per la realizzazione della Metropolitana, ad oggi in fase di esecuzione, sono di norma assicurati direttamente dalla Società che successivamente ribalta in gran parte il costo dei premi alle imprese appaltatrici, ciò al fine di evitare conflitti fra diverse compagnie di assicurazioni nel caso in cui il sinistro possa coinvolgere più soggetti attivi sui cantieri.

Per le sole opere civili della tratta Collegno-Cascine Vica, le imprese appaltatrici hanno provveduto a garantire le coperture assicurative previste dal Codice degli Appalti, che sono state tuttavia verificate ed implementate in sede di gara con il supporto del broker assicurativo AON.

I rischi connessi alla cattiva esecuzione delle opere realizzate sono coperti dalla polizza decennale postuma.

I lavori di costruzione della Metropolitana relativi alla tratta Lingotto-Bengasi sono anche verificati da una società che effettua il cosiddetto "Controllo Tecnico", relazionando periodicamente alle compagnie di assicurazione circa la qualità dei lavori eseguiti e la loro rispondenza al progetto approvato.

L'azienda è assicurata per la responsabilità civile verso dipendenti, nonché per gli infortuni sul lavoro subiti dai dipendenti di Infratrasporti a copertura della rivalsa INAIL o del cosiddetto "danno differenziale" lamentato dal dipendente rispetto quanto percepito dall'INAIL.

Gestione dei rischi

La gestione dei rischi aziendali si poggia su procedure e verifiche che coinvolgono sia le strutture organizzative della Società sia organismi esterni, con differenti ruoli e responsabilità, e segnatamente:

- L'Amministratore Unico;
- Il Collegio Sindacale;
- L'Organismo di Vigilanza;
- La Società di Revisione;
- L'Assemblea dei soci;

Nel 2018 a seguito della D.G. mecc. 2018 00208/064 il Comune di Torino ha istituito il Comitato di Controllo Analogico che, attraverso riunioni trimestrali espleta funzioni di Controllo.

In generale i rischi di un'attività aziendale sono di tre tipi:

- **rischio di mercato** è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato. Il rischio di mercato comprende tre tipi di rischi: rischi valutari, rischi di prezzo e rischi di tasso d'interesse;
- **rischio di credito** è il rischio che una delle parti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria all'altra parte non adempiendo a un'obbligazione;
- **rischio di liquidità** è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni conseguenti alle passività finanziarie.

L'attività aziendale è soggetta prevalentemente al rischio di liquidità potendosi determinare la condizione di incapacità di far fronte ai propri impegni di pagamento per effetto del mancato rispetto degli impegni da parte del socio e di soggetti terzi (in primo luogo gli Enti

Pubblici di riferimento che erogano i contributi in conto investimento, così come il gestore del servizio).

Rischio di mercato : *Rischi valutari*

Infratrasporti non presenta attività in valuta e pertanto non sussistono rischi valutari.

Rischio di mercato : *Rischi di prezzo*

Il valore della produzione aziendale è principalmente determinato dai canoni d'uso delle Infrastrutture gestite e realizzate, definiti nelle relative convenzioni d'uso; pertanto le variazioni dei canoni sono definite contrattualmente e non costituiscono un rischio di prezzo. Parallelamente i costi della produzione non sono significativamente dipendenti dai prezzi delle commodity e quindi anche da questo punto di vista non si individuano significativi rischi di prezzo.

Rischio di mercato: *Rischi connessi alla variazione dei tassi d'interesse*

Infratrasporti, esposta alle fluttuazioni del tasso d'interesse per quanto concerne la misura degli oneri finanziari relativi all'indebitamento, valuta regolarmente la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse.

I tassi d'interesse a cui l'azienda è maggiormente esposta sono l'Euribor a 3 mesi e l'Euribor a 6 mesi.

La tabella che segue riporta il livello di indebitamento finanziario teorico netto ed il relativo tasso di riferimento:

Esposizione Finanziaria	al 31/12/2014	al 31/12/2015	al 31/12/2016	al 31/12/2017	al 31/12/2018	al 31/12/2019	PEF al 31/12/2020
Mutui indicizzati a tasso Euribor 6 mesi	226.259.351	214.424.707	202.100.880	189.271.489	173.673.004	173.673.004	160.552.509
Mutui indicizzati a tasso Euribor 3 mesi	44.995.573	42.850.876	40.619.534	38.298.045	37.102.363	37.102.363	34.132.619
Mutui a tasso fisso	41.115.281	33.641.829	25.773.671	17.489.764	36.216.067	35.475.808	32.297.401
Finanziamenti da società di Factoring	-	-	4.145.261	3.645.261	-	-	10.000.000
Totale esposizione finanziaria	312.370.205	290.917.412	272.639.346	248.704.558	246.991.434	246.251.174	236.982.529
Quota mutui a tasso Euribor 6 mesi da Comune	193.402.804	183.134.814	172.439.794	161.305.594	145.580.217	145.580.217	135.511.540
Quota mutui a tasso fisso da Comune	34.221.142	28.295.725	21.992.385	15.356.324	24.648.059	23.907.799	21.608.235
Totale mutui garantiti dal Comune di Torino	227.623.946	211.430.539	194.432.179	176.661.917	170.228.276	169.488.016	157.119.775
Totale esposizione finanziaria netta	84.746.259	79.486.873	78.207.167	72.042.641	76.763.159	76.763.159	79.862.754

Nota Bene: i 10 milioni sono un'opzione concessa ad Infratrasporti dalle banche finanziatrici nell'Accordo

Dati in Euro

Occorre inoltre considerare che il rischio di variazione sui tassi d'interesse può generare oneri finanziari supplementari limitatamente ad una quota di circa 59,1 milioni di Euro – ovvero il residuo debito dei mutui a tasso variabile, al netto della quota di competenza del Comune di Torino (dal calcolo sono state escluse le operazioni di factoring in quanto operazioni di breve termine).

L'andamento favorevole dei tassi Euribor nel corso del 2019, anticipato dalla forma della curva dei tassi, ha ancora una volta sconsigliato di procedere alla strutturazione di operazioni di hedging, condizione che sta mantenendosi anche nel 2020 (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA sotto riportata).

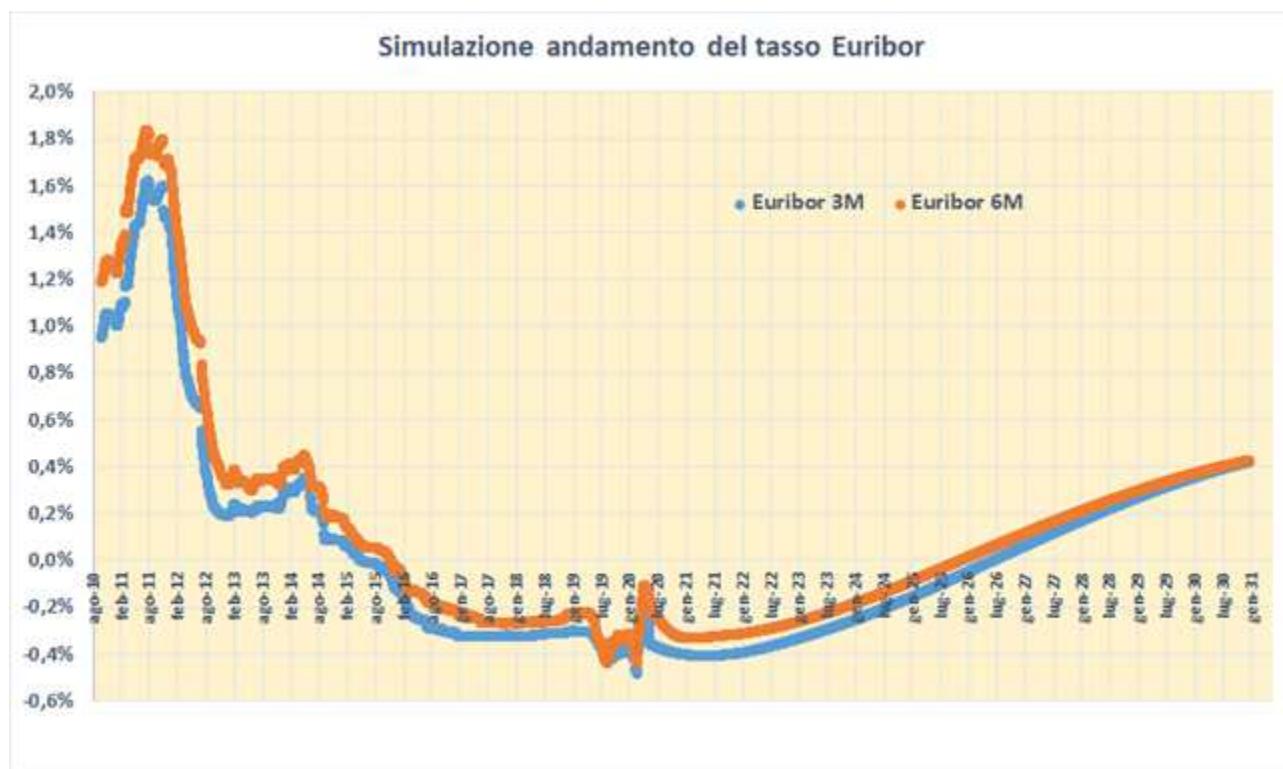
Le aspettative di rialzo dei tassi di interesse sono infatti nuovamente slittate in avanti, anche in relazione agli effetti della pandemia da Covid-19 e delle politiche di sostegno all'economia definite dalla Banca Centrale Europea.

La prima è che ha lasciato i tassi di interesse invariati. Il Consiglio direttivo si attende che i tassi di interesse di riferimento della BCE si mantengano su livelli pari o inferiori a quelli attuali finché non vedrà le prospettive di inflazione convergere saldamente su un livello sufficientemente prossimo ma inferiore al 2% nel suo orizzonte di proiezione e tale convergenza non si rifletterà coerentemente nelle dinamiche dell'inflazione di fondo.

La seconda è che saranno condotte, temporaneamente, operazioni di rifinanziamento a più lungo termine (ORLT) aggiuntive, per fornire un'immediata iniezione di liquidità a supporto del sistema finanziario dell'area dell'euro.

Sono quindi state potenziate le innovative emissioni Long Term Refinancing Operations (LTRO) lanciate dal presidente Mario Draghi nel 2019, dando avvio ad un programma di riacquisto di asset per un ammontare supplementare di 120 miliardi di Euro.

“Sebbene il Consiglio Direttivo non rilevi segni significativi di tensioni nei mercati monetari o di carenza di liquidità nel sistema bancario” ha dichiarato il presidente della BCE Christine Lagarde “queste operazioni forniranno un efficace sostegno in caso di necessità”.



Dati aggiornati al 31-5-2020

In relazione a quanto sopra esposto e tenuto conto della forma della curva dei tassi FRA del tasso euribor 6 mesi, la direzione finanziaria dell'azienda, ha rinviato l'esame di eventuali strategie di hedging al 2021.

La Società, anche per garantire un maggiore coordinamento con gli uffici finanziari del Comune di Torino, a cui è legata da impegni definiti nell'ambito della Convenzione Finanziaria di dettaglio (deliberata con DGC mecc. 2010 04692/024), si è munita già dal

2012 degli stessi strumenti utilizzati dalla Città per il controllo dell'indebitamento; la direzione finanziaria ha messo a punto un report specifico sul debito finanziario.

La Società non ha emesso strumenti finanziari (art. 2427 – 11° comma – n. 19 C.C.) né ha strumenti finanziari derivati (art. 2427 bis – 1° comma – n. 1 C.C.).

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti.

La liquidità, i flussi di cassa ed i fabbisogni per il finanziamento degli investimenti di Infratrasporti sono gestiti, di concerto con l'azionista unico Comune di Torino, attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione del rischio di liquidità.

In particolare Infratrasporti:

- monitora e gestisce, in coordinamento con gli uffici finanziari del Comune di Torino, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha avviato consultazioni con il sistema finanziario finalizzato ad ottenere linee di credito coerenti con gli impegni finanziari aziendali derivanti dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- pianifica gli andamenti prospettici della liquidità nell'ambito di un processo continuo di riprogrammazione del budget e degli investimenti.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da Infratrasporti mediante un'attenta gestione del capitale circolante, cui concorrono la consistenza dei crediti e le relative condizioni di regolamento contrattuale.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione di Infratrasporti a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali (GTT S.p.A.) che finanziarie (Comune di Torino per rimborsi rate dei mutui garantiti).

I crediti commerciali sono essenzialmente relativi ai canoni d'uso delle Infrastrutture gestite dall'azienda.

La grave e reiterata inadempienza da parte del gestore del servizio di trasporto pubblico alle obbligazioni monetarie dedotte a suo carico negli accordi convenzionali e contrattuali, ancora più rilevante se si tiene conto dell'ulteriore mancato adempimento dei concordati piani di rientro, costituiscono, se reiterati, presupposti per la risoluzione del relativo contratto e, di conseguenza e per l'effetto, la necessità di individuare un nuovo concessionario del servizio di trasporto pubblico.

Al fine di controllare tale rischio Infratrasporti verifica periodicamente il livello dei propri crediti commerciali, mettendo in essere, di concerto con la Città di Torino che controlla entrambe le società, tutte le azioni necessarie all'eventuale recupero del credito, mentre, per i crediti finanziari, la stretta relazione con gli uffici finanziari del Comune di Torino garantisce l'adozione di azioni coerenti e corrette.

Con l'accordo transattivo stipulato con GTT in data 31/01/2018 si è convenuto che il mancato adempimento ai nuovi piani di rientro costituiranno un grave inadempimento alle obbligazioni assunte e che la relativa garanzia è costituita dal Piano Industriale certificato

attraverso il quale GTT stessa si impegna nei confronti di altri Enti Pubblici finanziatori del risanamento della società.

Si confida quindi nell'adempimento volontario di GTT S.p.A. al rispetto degli impegni assunti, trovandosi altrimenti costretta Infratrasporti a recuperare in via coattiva i propri crediti e a valutare di chiedere la risoluzione del Contratto di Servizio per grave inadempienza.

Strumenti di governo societario di cui all'art 6 comma 3 del Testo Unico del D.Lgs 175/2016

Il presente paragrafo contiene un piano di attuazione degli strumenti di governo societario su cui l'articolo 6 comma 3 del Testo Unico chiede una valutazione in merito alla loro adozione.

“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”

Infratrasporti.To S.r.l. non si è ancora dotata di “regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale” in quanto con riferimento alla propria attività non si ravvisa la possibilità di violare le citate normative.

La Società intende assicurare il monitoraggio costante dell'allocazione del suo fatturato tra attività “istituzionali” e “di mercato” (attualmente molto contenuto) nel rispetto della soglia dell'80% prevista dalle disposizioni del Testo Unico.

Con riferimento alla tutela della proprietà industriale ed intellettuale, la Società ha previsto nel Codice Etico che i destinatari del medesimo sono tenuti a rispettare i diritti altrui sul software, sulle banche dati e comunque su tutto il materiale protetto dal diritto d'autore;

Le procedure aziendali vigenti prevedono il rispetto da parte di ogni dipendente delle politiche di sicurezza delle informazioni e di riservatezza in merito ad informazioni e documenti aziendali riservati.

“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”.

La Società, in considerazione delle limitate dimensioni e della contenuta articolazione delle risorse di staff e di gestione, non si è dotata di una struttura di Internal Audit, ma assicura dedicando le risorse necessarie supportate da esperti esterni le seguenti attività:

- valutazione dell'adeguatezza, della funzionalità e affidabilità delle procedure aziendali per contribuire al miglioramento dei processi di gestione del rischio, promuovendo in azienda la cultura dei rischi e dei controlli.
- esecuzione dell'attività di valutazione dei rischi coinvolgendo i principali stakeholder (Direttori, Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza, Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/01, Collegio Sindacale e le differenti strutture aziendali);

- in relazione alla precedente attività di valutazione dei rischi, l'Amministratore Unico coadiuvato dai Direttori informa il Socio Unico, il Collegio Sindacale e gli altri stakeholder (Società di Revisione, Organismo di Vigilanza, Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza) per gli ambiti di interesse, circa le specifiche strategie che la Società intende perseguire al fine di mitigare i rischi.

“c) codici di condotta propri, o adesione a 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”;

Come ricordato, la Società si è a suo tempo dotata di un Codice Etico che prevede delle specifiche disposizioni volte a disciplinare i Rapporti con i clienti, con fornitori e partner, con Autorità e Istituzioni e con i dipendenti.

Le regole del Codice, quale strumento della Società volto a garantire la diffusione e l'osservanza di principi, norme e standards generali di comportamento atti alla salvaguardia dei valori etici di riferimento, non sostituiscono ma integrano i doveri.

Destinatari del Codice Etico sono tutti i dipendenti ed i collaboratori, senza alcun'eccezione, e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurano rapporti o relazioni con la Società e operano per perseguirne gli obiettivi.

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

Infratrasporti non ha ancora attivato programmi di responsabilità sociale, seppure nel Codice Etico siano previsti e sviluppati i principi a cui la Società si ispira nelle materie della tutela della salute e sicurezza del lavoro, della tutela dell'Ambiente e dei rapporti con le comunità sociali, tenuto conto dell'impatto che hanno sul territorio e sulle popolazioni le opere infrastrutturali progettate e realizzate.

Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale

Il cuore del programma di valutazione del rischio è costituito dall'individuazione ed il monitoraggio di un set di indicatori idonei a segnalare preventivamente la crisi aziendale.

Al riguardo le Linee Guida per la definizione di una misura del rischio ai sensi dell'art. 6 comma 2 e dell'art. 14 comma 2 del D.Lgs. 175/2016 pubblicate da Utilitalia - Federazione che riunisce le Aziende operanti nei servizi pubblici dell'Acqua, dell'Ambiente, dell'Energia Elettrica e del Gas, rappresentandole presso le Istituzioni nazionali ed europee -, rappresentano un ottimo spunto di riflessione.

In particolare l'individuazione di una *“soglia di allarme”* intesa come situazione di superamento anomalo dei parametri economico-finanziari fisiologici di normale andamento, tale da ingenerare un rischio di potenziale compromissione dell'equilibrio economico, finanziario e patrimoniale della Società, appare la risposta più corretta ai fini della valutazione di crisi aziendale.

Nello specifico il documento pubblicato da Utilitalia propone che si abbia una *“soglia d'allarme”* qualora si verifichi una delle seguenti condizioni:

- 1) la gestione operativa della società sia negativa per tre esercizi consecutivi in misura pari o superiore all'X% (differenza tra valore e costi della produzione: A meno B, ex articolo 2525 c.c.);

- 2) le perdite di esercizio cumulate negli ultimi tre esercizi, al netto degli eventuali utili di esercizio del medesimo periodo, abbiano eroso il patrimonio netto in una misura superiore all'X%;
- 3) la relazione redatta dalla società di revisione, quella del revisore legale o quella del collegio sindacale rappresentino dubbi di continuità aziendale;
- 4) l'indice di struttura finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio più debiti a medio e lungo termine e attivo immobilizzato, sia inferiore a 1 in una misura superiore all'X%;
- 5) il peso degli oneri finanziari, misurato come oneri finanziari netti su fatturato, è superiore all'X%;

Il documento richiede una attenta valutazione da parte delle singole società delle percentuali indicate, specificando che possono essere differenti da settore a settore.

Tenuto conto che i primi due item sono stati sempre adempiuti da Infratrasporti, si riporta di seguito la tabella con l'indicatore 4 e 5 registrato negli anni di esercizio della Società.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	PEF ²⁰²⁰
Indice di struttura finanziaria	77,7%	77,7%	80,3%	81,5%	83,9%	84,6%	93,7%
peso degli oneri finanziari netti su fatturato	12,4%	11,2%	12,5%	10,1%	11,1%	8,6%	8,5%

Come è facile vedere l'indice di struttura finanziaria è progressivamente migliorato negli ultimi anni, grazie anche all'Accordo raggiunto con le banche finanziatrici il 28/12/2018.

Il dato indicato nel PEF elaborato per il 2020 indica un indice ancora migliore.

Per questo indicatore appare ragionevole considerare un valore per la soglia di attenzione del 75%, atteso che in questi anni di esercizio la Società ha ben performato.

Parallelamente il peso degli oneri finanziari sul valore del fatturato è progressivamente diminuito, così come era ragionevole attendersi da una società fortemente indebitata che sta rimborsando i propri debiti. Per questo indicatore il valore soglia oggi può essere ragionevolmente fissato al 15%, tenuto conto della prospettiva di rialzo dei tassi d'interesse.

Il dato nel 2019 risulta migliore del dato del 2018 appesantito dagli interessi di mora alle banche (oltre un milione di Euro) riconosciuti dal socio unico per il 40% circa.

Con riferimento all'Accordo raggiunto con le banche finanziatrici per la rimodulazione dei piani di ammortamento dei mutui, si ricorda che le banche finanziatrici hanno richiesto alla Società il rispetto dei seguenti "covenants finanziari":

- Patrimonio Netto superiore a 200 milioni di Euro;
- Posizione Finanziaria Lorda / EBITDA inferiore ai valori di seguito indicati:

anno	PFL/EBITDA limite	EBITDA Keuro da PEF	PFL Keuro da PEF	PFL/EBITDA da PEF	EBITDA Keuro Bilancio	PFL Keuro Bilancio	PFL/EBITDA Bilancio
2018	n.d.	15.663,95	40.393,11	n.d.	15.790,01	39.912,24	n.d.
2019	3,65	15.641,17	54.323,11	3,47	15.908,63	34.956,68	2,20
2020	3,48	16.563,32	52.352,72	3,16			
2021	3,24	17.803,73	50.203,26	2,82			
2022	3,09	18.582,35	47.869,02	2,58			
2023	2,99	18.928,83	45.344,09	2,40			
2024	2,86	19.363,75	42.622,36	2,20			
2025	2,69	19.953,71	39.697,51	1,99			
2026	1,82	20.399,60	36.563,00	1,79			
2027	1,61	20.861,78	33.212,10	1,59			
2028	1,11	21.319,02	25.707,81	1,21			
2029	0,57	21.781,12	17.972,93	0,83			
2030		22.248,60	10.000,00	0,45			

Circa il giudizio del Collegio Sindacale e del Revisore Legale, è opportuno sottolineare come questi organismi abbiano sempre rilasciato pareri positivi pur sottolineando con forza che l'eventuale mancato rispetto delle obbligazioni del socio unico e del principale cliente di Infratrasporti ne avrebbero potuto pregiudicare l'equilibrio economico-finanziario e di conseguenza la continuità aziendale.

Si sottolinea al riguardo che le proiezioni economico-finanziarie elaborate dalla Società, così come presentate al socio unico nel mese di aprile nell'ultimo incontro trimestrale per il controllo interorganico del 30 aprile 2020, non tengono conto degli effetti della recente emergenza sanitaria Covid-19.

Al riguardo tali proiezioni potrebbero presentare dati finanziari assai diversi causati da particolari situazioni che potrebbero essere determinate da temporanee condizioni di illiquidità di GTT ma soprattutto del Comune di Torino.

Su questi due soggetti, infatti, gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19 presentano caratteri certamente più rilevanti che non per Infratrasporti.

Infatti per quanto non ancora determinati con certezza, gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19 sui cantieri per la realizzazione della Metropolitana Automatica dovrebbero essere contenuti in qualche punto percentuale di extracosti derivanti dall'attuazione dei protocolli per la riattivazione delle attività produttive e nuovi ritardi ragionevolmente contenuti in un periodo massimo di 1-2 mesi.

L'emergenza sanitaria Covid-19 ha un impatto decisamente più severo su GTT che ha registrato, così come tutte le Società attive nel TPL, rilevanti riduzione dei passeggeri trasportati, a fronte di maggiori costi per l'espletamento del servizio (es. obbligo di sanificazione giornaliera dei veicoli).

L'impatto del Covid-19 sulla Città di Torino è invece principalmente legato a minori entrate, e maggiori spese per finanziare le politiche di sostegno alle fasce più deboli della popolazione.

Secondo le previsioni di uno studio elaborato dall'ANCI nel 2020 la città in cui l'impatto negativo del Covid-19 sarebbe più consistente è Torino, che registrerebbe un calo dei ricavi del 14,4% in uno scenario soft e del 20,2% in uno scenario hard, seguita da Venezia (13,8% nello scenario soft e 19,2% nello scenario hard), Cagliari (12,4% nello scenario soft e 18,2% nello scenario hard) e Genova (12,5% nello scenario soft e 17,9% nello scenario hard).

Per fronteggiare questa situazione il Governo ha comunque disposto il blocco del rimborso dei mutui e di incrementare di 7 miliardi di Euro i trasferimenti ai comuni, condizione ritenuta insufficiente dall'ANCI.

La Società, tenuto conto dell'evolversi della emergenza sanitaria e dei relativi effetti, ha avviato le procedure per richiedere fondi secondo quanto previsto dal Decreto Liquidità dell'8 aprile 2020 convertito in Legge l'8 giugno 2020.

Torino, 30 maggio 2020

L'Amministratore Unico

(Dott. Massimiliano Cudia)