

## 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 31.12.2022)

Indice:

- A. PREMESSA
- B. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO
- C. MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E CONTROLLO AI SENSI DEL D.LGS. 231/2001
- D. PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA
- E. PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016
- F. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO
- G. VALUTAZIONE DEI RISULTATI - CONCLUSIONI

#### A. PREMESSA

La società Infratrasporti.To s.r.l. (d'ora in avanti anche solo Infratrasporti o anche solo Infra.To), a socio unico Città di Torino, è la società soggetta a controllo analogo, che opera secondo il modello dell'in *house providing*, di cui all'art. 2, co.1, lett. m) e lett. o) e art. 16 del D.Lgs. 175/2016 "*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*" (TUSP), e artt. 5 e 192 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.

Infra.To 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 E LA SUA ATTIVITÀ

La società Infratrasporti.To Srl, costituita in data 17 maggio 2010, in attuazione degli art. 113, comma 4 - lett. a), e dell'art. 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", è preposta alla progettazione realizzazione e allo sviluppo delle infrastrutture di mobilità pubbliche e degli altri servizi relativi alla Metropolitana di Torino e alle infrastrutture filoferro tranviarie.

Il 2022 è stato caratterizzato da significativi interventi societari e organizzativi:

- il rinnovo della governance con l'adozione di un Consiglio di Amministrazione in luogo di un Amministratore Unico (Delibera dell'Assemblea del 26.7.2022) e la nomina del Collegio Sindacale;
- la modificazione dello Statuto Sociale, con l'ampliamento delle attività di Centrale di Committenza (Delibera dell'Assemblea del 30.11.2022);
- la riorganizzazione aziendale per favorire il miglioramento dell'organizzazione, lo sviluppo delle competenze, la definizione di percorsi di crescita, la valorizzazione della premialità e della formazione (Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 16.12.2022).

L'assemblea Straordinaria di Infra.To, in data 30 novembre 2022, in esito alla deliberazione del Consiglio Comunale del 21/11/2022 n. 767/2022, ha approvato la **modificazione dell'oggetto sociale**, con la possibilità per Infra.To di svolgere l'attività di centrale di committenza e l'adozione di un nuovo testo di statuto sociale con miglioramenti della stesura, aggiornamenti e revisioni connesse ad aggiornamenti normativi.

*Ai sensi del nuovo articolo 2 dello Statuto Sociale, la Società ha per oggetto la proprietà e la gestione di strutture civili e infrastrutture, nonché le attività di engineering, di progettazione, di costruzione e sviluppo di impianti, 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 Società può inoltre svolgere attività di centralizzazione delle committenze, anche ausiliarie, ai sensi dell'art. 3 comma 2, lettere l) e m) e dell'art. 37 del decreto legislativo 50/2016. In particolare, la Società, ai sensi dell'art. 37 comma 7 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i. può: a) aggiudicare appalti e stipulare ed eseguire contratti per conto delle Amministrazioni Pubbliche socie, di amministrazioni aggiudicatrici e di enti aggiudicatori; b) stipulare accordi quadro ai quali le stazioni appaltanti qualificate possono ricorrere per l'aggiudicazione dei propri appalti; c) gestire sistemi dinamici di acquisizione e mercati elettronici. Deve intendersi ricompresa nell'oggetto sociale ogni attività ausiliaria o strumentale necessaria o utile a favorirne il raggiungimento. La Società assicura la trasparenza, la regolarità, l'economicità della gestione dei contratti pubblici."*

Oltre l'ottanta per cento del fatturato della Società è effettuato nello svolgimento delle funzioni e 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.

L'art. 10 dello Statuto "**Controllo analogo e Controllo sugli atti**" prevede che l'esercizio del controllo analogo da parte del Comune, che viene esercitato sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della Società mediante approvazione o controllo dei seguenti atti:

- 1) budget di previsione (economico e finanziario) redatto su base annuale e pluriennale, accompagnato da una relazione dell'organo di amministrazione e del Piano degli investimenti di manutenzione e attuazione delle infrastrutture;
- 2) bilanci infrannuali;
- 3) atti di costituzione e di modifica della dotazione organica del personale;

- 4) atti di programmazione relativi all'avvio di procedure concorsuali per l'assunzione di personale, ivi compresi i Direttori e i Dirigenti;
- 5) atti di programmazione relativi all'attribuzione di incarichi individuali di contratti di lavoro autonomo di natura occasionale, contratti di collaborazione coordinata e continuativa o con altre forme di contratto previste dalla normativa vigente;
- 6) atti generali, quali regolamenti e deliberazioni, riguardanti l'ordinamento interno;
- 7) regolamenti e atti relativi alle procedure ad evidenza pubblica per la stipulazione di contratti aventi per oggetto servizi, forniture e lavori sopra soglia comunitaria;
- 8) proposte di atti relativi alle alienazioni/acquisizioni di beni immobili;
- 9) proposte di atti relativi all'acquisizione/dismissione di partecipazioni in società, consorzi, associazioni e fondazioni;
- 10) proposte di atti relativi alla stipulazione di mutui, finanziamenti ed ogni altro strumento di reperimento delle risorse finanziarie da parte della società;
- 11) proposte di atti relativi alla emissione di titoli di debito o altri strumenti finanziari ed a tutte le operazioni di finanza straordinaria;
- 12) relazione semestrale di cui all'art. 22 dello Statuto.

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 Convenzione di 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 acquistato a patrimonio la linea tranviaria 4 (18 km).

Con deliberazione del Consiglio Comunale del 6 febbraio 2023 n. 2023 00040 esecutiva dal 24 febbraio 2023, sono state approvate modificazioni alla Concessione di Linea 1 con prolungamento della durata della Concessione fino al 31 dicembre 2045, sulla base di un nuovo piano economico-finanziario (PEF) tale da garantire l'equilibrio dell'investimento in ragione della apertura nel 2021 della nuova tratta Lingotto Bengasi. In data 9/3/2023 è stato sottoscritto tra il Comune e Infra.To l'atto modificativo della Concessione.

Infra.To, è impegnata nel Prolungamento Ovest della Metropolitana Automatica di Torino – Tratta “Collegno – Cascine Vica (CCV)”, rientrante tra le infrastrutture degli insediamenti prioritari, aggregato di cui alla Delibera del CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 e ss.mm.ii., relativa al “Programma infrastrutture strategiche” (PIS).

Ha redatto il Progetto di fattibilità tecnico economica della Tratta 5, Cascine Vica - Capolinea ovest - 1° lotto funzionale (Cascine Vica – Rivoli Centro).

E' impegnata nella fase di esecuzione dell'appalto per la migrazione del sistema di segnalamento da analogico a digitale CBTC e per la fornitura di nuovo materiale rotabile, in coerenza con la messa in esercizio della Tratta Ovest (Collegno – Cascine Vica) entro la fine del 2024 – febbraio 2025.

In forza di Deliberazione del Consiglio Comunale di Torino del 26 ottobre 2020 n. mecc. 202001849/34, e del “Contratto regolante i rapporti tra Città di Torino e Infratrasporti.to s.r.l. per l’affidamento dei servizi di ingegneria, inerenti la progettazione definitiva della tratta Politecnico – Rebaudengo della **Linea 2 di Metropolitana**, ex d. lgs. n. 50/2016 s.m.i., art. 192 e d. lgs. n. 175/2016 s.m.i., art. 16” sottoscritto l’11/01/2021, Infra.To ha realizzato la revisione del PFTE e il Progetto Definitivo della Metropolitana Automatica di Torino - Linea 2, relativamente alla Tratta Rebaudengo-Politecnico.

Infra.To al momento opera come stazione appaltante in regime transitorio in quanto la disciplina attuativa per la qualificazione delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza ex art. 38 d.lgs. 50/2016 è in fase di evoluzione e alla stessa sarà data attuazione con l’entrata in vigore del nuovo codice appalti approvato con D.lgs. 31/03/2023 n. 36.

Infra.To è altresì impegnata nei lavori di mantenimento e ammodernamento delle infrastrutture di trasporto affidate dalla Città (rete tranviaria torinese e tratta in esercizio della Metropolitana, in collaborazione e per il tramite dell’esercente GTT S.p.A.), nell’ottica del progressivo miglioramento ed efficientamento del sistema dei trasporti pubblici al servizio della conurbazione torinese. Con Delibera del Consiglio Comunale del 6/2/2023 è stata approvata la nuova Convenzione per la **Concessione del diritto d’uso degli impianti filoferrotranviari** e di fermata. La concessione d’uso scadrà il 30 giugno 2027, data correlata alla durata del Contratto di Servizio del TPL, affidato a GTT S.p.A.

Con riferimento ai lavori di prolungamento della Metropolitana si segnala la collaborazione con la Prefettura di Torino, attraverso la redazione e l’esecuzione di specifici Protocolli di intesa al fine di monitorare le presenze di subappaltatori e cottimisti nei cantieri e i flussi finanziari derivanti dagli appalti.

Il 13 febbraio 2023 è stato sottoscritto presso la Prefettura di Torino, tra l’UTG Ufficio Territoriale del Governo di Torino nella persona del Prefetto e Infra.To, il **Protocollo di Legalità** per la realizzazione della Linea 1 della metropolitana automatica di Torino - Tratta Fermi-Casine Vica suddivisa in n. 2 lotti funzionali.

## **La società non gestisce risorse del PNRR.**

### **L’ASSETTO PROPRIETARIO**

L’assetto proprietario della Società al 31/12/2022 è il seguente: capitale sociale di euro 217.942.216,00 interamente versato detenuto al 100% dal Comune di Torino.

In particolare, 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 in natura da parte del Socio Unico della porzione di rete tranviaria della Linea 16 (12 km).

### **L’ORGANO AMMINISTRATIVO**

La Società è amministrata da un Consiglio di amministrazione, così composto:

- Prof. Ing. Bernardino Chiaia – Presidente e Amministratore Delegato;
- Arch. Cristina Manara – Consigliera;
- Dott. Massimo Guerrini – Consigliere.

L'organo amministrativo, nominato ai sensi dell'art. 12 dello Statuto Sociale con delibera del 26/07/2022, resta in carica sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2024.

L'assemblea di Infra.To in data 26 luglio 2022 ha deliberato di modificare la numerosità dell'organo di amministrazione, passando da un Amministratore Unico a un Consiglio di amministrazione composto di tre membri, tutti di nomina diretta ai sensi dell'art. 2449 c.c.

Il Socio Unico Città di Torino ha motivato la scelta dell'organo collegiale, ai sensi dell'art. 11 del d.lgs. 175/2016 e s.m.i., per garantire il miglior perseguimento delle finalità istituzionali della società, operante in ambito di progettazione delle infrastrutture strategiche della mobilità cittadine (metropolitana e linee tranviarie). Tenuto conto delle caratteristiche dimensionali dei progetti in corso di realizzazione e della portata dei contributi pubblici affidati, si è ritenuto necessario favorire la collegialità delle decisioni strategiche.

L'introduzione di un consiglio di amministrazione, per una Società destinata in modo ancora più stabile e strutturale a partecipare alla realizzazione del futuro infrastrutturale della Città di Torino, garantisce inoltre la possibilità di un raccordo migliore e più partecipativo nei confronti di tutti gli stake holders interessati ed è garanzia di pluralità e controllo, anche in ottica di anticorruzione.

L'integrazione dell'organo amministrativo è stata altresì sostenuta dall'intenzione, da parte del Comune di Torino, di avvalersi della società Infrato quale stazione appaltante e centrale di committenza per le attività afferenti la missione della società e per eventuali altre commesse pubbliche di interesse della Città di Torino, valorizzando a riguardo le disposizioni normative di recente introdotte in ordine agli interventi sostenuti e promossi nel contesto del PNRR - Piano nazionale di Rinascita e Resilienza.

#### **L'AMMINISTRATORE DELEGATO**

L'Organo Amministrativo è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società e per l'attuazione dell'oggetto sociale, nel rispetto dell'interesse pubblico espresso dal Socio unico ed in conformità con l'esercizio del controllo analogo, fatta eccezione dei poteri che dalla legge o dal presente statuto sono riservati alla decisione dei soci o dell'Assemblea.

L'assemblea ordinaria del 26 luglio 2022, visto l'art. 11 comma 8 del d.lgs. 175/2016 e l'art. 16 dello Statuto sociale ha autorizzato l'attribuzione di ampie deleghe al Presidente quale Amministratore Delegato. Le deleghe sono state conferite dal Consiglio di Amministrazione del 29/07/2022.

La rappresentanza generale della società di fronte ai terzi ed in giudizio spetta al Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato.

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.

#### **GLI ORGANI DI CONTROLLO**

L'organo di controllo è costituito dal Collegio Sindacale nominato con delibera assembleare in data 26/7/2022 ed in carica sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2024. Il Collegio Sindacale è composto da tre membri effettivi e due supplenti:

- Pier Luigi Passoni – Presidente;
- Paolo Rizzello - Sindaco effettivo;
- Fiorella Vaschetti - Sindaco effettivo;
- Maurizio Cacciola - Sindaco supplente;
- Miram Denise Caggiano - Sindaco supplente.

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

In data 29/06/2021 l'Assemblea, su proposta motivata del Collegio Sindacale ha conferito per gli esercizi 2021-2023, l'incarico di revisione legale dei conti alla società di revisione CROWE BOMPANI S.p.A., con sede legale e amministrativa in Milano, iscritta nel Registro dei Revisori presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (ex D.M. del 12/04/1995), e così con scadenza alla data di approvazione del Bilancio al 31/12/2023.

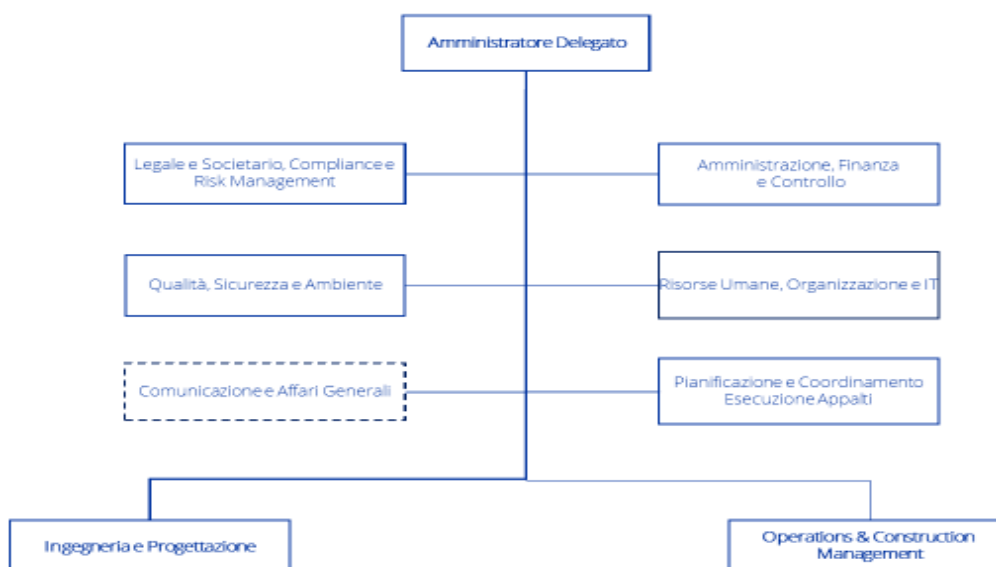
## L'ORGANIZZAZIONE INTERNA

Il Consiglio di amministrazione ha approvato in data 16 dicembre 2022 la modifica dell'organizzazione aziendale, dando mandato al Presidente e Amministratore Delegato per l'attuazione della riorganizzazione aziendale stessa, nei tempi e modalità che riterrà opportuni.

Il nuovo assetto organizzativo mira ad accrescere l'efficienza della struttura anche in previsione dell'attuazione della futura qualificazione della Società come stazione appaltante e del potenziale incremento delle attività connesso alla modifica dello statuto sociale deliberata dall'Assemblea in data 30 novembre 2022, con la previsione di svolgere l'attività di centralizzazione delle committenze, anche ausiliarie, ai sensi dell'art. 3 comma 2, lettere l) w m) dell'art. 37 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i., anche in forma di Stazione Unica Appaltante ai sensi dell'art. 13 L. 136/2010.

Di seguito si riporta il nuovo schema organizzativo generale.

### Organigramma 16/12/2022



Il progetto di riorganizzazione aziendale ha interessato le strutture di primo e secondo livello e risponde alla necessità di creare un nuovo assetto organizzativo, volto ad assicurare un maggior efficientamento delle singole strutture aziendali, attraverso un percorso di razionalizzazione, semplificazione e snellimento delle stesse, con precisa individuazione delle relative competenze.

E' emersa l'esigenza di creare delle strutture organizzative più funzionali al core business attuale, tenendo conto delle attività legate alla funzione di centrale di committenza e delle indicazioni, anche di natura organizzativa, fornite dall'ANAC per la futura qualificazione delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza di cui alle "Linee guida ANAC per la qualificazione delle Stazioni Appaltanti e delle Centrali di Committenza n. 441 del 28/9/2022".

Il nuovo organigramma evidenzia e tende ad assicurare quanto segue:

- una maggiore semplificazione dei processi aziendali e rapidità decisionale, attraverso le seguenti aree di competenza:
  - o Risorse Umane, Organizzazione e IT;
  - o Comunicazione e Affari Generali,
  - o Legale e Societario, Compliance e Risk Management,
  - o Amministrazione, Finanza e Controllo;
  - o Qualità, Sicurezza e Ambiente;

con allocazione in staff all'Amministratore Delegato delle funzioni di supporto amministrativo al core business aziendale Risorse Umane, Organizzazione e IT e Comunicazione e Affari Generali;

- la costituzione di una nuova struttura denominata Pianificazione e Coordinamento Esecuzione Appalti, che discende dall'attuale ufficio del RUP, costituendo una struttura stabile di supporto (SOS) alla quale attribuire le funzioni di programmazione, gestione delle gare ed esecuzione dei contratti, nonché gli affidamenti come Centrale di committenza;
- il conferimento di un maggiore impulso ai processi core dell'Azienda, attraverso lo snellimento delle strutture tecniche, mediante, da un lato, la soppressione dell'Area Tecnica e dall'altro, la creazione di due uniche strutture organizzative in line che riportino direttamente all'Amministratore Delegato:
  - o Ingegneria e Progettazione e
  - o Operations & Construction Management;
- la facilitazione dei processi comunicazionali tra le strutture organizzative di staff e line.

Nel dettaglio, l'organigramma comprende:

1) Area di supporto amministrativo al business, articolata nelle seguenti nuove strutture organizzative che riferiscono all'Amministratore Delegato:

- a. Amministrazione, Finanza e Controllo, al cui interno sono confluite le funzioni di Contabilità e Bilancio e Finanza e Controllo, sotto la responsabilità dell'ing. Marco Cesaretti

b. Legale e Societario, Compliance e Risk Management, al cui interno sono svolte le funzioni di Legale e Societario, compliance (Privacy, Anticorruzione e Trasparenza), Risk Management, sotto la responsabilità dell'Avv. Giuseppa Ponziano;

c. Pianificazione e Coordinamento Esecuzione Appalti, al cui interno sono confluite in line le funzioni inerenti alle Procedure di Gara ed Esecuzione Contratti, al Coordinamento Tecnico Lavori, Servizi e Forniture, ai Subappalti e, in staff, quelle di Sicurezza Lavori, Project Management e Rapporti con gli Enti. Detta struttura, come sopra evidenziato, svolgerà, altresì, le principali funzioni di Centrale di committenza, sotto la responsabilità dell'Arch. Fabio Bolognesi;

d. Risorse Umane, Organizzazione e S.I., all'interno della quale sono svolte le funzioni di Risorse Umane e Organizzazione e Information Technology, in staff all'A.D.;

e. Qualità, Ambiente e Sicurezza al cui interno confluiscono le funzioni di Qualità e Ambiente, precedentemente accorpate nella Funzione Legale, e la funzione della Sicurezza. Dette funzioni assicurano il percorso di integrazione dei Sistemi di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza ed il loro iter certificativo, nonché la gestione ed il coordinamento di eventuali ulteriori schemi certificativi per il perimetro di competenza. Detta funzione è ad interim affidata all'ing. Marco Cesaretti;

f. Comunicazione e Affari Generali, all'interno della quale sono svolte le Funzioni di Comunicazione e di Affari Generali, in staff all'A.D.

## 2) Area Tecnica di Business:

g. Ingegneria e Progettazione, sotto la responsabilità dell'ing. Roberto Crova, all'interno della quale sono svolte:

o in staff i PM della Metro 1, Metro 2 e Tramvie, il BIM e il CSP, Prevenzione incendi e Procedure Autorizzative;

o in line le strutture Progettazione Opere Civili e Progettazione Impianti;

h. Operations & Construction Management, sotto la responsabilità dell'ing. Emilio Avitabile, all'interno della quale sono presenti:

o in staff il PM e la funzione Contabilità lavori;

o in line le strutture Opere Civili e Impianti.

La riorganizzazione mira altresì a garantire: i) il miglioramento delle attività di core business attraverso una maggiore sinergia delle funzioni di supporto tecnico rispetto alle aree di business; ii) il mantenimento dei relativi livelli di efficienza, accorpando le attività tecniche di stretto supporto al business alle unità operative per le quali vengono impiegate.

Dal 2020, in ragione dell'aumento delle attività, è stato ampliato l'organico aziendale con assunzione di nuove risorse (8 risorse nel 2020 e 9 nel 2021). Al 31/04/2022 l'organico era composto da 45 unità a tempo indeterminato. Tuttavia, nel 2022 si è registrato, in relazione al contesto esterno di aumento dei lavori pubblici connessi al PNRR, e conseguente ricerca sul mercato di professionalità per la progettazione dei lavori, un decremento delle risorse interne assunte presso altre realtà. Al 31.12.2022 le risorse sono 41.



### **C. MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E CONTROLLO AI SENSI DEL D.LGS. 231/2001 e s.m.i.**

In merito alla disciplina sulla responsabilità amministrativa degli enti, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 s.m.i., 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.

In ragione delle intervenute modifiche organizzative e normative, il Modello di organizzazione, gestione e controllo adottato dalla Società secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 231 dell'8 giugno 2001 relativo alla "responsabilità delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", è stato aggiornato con Determinazione dell'A.U. n. 74 del 26 aprile 2022 e con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 29 marzo 2023.

In particolare, nel 2022, sono stati approvati i seguenti aggiornamenti:

- Parte Generale del Modello 231/2001 e relativo Elenco dei Reati, a seguito delle seguenti modifiche normative:

Legge 9 marzo 2022 n. 22 recante "Disposizioni in materia di reati contro il patrimonio culturale" che ha introdotto nel D. lgs. 231/01 l'art. 25-septiesdecies (Delitti contro il patrimonio culturale) e l'art. 25-duodevices (Riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici),

Legge n. 238/2021 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge Europea 2019-2020" nella parte in cui integra gli artt. 600-quater e 609-undecies c.p., presupposto della responsabilità degli enti ex art. 25-quinquies del D.Lgs. 231/2001, e modifica le fattispecie richiamate dall'art. 25-sexies del D.Lgs. 231/200;

- Parte Speciale "A" Reati contro la Pubblica Amministrazione e Corruzione tra Privati;
- procedure "Rapporti con soggetti pubblici e privati" e "Flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza".

E' stata altresì adottata la Parte Speciale "F" Reati Tributari", introdotti quali reati presupposto della responsabilità degli enti all'art. 25 quinquiesdecies D.Lgs. 231/2001 ad opera della L. n. 157/2019 e dal D.Lgs. n. 75/2020.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 29 marzo 2023 è stato approvato un nuovo aggiornamento del MOG 231, alla luce degli aggiornamenti delle fattispecie di reati, e precisamente:

- Parte Generale del MOG 231 e relativo allegato 1 – Elenco dei reati presupposto
- Parte Speciale A – Reati contro la Pubblica Amministrazione e corruzione tra privati
- Parte Speciale C – Reati in materia sicurezza sul lavoro
- Parte Speciale D – Reati informatici e delitti in violazione del diritto d'autore
- Parte Speciale E – Reati ambientali
- Parte Speciale F – reati tributari

E' stata altresì adottata la nuova Parte Speciale G – Reati di ricettazione, riciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita, autoriciclaggio nonché delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti (art. 25 octies e 25 octies 1), con la nomina del gestore, e con il correlato Regolamento antiriciclaggio.

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.

#### **D. PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA**

La Società ha dato attuazione alla disciplina in materia di anticorruzione e trasparenza contenuta nella Legge 190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" e s.m.i. e nel d.lgs. 33/2013 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni", come modificato dal d.lgs n. 97/2016 portante le modifiche alla legge n. 190/2012 Anticorruzione e al d.lgs. 33/2013 Trasparenza.

Infra.To, in quanto società in house a socio unico Comune di Torino, con meno di 50 dipendenti è tenuta all'adozione del PTPCT portante le misure per la prevenzione della corruzione, integrativo del MOG ai sensi del d.lgs. 231/2001.

L'art. 6 del D.L. 9 giugno 2021 n. 80, convertito in legge 113/2021 "Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia", rubricato "Piano integrato di attività e organizzazione" ha introdotto l'obbligo per le pubbliche amministrazioni, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con più di cinquanta dipendenti di adottare, entro il 31 gennaio di ogni anno, il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), con durata triennale. Con D.P.R. 81/2022, è stato approvato il Regolamento recante individuazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal Piano integrato di attività e organizzazione, con conferma delle modalità semplificate per l'adozione del Piano da parte delle amministrazioni con meno di cinquanta dipendenti. ANAC, in data 17 gennaio 2023, con la delibera n. 7 ha approvato il Piano nazionale anticorruzione (PNA 2022). Per le società pubbliche è confermata, ai sensi della legge 190/2012, l'adozione del PTPCT, come indicato nel PNA 2022 al paragrafo 2.2, Tabella 3.

In conformità agli indirizzi adottati dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) e alle indicazioni operative fornite dagli Orientamenti 2022, su proposta del Responsabile della Prevenzione e della Corruzione (RPCT), l'Amministratore Unico con determinazione n° 74 del 26/04/2022, ha approvato l'adozione, ai sensi dell'art. 1 comma 8 della legge 190/2012 e s.m.i. del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024 e i relativi allegati, individuando i Referenti di supporto all'RPCT per la prevenzione della corruzione, nell'ambito di tutte le aree aziendali.

Nel primo semestre 2022 (25 maggio 2022) si è tenuta una giornata di formazione in materia di anticorruzione e trasparenza. Sono stati trattati i seguenti argomenti:

1. Adozione del PTPCT 2022-2024: contenuto generale, diffusione e conoscenza,
2. Etica e Integrità dei comportamenti: analisi del codice etico e del Codice di Comportamento con attenzione al conflitto di interessi,
3. Wistleblowing: illustrazione del Regolamento approvato con Determina A.U. N. 74/2022.

Il PTPCT è stato adeguato alla luce del PNA 2022 e del nuovo assetto organizzativo di Infra.To approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16.12.2022.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione, nella seduta del 29/03/2023 ha infatti approvato il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2023-2025 (art. 1, co. 7 e 8, l. 190/2012), comprensivo degli obiettivi strategici e dei seguenti allegati:

- Mappatura e valutazione dei rischi
- Elenco degli Obblighi di Pubblicazione – Infra.To – Società Trasparente
- Procedura Trasparenza
- Regolamento Wistleblowing
- Regolamento di accesso

La prevenzione della corruzione è dimensione del “valore pubblico” della società, ha natura trasversale a tutte le attività volte alla realizzazione della missione aziendale. Al fine di prevenire fenomeni di cattiva amministrazione e perseguire obiettivi di imparzialità e trasparenza, il PTPCT, vuole orientare correttamente l’attività, in condivisione e sinergia con il Modello Organizzativo 231/2001 e con l’attuazione del Sistema Integrato di Qualità, sicurezza e Ambiente (SQSA), attraverso la definizione di un processo di gestione del rischio, e con l’obiettivo del suo miglioramento mediante un lavoro in team, che vuole contribuire a generare valore pubblico.

Si attesta che nel 2022:

- non si sono verificati eventi corruttivi o episodi di "maladministration";
- non risultano procedimenti disciplinari;
- è proseguita l’attività di revisione /adozione delle procedure in coordinamento con le procedure di qualità;
- non sono pervenute segnalazioni whistleblowing;
- non si registrano violazioni del D. Lgs. 39/2013 (inconferibilità/incompatibilità di incarichi e cariche), ad eccezione di una presunta violazione del divieto di pantouflage, oggetto di segnalazione all’ANAC;
- si riscontra un buon livello di implementazione della Sezione “Società Trasparente” (Obblighi di pubblicazione);
- è stato istituito il Registro degli accessi (a. accesso documentale ai sensi della legge 241/1990 - b. accesso civico semplice (art. 5 c. 1 d.lgs. 33/2013 e s.m.i.) - c. accesso civico generalizzato (art. 5 c. 2 d.lgs. 33/2013 e s.m.i.);
- sono pervenute 2 richieste di accesso documentale;
- non sono pervenute istanze di accesso civico (art. 5, D. Lgs.33/2013);

il Codice Etico è allineato ai dettami della l. 190/2012.

Tutti i documenti sono richiamati sono pubblicati sulla sezione “Società Trasparente del sito web al seguente link: <https://www.infrato.it/amm-trasparente/prevenzione-della-corruzione/>

\*\*\*

## **E. 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.*

### **2. DEFINIZIONI.**

## 2.1. Continuità aziendale

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis, cod. civ., 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, da ultimo, dal D.L. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 febbraio 2023, n. 14 e dal D.L. 24 febbraio 2023, n. 13, definisce all'art. 2 co 1 lettera a) la *“crisi”* come *“lo stato del debitore che rende probabile l'insolvenza e che si manifesta con l'inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte alle obbligazioni nei successivi dodici mesi”*.

## 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 AZENDALE**

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.

#### **5. COPERTURE ASSICURATIVE**

Per quanto riguarda le coperture assicurative sui beni e sulla responsabilità civile della Società, il 30/3/2023 è stata prorogata la polizza all risks fino al 30 giugno 2023 con la compagnia UnipolSai, nelle more degli esiti della gara per la selezione del nuovo broker (attuale broker AON scelto con procedura di evidenza pubblica gestita assieme alla Città di Torino quale centrale di committenza).

I lavori per la realizzazione della Metropolitana, ad oggi in fase di esecuzione sulla tratta Collegno-Cascine Vica, sono assicurati di norma direttamente dalla Società che successivamente ribalta in gran parte e pro quota il costo dei premi alle società 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.

Limitatamente ai lavori per la realizzazione delle opere civili della tratta Collegno-Cascine Vica, l'Assicurazione CAR è garantita dall'appaltatore, in base a specifiche definite dalla Società, con il supporto del Broker assicurativo AON.

I rischi connessi alla cattiva esecuzione delle opere realizzate sono coperti dalla polizza decennale postuma, attualmente operante per la tratta Lingotto-Bengasi (in esercizio dal mese di aprile 2021).

I lavori di costruzione della Metropolitana, oltre che essere controllati dalle strutture tecniche ministeriali (prima USTIF ora ANSFISA), 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.

La Società 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:

- Consiglio di Amministrazione;
- Presidente e Amministratore Delegato;
- Collegio Sindacale;
- Organismo di Vigilanza;
- RSPP, incarico affidato a professionista certificato;
- 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 e di impresa 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 unico 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.

L’attività di engineering affidata dal socio unico Comune di Torino per la progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino rappresenta un nuovo elemento di valutazione che tuttavia non evidenzia particolari criticità connesse al rischio di

mercato tenuto conto del fatto che tale attività è in buona parte espletata con risorse tecniche ed umane interne e che è limitata nel tempo.

Anche la futura attività di Centrale di Committenza, essendo svolta nei confronti soggetti qualificati come Pubblica Amministrazione o da essi derivanti e con il prevalente utilizzo di risorse tecniche ed umane interne, non dovrebbe comportare significativi rischi 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.

Le attività di engineering eventualmente esternalizzate, così come anche le attività consulenziali, possono essere influenzate indirettamente dalle dinamiche dei prezzi (inflazione, retribuzioni, ecc.).

### 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 31/12/2018	al 31/12/2019	al 31/12/2020	al 31/12/2021	al 31/12/2022	PEF al 31/12/2023
Mutui indicizzati a tasso Euribor 6 mesi	173.673.004	173.673.004	160.552.509	146.956.733	132.867.716	118.266.797
Mutui indicizzati a tasso Euribor 3 mesi	37.102.363	37.102.363	34.132.619	31.088.167	27.967.129	24.767.576
Mutui a tasso fisso	36.216.067	35.475.808	32.297.401	29.035.883	25.653.199	22.144.810
Linea di Credito evergreen Euribor 3 mesi (*)					30.439.413	17.352.973
Finanziamenti da società di Factoring	-	-			-	
<b>Totale esposizione finanziaria</b>	<b>246.991.434</b>	<b>246.251.174</b>	<b>226.982.529</b>	<b>207.080.783</b>	<b>216.927.456</b>	<b>182.532.156</b>
Quota mutui a tasso Euribor 6 mesi da Comune	145.580.217	145.580.217	137.207.888	124.040.905	112.153.097	99.832.308
Quota mutui a tasso fisso da Comune	24.648.059	23.907.799	23.874.134	19.256.587	16.815.897	14.282.761
<b>Totale mutui garantiti dal Comune di Torino</b>	<b>170.228.276</b>	<b>169.488.016</b>	<b>161.082.022</b>	<b>143.297.492</b>	<b>128.968.994</b>	<b>114.115.069</b>
Contributi statali a garanzia Linea di Credito evergreen (*)					30.439.413	17.352.973
<b>Totale esposizione finanziaria netta</b>	<b>76.763.159</b>	<b>76.763.159</b>	<b>65.900.507</b>	<b>63.783.291</b>	<b>57.519.049</b>	<b>51.064.114</b>

(\*) Nota Bene: gli importi in rosso sono l'utilizzo di una linea di credito richiesta per anticipare i contributi dello Stato per la "migrazione del Sistema di Segnalamento"

#### 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 76,8 milioni di Euro – ovvero il residuo debito dei mutui a tasso variabile, al netto della quota di competenza del Comune di Torino (nel calcolo sono stati inclusi gli utilizzi della linea di credito evergreen controgarantita in linea capitale da specifici contributi ministeriali), che tuttavia sono stimati in significativa riduzione nel 2023 (57,9 milioni di Euro).

L'andamento dei tassi Euribor nel corso del 2022, è cresciuta in modo talmente tanto repentino da sconsigliare di procedere alla strutturazione di operazioni di hedging, che potrebbero essere comunque prese in considerazione solo dopo che le condizioni dei mercati finanziari abbiamo superato il momento di turbolenza che stanno attraversando, anche a causa di fattori assolutamente esogeni (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA sotto riportata).



Le aspettative di rialzo dei tassi di interesse sono state anche alimentate da recenti politiche monetarie definite dalla Banca Centrale Europea (BCE) di contrasto alla crescita dell'inflazione (in Europa certamente importata per il caro delle materie prime).

La BCE sta sostanzialmente seguendo le politiche monetarie già messe in atto dalla Federal Reserve americana che ha aumentato in modo significativo i tassi di sconto.

Pertanto l'intervento della BCE è finalizzata a "farà sì" che l'inflazione "torni all'obiettivo" del 2%.

In realtà sembra che nei primi mesi del 2023 le aspettative stiano progressivamente cambiando.

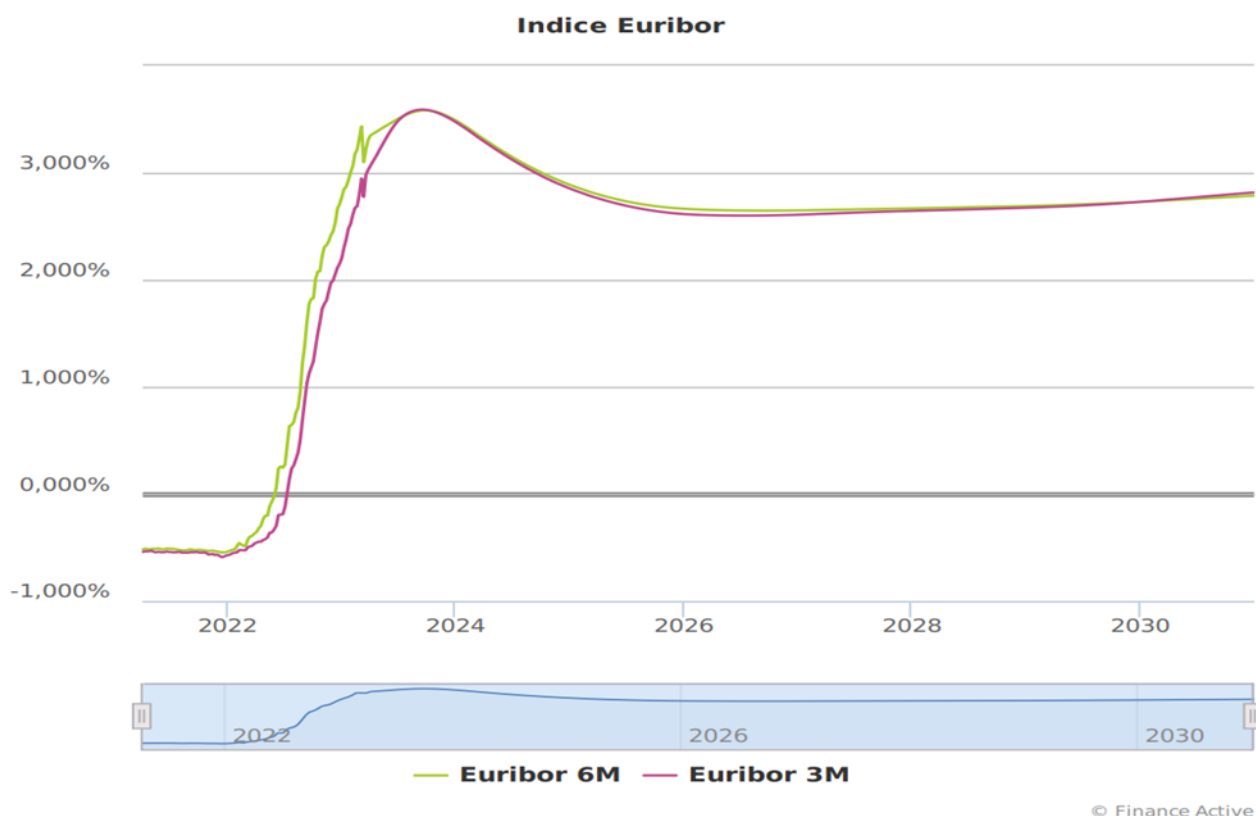
Le quotazioni dell'Eurirs evidenziano una distribuzione temporale rovesciata, con tassi d'interesse più alti nel breve periodo (l'Eurirs 1 anno quota 3,57% e scende al 3% a cinque anni, per mantenersi stabile al 2,92% fino a 15 anni per poi scendere progressivamente al 2,45% a 30 anni e 2,07% a 50 anni).

Le simulazioni mostrano come le prospettive dei tassi d'interesse Euribor cresceranno ancora, seppur di poco, fino all'estate del 2023 (quotazioni nell'intorno del 3,5%), per poi progressivamente flettere sotto al 3% non prima della seconda metà del 2025, raggiungendo il punto di minimo nel 2026 (intorno al 2,6%) e quindi progressivamente risalire fino al 2030 tenendosi comunque assai lontano dalla soglia del 3% (valore al 31 dicembre 2030 prossimo a 2,8%).

Tuttavia, a livello di trend, si sta ampliando il gap tra tasso fisso e tasso variabile.

I tassi medi applicati dalle banche per i mutui ipotecari nel 2022 sono risultati mediamente prossimi al 2,34%, seppure nel IV trimestre del 2022 i mutui a tasso fisso segnavano un tasso medio pari al 3,2%, contro il 2,64% dei mutui a tasso variabile (elaborazione su dati Bankitalia).

Nel I trimestre del 2023 questo spread si ulteriormente allargato (4,61% per i mutui a tasso fisso e 3,73% per i mutui a tasso variabile).



*Dati aggiornati al 4-4-2023*

In relazione a quanto sopra esposto e tenuto conto della forma della curva dei tassi FRA del tasso euribor 6 mesi e 3 mesi, la direzione finanziaria dell'azienda, ha rinviato l'esame di eventuali strategie di hedging alla seconda metà del 2023.

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 D.G.C. 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 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 finanziamenti coerenti con gli impegni finanziari aziendali derivanti dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario, tenuto anche conto del ritardo fisiologico con cui vengono erogate le contribuzioni ministeriali (mediamente 3-4 mesi), con punte che hanno superato i 240 giorni;
- pianifica gli andamenti prospettici della liquidità nell'ambito di un processo continuo di riprogrammazione del budget e degli investimenti, anche con il supporto e l'assunzione di responsabilità dei differenti RUP.

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 e utilizzate da GTT.

Il ritardo, peraltro 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 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.

Al riguardo la Società ha avviato nel 2022 un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi di GTT stessa finalizzati ad una ridefinizione di un più realistico, e sostenibile da parte di GTT, piano di rientro, su un orizzonte temporale di 15 anni, anche al fine di poter predisporre un sostenibile piano di rientro del debito di Infratrasporti nei confronti del Socio unico Comune di Torino.

GTT S.p.A., rispetto degli impegni assunti, anche attraverso l'azione di mediazione del Socio unico, si è impegnata a restituire una parte del debito scaduto nel 2023, anche in connessione al rimborso delle compensazioni da parte dell'Agenzia della Mobilità del Piemonte, e a rinegoziare un nuovo Piano di Rientro entro il 30.09.2023, condizione che eviterebbe alla società di recuperare in via coattiva i propri crediti.

## **7. STRUMENTI DI GOVERNO SOCIETARIO DI CUI ALL'ART 6 COMMA 3 DEL D.LGS 175/2016 (T.U.S.P.)**

Il presente paragrafo contiene un piano di attuazione degli strumenti di governo societario su cui l'articolo 6 comma 3 del TUSP 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 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.

La Società si è dotata già dal 2021 di una piattaforma di e-procurement “TuttoGare.it” 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.

La Società ha adottato nuovi regolamenti e procedure aziendali in linea con gli adeguamenti organizzativi intervenuti nella Società stessa ed in coordinamento con il processo di attuazione del Sistema Gestione Qualità in conformità alle principali norme UNI EN ISO degli uffici e dei procedimenti.

L'obiettivo del 2023 è di completare la mappatura e l'aggiornamento dei processi definiti e aggiornati nel corso del 2021 in correlazione con il Sistema Qualità (UNI EN ISO 9001), con i nuovi processi connessi ad un Sistema Integrato Qualità-Sicurezza-Ambiente e sostenibilità (QSA) al fine di ottenere benefici da un punto di vista di tutti i processi aziendali e quindi a livello strategico e organizzativo, in ragione della percezione del sistema qualità non solo quale obiettivo organizzativo, ma quale requisito premiante in relazione alla adozione di best practice per la prevenzione di rischi corruttivi, nonché per la futura eventuale qualificazione di Infra.To come stazione appaltante.

Con determina dell'A.U. N. 85 del 16/05/2022 è stata approvata la Politica della Qualità e le procedure connesse al Sistema Gestione Qualità

“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, il Consiglio di Amministrazione 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 da tempo dotata di un Codice Etico che prevede 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 standard 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 alcuna 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.

## **8. 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 si propone che i seguenti indicatori costituiscano una "soglia d'allarme" nel caso in cui uno o più degli indicatori stesso superasse tale valore soglia:

- 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:  $A \text{ meno } B$ , 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 denunciino l'insussistenza dei presupposti di continuità aziendale;
- 4) l'indice di autonomia finanziaria, dato dal rapporto tra i mezzi propri più i contributi da riscontare e il totale delle passività, 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, proponendo anche un ulteriore indicatore per l'autonomia finanziaria che tenga conto dell'apporto della Città di Torino per il sostegno dell'indebitamento finanziario della Società.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Indice di autonomia finanziaria	74,8%	76,4%	76,5%	76,2%	77,6%	77,6%
Indice di autonomia finanziaria rettificato	87,5%	89,1%	89,2%	86,7%	86,2%	84,1%
peso degli oneri finanziari netti su fatturato	10,1%	11,1%	8,6%	8,2%	6,6%	7,6%

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

L'indicatore rettificato invece da evidenza di una maggiore autonomia finanziaria, fermo restando che via via che il debito garantito dal Comune di Torino viene rimborsato questa autonomia degrada progressivamente.

La letteratura considera un indice inferiore a 33% come segnale di bassa autonomia finanziaria, valori fra il 33% ed il 55% come segnali di struttura finanziaria da monitorare con attenzione, ed infine un indice ricompreso fra il 55% ed il 66% come indice di una struttura finanziaria soddisfacente.

La Società ritiene che un indice di autonomia finanziaria pari a 55% sia il valore soglia da attenzionare.

Parallelamente il peso degli oneri finanziari sul valore del fatturato è progressivamente diminuito fino al 2021, mentre è tornato a crescere nel 2022, per effetto degli oneri finanziari collegati alla Linea di Credito evergreen, condizione questa abbastanza naturale per 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 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.

E' 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</b>	<b>TOTALE 2018 CONSUNTIVO</b>	<b>TOTALE 2019 CONSUNTIVO</b>	<b>TOTALE 2020 CONSUNTIVO</b>	<b>TOTALE 2021 CONSUNTIVO</b>	<b>TOTALE 2022 CONSUNTIVO</b>	<b>Forecast<sup>2023</sup>(*)</b>
FLUSSI DI CASSA DELLA GESTIONE CARATTERISTICA	14.707.736	13.012.395	11.432.207	4.267.472	6.748.280	12.258.579
SERVIZIO DEL DEBITO AL NETTO DEI CONTRIBUTI COMUNALI	- 16.525.349	- 6.903.979	- 8.495.885	- 705.981	- 4.651.528	- 5.010.630
<b>DEBT SERVICE COVERAGE RATIO</b>	<b>0,89</b>	<b>1,88</b>	<b>1,35</b>	<b>6,04</b>	<b>1,45</b>	<b>2,45</b>

(\*) Fonte: Report Finanziario - IV Trimestre 2022

#### 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:

<b>anno</b>	<b>PFL/EBITDA limite</b>	<b>EBITDA Keuro da PEF</b>	<b>PFL Keuro da PEF</b>	<b>PFL/EBITDA da PEF</b>	<b>EBITDA Keuro Bilancio</b>	<b>PFL Keuro Bilancio</b>	<b>PFL/EBITDA Bilancio</b>
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	19.551,24	39.882,68	2,04
2022	3,09	18.582,35	47.869,02	2,58	19.483,30	37.602,87	1,93
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 controllo e la vigilanza del Collegio Sindacale e le attività di revisione legale dei conti della Società di Revisione, è opportuno sottolineare come questi organi 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.

## 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 seguente tabella evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nell'esercizio 2022 oggetto di esame e nei tre esercizi precedenti.

	2022	2021	2020	2019
<b>STATO PATRIMONIALE</b>				
<b>MARGINI</b>				
Margine di tesoreria	31.089	25.197	45.970	59.495
Margine di struttura	49.532.735	61.943.337	104.331.886	136.698.805
Margine di disponibilità	-72.403.160	-83.921.417	-63.478.010	-37.392.847
<b>INDICI</b>				
Indice di liquidità	0,04	0,05	0,12	0,06
Indice di disponibilità	0,6	0,5	0,6	0,7
Indice di copertura delle immobilizzazioni	1,08	1,09	1,12	1,16
Indipendenza finanziaria	0,15	0,16	0,15	0,16
Leverage	6,54	6,42	6,57	6,45
<b>CONTO ECONOMICO</b>				
<b>MARGINI</b>				
MOL - Margine operativo lordo	19.483	19.597	16.327	15.995
EBIT - Risultato operativo	2.552	2.005	1.663	1.643
<b>INDICI</b>				
ROE - Return on Equity	0,18%	0,17%	0,17%	0,13%
ROI - Return on investment	0,22%	0,17%	0,15%	0,15%
ROS - Return on sales	8,44%	6,39%	7,28%	7,27%
<b>ALTRI INDICI</b>				
ROT - Indice di rotazione del capitale investito	2,60%	2,74%	2,01%	2,04%
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	56.093	61.310	51.848	48.519
Flusso di cassa della gestione caratteristica dopo le variazioni del CCN	99.761	78.459	111.809	22.082
Rapporto PFN/Ebitda	-0,91	-0,87	0,35	0,51
Rapporto PFN/Nopat	-10,3	-12,6	5,1	7,3
Rapporto D/E	0,98	0,94	1,03	1,12
Rapporto Oneri finanziari/MOL	12,57%	7,19%	7,26%	7,37%

## F. 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, TUSP 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 già dal 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.

La Società ha adottato nuovi regolamenti e procedure aziendali in linea con gli adeguamenti organizzativi intervenuti nella Società ed in coordinamento con il processo di attuazione del Sistema Gestione Qualità in conformità alle principali norme UNI EN ISO degli uffici e dei procedimenti. L’obiettivo del 2023 è di completare la mappatura e l’aggiornamento dei processi definiti e aggiornati nel corso del 2021 in correlazione con il Sistema Qualità (UNI EN ISO 9001), con i nuovi processi connessi ad un Sistema Integrato Qualità-Sicurezza-Ambiente e sostenibilità (QSA) al fine di ottenere benefici da un punto di vista di tutti i processi aziendali e quindi a livello strategico e organizzativo, in ragione della percezione del sistema qualità non solo quale obiettivo organizzativo, ma quale requisito premiante in relazione alla adozione di best practice per la prevenzione di rischi corruttivi, nonché per la futura eventuale qualificazione di Infra.To come stazione appaltante.

*“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);
- Valorizzazione dell’Ufficio Legale con le funzioni di compliance e Risk Management;

*“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.

## **G. VALUTAZIONE DEI RISULTATI – CONCLUSIONI.**

La riorganizzazione aziendale approvata il 16.12.2022, rappresenta un importante e determinante aspetto di attuazione degli adeguati assetti organizzativi di cui al recente D.lgs. n.83/2022. L'adeguamento dell'assetto organizzativo, la previsione di aree di controllo di gestione e di programmazione e controllo, sono in grado di tutelare l'azienda e rappresentano un esempio virtuoso. Ai sensi dell'art. 3 comma 3 del d.lgs. 12 gennaio 2019 n. 14, così come modificato dal d.lgs. 17 giugno 2022 n. 83, il Consiglio di Amministrazione rileva pertanto che la società è dotata di un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni della società stessa ed è in grado di verificare la sostenibilità dei debiti e le prospettive di continuità aziendale almeno per i dodici mesi successivi.

La società è in grado di rilevare i segnali della crisi di impresa e la perdita della continuità aziendale come prescritto dall'art. 2086 c.c.

Il Consiglio di Amministrazione richiama altresì la nota integrativa e rileva che alla data di redazione del presente documento: a) non sussistono debiti per retribuzioni scadute da almeno 30 gg e pari a oltre la metà dell'ammontare complessivo mensile delle retribuzioni; b) non esistono debiti verso fornitori scaduti da almeno 90 giorni di ammontare superiore a quello dei debiti non scaduti; c) non esistono esposizioni verso le banche e intermediari scaduti da almeno 60 gg e che abbiano superato da almeno 60 gg il limite degli affidamenti ottenuti che rappresentino complessivamente almeno il 5% del totale delle esposizioni; d) non esistono crediti nei confronti di soggetti pubblici qualificati ai sensi dell'art.25 novies del codice della crisi.

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 all'esercizio 2022, con particolare riferimento alla parte inerente la situazione finanziaria.

Torino, 5 aprile 2023

Il Presidente e Amministratore Delegato

*Prof. Ing. Bernardino Chiaia*