

## RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

E

### PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE

AI SENSI DELL'ART. 6, CO. 2 E 4, D.LGS. 175/2016

(Bilancio di esercizio al 31.12.2020)

#### A. PREMESSA

La Società Infratrasporti.To S.r.l. (d'ora in avanti anche solo Infratrasporti o anche solo Infra.To), quale società a controllo pubblico *in house*, di cui all'art. 2, co.1, lett. m) e lett. o) del D.lgs. 175/2016 "*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*" (TUSP), iscritta nell'elenco delle società *in house* tenuto dall'ANAC in data 23 gennaio 2020, è tenuta a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la Relazione sul Governo Societario, ai sensi dell'art. 6, co. 4 del medesimo TUSP.

Detta Relazione deve contenere:

1. uno specifico programma di valutazione del rischio aziendale (art. 6, co. 2, TUSP);
2. 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 TUSP).

La società è inclusa nel perimetro di consolidamento del bilancio consolidato del Comune di Torino.

#### B. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

##### LA SOCIETÀ

La Società Infratrasporti.To Srl, è la società a totale partecipazione del Comune di Torino, costituita in attuazione degli artt. 113, comma 4 lett.a), e 13 del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i. per separare la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale dalle infrastrutture, e della Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422", preposta allo sviluppo delle infrastrutture pubbliche e degli altri servizi relativi alla progettazione, realizzazione e gestione delle medesime.

Ai sensi dell'art. 2 dello Statuto Sociale, 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. Oltre l'ottanta per cento del fatturato della Società è effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dal Socio pubblico e la produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato è consentita solo a condizione che la stessa

permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della Società.

In virtù e conseguenza dell'Atto di Scissione per incorporazione parziale di GTT S.p.A. con attribuzione del patrimonio scisso alla società beneficiaria Infratrasporti.To srl del 7 settembre 2010 a rogito notaio Angelo Chianale di Torino, la Società Infratrasporti.To è divenuta titolare della Concessione di costruzione e gestione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (13,2 km) e delle attività di progettazione e sviluppo della medesima. In pari data la Società ha acquisto la linea tranviaria 4 (18 km).

Con deliberazione del 23 dicembre 2014, l'Assemblea Straordinaria di Infratrasporti.To S.r.l. ha deliberato l'operazione di aumento di capitale, approvata dal Consiglio Comunale della Città di Torino in data 22 dicembre 2014, per un importo complessivo di Euro 25.830.000, portando così il capitale sociale a complessivi Euro 217.942.216,00, con conferimento della porzione di rete tranviaria della Linea 16 (12 km).

### **L'ASSETTO PROPRIETARIO**

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2020 è il seguente: capitale sociale di euro 217.942.216,00 detenuto al 100% dal Comune di Torino.

### **L'ORGANO AMMINISTRATIVO**

La società è amministrata da un Amministratore Unico, il dott. Massimiliano Cudia, nominato, ai sensi dell'art. dell'art. 12 dello Statuto Sociale e dell'art. 2449 c.c, con delibera in data 1/7/2019, sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2021.

L'Organo Amministrativo è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società e per l'attuazione delle attività che costituiscono l'oggetto sociale, nel rispetto dell'interesse pubblico espresso dal Socio Unico ed in conformità con l'esercizio del controllo analogo da parte del socio Città di Torino.

L'Organo Amministrativo è tenuto a predisporre tutti i programmi previsti dalla vigente normativa, anche con riferimento alla valutazione del rischio aziendale, e ad informarne l'Assemblea.

La rappresentanza generale della Società di fronte ai terzi ed in giudizio spetta all'Amministratore Unico.

### **GLI ORGANI DI CONTROLLO**

L'organo di controllo è costituito dal Collegio Sindacale nominato con delibera assembleare in data 1/7/2019 sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2021. Il Collegio Sindacale è composto da tre membri effettivi e due supplenti:

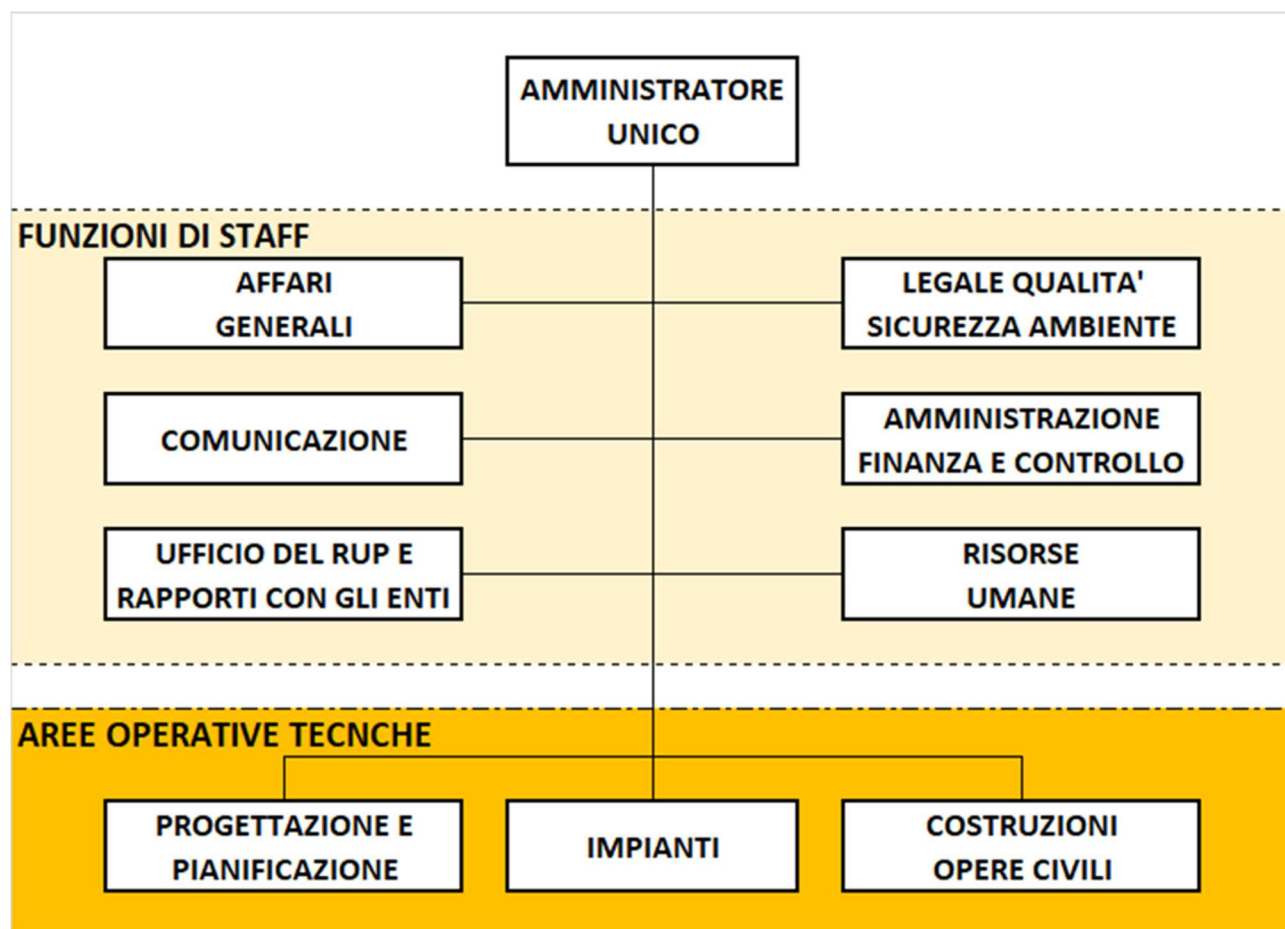
- Balducci Giampiero, Presidente
- Rossi Alessandro, sindaco effettivo
- Bucchioni Barbara, sindaco effettivo
- Boselli Isabella, sindaco supplente
- Costantino Giovanni, sindaco supplente.

Il Collegio Sindacale esercita le funzioni attribuite dalla Legge e dallo Statuto.

La revisione legale dei conti è esercitata da una società di revisione, la BDO S.P.A. nominata nell'Assemblea del 18/12/2018 dal Socio unico, sentito il parere del Collegio Sindacale per la durata di tre esercizi e con scadenza alla data di approvazione del Bilancio al 31/12/2020.

## 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, con il supporto delle funzioni di staff, si occupa della gestione dell'impresa sociale, agendo per l'attuazione dell'oggetto sociale nel rispetto delle delibere assembleari e nei limiti dei poteri attribuitigli dalla legge e dallo Statuto.

L'attuazione delle decisioni è demandata, per quanto di specifica 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) cura tutti gli aspetti legali dell'attività aziendale, 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, fornisce supporto per l'avvio e l'esecuzione degli appalti. L'Ufficio è costituito da due risorse, l'una è componente dell'ODV, l'altra è responsabile della Anticorruzione e Trasparenza dal 01 aprile 2021, assicurando l'attuazione e il continuo aggiornamento del Piano Anticorruzione.

La funzione Comunicazione assiste l'Amministratore Unico, 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, 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'Amministratore Unico.

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.

## **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., ed, ai sensi dell'art. 19 bis dello Statuto Sociale, Infratrasporti.To ha definito ed adottato il modello di organizzazione e controllo con l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza, che è stato nominato con Determina dell'Amministratore Unico n. 49 in data 12/06/2020, in forma collegiale nelle persone degli avvocati: Andrea Morezzi, Francesca Imarisio. L'avv. Marinella Galletto, legale interno, è stata nominata successivamente nell'Organismo. L'ODV ha anche funzioni di OIV.

Il modello viene aggiornato in aderenza con le modifiche normative emanate (ultimo aggiornamento 29/03/2021).

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.

Amministratore, 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.) dal 1/1/2020 nella persona della sig.ra Emilia Torasso (responsabile della funzione "Affari Generali"), e a far data dal 1/4/2021 nella persona dell'Avv. Giuseppa Ponziano
- Affidamento all'RPCT 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 29/03/2021);
- Sempre allo scopo di assicurare il rispetto dei principi di anticorruzione e trasparenza, la Società si è dotata di un regolamento per la selezione del personale.

Tutti i documenti sono pubblicati sulla sezione "Trasparenza" del sito web [www.infrato.it](http://www.infrato.it).

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

### **1. NORMATIVA**

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

*"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”.*

Ai sensi del successivo art. 14, co.2:

*“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.*

In conformità alle richiamate disposizioni normative, la Società ha predisposto la presente Relazione sul Governo Societario contenente il Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, approvato con determinazione dell'Amministratore Unico, congiuntamente all'approvazione del Progetto di Bilancio, con determinazione n. 93 del 28 maggio 2021.

## **2. DEFINIZIONI.**

### **2.1. Continuità aziendale**

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis, del codice civile, come richiamato dall'art. 2478 bis c.c. per le società a responsabilità limitata, 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 la Società 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.

Infra.To, 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, sono fornite nella relazione sulla gestione 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, esplicitando le ragioni che

qualificano come significative le incertezze esposte e le ricadute che esse possono avere sulla continuità aziendale.

## **2.2 Rischio di crisi e Crisi aziendale**

Il rischio di crisi aziendale può essere definito come la probabile manifestazione dello stato di difficoltà di un'impresa, non solo per il profilo economico-finanziario (inteso come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate), ma – più in generale – aziendale.

Il “Codice della crisi di impresa e dell’insolvenza” approvato con d.lgs. 12 gennaio 2019 n. 14, come modificato dal d.lgs. 26 ottobre 2020 n. 147, definisce all’art. 2 co 1 lettera a) la “crisi” come *“lo stato di squilibrio economico-finanziario 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”*.

## **3. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI**

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.

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.

Tali analisi vengono condotte considerando un arco di tempo storico di quattro anni, sulla base dei indici e margini di bilancio indicati nella tabella riportata al punto 9.

## **4. RISCHI CONNESSI ALL’ATTIVITÀ DI IMPRESA**

I rischi relativi all’attività 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.

## **5. 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.

## **6. 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;
- L'Assemblea sociale;

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 di impresa 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 31/12/2015	al 31/12/2016	al 31/12/2017	al 31/12/2018	al 31/12/2019	al 31/12/2020	PEF al 31/12/2021
Mutui indicizzati a tasso Euribor 6 mesi	214.424.707	202.100.880	189.271.489	173.673.004	173.673.004	160.552.509	146.956.733
Mutui indicizzati a tasso Euribor 3 mesi	42.850.876	40.619.534	38.298.045	37.102.363	37.102.363	34.132.619	31.088.167
Mutui a Tasso fisso	33.641.829	25.773.671	17.480.764	36.216.067	35.475.808	32.297.401	29.035.878
Altri finanziamenti	-	4.145.261	3.645.261	-	-	-	10.000.000
<b>Totale esposizione finanziaria</b>	<b>290.917.412</b>	<b>272.639.346</b>	<b>248.695.559</b>	<b>246.991.434</b>	<b>246.251.175</b>	<b>226.982.529</b>	<b>217.080.778</b>
Quota mutui a tasso Euribor 6 mesi da Comune	183.134.814	172.439.794	161.305.594	145.580.217	145.580.217	137.207.888	124.040.906
Quota mutui a tasso fisso da Comune	28.295.725	21.992.385	15.356.324	24.648.059	23.907.799	18.809.566	16.697.804
<b>Totale mutui garantiti dal Comune di Torino</b>	<b>211.430.539</b>	<b>194.432.179</b>	<b>176.661.918</b>	<b>170.228.276</b>	<b>169.488.016</b>	<b>156.017.454</b>	<b>140.738.710</b>
<b>Totale esposizione finanziaria netta</b>	<b>79.486.873</b>	<b>78.207.167</b>	<b>72.033.641</b>	<b>76.763.158</b>	<b>76.763.159</b>	<b>70.965.075</b>	<b>76.342.068</b>

**Nota Bene: i 10 milioni di Euro sono l'opzione concessa da Infratrasporti dalle banche finanziatrici nell'Accordo, che la Società vorrebbe elevare a 30 milioni di Euro**

### 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 54 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), eventualmente elevata del valore dei nuovi finanziamenti, nel caso in cui la Società decidesse di stipulare finanziamenti a tasso variabile.

L'andamento favorevole dei tassi Euribor nel corso del 2020, 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 rimaste invariate rispetto alle attese del 2019, anche in relazione agli effetti della pandemia da Covid-19 sull'economia e delle conseguenti politiche di sostegno definite dalla Banca Centrale Europea.

L'Euribor a tre mesi pare blindato dal 2020 sotto il -0,5% e quindi sembra che non vi siano rilevanti cambiamenti prospettici.

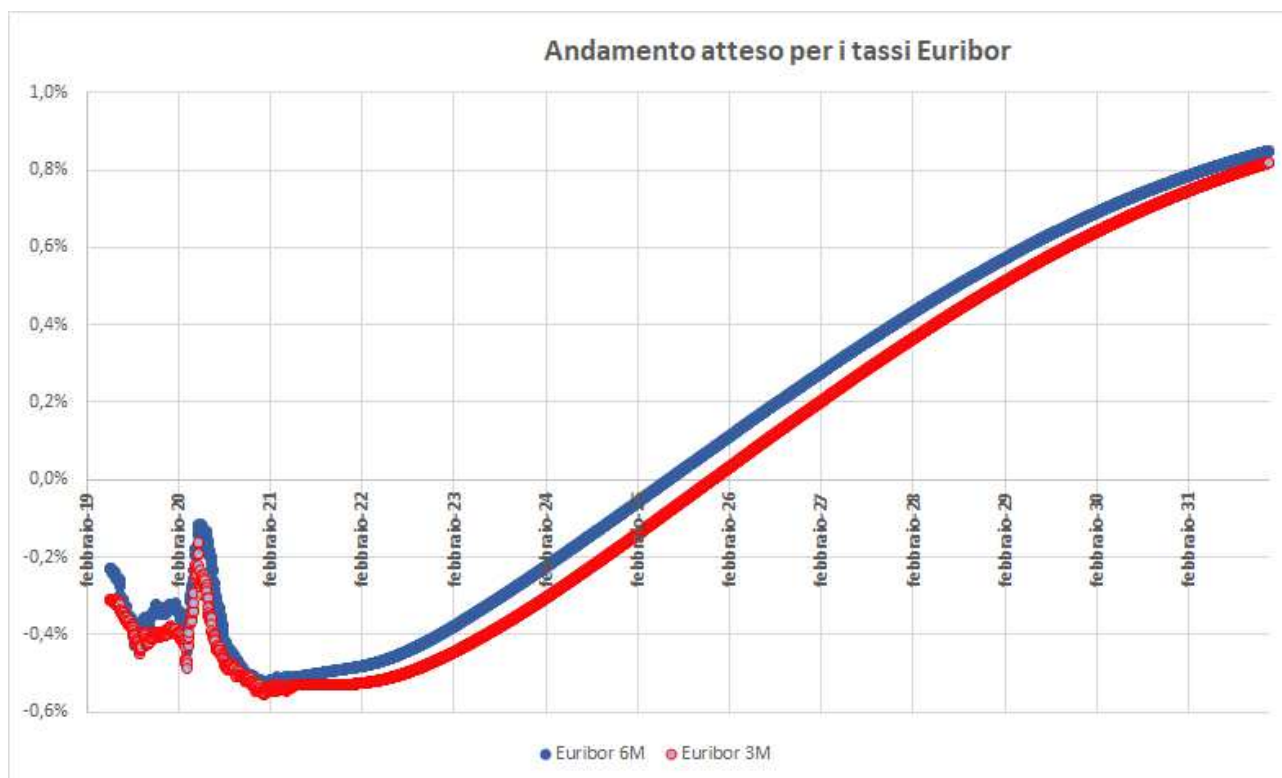
In realtà parrebbe che nei primi mesi del 2021 le aspettative stiano progressivamente cambiando. Così il future sull'Euribor scambiato a Londra indica che le aspettative a 5 anni sul tasso sono passate da -0,32% di gennaio 2021 allo zero di marzo 2021. Questo inevitabilmente ha delle ripercussioni sui tassi a medio lungo.

L'Irs a 20 anni ad esempio a gennaio 2021 era sceso anche in territorio negativo con una media mensile dello 0,07% mentre a marzo si attesta allo 0,41 per cento.

Le prospettive dei tassi d'interesse sono destinate ad aumentare nonostante la Bce mantenga una politica monetaria molto accomodante ed i tassi di riferimento resteranno a zero ancora per molto tempo.

Nonostante queste dinamiche il tasso fisso resta ancora un'ottima scelta, soprattutto per le durate più lunghe. Tuttavia, a livello di trend, si sta ampliando il gap tra tasso fisso e tasso variabile. Stando ai tassi medi applicati dalle banche rilevati da MutuiOnline.it se fino ad un anno fa i mutui a tasso fisso e quelli a tasso variabile erano in partenza sostanzialmente appaiati oggi lo spread tra le due classi di prodotto ha superato i 30 punti base (1,05% tasso fisso, e 0,72% tasso variabile).

Non è peraltro da escludere che nei prossimi mesi questo gap possa ampliarsi ancora.



*Dati aggiornati al 09-05-2021*

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 2022.

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), predispone un report trimestrale sul debito finanziario, che viene anche inviato alle banche finanziatrici.

La Società non ha emesso strumenti finanziari (art. 2427 – 11° comma – n. 19 C.C.) né ha in patrimonio 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 il socio 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.

Il ritardo, per altro causato anche dalle minori entrate in seguito alla crisi pandemica, con cui il Gestore del servizio di trasporto pubblico adempie alle obbligazioni monetarie dedotte a suo carico negli accordi convenzionali e contrattuali e nei concordati piani di rientro, costituiscono, se reiterati, presupposti per la ridefinizione e rinegoziazione degli accordi di ripianamento del debito.

Al fine di controllare tale rischio Infratrasporti verifica trimestralmente il livello dei propri crediti commerciali, mettendo in essere, di concerto con la Città di Torino che controlla, direttamente ed indirettamente, 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, anche attraverso l'azione di mediazione del Socio unico, condizione che eviterebbe alla società di recuperare in via coattiva i propri crediti.

## **8. MONITORAGGIO PERIODICO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE**

Oltre a quanto sopra esposto, si evidenzia che la Società redige un budget triennale elaborato su base semestrale.

E' effettuato altresì un controllo dei flussi di cassa su base mensile verificato trimestralmente dal socio unico Città di Torino, nell'ambito della attività di monitoraggio 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]"*

La dichiarazione di rispetto dei parametri finanziari è trasmessa alle Banche finanziatrici, ai sensi dell'art. 6.22 dell'Accordo stipulato tra Infra.To, Unicredit, IntesaSanpaolo e Cassa Depositi e Prestiti in data 28.12.2018.

L'organo di controllo e l'organo di revisione esercitano, in merito, la vigilanza di competenza.

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

Le verifiche trimestrali (consuntive e prospettiche) per il controllo analogo svolte dal Comune di Torino e trasmesse alle Banche finanziatrici in ottemperanza degli obblighi informativi di cui al predetto art. 6.22 dell'Accordo con le Banche, consentono una costante attività di monitoraggio e di verifica del rischio aziendale.

## **9. ANALISI DI BILANCIO ED ESAME DEGLI INDICI E DEI MARGINI SIGNIFICATIVI**

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 dei margini, degli indici, dei flussi;
- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente e ai tre precedenti;
- formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti.

La tabella della pagina seguente, evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nell'esercizio 2020 oggetto di esame e nei tre esercizi precedenti.

	2020	2019	2018	2017
<b>Stato Patrimoniale</b>				
<b>**Margini**</b>				
Margine di tesoreria	45,970.33	59,495.16	35,170.67	- 17,799.48
Margine di struttura	8,034.37	13,390.13	701.07	- 15,930.16
Margine di disponibilità	45,970.33	59,495.16	35,170.67	- 17,799.48
<b>**Indici**</b>				
Indice di liquidità	0.28	0.20	0.26	0.01
Indice di disponibilità	1.60	2.40	2.08	0.79
Indice di copertura delle immobilizzazioni	0.94	0.95	0.93	0.91
Indipendenza finanziaria	0.74	0.74	0.74	0.72
Leverage	1.36	1.35	1.35	1.38
<b>Conto economico</b>				
<b>**Margini**</b>				
Margine operativo lordo (MOL)	16,326.68	15,995.42	15,974.02	15,617.71
Risultato operativo (EBIT)	1,663.15	1,642.60	1,785.93	2,392.14
<b>**Indici**</b>				
Return on Equity (ROE)	0.17%	0.13%	0.17%	0.09%
Return on Investment (ROI)	0.15%	0.15%	0.16%	0.21%
Return on sales (ROS)	7.28%	7.27%	8.02%	10.98%
<b>Altri indici e indicatori</b>				
Indice di rotazione del capitale investito (ROT)	0.020	0.020	0.020	0.019
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	51,847.51	46,519.12	48,923.21	48,152.74
Flusso di cassa della gestione caratteristica dopo delle variazioni del CCN	111,808.67	22,082.40	59,056.22	48,257.56
Rapporto tra PFN e EBITDA	0.64	0.52	2.06	1.54
Rapporto tra PFN e NOPAT	28.35	30.33	85.47	126.41
Rapporto D/E ( <i>Debt/Equity</i> )	1.10	1.19	1.28	1.18
Rapporto oneri finanziari su MOL	7.26%	7.37%	10.58%	12.53%

## 10. VALUTAZIONE DEI RISULTATI – CONCLUSIONI.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia da escludere, assunti tutti i presupposti specificatamente indicati nella Relazione sulla Gestione, con particolare riferimento alla parte inerente la situazione finanziaria.

In particolare si riporta quanto segue:

*“Si rinnova, ad ogni modo, la raccomandazione indicata in tutti i Bilanci del quadriennio 2016-2019, ovvero che la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nei confronti dei propri fornitori e delle banche finanziatrici in una situazione di equilibrio economico-finanziario, tenuto anche conto della propria natura di società “in house providing” del Comune di Torino quale società delle infrastrutture del trasporto pubblico locale, è strutturalmente correlata a:*

- *il sostanziale rispetto ed l'attuazione dell'Accordo Transattivo stipulato con GTT il 31/01/2018 e dell'Intesa firmata il 28/12/2018;*
- *l'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali, specificatamente dedotti nell'Atto modificativo ma non novativo della Convenzione di dettaglio” (Convenzione di Dettaglio), approvato con deliberazione di Giunta Comunale della Città (mecc. N. 2010 04692/24) del 14 settembre 2010 e perfezionata tra Infratrasporti e la Città di Torino in data 23 settembre 2010 avente principalmente ad oggetto il rimborso delle rate di mutuo di competenza della Città;*

- *il rispetto e la garanzia da parte della Città di Torino degli impegni assunti nei confronti di Infratrasporti, con particolare riferimento alla delibera di Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024;*
- *la flessibilità circa il rimborso dei debiti di Infratrasporti verso la Città di Torino in linea con le indicazioni della nota Infratrasporti Prot. 78 del 24/01/2018 condivise dal Comune di Torino con nota Prot. 215/680.1 del 31/01/2018;*
- *l'adempimento da parte della Città di Torino, specificatamente dedotto dal "Contratto Servizi Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino" (Contratto di Servizio), stipulato in data 29 ottobre 2012, segnatamente a quanto indicato all'art. 25, comma 16, circa gli obblighi di finanziare e/o reperire le risorse finanziarie necessarie alla copertura degli investimenti di manutenzione straordinaria della rete tranviaria rimasta di proprietà alla Città stessa.*

*La Società continua a monitorare l'andamento delle proprie posizioni creditorie e debitorie nei confronti della Città di Torino e di GTT, confidando in ogni caso, atteso il rilevante interesse pubblico sotteso all'esercizio della sua impresa di società "in house providing" delle infrastrutture di trasporto pubblico, del sostanziale adempimento alle obbligazioni principalmente da parte della Città di Torino, ma anche di GTT, garantendo in tal modo alla Società un corretto equilibrio economico e finanziario."*

#### **D. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO.**

##### ***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 non si è 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.

La società si è dotata nel 2021 di una piattaforma di *e-procurement* "TuttoGare" mediante la quale sono gestite tutte le fasi di pubblicazione, presentazione, analisi, valutazione ed

aggiudicazione delle procedure di gara, oltre che le comunicazioni e gli scambi di informazioni, assicurando così la massima trasparenza e il rispetto dei principi in materia di appalti pubblici.

*“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 (Dirigenti, 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 dirigenti 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 -, sono state prese a riferimento per la determinazione degli indicatori di base.

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%;

Utilitalia raccomanda che le percentuali di riferimento siano individuate dalle società in maniera coerente con le specificità proprie del settore di riferimento e con i principi di equilibrio economico-finanziario della gestione.

Tenuto conto che i primi due item continuano ad essere adempiuti da Infratrasporti dalla propria costituzione, si riporta di seguito la tabella con l'indicatore 4 e 5 registrato negli anni di esercizio della Società.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	PEF 2021
Indice di struttura finanziaria	80,1%	82,3%	76,7%	80,2%	85,2%	82,4%	82,4%
peso degli oneri finanziari netti sul fatturato	-10,8%	-11,6%	-10,0%	-11,1%	-8,6%	-8,2%	-8,4%

Come è facilmente ravvisabile, l'indice di struttura finanziaria è mediamente migliorato negli ultimi anni, grazie anche all'Accordo raggiunto con le banche finanziatrici il 28/12/2018, seppure il risultato del 2019 sia stato migliore di quello del 2020.

Il dato indicato nel PEF elaborato per il 2021 indica un indice in linea con il risultato del 2020.

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.

Nel marzo del 2019 il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili CNDCEC e la Fondazione Nazionale Commercialisti FNC hanno emanato la “*Relazione sul governo societario contenente programma di valutazione del rischio di crisi aziendale (ex art 6, co 2 e 4 d.Lgs. 175/2016)*”.

In tale documento, come detto, viene definita la nozione di crisi come “*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*”.

In quest'ottica il più marcato accento sugli strumenti di *forward looking* nell'implementazione di sistemi in grado di anticipare quanto più possibile i segnali di un'eventuale crisi, assumono maggiore rilevanza gli strumenti di pianificazione e controllo, e quindi le proiezioni trimestrali ed i relativi controlli, già codificati nell'ambito del processo di controllo interorganico definito con il socio unico e con le banche finanziatrici.

Potrebbe essere utilizzato a tal fine l'indice *Debt Service Coverage Ratio* che fornisce una sintetica valutazione della capacità dei flussi di cassa generati dalla gestione caratteristica nel periodo, maggiorati della cassa di inizio periodo, di far fronte alle uscite derivanti dal rimborso del debito finanziario.

<b>FLUSSI DI CASSA TOTALI</b>	<b>TOTALE 2017 consuntivo</b>	<b>TOTALE 2018 consuntivo</b>	<b>TOTALE 2019 consuntivo</b>	<b>TOTALE 2020 consuntivo</b>	<b>PEF<sup>2020</sup></b>	<b>TOTALE 2021 preventivo</b>	<b>PEF<sup>2021</sup></b>
FLUSSO DI CASSA DELLA GESTIONE CARATTERISTICA	8.529.923	14.707.736	13.012.395	11.432.207	13.681.102	31.460.587	16.095.789
SERVIZIO DEL DEBITO AL NETTO DEI CONTRIBUTI COMUNALI	- 7.587.811	- 16.525.349	- 6.903.979	- 8.495.865	- 3.995.193	- 4.153.959	- 4.229.796
DEBT SERVICE COVERAGE RATIO	1,12	0,89	1,88	1,35	3,42	7,57	3,81

#### *Dati in Euro*

Con riferimento all'Accordo raggiunto con le banche finanziatrici per la rimodulazione dei piani di ammortamento dei mutui, si ricorda che le banche stesse hanno richiesto alla Società il rispetto dei seguenti “covenant 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	16.236,78	38.793,98	2,39
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			

*Dati in Euro*

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.

Torino, 28 maggio 2021

L'Amministratore Unico

(dott. Massimiliano Cudia)