



Relazione annuale sul governo societario Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale

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

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

Sommario

1. Premessa	3
2. Profilo della Società.....	3
2.1 Compagine sociale.....	4
2.2 Organi Sociali.....	4
3. Convenzione di Governance e controllo analogo.....	4
4. Condizioni generali di servizio.....	5
5. Contratto di servizio e convenzione Aeroporto Caproni.....	5
6. Determinazione del contributo	6
7. Valutazione del rischio di crisi aziendale.....	6
8. Indici	7
9. Piano industriale – cash flow	8
10. Controlli interni	9
11. Conclusioni	9

1. Premessa

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

- comma 2: le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4;
- comma 4: gli strumenti adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio d'esercizio.

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

2. Profilo della Società

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

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

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

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

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

2.1 Compagine sociale

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

La proprietà azionaria è così suddivisa:

	Nr. Azioni	Valore Nominale	%
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	25.327.198	25.327.198	80,07401
TRENTINO TRASPORTI (azioni proprie)	1.660.644	1.660.644	5,25026
COMUNE DI TRENTO	4.502.961	4.502.961	14,23648
COMUNITA' DELLA VAL DI SOLE	31.971	31.971	0,10108
COMUNITA' DELLA VAL DI NON	20.490	20.490	0,06478
ALTRI COMUNI	86.033	86.033	0,27200
ALTRI PRIVATI	441	441	0,00139
totale	31.629.738	31.629.738	100,00000

2.2 Organi Sociali

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

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

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

È nominato un Collegio Sindacale rappresentato da:

Presidente	Daniel Frizzera
Sindaci effettivi	Elena Iori Christian Pola

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

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

3. Convenzione di Governance e controllo analogo

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

dipendenti (sicché tali società divengano strumento interno e tecnico degli Enti pubblici medesimi).

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

4. Condizioni generali di servizio

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

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

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

5. Contratto di servizio e convenzione Aeroporto Caproni

Con riguardo ai profili attinenti la programmazione e contribuzione degli investimenti relativi ai trasporti pubblici urbani ed extraurbani o funzionali al miglioramento dell'intermodalità, tenuto conto della scadenza al 31 dicembre 2017 del contratto di servizio tra la Provincia Autonoma di Trento e Trentino trasporti S.p.A., la Giunta Provinciale ha approvato uno schema di atto aggiuntivo al disciplinare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico sopra citato per stabilire l'applicabilità della disciplina recata dal contratto scaduto.

Trentino trasporti S.p.A. è quindi deputata alla realizzazione delle opere destinate all'implementazione del patrimonio indisponibile funzionale ai servizi di trasporto pubblico, da finanziare a cura dell'azionista.

Con l'incorporazione della Società Aeroporto Gianni Caproni S.p.A. avvenuta nel 2017 è stato trasferito a Trentino trasporti il disciplinare, attivo dal 01/01/2015 al 31/12/2020 con la P.A.T., per la gestione dell'aerostazione e dei servizi aeroportuali dell'Aeroporto Gianni Caproni, della gestione dell'aviosuperficie del Passo del Tonale e delle elisuperfici strategiche per il soccorso nella provincia. Il documento prevede che le spese di gestione e per investimenti siano coperte da contributo. Infatti, se andiamo nel dettaglio, il disciplinare prevede che per le spese di gestione, la Provincia Autonoma di Trento versa

alla Società contribuzioni in misura tale che sia garantita la copertura a pareggio dei costi, sostenuti dalla Società per l'espletamento dei servizi, al netto dei ricavi. Anche per gli investimenti il disciplinare prevede che la Provincia corrisponda contributi pari al 100% della spesa ritenuta ammissibile.

6. Determinazione del contributo

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

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

Nel primo caso i meccanismi di rimborso sono di tipo cost-plus, caratterizzati dal reintegro completo ex post delle perdite d'esercizio subite dalle imprese. Questo, come spiegato nei paragrafi 4 e 5, è il caso in cui rientra la Società. La seconda e la terza tipologia contrattuale citate rappresentano schemi di regolamentazione di tipo fixed-price o price cap, in cui il livello dei sussidi da corrispondere al gestore è determinato ex ante dall'Autorità Regolatrice e gli eventuali maggiori oneri d'esercizio rimangono a carico dell'impresa.

7. Valutazione del rischio di crisi aziendale

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

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

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

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

Tale definizione assume la centralità della dimensione finanziaria, sia attuale che futura, attraverso il riferimento ai *cash flow* anche attesi, con estensione alle obbligazioni non ancora assunte purché prevedibili nel normale corso di attività o in base alla programmazione aziendale. Questo aspetto è affrontato nel paragrafo 9).

8. Indici

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

Visto il nuovo assetto aziendale si ritiene opportuno partire con i valori del solo anno 2018, in quanto il confronto con gli anni precedenti non sarebbe significativo.

Indice	Modalità di calcolo	2018
Indipendenza finanziaria	Capitale proprio / Capitale investito	0,32
Indebitamento finanziario esterno	Debiti finanziari esterni / Mezzi propri	1,32
Current Ratio	Attivo circolante / Passività correnti	3,08

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

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

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

9. Piano industriale – cash flow

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato in data 27 luglio 2018 il Piano Industriale 2018-2020 ed è prevista, in data odierna, l'approvazione del suo aggiornamento.

Si ricorda come la Società è costantemente oggetto di analisi di rating da parte di "Fitch Ratings", la quale, con comunicato stampa di data 6 settembre 2018, ha fissato il rating della Società in "A-", con previsioni negative e rating "F1" per il breve termine.

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

Per quanto riguarda la gestione ordinaria, si rimanda al paragrafo 4. "Condizioni generali di servizio". Per quanto riguarda invece i nuovi investimenti, questi vengono finanziati totalmente dall'Azionista di maggioranza Provincia Autonoma di Trento, la quale può concederli in conto impianti, quindi a copertura di uscite che vengono rendicontate alla stessa P.A.T., sia in conto annualità, a copertura quindi di rate di prestiti che vengono stipulati direttamente dalla Società. A fronte infatti dei contributi in conto annualità, garantiti dall'azionista a copertura della realizzazione degli investimenti, la Società emette operazioni di provvista finanziaria con la connotazione di non apportare eccessive tranches di liquidità sui conti correnti.

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

10. Controlli interni

La Società ha sviluppato un proprio sistema di controllo interno, nel quale sono coinvolti il Consiglio di Amministrazione, i dirigenti e tutti i servizi aziendali. Si è consolidata al proprio interno una struttura organizzativa di controllo di gestione che supporta la Governance nella pianificazione degli obiettivi economico-finanziari, nella misurazione dei risultati e nel monitoraggio degli scostamenti attraverso la produzione di rapporti periodici sullo stato e sull'andamento economico-finanziario dell'impresa.

La Società dispone di un software di gestione che supporta le attività di pianificazione, acquisti e contabilità. Il software parte infatti dalla richiesta di acquisto del singolo addetto e contestuale verifica della disponibilità di budget economico e patrimoniale finanziato, per addivenire all'emissione dell'ordinativo da parte della Centrale Acquisti, al completamento della prestazione da parte dei Servizi che permette l'emissione della fattura al fornitore e alla successiva autorizzazione alla liquidazione della fattura da parte del Responsabile del Servizio, fino all'effettivo pagamento da parte del Servizio Finanza.

11. Conclusioni

Visto gli esiti dell'analisi delle principali risultanze economico-patrimoniali emergenti dal bilancio 2018 e vista la tipologia di contratto di servizio in cui si prevede che gli Enti versino contribuzioni a copertura dei costi, si ritiene sussista, al 03 giugno 2019, un profilo di rischio basso.