

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 31.12.2025)

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. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO EX ART. 6, CO. 3, D.LGS. 175/2016
- F. PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016
- G. VALUTAZIONE DEI RISULTATI E 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.¹ 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.

L'Assemblea in sede straordinaria, 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 dell'articolo 2 dello Statuto Sociale, come modificato con deliberazione dell'Assemblea in data 30 novembre 2022, 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 50/2016². 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;

¹ L'art. 113 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 è stato abrogato dall'art. 37 del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201. È sostituito dall'art. 21 d.lgs. 201/2022.

² Il D.lgs. 50/2016 è stato abrogato dal d.lgs. 36/2023.

- 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 a 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.

LA METROPOLITANA DI TORINO

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 acquisito a patrimonio la linea tranviaria 4 (18 km).

Il 22 dicembre 2014 il Consiglio Comunale della Città di Torino ha approvato l'aumento di capitale della società mediante conferimento in natura ex articoli 2440, 2464 e 2465 del Codice Civile e, considerato l'oggetto sociale e la natura della Società, ha identificato i beni oggetto di conferimento in una parte del compendio della rete tranviaria, identificando la Linea 16 quale porzione da trasferire per un valore di Euro 34.570.000,00.

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).

È impegnata nella fase di esecuzione dell'appalto affidato ad Alstom Ferroviaria S.p.A. per la "migrazione del sistema di segnalamento" della intera Linea 1 della Metropolitana Automatica dal sistema analogico VAL al più moderno digitale CBTC, nonché la fornitura di 4 nuovi treni compatibili con l'infrastruttura esistente VAL, in coerenza con la messa in esercizio della Tratta Ovest (Collegno – Cascine Vica) prevista per la seconda metà del 2027.

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 alla 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.

Il 13 maggio 2024 è stata siglata la Convenzione regolante i rapporti fra il "Commissario Straordinario per la realizzazione dell'intervento denominato Linea 2 della metropolitana della Città di Torino" e la società Infra.To, in qualità di società in house del Comune di Torino, inclusa tra le società di cui all'art. 2 del d.lgs. 175/2026, connessi e derivanti dallo svolgimento dei compiti e delle funzioni assegnate al Commissario con DPCM. Il Commissario straordinario, mediante propria ordinanza motivata ed efficace, potrà avvalersi di Infra.To quale struttura di supporto per una serie di attività legate alla realizzazione dell'intervento, sulla base delle esigenze tecniche e organizzative che possano emergere, tempo per tempo e per la durata ritenuta necessaria dal Commissario stesso, nel corso dello svolgimento delle attività commissariali. Infra.To individua e mette a disposizione le strutture nonché le professionalità di cui dispone, idonee e necessarie a rivestire i ruoli tecnico-amministrativi al fine di supportare il Commissario Straordinario nelle attività proprie della stazione appaltante.

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-Cascine Vica suddivisa in n. 2 lotti funzionali.

Il 16 gennaio 2025 è stato sottoscritto tra il Commissario della linea 2 ed il Prefetto, presso la sede della Prefettura di Torino, il Protocollo di legalità per la progettazione e realizzazione della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Il 1° luglio 2023 è entrato in vigore il nuovo codice dei contratti pubblici, adottato in data 31

marzo 2023 con d.lgs. 36/2023. Infra.To, in quanto interamente detenuta e controllata dalla Città di Torino, è considerata “ente aggiudicatore” e, come tale, per l’esercizio delle proprie attività è soggetta alla normativa in materia di appalti pubblici (D. lgs. n. 36/2023 s.m.i. o “Codice dei contratti pubblici”), ivi compresi i connessi obblighi di digitalizzazione e informatizzazione delle procedure ad evidenza pubblica.

Conformemente alle nuove disposizioni legislative, Infra.To è iscritta all’elenco delle stazioni appaltanti qualificate ai sensi del D.Lgs. 31.03.2023, n. 36 artt. 62 e 63 e dell’allegato II.4, per i livelli “L1 - lavori” e “SF2 - servizi e forniture”.

LE TRANVIE

Manutenzione Straordinaria

Nell’ambito delle attività di manutenzione straordinaria, secondo le convenzioni in essere, nel corso dell’esercizio 2025 sono stati realizzati da Infra.To, attraverso GTT, interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria per circa 14,8 milioni di euro, a fronte di un preventivo iniziale di spesa previsto per l’anno 2025 di 15,3 milioni di Euro, ripartiti come di consuetudine in Resto Rete per un importo di circa 7,7 M€ a carico della Città di Torino, e Linee 4 e 16 per un importo di circa 7.1 M€ a carico di Infra.To. Il 56% dell’importo totale risulta contribuito con risorse ministeriali (in massima parte costituite dai cosiddetti “Deficit Manutentivi” ex DM 433/2021).

Progettazione

Nell’ambito delle attività di progettazione Infra.To si è occupata delle attività specifiche a supporto alla manutenzione straordinaria di GTT oltre a:

- a) redazione del Progetto Esecutivo e della successiva fase autorizzativa dell’anello del capolinea della linea 4 presso Falchera. Il progetto è stato avviato a seguito della definizione del tracciato con il Comune e GTT (marzo 2024). La pianificazione progettuale ha previsto il completamento del progetto di fattibilità tecnico economica e il successivo step di progettazione esecutiva secondo D-Lgs. 36/2023, con l’invio della documentazione al fine del recepimento dell’autorizzazione intervento da parte degli Enti preposti. In particolare, l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (Ansfisa) ha rilasciato il Nulla Osta ai fini della sicurezza art. 3 DPR 753/80 e art. 4 Decreto ANSFISA-MIT 82216 del 29/12/2023 con protocollo n. 31752 del 24/04/2025. Il progetto prevede un importo di 2.3 M€ e una durata di 266 giorni consecutivi. L’intervento, con appalto GTT nell’ambito della manutenzione straordinaria, è stato avviato a settembre 2025 e risulta in corso di esecuzione, con previsione di completamento aprile 2026.
- b) Progetti per istanze MIT Call 3 - Linea 3 Ovest e Linea 12 sud, istanze completate gennaio 2025: su richiesta della città e in coordinamento attivo con GTT, sono stati sviluppati i progetti MIT per il rifacimento della Linea 3 Ovest: da corso Regina Margherita al capolinea Vallette e della Linea 12 sud: da corso Vittorio al capolinea Piazza Caio Mario.
- c) Linea 4 prolungamento a Stupinigi: nell’ambito del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), la Città Metropolitana ha richiesto nel mese di novembre 2025 la redazione di uno studio preliminare propedeutico allo sviluppo di un DOCFAP, relativo all’ipotesi di prolungamento a Stupinigi della linea 4, per un importo di 27.817,17 €. Lo studio è stato completato ed inviato a fine dicembre 2025.

Nell'ambito del programma di interventi finanziati per deficit manutentivi degli impianti fissi tranviari (18,4 mln di euro) si segnala il completamento dell'intervento di rinnovo dei binari e ripristino della pavimentazione in lase di Via Po. I lavori sono stati ultimati entro i termini contrattuali previsti alla data del 28/03/25. Sono stati predisposti 5 stati di avanzamento per un importo complessivo allo Stato Finale dei lavori di 4.912.510,90 €.

Linea 12

Infra.To è stata indicata dalla Città di Torino come Soggetto Attuatore del progetto della nuova Linea 12 - tratta Nord "C.so Giulio Cesare-Allianz Stadium" è previsto il riutilizzo della tratta ferroviaria dismessa della linea "Torino-Ceres". Il finanziamento di 221.721.410,41 € stanziato dal MIT con DM n. 191 del 07/08/2023 è destinato all'espletamento delle fasi di progettazione e alla realizzazione della Linea 12 – tratta nord che collegherà C.so Giulio Cesare (incrocio con C.so Emilia) all'Allianz Stadium. In data 17/06/2024 è stata sottoscritta la Convenzione regolante i rapporti tra Comune di Torino e Infra.To per la realizzazione della Nuova Linea tranviaria 12 che collegherà l'Allianz Stadium a piazza D'Armi/Stadio Olimpico.

Nel corso del 2025, alla luce dei maggiori costi dell'opera evidenziati dagli approfondimenti progettuali, per un importo pari a circa 53M€, è stata proposta la realizzazione di un tracciato "alternativo" che, conservando le prestazioni trasportistiche della nuova Linea, potesse consentire di realizzare l'opera con il contributo ministeriale già assegnato; conseguentemente la Città di Torino ha chiesto al Ministero una proroga del termine per il conseguimento della OGV (Obbligazione Giuridicamente Vincolante) al 31/12/2026 per consentire l'aggiornamento del progetto.

Al fine di rispondere ai requisiti espressi dal Decreto-Legge 95/2025 del 30/06/2025 - art. 3 che ha introdotto nuove regole per l'erogazione dei finanziamenti, istituendo presso il MIT un Fondo unico per le reti metropolitane, in cui confluiranno le risorse degli interventi per i quali non sono state perfezionate le OGV entro il 31/12/25; in coordinamento con il Comune di Torino, Infra.To sta predisponendo la documentazione aggiornata relativa all'intervento in oggetto che sarà composta principalmente dal DIP (Documento di Indirizzo della Progettazione, come definito dal Codice Appalti), integrato con gli elaborati normalmente richiesti negli avvisi ministeriali, con particolare riferimento all'Avviso 3;

Linea 15

L'intervento finanziato con D.M. 464/2021 prevedeva **la modifica del tracciato della Linea 15 e la realizzazione di un nuovo capolinea in corrispondenza dell'Ospedale Martini**. A seguito dello sviluppo del progetto preliminare sono state previste nel nuovo quadro economico le seguenti modifiche, richieste dal Comune di Torino:

- 1) Modifica del capolinea dall'Ospedale Martini a via Monginevro;
- 2) Stralcio delle 2 fermate previste in via Borsellino fronte area EX-Westinghouse e riposizionamento delle stesse di via Monginevro (nuova realizzazione). Il progetto è stato quindi suddiviso in 3 lotti funzionali:
 - lotto 1: fermate di via Monginevro (completato)
 - lotto 2: interventi su rete esistente (in fase di avvio del cantiere)
 - lotto 3: nuovo capolinea Monginevro (fase di progetto).

PROGRAMMI DI DIGITALIZZAZIONE

Il d.lgs. 36/2023 prevede una compiuta disciplina della c.d. “digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti”, ai sensi della quale, così come prescritto agli artt. 19 e ss. in vigore dal 1° gennaio 2024, le stazioni appaltanti assicurano la digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti nel rispetto dei principi e delle disposizioni del codice dell’amministrazione digitale e le attività e i connessi procedimenti amministrativi sono svolti digitalmente mediante le piattaforme di approvvigionamento digitale certificate da AGID quali interoperabili con ANAC, ai sensi degli artt. 25 e 26 del D.Lgs. 36/2023. Infra.To gestisce tutte le fasi del ciclo di vita dei contratti pubblici, tra cui il rilascio del CIG per le nuove procedure di affidamento e l’assolvimento degli obblighi di pubblicità e di trasparenza, attraverso la Piattaforma Telematica “TuttoGare”.

Nel corso dell’anno 2025, in considerazione dell’evoluzione delle attività nell’ambito della digitalizzazione, è stata istituita l’unità organizzativa “Digitalizzazione: BIM, ICT e Cybersecurity, Innovazione Ricerca e Sviluppo digitali”, pertanto, la struttura organizzativa aziendale è stata modificata.

La funzione dedicata alla digitalizzazione assicura lo sviluppo e la sicurezza digitale aziendale nel rispetto della normativa vigente in materia.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 30 ottobre 2025, pertanto, sono state approvate le seguenti procedure:

- *procedure ICT 30.10.2025, il documento descrive le procedure interne di Infra.To relative la disciplina “Information and Communication Technologies”, di seguito per brevità anche indicata come Procedura ICT;*
- *procedure ICT_Modulo consegna beni aziendali 30.10.2025;*
- *procedure ICT_Modulo consegna beni aziendali 30.10.2025;*
- *procedura Incident Response 30.10.2025, il documento ha l’obiettivo di descrivere i processi, le modalità di intervento, i ruoli e le responsabilità operative per la regolamentazione della gestione degli incidenti di sicurezza informatica che possono occorrere ai servizi, ai sistemi aziendali ed ai dati gestiti da INFRA.TO, consentendo di ottenere un approccio efficiente ed efficace nella risposta agli incidenti;*
- *procedura DATA BREACH 30.10.2025, ha lo scopo di descrivere le attività che INFRATRASPORTI.TO SRL deve porre in essere per gestire gli incidenti e le violazioni dei dati personali ai sensi degli artt. 33-34 del Regolamento (UE) 2016/679;*
- *procedura smaltimento 30.10.2025;*

La società non gestisce risorse del PNRR.

L'ASSETTO PROPRIETARIO

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2025 è il seguente: capitale sociale di euro 217.942.216,00 interamente versato e detenuto al 100% dal Comune di Torino.

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 resta in carica sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2027.

L'assemblea di Infra.To in data 30 aprile 2025 ha deliberato di rinnovare la governance della società ed il Collegio Sindacale.

Tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione e del collegio sindacale sono nominati direttamente dal Comune di Torino ai sensi dell'art. 2449 c.c.

Il Socio Unico Città di Torino aveva 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 *stakeholders* interessati ed è garanzia di pluralità e controllo, anche in ottica di anticorruzione.

L'integrazione dell'Organo gestorio 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 o di altri enti pubblici.

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 sostanziale 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

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

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

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

La società di Revisione, nominata dall'assemblea ordinaria del 21 maggio 2024 è CROWE BOMPANI S.p.A., e verrà a scadenza alla data di approvazione del Bilancio al 31/12/2026.

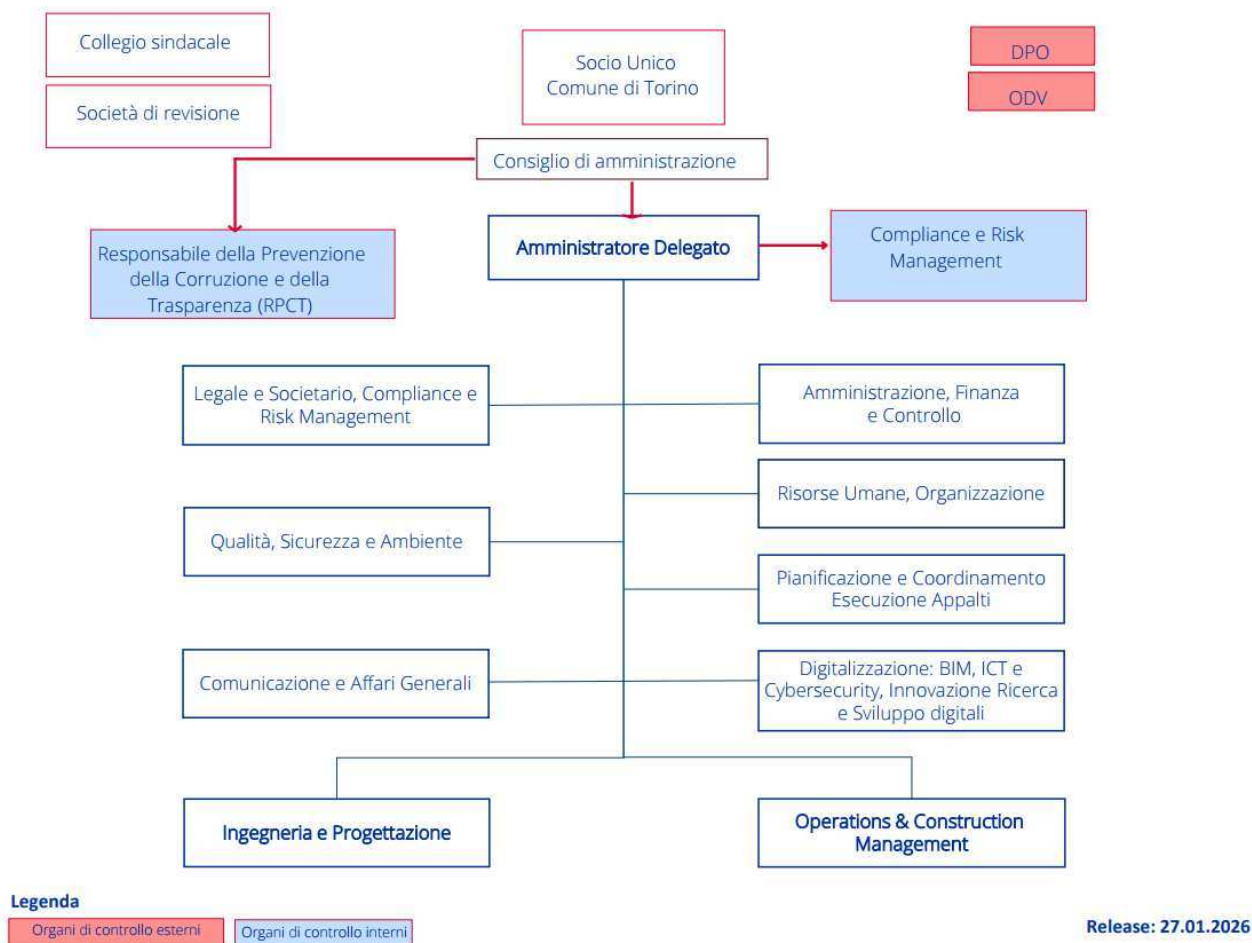
L'ORGANIZZAZIONE INTERNA

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.

Con ordine di servizio del 17 marzo 2025, l'organigramma approvato a dicembre 2022 è stato integrato nella parte di staff della funzione *“Digitalizzazione: BIM, ICT e Cybersecurity, Innovazione Ricerca e Sviluppo digitali”* affidata alla responsabilità del Sig. Luca D'Accardi.

Di seguito si riporta l'attuale schema organizzativo generale.



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.

La riorganizzazione attuata tiene conto, inoltre, della modifica dello statuto sociale approvata dall'Assemblea di Infra.To del 30/11/2022, con la previsione nell'oggetto sociale della possibilità di svolgere l'attività di centralizzazione delle committenze.

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:
 - Risorse Umane, Organizzazione;
 - Comunicazione e Affari Generali,
 - Legale e Societario, Compliance e Risk Management,
 - Amministrazione, Finanza e Controllo;
 - Qualità, Sicurezza e Ambiente;
 - Pianificazione e Coordinamento Esecuzione Appalti;
 - Digitalizzazione: BIM, ICT e Cybersecurity, Innovazione Ricerca e Sviluppo digitali;

2. 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:
- Ingegneria e Progettazione e
 - Operations & Construction Management.

Nel dettaglio, l'organigramma comprende:

1) Area di supporto amministrativo al business, articolata nelle seguenti 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, attualmente 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, profilo attualmente sotto la responsabilità dell'avv. Francesca Nicoletto;

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, attualmente sotto la responsabilità dell'Arch. Fabio Bolognesi;

d. Risorse Umane, Organizzazione, all'interno della quale sono svolte le funzioni di Risorse Umane e Organizzazione, attualmente sotto la responsabilità ad interim dell'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, sotto la responsabilità del Dott. Pavinato.

g. La nuova struttura denominata Digitalizzazione: BIM, ICT e Cybersecurity, Innovazione Ricerca e Sviluppo digitali, scorporata dalla funzione Risorse Umane ed Organizzazione e posta sotto la responsabilità del Sig. Luca D'Accardi.

2) Area Tecnica di Business:

g. Ingegneria e Progettazione, attualmente sotto la responsabilità dell'ing. Francesco Azzarone, all'interno della quale sono presenti:

- in staff i PM della Metro 1, Metro 2 e Tranvie e il CSP, Prevenzione incendi e Procedure Autorizzative;
- in line le strutture Progettazione Opere Civili e Progettazione Impianti;

h. Operations & Construction Management, attualmente sotto la responsabilità dell'ing. Emilio

Avitabile, all'interno della quale sono presenti:

- in staff il PM e la funzione Contabilità lavori;
- 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, accorpendo le attività tecniche di stretto supporto al business alle unità operative per le quali vengono impiegate.

Al 31.12.2025 le risorse umane sono 50 (di cui 20 donne): 46 impiegati e 4 dirigenti (1 dirigente in aspettativa dal mese di febbraio 2024). Nel corso del 2026 i documenti di programmazione della società (Budget 2026-2028) indicano un rafforzamento progressivo della struttura organizzativa per un totale di 13 unità, con il termine di 1 rapporto di lavoro.

Nel 2024 è stato affidato incarico avente ad oggetto il servizio di consulenza di gestione delle risorse umane, finalizzato all'assessment organizzativo e di sviluppo del personale alla Praxi S.p.a. – società di consulenza specializzata in ambito risorse umane ed organizzazione aziendale. Nel mese di settembre 2024 l'attività di consulenza si è conclusa con la presentazione di un report al Consiglio di amministrazione, trasmesso e condiviso con il socio unico.

C. Modello di organizzazione, gestione e controllo (D.Lgs. 231/2001)

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 e adottato il modello di organizzazione e controllo MOG, integrato dalla sezione dedicata al Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della trasparenza.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 22/9/2023 è stato nominato l'Organismo di Vigilanza di Infra.To nelle persone di:

- Dott. Riccardo Patumi, con funzioni di Presidente,
- Avv. Nicola Marco Gianaria, componente
- Prof. Ing. Luca Marmo, componente;

con autonomi poteri di vigilanza, iniziativa e controllo:

- a. sul funzionamento del Modello, in termini di adeguatezza del medesimo in relazione alla struttura ed ai processi aziendali;
- b. sull'osservanza dei protocolli e delle altre prescrizioni contenute nel Modello volte a prevenire gli illeciti di cui al D. Lgs. n. 231/2001 da parte dei Destinatari;
- c. sull'opportunità di aggiornamento del Modello, laddove si riscontrino esigenze di adeguamento e/o integrazione dello stesso in relazione a mutate condizioni aziendali e/o normative, nonché in conseguenza dell'eventuale accertamento di violazioni.

L'ODV ha anche funzioni di OIV.

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.

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.

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 costantemente.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 21 novembre 2025 è stato aggiornato, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG 231) con modifiche riguardanti sia la parte generale sia le parti speciali oltre al Codice Etico e di Comportamento ed alla Procedura Flussi Informativi verso l'OdV.

D. PREVENZIONE E REPRESSIONE DELLA CORRUZIONE E DELL'ILLEGALITÀ – RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA

Prevenzione della corruzione e trasparenza (Legge 190/2012 e s.m.i. – d.lgs. 33/2013 e s.m.i.)

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 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.

Il Consiglio di Amministrazione su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione, nella seduta del 26 gennaio 2024 ha approvato il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2024-2026, (art. 1, co. 7 e 8, l. 190/2012), comprensivo degli obiettivi strategici e dei seguenti allegati:

1. Mappatura e valutazione dei rischi
2. Elenco degli Obblighi di Pubblicazione – Infra.To – Società Trasparente (comprende la sottosezione Bandi di Gara e Contratti secondo le indicazioni di ANAC di cui all'all.9 del PNA 2022 applicabile ai Contratti con esecuzione conclusa entro il 31/12/2023)
3. Elenco degli ulteriori obblighi di pubblicazione di cui alla Delibera ANAC 264/2023, come modificata dalla delibera ANAC 601/2023 (applicabile ai Contratti con bandi e avvisi pubblicati dopo il 1° gennaio 2024)
4. Procedura per la Trasparenza
5. Regolamento Whistleblowing per la gestione delle segnalazioni delle violazioni e per la protezione delle persone segnalanti ai sensi del D.lgs. 10 marzo 2023 n. 24
6. Regolamento per l'accesso -
7. di approvare espressamente gli obiettivi strategici, riportati nel PTPCT 2023-2025

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.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione, nella seduta del 29/01/2026 ha approvato l'aggiornamento annuale 2026 del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2026-2028 (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
- aggiornate le Linee Guida ANAC Divieto di Pantouflage e Linee Guida Whistleblowing;
- obiettivo del 2026 aggiornamento procedura obblighi di pubblicazione
- Elenco degli ulteriori obblighi di pubblicazione di cui alla delibera ANAC 264/2023
- Aggiornamento Procedura Trasparenza da vedere nel 2026

L'aggiornamento del presente Piano rileva le risultanze dell'attività condotta nel corso dei precedenti anni e nel 2025.

In particolare, si evidenzia che la Società ha conferito l'incarico di RPCT, a far data dal 6 agosto 2025 all'avv. Francesca Nicoletto Responsabile dell'Ufficio Legale a valle di una selezione pubblica comparativa.

In particolare, si evidenzia che nel 2025:

- è proseguita l'attività di mappatura dei processi in coordinamento con la funzione QSA. È stato inoltre garantito il costante monitoraggio degli obblighi di trasparenza a cura del responsabile delle pubblicazioni;
- non sono stati riscontrati fatti corruttivi o ipotesi di disfunzioni amministrative significative;
- non sono pervenute segnalazioni di possibili fenomeni corruttivi;
- nel corso dei monitoraggi effettuati non sono state rilevate irregolarità; -
- le misure di prevenzione hanno trovato regolare attuazione nei precedenti anni e nel 2025, anche per quanto riguarda la trasparenza;
- non sono state irrogate sanzioni e non sono state rilevate irregolarità da parte degli organi esterni deputati al controllo contabile.

L'attività formativa in materia anticorruzione e trasparenza svolta nel mese di dicembre 2025 ha interessato tutto il personale dipendente ed ha riguardato:

- diffusione e conoscenza del PTPCT,

- Etica e Integrità dei comportamenti, con l'analisi del codice etico e del Codice di Comportamento e attenzione al conflitto di interessi,
- Whistleblowing.

La Relazione annuale dell'RPCT evidenzia, la necessità di proseguire alcune attività, tra cui a) la prosecuzione della mappatura dei rischi nell'ambito della compliance integrata MOG 231/2001 – PTPCT e Qualità e alla concreta ponderazione dei rischi; b) l'adeguamento del codice etico in materia di corretto utilizzo delle tecnologie informatiche, in correlazione con l'aggiornamento del D.P.R. 62/2013, Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici; c) la redazione di una procedura in materia di conflitto di interessi, valutando la sussistenza di eventuali ipotesi connesse alle attività di centrale di committenza; d) l'aggiornamento della sezione Società Trasparente rispetto ai nuovi schemi relativi agli artt. 4-bis, 13 e 31 d.lgs. 33/2013 approvati con Delibera ANAC n. 495 del 25 settembre 2024.

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

Il presente paragrafo contiene una descrizione degli ulteriori strumenti di governo societario su cui l'articolo 6 comma 3 del TUSP, con una valutazione in merito alla loro adozione o non 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 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 e all'obbligo di rispetto del codice appalti, si è reputato sufficiente il quadro di processi, regolamenti e sistema di qualità adottati.

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

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

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

- b) *Altri regolamenti aziendali*

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.

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. Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione in data 11/5/2023 è stata approvata la Politica Integrata Qualità – Sicurezza – Ambiente, e il conseguente aggiornamento e/o adozione di procedure connesse al Sistema Gestione Integrato.

Nell'ambito del processo di miglioramento del sistema Integrato Qualità-Sicurezza-Ambiente (QSA) è stata ottenuta la certificazione ai sensi delle norme ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 e ISO 14001:2015. Il campo di applicazione della certificazione è il seguente: erogazione di servizi come Stazione Appaltante; servizi di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza per metropolitane, ferrovie, tranvie e infrastrutture per la mobilità.

L'attività svolta ai fini dell'attuazione del Sistema Integrato QSA ha consentito di redigere procedure in ambito sicurezza e ambiente relative alle attività svolte da Infra.To, integrando nel 2023 la politica e i documenti del sistema di gestione qualità già approvate nel 2022.

Il sistema di gestione integrato si pone come obiettivo quello di avere unicità del sistema documentale, evitando duplicazione di procedure e registrazioni comuni ai vari ambiti di applicazione. A tale fine, tra i documenti di analisi preliminare del SGI, sono stati inseriti il MOG 231 e il PTPCT 2023-2025: questo deve favorire di svolgere un'analisi dei rischi unica e integrata con i rischi e le opportunità relazionate con il contesto operativo di Infra.To e le parti interessate. Ne consegue che lo sviluppo di misure di prevenzione conseguenti (procedure, protocolli e regolamenti) può quindi essere gestito in un unico piano di miglioramento.

Nell'anno 2024 sono proseguite le attività per il monitoraggio e l'implementazione del Sistema di Gestione Integrato Qualità-Sicurezza-Ambiente.

Di seguito quanto effettivamente svolto:

- aggiornamento della Politica alla data del 11/12/2024 nella quale sono stati esplicitati gli obiettivi di voler perseguire una compliance integrata implementando il SGI di controllo valido ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e ss.mm.ii. e ampliare la propria mission in ottica ambientale con particolare riferimento al clima attraverso la riduzione delle emissioni di gas climalteranti;
 - revisione delle procedure QSA con integrazione e compliance con il modello 231 e conseguente mappatura dei rischi;
 - redazione di nuove procedure relative all'attività di Centrale di Committenza Ausiliaria e alla Comunicazione;
 - formazione di 6 persone sulle tecniche di audit e sulla definizione di non conformità;
 - Workshop formativo in materia di sicurezza.
- c) *Sistema di gestione della protezione dei dati ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali - Nomina del DPO (data protection officer) ai sensi degli artt.37-39 GDPR*

Il Consiglio di Amministrazione in data 18/12/2023 ha nominato, ai sensi del D.Lgs. n. 36/2023 art. 50 co. 1 lett. b), per tre anni, a far data dal 1/1/2024, il DPO di Infra.To per le funzioni di cui all'art. 39 del GDPR. Nella medesima seduta, preso atto Report sull'adozione del GDPR 2023, ha approvato tutta la documentazione connessa all'attuazione del Sistema di gestione

della protezione dei dati, quale Piano di adeguamento Privacy:

- Modello organizzativo per la protezione dei dati e per la sicurezza delle informazioni (SGSI);
- Registri estesi delle attività di trattamento (REAT);
- Valutazione dei rischi;
- Procedura per il monitoraggio e la gestione delle violazioni di dati (Data Breach);
- Procedura per la gestione delle richieste degli interessati;
- Procedura per la distruzione e smaltimento di documenti cartacei contenenti dati personali;
- Procedura di dismissione sicura supporti digitali di memorizzazione ovvero loro reimpiego;

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 30/10/2025 sono state approvate gli aggiornamenti delle procedure ICT.

L'attività di adeguamento privacy è mantenuta attiva con un processo di verifica sulla conformità di tutte le attività, vigilando se sia necessario procedere con integrazioni, modifiche, rettifiche, correzioni nell'ambito di un classico processo circolare di PDCA (Plan-Do-Check-Act). Quindi, è previsto che tutta la documentazione privacy sia aggiornata e analizzata periodicamente per riscontrare eventuali incongruenze. Questa attività è essenziale, sia per garantire che la documentazione privacy risulti sempre completa ed aggiornata rispetto al dettato normativo, sia per dimostrare (come richiesto per adeguarsi al GDPR) la conformità alla normativa.

Nel corrente anno 2026 è prevista la formazione obbligatoria in materia di privacy, avente ad oggetto:

- il REGOLAMENTO (UE) 2016/679 e s.m.i.
- il concetto di *accountability* aziendale e il ruolo del DPO secondo il regolamento europeo.
-

d) *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 è dotata della funzione QSA e ha incardinato presso l'ufficio legale e societario le funzioni di compliance e risk management, che opera in stretta collaborazione con l'organismo di vigilanza.

Sono assicurate, tramite l'area QSA, 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.

- e) *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 sopra indicato, la Società si è da tempo dotata di un Codice Etico, aggiornato a novembre 2025, 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.

Tra gli obiettivi strategici approvati con il PTPCT 2026-2028 è stato individuato quello di assicurare l'adeguamento del codice etico in materia di corretto utilizzo delle tecnologie informatiche, in correlazione con l'aggiornamento del D.P.R. 62/2013, Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici, approvato con D.P.R. 13 giugno 2023, n. 81., in vigore dal 14/17/2023.

F. 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;
- analisi flussi di cassa prospettici (orizzonte minimo 15 mesi).

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 degli indici e margini di bilancio indicati nella tabella riportata al punto 9.

L'analisi dei flussi di cassa prospettici viene aggiornata con periodicità trimestrale, è approvata dal Consiglio di amministrazione e viene condivisa con il socio unico nell'ambito delle procedure di controllo interorganico. Il documento, denominato "Report finanziario", rientra negli obblighi di informativa a favore delle Banche finanziatrici della società, nell'ambito dell'operazione di rinegoziazione dei termini di rimborso dei finanziamenti trasferiti da GTT all'atto di scissione e collegati alla realizzazione della Linea 1 della metropolitana.

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 ben inferiore al 50% dei ricavi operativi.

5. COPERTURE ASSICURATIVE

Per quanto riguarda le coperture assicurative sui beni e sulla responsabilità civile, la società ha sottoscritto apposita polizza, attualmente vigente.

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 stante la grave crisi finanziaria che sta attraversando la società Appaltatrice la Società nel mese di gennaio 2026 è subentrata nel rapporto assicurativo riaddebitando all'appaltatore i premi tempo per tempo liquidati.

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.To 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 Centrale di Committenza, così come l'attività di engineering a favore di terzi, essendo svolte nei confronti di soggetti qualificati come Pubblica Amministrazione o da essi derivanti e con il prevalente utilizzo di risorse tecniche ed umane interne e su di un orizzonte temporale limitato, non dovrebbero 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.To, 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 31/12/2021	al 31/12/2022	al 31/12/2023	al 31/12/2024	al 31/12/2025
Mutui indicizzati a tasso Euribor 6 mesi	146.956.733	132.867.716	118.303.708	103.134.592	89.184.323
Mutui indicizzati a tasso Euribor 3 mesi	31.088.167	27.967.129	24.767.576	21.487.536	19.816.701
Mutui a tasso fisso	29.035.883	25.653.199	21.286.221	18.829.815	15.722.330
Linee di credito autoliquidanti (CDP/Santander-MPS) (*)	-	-	10.813.072	20.685.979	22.602.826
Finanziamento nuovo Deposito (anticipo Contr. MIT) (*)	-	-	-	-	3.001.198
TOTALE ESPOSIZIONE FINANZIARIA	207.080.783	186.488.044	175.170.577	164.137.921	150.327.378
Quota mutui a tasso Euribor 6 mesi da Comune	124.040.905	112.153.097	99.859.228	87.062.115	90.928.611
Quota mutui a tasso fisso da Comune	19.256.587	16.815.897	14.287.967	11.977.451	12.379.356
TOTALE MUTUI GARANTITI DAL COMUNE DI TORINO	143.297.492	128.968.994	114.147.195	99.039.566	103.307.967
CONTRIBUTI A GARANZIA DEI NUOVI FINANZIAMENTI	-	-	10.813.072	20.685.979	25.604.024
- Contributi MIT a garanzia delle Linee di credito autoliquidanti (**)	-	-	10.813.072	20.685.979	25.604.024
TOTALE ESPOSIZIONE FINANZIARIA NETTA	63.783.291	57.519.050	50.210.310	44.412.376	21.415.386

(*) Nota Bene: gli importi indicati in rosso sono pari agli utilizzi (residui) dei nuovi finanziamenti richiesti per anticipare contributi dello Stato

(**) Nota Bene: gli importi indicati in rosso i medesimi indicati nelle righe soprastanti anche se i contributi richiesti risultano superiori

Dati in Euro

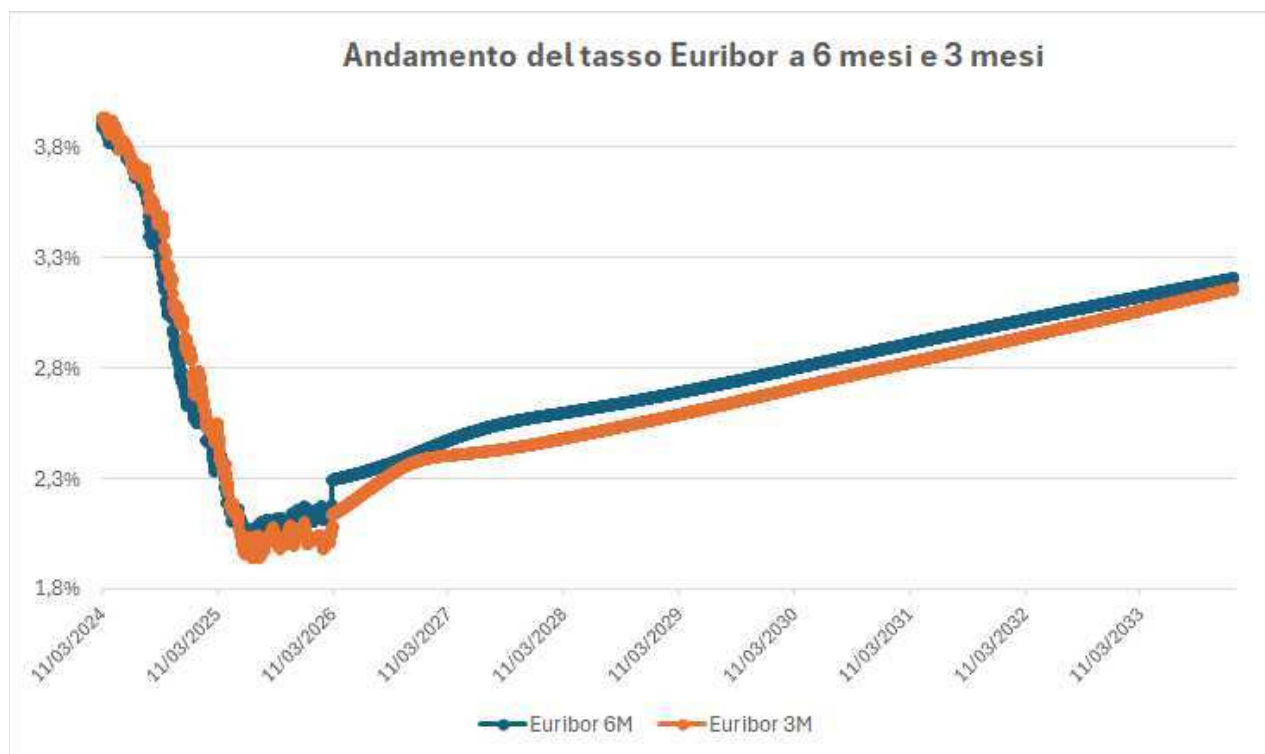
Occorre inoltre considerare che il rischio di variazione sui tassi d'interesse può generare oneri finanziari supplementari limitatamente ad una quota di circa 50,6 milioni di Euro – ovvero il residuo debito dei mutui a tasso variabile, al netto della quota di competenza del Comune di Torino (nel calcolo sono stati inclusi gli utilizzi dei nuovi finanziamenti garantiti in linea capitale dagli specifici contributi ministeriali, sebbene questi risultino superiori all'esposizione concessa dalle banche finanziatrici).

L'andamento dei tassi Euribor ha registrato il suo massimo ad inizio 2024, avviandosi poi ad una progressiva discesa perdurata fino alla metà del 2025, per poi registrare un lieve aumento nella seconda metà del 2025. Tale andamento, guidato dalle manovre monetarie della BCE, in risposta a quelle anticipate dalla FED, per contrastare l'inflazione e favorire la crescita economica, si considerano ormai completamente esaurite per cui si prevede per il futuro una crescita sostanzialmente monotona dei tassi Euribor almeno fino al 2035 (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA riportata di seguito).

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 2026, in attesa che i mercati non siano più turbati dalle crisi geopolitiche che hanno interessato il mondo negli ultimi 5 anni.

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.To 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.To:

- 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;
- nel mese di gennaio 2025 la società ha perfezionato un'operazione finanziaria finalizzata ad anticipare parzialmente i contributi ministeriali, così da garantire l'opportuna liquidità necessaria per far fronte agli impegni collegati alla realizzazione delle opere infrastrutturali in corso, 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.To 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.To 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.

Nel mese di settembre 2025, Infratrasporti.To e GTT hanno concordato il Piano di Rientro Definitivo del debito di Euro 30.775.105,80 emergente al 30 giugno 2025, entro il 30/09/2027, secondo quanto indicato all'art. 3.

Nel corso del 2025 il credito di Infra.To verso GTT si è ridotto di circa 23,18 milioni di Euro.

Al 31 dicembre 2025 il credito di Infra.To nei confronti di GTT ammontava a circa 26,35 milioni di Euro, a fronte di debiti commerciali per 10,34 milioni di Euro circa, residuando quindi un credito netto pari a circa 12,84 milioni di Euro.

7. 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 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 riscattare 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 tre item continuano ad essere adempiuti da Infratrasporti dalla propria costituzione, si riporta di seguito la tabella con l'indicatore 4 e 5 registrato negli ultimi 5 esercizi 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.

	2025	2024	2023	2022	2021
Indice di autonomia finanziaria	83,17%	82,32%	80,64%	77,64%	77,66%
Indice di autonomia finanziaria rettificato	88,10%	88,34%	88,10%	87,17%	88,69%
Peso degli oneri finanziari netti sul fatturato	12,45%	14,86%	14,85%	7,60%	6,60%

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 – che include al numeratore il contributo della Città di Torino per il rimborso delle quote di mutuo stipulati dalla società per il finanziamento delle infrastrutture realizzate - da

evidenza invece di una ancora maggiore autonomia finanziaria, fermo restando che via via che il debito garantito dal Città di Torino viene rimborsato questa autonomia si mantiene costante.

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.

Il peso degli oneri finanziari sul valore del fatturato, in contrazione nel 2021 rispetto all'esercizio precedente, è risultato essere in sensibile crescita nel biennio 2023-2024 mantenendosi comunque abbastanza elevato anche nel 2025 per il combinato effetto di:

- oneri finanziari collegati ai nuovi finanziamenti contratti per anticipare i contributi statali;
- aumento dei tassi di interesse;
- temporanea diminuzione del fatturato in ragione del fermo della Linea 1 della Metropolitana automatica del mese di agosto per attività connesse alla migrazione del sistema di segnalamento.

L'esercizio 2025 restituisce un valore in sensibile riduzione rispetto all'anno precedente a causa del combinato effetto della riduzione dei tassi di interesse e dell'aumento del fatturato determinando dal ripristino dell'esercizio durante l'estate (nel 2023 e nel 2024 era stato interrotto l'esercizio per 4 settimane al fine di favorire gli interventi per la costruzione degli impianti CBTC sulla linea in esercizio). Il dato non tiene prudenzialmente conto dei proventi finanziari realizzati nell'esercizio.

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.

È 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.

FLUSSI DI CASSA	TOTALE 2022 CONSUNTIVO	TOTALE 2023 CONSUNTIVO	TOTALE 2024 CONSUNTIVO	TOTALE 2025 CONSUNTIVO	FORECAST 2026*
FLUSSI DI CASSA DELLA GESTIONE CARATTERISTICA	6.748.280	14.899.631	10.769.678	11.646.118	1.873.547
SERVIZIO DEL DEBITO AL NETTO DEI CONTRIBUTI COMUNALI	-4.651.528	-8.430.351	-6.649.226	-24.265.306	-12.732.612
DEBT SERVICE COVERAGE RATIO	1,45	1,77	1,62	0,48	0,15

(*) Fonte: Report Finanziario - IV trimestre 2025

L'indicatore restituisce, nel 2025, un valore in contrazione rispetto al triennio precedente. Se infatti il dato dei flussi di cassa della gestione caratteristica appare in sostanziale continuità con l'esercizio 2024, il servizio del debito (al netto dei contributi comunali) appare in deciso peggioramento. Tale andamento è motivato dalla concordata mancata liquidazione, da parte della Città di Torino e nell'esercizio, dei contributi sulla quota parte dei mutui di propria spettanza. La liquidità assorbita dal mancato versamento ha però trovato comunque copertura nelle disponibilità finanziarie dalla società disponibili all'inizio dell'esercizio e pari ad Euro 41.187.379.

Al termine dell'esercizio 2025 la società espone disponibilità liquide pari ad Euro 26.976.892.

In relazione al dato di forecast 2026, stimato in deciso peggioramento rispetto al 2025, si segnala invece quanto segue. La gestione operativa registra una sensibile contrazione, principalmente in ragione dell'ipotesi, formulata dalla società, di rimborsare al socio un importo di Euro 8.000.000 a valere sul debito pregresso. Detto significativo rientro sulla posizione debitoria motiva sostanzialmente l'andamento negativo dei flussi di cassa della gestione caratteristica. Il valore del servizio del debito (al netto dei contributi comunali), pur in miglioramento rispetto all'esercizio 2025, restituisce comunque un valore in peggioramento rispetto al precedente triennio 2022-2024. Se infatti da una parte la società stima di incassare regolarmente dalla Città di Torino Euro 19.084.758 a copertura delle quote capitale dei finanziamenti di propria competenza, dall'altra l'indicatore risente del versamento, nei primi giorni del 2026, delle rate dei mutui Unicredit di competenza 2025 per ca. Euro 4 milioni totali. Il dato, ove rettificato del predetto importo, restituirebbe infatti un valore in linea con quanto esposto in relazione al triennio 2022-2024.

Occorre comunque evidenziare, che, nonostante l'andamento dell'indicatore nel 2026, le proiezioni finanziarie operate dalla società, nell'ambito delle procedure di controllo interorganico, restituiscono una tesoreria attesa positiva, alla fine dell'esercizio 2026, per ca. Euro 13,7 milioni, come indicato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Situazione Finanziaria".

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:

COVENANT FINANZIARIO

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	19.551,24	39.882,68	2,04
2022	3,09	18.582,35	47.869,02	2,58	18.791,41	37.473,20	1,99
2023	2,99	18.928,83	45.344,09	2,40	20.412,40	47.085,46	2,31
2024	2,86	19.363,75	42.622,36	2,20	17.421,69	44.412,38	2,55
2025	2,69	19.953,71	39.697,51	1,99	18.858,07	22.072,47	1,17
2026	1,82	20.399,60	36.563,00	1,79			
2027	1,61	20.861,78	33.212,10	1,59			
2028	1,11	21.319,02	25.707,81	1,21			
2029	0,57	21.781,12	17.972,93	0,83			
2030		22.248,60	10.000,00	0,45			

Circa il 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.To ne avrebbero potuto pregiudicare l'equilibrio economico-finanziario e di conseguenza la continuità aziendale.

8. 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 e degli indici;
- 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 2025 oggetto di esame e nei tre esercizi precedenti.

	2025	2024	2023	2022
STATO PATRIMONIALE				
MARGINI				
Margine di tesoreria	17.283	8.288	17.591	31.089
Margine di struttura	-24.096	12.782	47.237	49.533
Margine di disponibilità	-82.429	-84.367	-74.304	-72.403
INDICI				
Indice di liquidità	0,14	0,23	0,13	0,04
Indice di disponibilità	0,6	0,5	0,6	0,6
Indice di copertura delle immobilizzazioni	1,01	1,04	1,07	1,08
Indipendenza finanziaria	0,14	0,15	0,15	0,15
Leverage	6,91	6,83	6,69	6,54
CONTO ECONOMICO				
MARGINI				
MOL - Margine operativo lordo	18.895	18.799	22.123	19.483
EBIT - Risultato operativo	1.536	2.712	5.364	2.552
INDICI				
ROE - Return on Equity	0,22%	0,12%	0,09%	0,18%
ROI - Return on investment	0,12%	0,21%	0,44%	0,22%
ROS - Return on sales	6,27%	11,08%	16,57%	8,44%
ALTRI INDICI				
ROT - Indice di rotazione del capitale investito	1,84%	1,91%	2,66%	2,60%
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	55.098	52.350	55.504	56.093
Flusso di cassa della gestione caratteristica dopo le variazioni del CCN	92.293	135.664	149.337	99.761
Rapporto PFN/Ebitda	0,69	0,23	-0,79	-0,91
Rapporto PFN/Nopat	19,1	2,9	-5,7	-10,3
Rapporto Oneri finanziari/MOL	19,07%	21,93%	21,42%	12,57%

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. Nel corso del 2025 è stata completata la mappatura e l'aggiornamento dei processi definiti e aggiornati 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), ottenendo 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.

“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 è dotata della funzione QSA e ha incardinato presso l'ufficio legale le funzioni di compliance e risk management.

Sono assicurate, tramite l'area QSA, 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 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.

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 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.

Tuttavia, in ragione dell'avvio delle attività di centrale di committenza e delle attività connesse a Linea 2, del pensionamento di una risorsa e della cessazione di quattro a fronte dell'assunzione di solo una risorsa, la società necessita di un incremento di risorse umane in grado di sopperire ai carichi di lavoro.

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 della presente relazione: 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 debiti 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 2025, con particolare riferimento alla parte inerente la situazione finanziaria.

Torino, 25 marzo 2026

Il Presidente e Amministratore Delegato
Prof. Ing. Bernardino Chiaia

