



**DICHIARAZIONE  
NON FINANZIARIA**

**2022**



# DICHIARAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Il settore del trasporto pubblico locale ha affrontato la crisi sanitaria, economica e sociale degli ultimi anni partendo da una condizione di debolezza strutturale, dovuta al progressivo taglio delle risorse pubbliche dedicate, che nel decennio precedente ha comportato per GTT la consistente contrazione dei servizi offerti e degli organici, l'invecchiamento della flotta, la fragilità economico-finanziaria che ha messo a rischio la continuità aziendale.

Gli ultimi anni emergenziali sono stati superati grazie al senso di responsabilità di tutti i lavoratori, che non hanno mai fatto mancare il loro contributo nemmeno nei momenti più critici e rischiosi.

Tuttavia il quadro che è emerso con il progressivo ritorno alla "normalità" non è incoraggiante, poiché si è registrato un calo dei passeggeri che potrebbe diventare permanente, risorse pubbliche per il finanziamento diretto dei servizi ancora insufficienti, variabili organizzative ed economiche precedentemente stabili che sono diventate imprevedibili e onerose, quali i costi energetici e la disponibilità delle forniture industriali.

Significativamente, sia il Piano industriale aziendale sia gli indirizzi governativi nazionali e internazionali attribuiscono a dimensioni chiave della sostenibilità ambientale e sociale la possibilità di aumentare la "resilienza" del settore e renderlo motore di sviluppo economico e benessere collettivo. Il Piano si è focalizzato sul rinnovo della flotta, sia automobilistica che tranviaria, per ottenere importanti miglioramenti dal punto di vista industriale, in particolare:

- l'affidabilità, la disponibilità e il confort dei mezzi, con benefici allo stesso tempo sociali ed economici (alta qualità del servizio e conseguente incremento di passeggeri e ricavi);
- l'ottimizzazione della manutenzione e la riduzione dei consumi energetici, con benefici allo stesso tempo ambientali ed economici (riduzione delle emissioni, dei rifiuti e dei costi).

Anche il PNRR, costituente il piano attuativo per l'Italia del Piano per la ripresa dell'Europa "Next Generation EU", ha previsto ingenti dotazioni per il rinnovo del parco autobus adibito al TPL, sotto il capitolo "Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica". In tale quadro il TPL assume quindi rilievo strategico nelle politiche complessive di sostenibilità ambientale ed economica.

Ciò ha permesso a GTT di ampliare e aggiornare il proprio Piano di investimenti, secondo l'indirizzo strategico nazionale di elettrificazione delle flotte e installazione dei necessari impianti di ricarica. Per contenere il possibile aumento dei costi di esercizio, verranno inoltre sperimentate nuove forme di autoproduzione dell'energia elettrica, che aumenteranno l'autonomia aziendale rispetto alle imprevedibili variazioni del mercato energetico.

Il valore economico e ambientale di questi interventi è consistente, come ben articolato a seguire in questo documento, basti pensare che entro il 2026 il 100% dei bus avrà un'età inferiore ai 5 anni e che le emissioni dei principali inquinanti urbani saranno ridotte di oltre il 90%.

È bene qui ricordare che il TPL opera intrinsecamente quale attore di sostenibilità ambientale e sociale sul territorio di riferimento, offrendo almeno tre tipi di ricadute positive per la collettività:

- limitazione dell'impatto ambientale generato dalla mobilità privata, attraverso un'offerta di mobilità alternativa che comporta una netta riduzione delle emissioni pro capite, dei consumi energetici, della congestione urbana e dell'occupazione dello spazio pubblico;
- inclusione sociale, offrendo a tutta la popolazione opportunità di mobilità diffusa, a fini lavorativi, culturali, relazionali, facilitando la partecipazione al tessuto economico e sociale e limitando le fasce di emarginazione;
- inclusione territoriale, garantendo la connessione tra aree socio-urbane differenziate (evitando così processi di ghettizzazione) e la presenza diffusa delle istituzioni pubbliche in aree e orari estesi, con incremento della sicurezza effettiva e percepita dai cittadini.

Qualsiasi iniziativa che aumenti l'attrattività del TPL e acquisisca "quote di mercato" degli spostamenti quotidiani dei cittadini assume quindi un implicito ma concretissimo valore di sostenibilità.

In tale prospettiva, oltre a utilizzare efficacemente i fondi per gli investimenti resisi disponibili, occorrerà valorizzare il trasporto pubblico anche in relazione alla quantità e alla qualità dei servizi erogati anno dopo anno, giorno dopo giorno.

Decisori e amministratori pubblici, così come i singoli cittadini, devono avere consapevolezza che anche le risorse utilizzate per il quotidiano funzionamento dei servizi non rappresentano solo una spesa, ma soprattutto un investimento, capace di positive ricadute ambientali e sociali e, infine, anche economiche.

Da parte nostra perseguiremo con rinnovata determinazione il potenziamento della mobilità pubblica, dedicandovi tutte le risorse produttive disponibili (economiche, umane e tecnologiche), in ottica di miglioramento continuo. Finalmente ritrovando un fondato ottimismo nel futuro.




# INDICE

<b>1. LA SOCIETÀ</b> .....	6
1.1 Organizzazione .....	7
1.2 Strategia e politiche .....	9
1.3 Processi gestionali .....	14
1.4 Rendicontazione .....	19
1.5 Temi rilevanti .....	30
<b>2. LE ATTIVITÀ</b> .....	46
2.1 Offerta .....	47
2.2 Domanda .....	53
2.3 Catena di fornitura .....	57
<b>3. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</b> .....	64
3.1 Politica .....	65
3.2 Flotta .....	66
3.3 Emissioni .....	71
3.4 Bilancio energetico .....	76
3.5 Acqua .....	78
3.6 Rifiuti .....	79
3.7 Altri impatti e criticità .....	81
<b>4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: DIPENDENTI</b> .....	82
4.1 Organico .....	83
4.2 Sicurezza del lavoro .....	89
4.3 Attività e retribuzioni .....	91
4.4 Conciliazione e pari opportunità .....	96
4.5 Contrattazione collettiva .....	100
<b>5. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CLIENTI E COLLETTIVITÀ</b> .....	102
5.1 Politica (clienti) .....	103
5.2 Sicurezza .....	105
5.3 Accessibilità .....	109
5.4 Reclami .....	111
5.5 Politica (legalità) .....	112
5.6 Anticorruzione .....	113
5.7 Contenzioso .....	122
<b>6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA</b> .....	124
6.1 Ruolo economico sul territorio .....	125
6.2 Tassonomia europea .....	129

**Appendice: Relazione di revisione**

# 1 LA SOCIETÀ

---

- 1.1 Organizzazione
  - 1.2 Strategia e politiche
  - 1.3 Processi gestionali
  - 1.4 Rendicontazione
  - 1.5 Temi rilevanti
- 

# 1.1 Organizzazione

GTT – Gruppo Torinese Trasporti SpA ha sede legale a Torino, Corso Turati 19/6.

La proprietà è interamente pubblica, il capitale azionario è detenuto dalla Città di Torino tramite la propria finanziaria F.C.T. Holding spa.

La Città di Torino esercita il controllo e assegna gli obiettivi gestionali.

Compete inoltre alla Città l'assegnazione di obiettivi specifici sul complesso delle spese di funzionamento, comprese quelle per il personale.

L'azienda aderisce ad Asstra – Associazione Trasporti, la maggiore associazione nazionale di categoria delle aziende di trasporto pubblico locale, a cui partecipa attivamente tramite i gruppi di lavoro e i tavoli tecnici inter-aziendali.

## Governance

La struttura di governance è stabilita dallo Statuto, nell'ultima versione aggiornata dall'Assemblea dei soci (2016).

La gestione spetta al **Consiglio di Amministrazione**, composto da tre membri, nominati dalla Città di Torino.

Presidente: Antonio Fenoglio

Amministratore Delegato: Serena Lancione

Consigliere: Michele Paolino

Il **Collegio sindacale** è composto da tre membri effettivi, nominati dalla Città di Torino, di cui uno Presidente, e due supplenti.

Presidente: Luca Asvisio

Sindaci effettivi: Alain Devalle, Laura Filippi

Sindaci supplenti: Giovanni Battista Palmisano, Sonia Luciani

Il Presidente del CdA non ha deleghe gestionali, mentre all'Amministratore delegato compete il coordinamento di tutte le attività aziendali.

Tutte le scelte strategiche significative sono assunte collettivamente dal CdA, che ha la responsabilità ultima del controllo della gestione degli impatti aziendali. Il CdA delega poi la responsabilità operativa di gestione degli impatti ai responsabili di area, secondo l'organigramma generale "di primo livello" pubblicato sul sito aziendale.

Operano inoltre alcuni organi di raccordo tra responsabili operativi e vertice aziendale, nella persona dell'AD, così aggiornati a ottobre 2022:

- Comitato di monitoraggio del Piano industriale
- Comitato pagamento fornitori
- Comitato investimenti strategici e PNRR

Le eventuali criticità insorte durante l'attività ordinaria vengono comunicate al CdA da parte dei responsabili di area o nell'ambito di tali comitati a cui partecipa l'AD o in via diretta, qualora rilevanza e urgenza lo rendano opportuno.

La presente rendicontazione è stata condivisa e approvata in via definitiva dal CdA, contestualmente al Bilancio d'Esercizio.

La nomina dei componenti del CdA, la verifica di eventuali conflitti di interesse, le conoscenze e competenze specifiche dei suoi membri, i criteri di determinazione delle loro retribuzioni e la valutazione delle loro performance sono responsabilità dell'azionista pubblico, nella persona del Sindaco della Città di Torino, coadiuvato nell'attività ordinaria principalmente dagli assessori alle società partecipate e ai trasporti e dai relativi referenti tecnici dell'amministrazione pubblica.

La retribuzione dei componenti del CdA e del Collegio sindacale è stabilita in misura fissa, ad eccezione del Presidente che ricopre la carica a titolo gratuito e dell'AD che avendo la responsabilità dei risultati aziendali beneficia di un compenso fisso e di una quota variabile correlata ad obiettivi definiti dalla Città di Torino. In quanto azienda pubblica, le differenze retributive tra massimo organo di governo e dipendenti sono contenute: nell'anno in corso il rapporto tra la retribuzione annuale fissa dell'AD e il costo del lavoro pro capite aziendale è di 2,9.

Nella sezione "Trasparenza" del sito aziendale sono pubblicati i "Titolari di incarichi di amministrazione, di direzione o di governo di cui all'art. 14, co. 1-bis del D.Lgs. 33/2013", sia in carica che cessati negli anni precedenti.

Per ogni componente del CdA è pubblicato l'atto di nomina, il compenso, il curriculum, la Dichiarazione altre cariche presso enti pubblici o privati / incarichi con oneri a carico della finanza pubblica (per valutare eventuali conflitti di interesse) e la Dichiarazione patrimoniale.

Conformemente a quanto previsto dalla legge, nel CdA e nel Collegio sindacale sono garantiti gli equilibri di genere, ovvero il genere meno rappresentato conta almeno un terzo dei componenti di ciascun organo. Tutti i componenti del CdA così come i dirigenti aziendali provengono dalla comunità locale e vi risiedono stabilmente.

La revisione legale dei conti è esercitata da una società iscritta nell'apposito registro, nominata in esito a una procedura di evidenza pubblica.

L'evoluzione del contesto operativo esterno e delle priorità gestionali hanno determinato l'esigenza di revisionare la cornice di riferimento "ideale" dell'azienda, pertanto nel 2023 è stata avviata la revisione di mission, vision e valori aziendali. La versione adottata fino ad avvenuta revisione è disponibile sul sito aziendale e sul Bilancio d'esercizio complementare a questa DNF, pertanto se ne evita qui l'ulteriore duplicazione.



# 1.2 **Strategia e politiche**

Gli indirizzi generali assunti dall'azienda fanno riferimento a diverse fonti complementari, nel seguente ordine di priorità:

**Politica aziendale, aggiornata periodicamente**  
ultima versione del 2020



**Obiettivi generali**  
formalizzati ai funzionari aziendali e ai sindacati nel febbraio 2023



**Obiettivi del Piano industriale**  
arco temporale 2021-2023, con ricadute fino al 2027



**Politiche gestionali delle principali funzioni**  
aggiornate permanentemente ed esplicitate nei capitoli dedicati successivi

Tali indirizzi ai vari livelli sono coerenti con le "Linee guida OCSE per le imprese multinazionali", ovvero le prime norme internazionali finalizzate a orientare le imprese a operare volontariamente in ottica di responsabilità sociale d'impresa, emesse nel lontano 1976 e ripetutamente aggiornate fino all'ultima versione del 2022.

# Politica aziendale

Per realizzare la propria missione GTT pianifica, attua, controlla e migliora i processi e le prestazioni aziendali attraverso i sistemi di gestione ed i modelli organizzativi.

Nel rispetto dei valori che rappresentano l'Azienda, GTT attua la visione (principio ispiratore) di sviluppo sostenibile attraverso strategie supportate da obiettivi monitorabili e fedeli alle aspettative degli stakeholder.

Le linee strategiche di GTT sono basate sul miglioramento continuo attraverso l'attenzione a:

- identificazione aziendale, crescita della credibilità e della reputazione aziendale;
- esigenze e aspettative dei clienti, focalizzati sul cliente sia esterno che interno;
- individuazione e gestione dei rischi e delle opportunità con particolare riguardo a:
  - rispetto della legislazione vigente applicabile e dei requisiti che l'azienda intende sottoscrivere;
  - miglioramento della prestazione dei processi (obiettivi di efficacia ed efficienza);
  - misurazione di obiettivi specifici di sicurezza del trasporto e delle infrastrutture a supporto del costante impegno affinché non si verifichino eventi incidentali;
- salute e sicurezza dei lavoratori, con riferimento al costante impegno nella prevenzione, riduzione dei rischi, degli incidenti e delle malattie professionali;
- crescita della consapevolezza sul contributo di ciascuno nei processi aziendali, attraverso la partecipazione attiva di tutti;
- sostenibilità e vivibilità del territorio in cui eroga il servizio;
- protezione dell'ambiente e miglioramento delle prestazioni;
- innovazione tecnologica, integrazione e accessibilità dei servizi;
- trasparenza dei criteri di scelta e di gestione dei fornitori, con particolare riferimento alla qualità dei servizi/prodotti erogati, alla sicurezza delle infrastrutture e del trasporto, al rispetto dell'ambiente, al rispetto dei principi di tutela dei lavoratori e al rispetto della legislazione in materia di salute e sicurezza;
- codice etico: diffusione e conoscenza aziendale;
- garantire la disponibilità, integrità e riservatezza delle informazioni.

# Obiettivi generali

## 1. QUALITÀ DEL SERVIZIO

Al fine di migliorare la qualità del servizio offerto è necessario garantire:

1. Adeguate standard di pulizia
2. Puntualità
3. Digitalizzazione ticket e processi aziendali
4. Massima % di corse effettuate sul programmato
5. Ridurre il numero dei reclami
6. Aumentare i controlli
7. Nuove formule di marketing

## 2. AZIONI VOLTE AL MIGLIORAMENTO DEI RISULTATI ECONOMICI

Al fine di migliorare i risultati economici è necessario attuare le seguenti azioni:

1. Analisi dei processi produttivi e conseguente ottimizzazione delle attività delle aree
2. Produzione di valore legato a parametri di produttività
3. Completa e tempestiva attuazione del piano investimenti
4. Interventi di efficientamento energetico e realizzazione impianti di produzione di energia elettrica

## 3. IDENTITÀ AZIENDALE E REPUTATION

Migliorare identità aziendale e reputation verso:

- Clienti
- Collaboratori
- Stakeholder

Allineando i nostri comportamenti ai seguenti valori:

**RESPONSABILITÀ**  
**CONDIVISIONE**  
**SEMPLIFICAZIONE**  
**IDENTITÀ**  
**ASCOLTO**

# Piano industriale

Il Piano Industriale 2021-2023 determinerà una progressiva estensione del perimetro delle attività eco-sostenibili, in particolare della mobilità a emissioni zero, con l'acquisto di nuovi tram e bus elettrici e in prospettiva anche il prolungamento della metro, sostituendo quote di mobilità attualmente coperte da mezzi con motori a combustione (in particolare si ridurrà l'utilizzo del gasolio). Si focalizzano in questo documento i tre assi significativi del Piano di investimenti, rimandando al Bilancio d'Esercizio per le altre informazioni.

## 1. FLOTTA

Il Piano acquisti previsto inizialmente dal Piano industriale è stato successivamente ampliato in virtù delle risorse poste a disposizione delle aziende TPL nell'ambito del PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (vedi par. 3.2 per dettaglio).

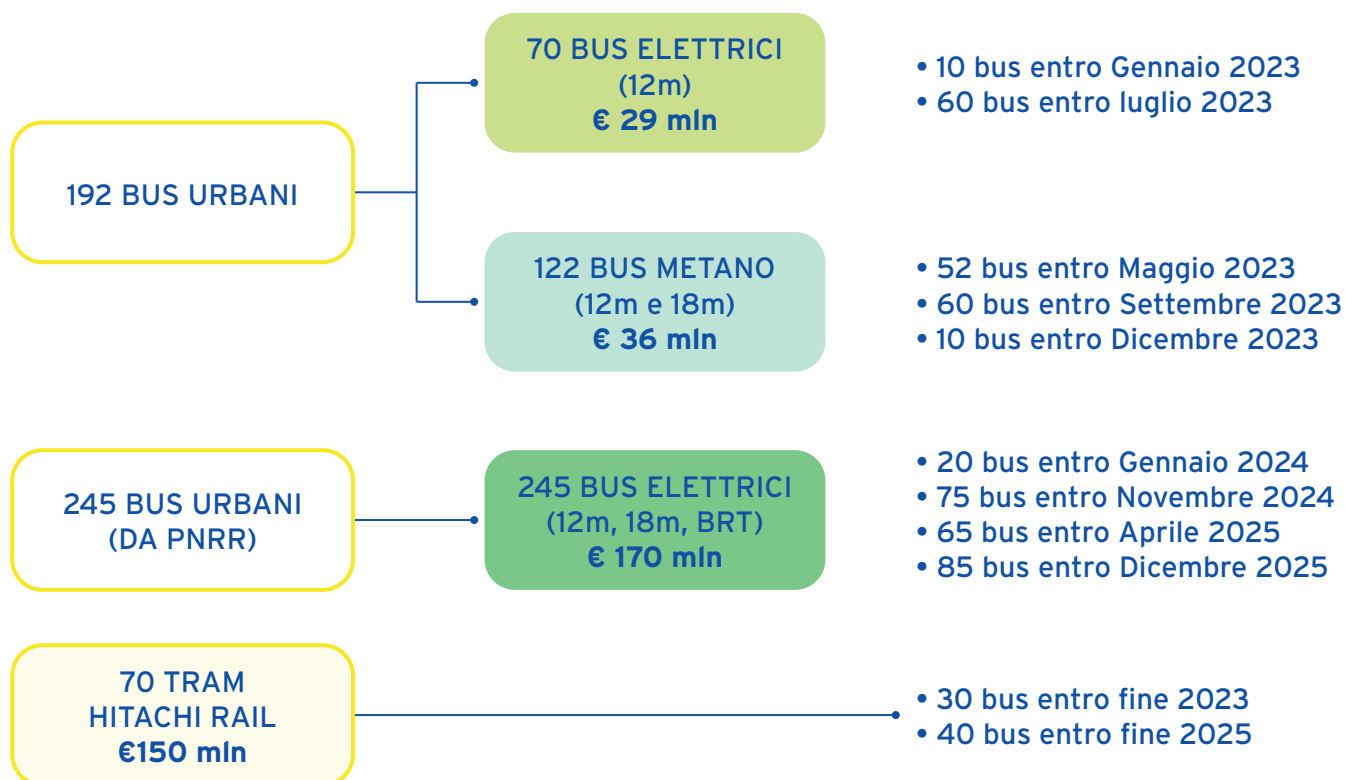
### RINNOVO FLOTTA E TRANSIZIONE GREEN

Entro il 2026 la nostra azienda metterà in atto un significativo rinnovo del parco veicoli acquistando 70 tram, 437 autobus urbani e 105 autobus extraurbani.

Grazie agli investimenti nel 2026 l'età media del parco autobus sarà < 5 anni.

Nel corso del 2023, al ritmo di 2/3 veicoli al mese, terminerà la consegna dei primi **30 nuovi tram monodirezionali HITACHI** (ultimi 2 a gennaio 2024), mentre gli ulteriori **40 tram** arriveranno nei 20 mesi successivi e quindi nel **2024-25**.

### RINNOVO FLOTTE E ELETTRIFICAZIONE BUS/ TRAM



Grazie al rinnovo della flotta diminuiranno i costi di esercizio e aumenterà l'attrattività del servizio offerto.

## 2. DIGITALE

### TRANSIZIONE DIGITALE

Tutti i veicoli di nuova acquisizione e i tram serie 5000 e 6000 saranno dotati di apparati di bigliettazione elettronica di ultima generazione abilitati ai pagamenti contactless con carte di credito/debito integrando le altre modalità di acquisto ticket.

	31/12/2022		31/12/2023
Autobus	30%	→	55%
Tram	0%		76%

## 3. ENERGIA

### EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E IMPIANTI DI PRODUZIONE

Verranno realizzati interventi di riqualificazione energetica dei siti produttivi e domotizzazione degli impianti con il fine di ridurre l'impatto ambientale e i relativi costi. Verranno inoltre realizzati impianti per la produzione di energia rinnovabile e sistemi di accumulo presso i siti Gerbido, Nizza, San Paolo e Venaria.

## Linee guida OCSE

L'OCSE - Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico è un'organizzazione internazionale che promuove studi e politiche economiche volte a orientare l'economia di mercato. Le Linee Guida sono raccomandazioni che i governi dei 38 Stati membri (tra cui l'Italia) rivolgono alle imprese operanti nel loro territorio nazionale, col fine di "assicurare che le attività siano conformi alle politiche governative, rafforzare le basi per una fiducia reciproca fra le imprese e le società in cui operano, migliorare le condizioni per gli investimenti esteri, valorizzare

*il contributo apportato allo sviluppo sostenibile".*

Individuano gli ambiti nei quali è importante che le imprese si comportino in modo responsabile: divulgazione di informazioni, diritti umani, occupazione e relazioni industriali, ambiente, lotta alla corruzione e alla concussione, interessi del consumatore, scienza e tecnologia, concorrenza, fiscalità. Tali ambiti possono essere declinati come segue nelle politiche aziendali.

TEMA	LINEA GUIDA (sintesi)	MISURE
<b>DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI</b>	Divulgare regolarmente informazioni tempestive e affidabili sull'impresa: attività, struttura e situazione finanziaria, risultati, proprietà e governo, fattori di rischio prevedibili, questioni di rilievo per lavoratori e stakeholder.	Tutte le informazioni sugli obiettivi, risultati e governance dell'azienda sono disponibili sul sito istituzionale nella sezione "Trasparenza", in coerenza con gli adempimenti di trasparenza per le società pubbliche previsti dal D.Lgs n. 33/2013 e s.m.i. Le principali informazioni sono inoltre diffuse annualmente con il Bilancio d'esercizio e la presente DNF per quanto riguarda le tematiche di sostenibilità.
<b>DIRITTI UMANI</b>	Rispettare i diritti umani.	Rigorosa conformità legislativa, nel contesto italiano di elevata tutela formale di lavoratori e altri interlocutori.
<b>OCCUPAZIONE E RELAZIONI INDUSTRIALI</b>	Rispettare il diritto dei lavoratori di costituire sindacati, trattare e siglare contratti collettivi, il principio di pari opportunità senza discriminazioni, misure adeguate per salute e sicurezza.	Vedi Capitolo 4. Oltre alla rigorosa conformità legislativa che garantisce la prassi ordinaria e proficua delle relazioni industriali, l'azienda si impegna a garantire la conciliazione vita/lavoro e la sicurezza sul lavoro con misure che integrano e ampliano gli obblighi minimi. Sistema di gestione della Sicurezza del Lavoro certificato ISO 45001:2018.
<b>AMBIENTE</b>	Monitorare e migliorare le prestazioni ambientali e l'impiego delle risorse, valutare gli effetti e adottare misure efficaci in caso di minacce che processi, prodotti e servizi possono avere su ambiente, salute e sicurezza lungo tutto il ciclo di vita, contribuire allo sviluppo di politiche ambientali pubbliche significative ed economicamente rilevanti.	Vedi Capitolo 3. Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001:2015. Promozione del trasporto pubblico locale come attore di sostenibilità che permette la riduzione delle emissioni inquinanti.
<b>LOTTA ALLA CORRUZIONE</b>	Adottare meccanismi di controllo interni e adeguati programmi per garantire la conformità alle norme e la prevenzione della corruzione, basati sulla valutazione del rischio.	Vedi Capitolo 5, paragrafo 6. Adozione del MOG - Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex DLgs 231/01 per prevenire la realizzazione degli illeciti penali. Sistema di Prevenzione della Corruzione certificato 37001:2016. Rigoroso rispetto del Codice degli appalti nelle procedure per l'affidamento di servizi, lavori e forniture.
<b>INTERESSI DEL CONSUMATORE</b>	Rispettare gli standard di salute e sicurezza del consumatore, fornire informazioni esatte e chiare, fornire l'accesso a meccanismi extragiudiziali di risoluzione delle controversie.	Vedi capitolo 5, paragrafi 1-4. Tutti i servizi sono erogati secondo standard di qualità definiti nei Contratti di servizio stipulati con gli Enti concedenti e descritti nelle Carte dei Servizi (Carte della Mobilità), comprensive delle procedure di indennizzo e conciliazione.
<b>SCIENZA E TECNOLOGIA</b>	Contribuire allo sviluppo dell'innovazione locale e nazionale, favorire il trasferimento delle tecnologie e della conoscenza, sviluppare legami con le università, i centri di ricerca, le associazioni industriali locali.	Sviluppo del know how aziendale tramite corsi di formazione (es. manutenzione), adozione nei bandi di gara di tecnologie avanzate a basso impatto ambientale, con requisiti minimi e criteri premianti (CAM, Protocollo Ape), partecipazione ai Tavoli tecnici dell'associazione di categoria Asstra. Il Piano industriale 2021-2023 è basato sugli indirizzi internazionali e nazionali del PNRR (elettrificazione della flotta).
<b>CONCORRENZA</b>	Rispettare le leggi e i regolamenti sulla concorrenza	L'attività di trasporto pubblico locale è soggetta alla normativa nazionale volta alla progressiva liberalizzazione dei servizi (tutti i servizi aziendali sono gestiti in virtù dell'assegnazione delle gare per l'affidamento effettuate dagli Enti pubblici committenti, ad eccezione dei servizi ferroviari in regime di proroga).
<b>FISCALITÀ</b>	Contribuire alle finanze pubbliche, versando le imposte dovute.	L'attività di trasporto pubblico locale in quanto servizio sociale beneficia dei contributi pubblici sia in conto investimento sia in conto esercizio, in misura nettamente superiore ai ricavi generati con le tariffe. Rigoroso rispetto delle norme su fiscalità e altri versamenti dovuti agli Enti pubblici (es. canoni gestione parcheggi e infrastrutture per esercizio metro e tram).

# 1.3 Processi gestionali

L'azienda adotta, mantiene e sviluppa i seguenti Sistemi di Gestione, allo scopo di gestire, documentare e monitorare i processi, le attività e le proprie prestazioni e migliorarle continuamente:

- Qualità (UNI EN ISO 9001:2015);
- Ambiente (UNI EN ISO 14001:2015);
- Sicurezza del Lavoro (UNI ISO 45001:2018);
- Sicurezza delle Informazioni (ISO/IEC 27001:2017);
- Sicurezza del Trasporto Ferroviario e Sicurezza del gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (D.Lgs. 162/2007);
- Prevenzione della Corruzione (UNI ISO 37001:2016), la cui certificazione è stata conseguita a novembre 2021.

L'Alta Direzione, nell'assegnazione delle responsabilità ai primi livelli della propria Organizzazione, prevede che essi siano incaricati di:

- assicurare che i Sistemi siano attuati e mantenuti attivi, in conformità ai requisiti delle norme;
- riferire all'Alta Direzione le informazioni relative all'applicazione e alle prestazioni dei Sistemi assicurando che i processi stiano producendo gli output attesi;
- raccogliere e fornire all'Alta Direzione i dati prestazionali dei Sistemi e sulle opportunità di miglioramento;
- partecipare alla formulazione ed attuazione degli obiettivi, con lo scopo di attuare il miglioramento continuo delle prestazioni;
- assicurare la promozione della focalizzazione sul cliente (interno ed esterno) e sulla sostenibilità ambientale nell'ambito dell'intera

organizzazione;

- essere referenti e garanti verso gli Enti certificatori e le parti interessate, sia interne, sia esterne, di quanto dichiarato e definito nella Politica aziendale.

Nell'impegno a promuovere l'approccio prestazionale della norma ISO 9001:2015 l'Azienda persegue il miglioramento dei processi sulla base del monitoraggio e misurazione periodici degli indicatori di efficacia e di efficienza e della valutazione dei risultati. Tale attività è formalizzata in specifica reportistica che viene sintetizzata nei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento annuali: tali strumenti sintetizzano gli indicatori prestazionali e di controllo riferiti agli ambiti della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza dei Lavoratori e della Prevenzione della Corruzione e sono correlati agli impegni assunti attraverso i Contratti di Servizio e le Carte della Mobilità, al rispetto dei vincoli normativi, legislativi e di sostenibilità e agli obiettivi di ciascuna area aziendale. Essi riepilogano inoltre le misure correttive individuate rispetto al verificarsi di scostamenti dagli obiettivi definiti e le azioni di miglioramento relative alle opportunità che si è scelto di cogliere.

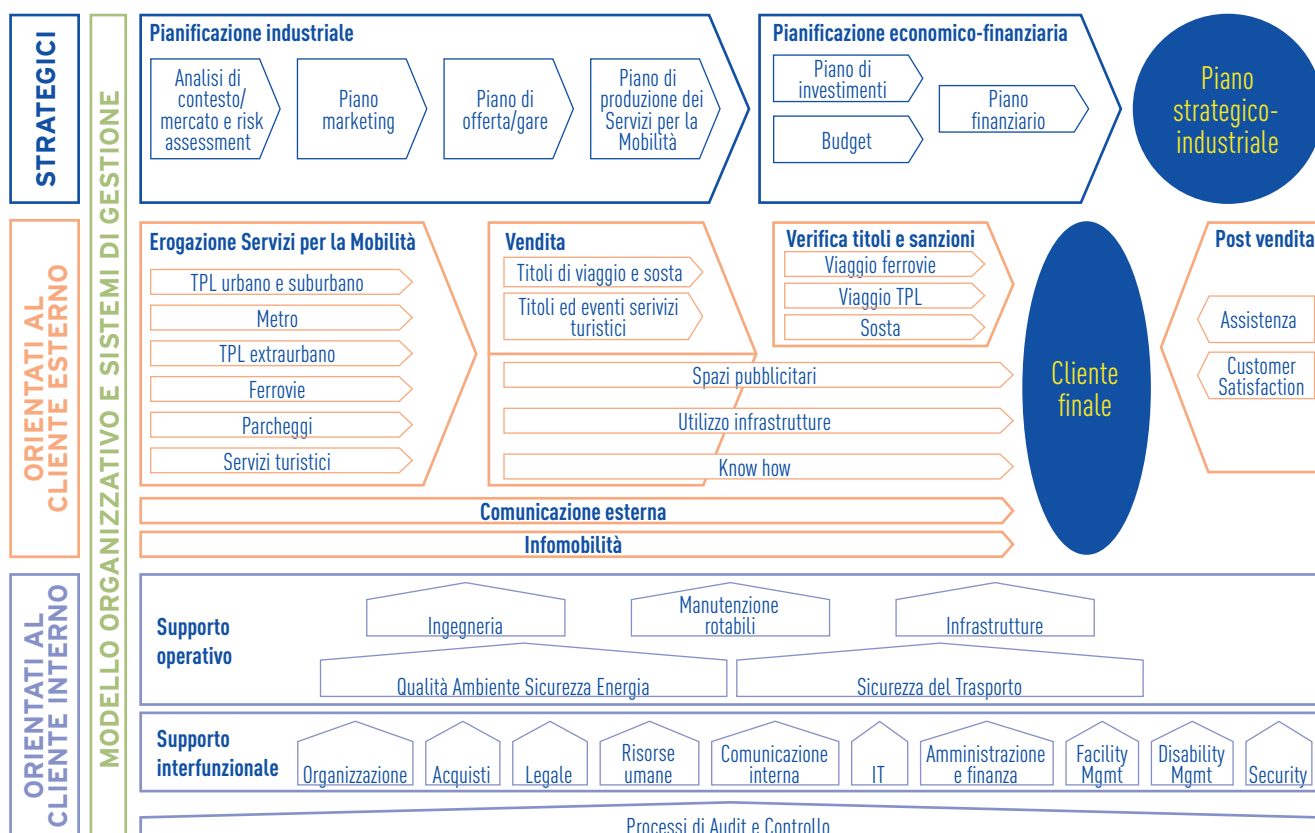
La Mappa dei Processi GTT rappresenta la base su cui si applicano con un approccio integrato i Sistemi di Gestione aziendali, il Modello Organizzativo 231, il PTPC e le attività di audit e controllo.

Tale schema, approvato dal Consiglio di Amministrazione, è la rappresentazione sintetica e condivisa dei processi aziendali e delle loro interazioni e fornisce una piattaforma comune per le analisi dei rischi, la verifica della compliance e la definizione delle azioni conseguenti, per l'individuazione dei criteri di monitoraggio e misurazione per il controllo dell'efficacia delle prestazioni.



I Sistemi pertanto si applicano ai processi aziendali che sono stati classificati in:

- processi strategici** ossia quelli inerenti la pianificazione industriale e quella economico-finanziaria, coerenti alle direttive del Piano Strategico industriale
- processi orientati al cliente esterno** ossia quelli che sono rivolti al cliente finale coinvolgendolo direttamente: la produzione ed erogazione dei servizi per la mobilità, la vendita e la verifica dei titoli di viaggio e la gestione delle sanzioni, le attività post-vendita, la comunicazione esterna, l'infomobilità
- processi orientati al cliente interno** ossia quelli riguardanti i processi aziendali di supporto tecnico/operativo alle attività produttive e quelli relativi alle attività generali di tipo interfunzionale/amministrativo
- processi di audit e controllo** ossia quelli riguardanti la verifica in tutti i processi aziendali del conseguimento degli obiettivi stabiliti, del rispetto della conformità alle norme applicabili e della disposizione ad operare nell'ottica del miglioramento continuo (controllo attuato attraverso gli audit della funzione Internal Audit e con gli audit di prima parte dei Sistemi di Gestione). In questo raggruppamento sono comprese le attività del controllo di gestione aziendale e direzionale.



Il Modello Organizzativo Generale e i Sistemi di Gestione forniscono le regole che si applicano ai processi aziendali e sono funzionali alla loro gestione. Questo tipo di rappresentazione ripropone, a livello generale, la logica del Ciclo di Deming (PDCA plan – do – check – act): pianificare (processi strategici), fare (processi rivolti al cliente esterno ed interno), controllare (processi di controllo) e reagire/migliorare.

# Gestione dei rischi

Nel tempo, sin dalla prima certificazione, l'Azienda ha utilizzato i Sistemi di Gestione come strumenti per incidere in modo significativo sul raggiungimento degli obiettivi strategici. Essi prevedono un approccio sistemico, l'armonizzazione delle metodologie e il coinvolgimento di tutti i settori aziendali e soprattutto il rafforzamento della consapevolezza che la conoscenza del rischio, la sua misurazione e l'identificazione delle azioni "sostenibili" idonee a contenerlo, rientra tra le attività prioritarie di ogni

azienda.

In termini generali il rischio è definito come l'effetto dell'incertezza in relazione agli obiettivi.

Il modello generale delle categorie di rischio analizzate e trattate in GTT è stato recentemente integrato con la categoria dei rischi reputazionali e può essere sintetizzato attraverso il seguente schema:

## LE CATEGORIE DI RISCHI AZIENDALI



Le opportune misure gestionali e organizzative di prevenzione e/o intervento vengono identificate attraverso le seguenti i seguenti **strumenti**:

### **MODELLI ORGANIZZATIVI - PIANI - REGOLAMENTI**

correlati a specifici requisiti cogenti:

- **Modello di Organizzazione Gestione e Controllo D.Lgs. 231/200:** a tutela dell'integrità patrimoniale, esso raccoglie le procedure che l'azienda sviluppa per ridurre il rischio che soggetti apicali e sottoposti commettano reati a vantaggio o interesse della società.
- **Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza L. 190/2012:** in quanto documento di natura programmatica con cui GTT individua il proprio grado di esposizione al rischio di corruzione e indica le misure volte a prevenire il rischio.
- **GDPR (Regolamento UE 679/2016):** GTT per dimostrare di aver rispettato la disciplina vigente inerente al trattamento dei dati ha implementato la valutazione dell'impatto e della probabilità del verificarsi di possibili minacce per i diversi trattamenti dei dati personali da parte dell'azienda.

### **STRUMENTI DI GESTIONE ECONOMICO- FINANZIARI**

con cui GTT pianifica, gestisce e tutela le attività economico-finanziarie tramite programmi di valutazione e pianificazione basate sulla previsione dei cash flow. Il fatto di possedere un unico azionista (proprietario) che coincide con il cliente di fatto comporta un vincolo finanziario stringente nelle decisioni e nella gestione delle proprie risorse. Nell'attuale contesto aziendale essi sono:

- **Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale – d.lgs. 175/2016,** connesso al Piano Industriale per il monitoraggio degli indicatori di allerta, fondamentali elementi di analisi del peso degli oneri finanziari esaminati dall'organo amministrativo.
- **Revisione contabile,** finalizzata ad ottenere la relazione di certificazione del bilancio da un revisore indipendente sulla regolarità della tenuta della contabilità sociale, della corrispondenza del bilancio alle risultanze delle scritture contabili e dell'osservanza delle norme stabilite dal codice civile per la valutazione del patrimonio sociale.
- **Bilancio di esercizio**
- **Pianificazione finanziaria.**

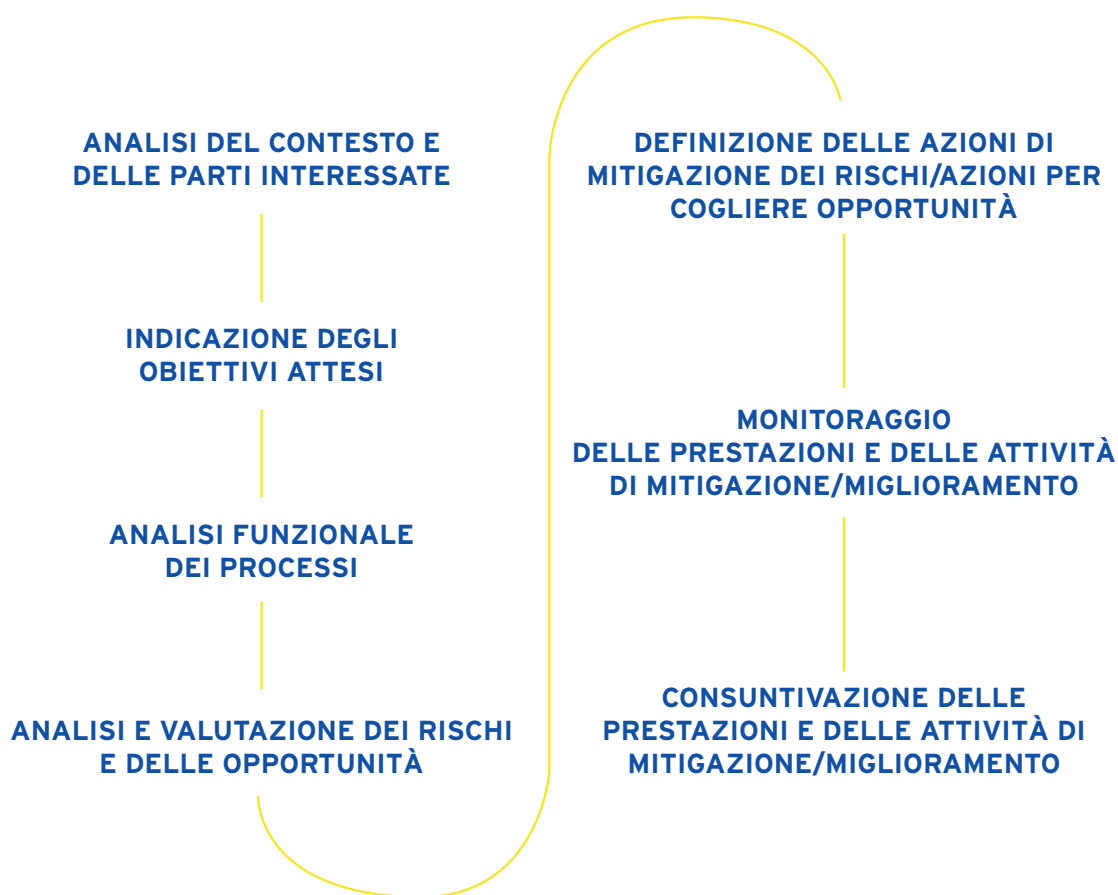
### **ASSICURAZIONI**

con cui GTT al fine di attuare quanto previsto dalla normativa vigente e tutelare la stabilità aziendale da eventi che causano effetti negativi sul patrimonio, sul personale e sui terzi, trasferisce/condivide i rischi sottoscrivendo polizze assicurative afferenti alle seguenti categorie di danni: diretti (tutela del patrimonio aziendale, del personale Aziendale), indiretti da veicoli (per la responsabilità verso terzi), indiretti dal personale (per la responsabilità verso terzi).

### **SISTEMI DI GESTIONE**

GTT ha adeguato le certificazioni dei propri sistemi alle ultime versioni degli standard ISO, accomunati dalla High Level Structure (HLS), basati sulla definizione dei processi in coerenza al ciclo Plan-Do-Check-Act (PDCA) e alla reiterazione dell'Analisi dei rischi sui di essi. Nello sviluppo e applicazione dei sistemi di gestione, sono stati adottati i principi cardine del pensiero basato sul rischio provenienti dallo standard UNI ISO 31000 "Gestione del rischio - Principi e linee guida" e indirizzati principalmente all'analisi dei rischi operativi.

La seguente schematizzazione illustra lo svolgimento di questo processo.



Sulla base dell'analisi del contesto, della esperienza sui processi di cui sono responsabili e della determinazione e pianificazione dei relativi obiettivi prestazionali i Process Owner individuano i rischi e/o le opportunità che possono influire sul loro raggiungimento, con l'intento di identificare possibili vulnerabilità, minacce, condizioni operative critiche o di cogliere eventuali opportunità di miglioramento. Tale attività viene svolta attraverso un approccio strutturato applicando la tecnica del "brainstorming guidato" ed è realizzata, a livello di macroprocesso, attraverso un'analisi SWOT.

Una volta individuati i rischi principali, con maggior influenza sul raggiungimento degli obiettivi del processo, viene effettuata l'analisi e la ponderazione della loro probabilità di accadimento e dell'impatto sulla base di una valutazione qualitativa basata sull'esperienza e/o, se disponibili, su dati storici di riferimento e vengono definite le azioni di gestione del rischio da attuare.

Il risultato della ponderazione del rischio viene analizzato utilizzando dei criteri di accettabilità definiti per deciderne il trattamento. Può rendersi necessario reiterare il processo nel caso si verificano situazioni di rischio critiche o inaccettabili: in tal caso, dopo aver formulato misure correttive o di mitigazione che riducano probabilità/impatto, occorre effettuare una nuova valutazione del rischio e decidere se il rischio residuo sia accettabile.

Il processo di analisi e di gestione del rischio viene documentato attraverso apposite schede riferite a ciascun processo aziendale.

Tale processo ha cadenza annuale, o eventualmente ridefinita dalla Direzione Aziendale; il monitoraggio dei risultati è gestito nell'ambito della consuntivazione annuale dei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento dei processi aziendali ed è un input del Riesame Direzionale dei Sistemi di Gestione.

# 1.4 Rendicontazione

La presente DNF – Dichiarazione Non Finanziaria è stata redatta in conformità al Decreto Legislativo 254/2016. Adottata su base volontaria, è stata approvata dal Consiglio d'amministrazione e dall'Assemblea soci contemporaneamente al Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarietà nell'informativa societaria tra le tematiche

economiche, ambientali e sociali.

La rendicontazione ambientale e sociale aziendale ha una storia di oltre 20 anni, con documenti pubblicati sempre per **scelta volontaria**, in ottica di trasparenza verso tutti gli interlocutori interni ed esterni.



Illustra le azioni, i risultati e gli obiettivi di sostenibilità economica, sociale e ambientale di GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., con sede legale a Torino, Corso Turati 19/6.

La società è esonerata dall'obbligo di consolidamento e non ha adottato il consolidato fiscale.

Non sono esaminate le società controllate o partecipate.

Per sostenibilità d'impresa si intende l'equilibrio che si realizza tra obiettivi e risultati economici, sociali e ambientali e le politiche che perseguono tale equilibrio anche su un orizzonte di lungo periodo.

I temi affrontati hanno coinvolto tutte le Direzioni aziendali, coordinate per la stesura dalla funzione QASE – Qualità Ambiente Sicurezza Energia, che nell'attuale assetto organizzativo presidia la responsabilità sociale d'impresa e la rendicontazione di sostenibilità e può essere contattata per richiedere qualsiasi informazione sui contenuti pubblicati (responsabile: Salvatore Gaudiello: [gaudiello.s@gtt.to.it](mailto:gaudiello.s@gtt.to.it)).

Gli indicatori numerici sono di norma su base triennale (2020-2022), ma

in alcuni casi significativi vengono offerti su un arco temporale più ampio, per cogliere le dinamiche di lungo periodo.

L'asseverazione della conformità del documento ai requisiti del D.Lgs. 254/2016 (*limited assurance*) è stata effettuata da un professionista designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino (ODCEC), nell'ambito di un "Protocollo di collaborazione istituzionale in tema di dichiarazione non finanziaria, siglato nel marzo 2021. Il supporto metodologico alla realizzazione del documento è stato inoltre fornito dai referenti del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, che collaborano stabilmente con l'ODCEC Torino nello studio e nello sviluppo dei sistemi di gestione di qualità, dell'ambiente, della sicurezza e della responsabilità d'impresa.

I risultati delle verifiche svolte in merito alla conformità al D. Lgs 254/2016 (in particolare all'art. 3, c. 3) sono contenuti nella relazione del revisore riportata alla fine del documento.

# Metodologia di rendicontazione

Il D.Lgs. 254/2016 (art. 3, comma 3) dispone che le informazioni siano:

- fornite con un raffronto in relazione a quelle fornite negli esercizi precedenti;
- secondo le metodologie ed i principi previsti dallo standard di rendicontazione utilizzato quale riferimento o dalla metodologia di rendicontazione autonoma utilizzata;
- corredate da riferimenti alle voci ed agli importi contenuti nel bilancio.

Inoltre nel caso in cui lo standard di rendicontazione differisca da quello utilizzato per il precedente esercizio occorre illustrarne la motivazione.

GTT ha elaborato questo documento in riferimento agli Standard GRI 2021 entrati in vigore dal 1 gennaio 2023 (*Universal standards*), per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, in continuità con il precedente esercizio (DNF 2021) e contestualmente al Bilancio d'Esercizio per lo stesso periodo. La periodicità della rendicontazione è annuale. Alcuni indicatori forniti nelle edizioni precedenti sono stati aggiornati, esplicitando le ragioni e gli effetti nelle note in calce: par. 2.2 Viaggi-passeggero (nuova modalità di calcolo), par. 3.3 Emissioni bus urbani ed extraurbani (nuova modalità di calcolo), par. 3.4 Bilancio energetico in TEP (conguagli dei consumi).

La base metodologica del documento è costituita dai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards)*, gli standard di rendicontazione di sostenibilità più diffusi a livello internazionale. Tali standard vengono periodicamente revisionati dal *Global Sustainability*

*Standards Board (GSSB)* e da quest'anno sono stati adottati significativi aggiornamenti dell'impostazione generale (*Principi fondamentali, Informativa generale, Temi materiali*), mentre il set degli indicatori numerici è rimasto invariato.

Gli standard internazionali uniformano e rendono comparabili le rendicontazioni in tutto il mondo e in tutti i settori produttivi, ma scontano per lo stesso motivo una minore specificità informativa per contesti nazionali mirati. Per tale motivo, GTT integra abitualmente lo standard con fonti supplementari più pertinenti nel proprio contesto, in particolare le *Linee Guida Sostenibilità*, pubblicate nel 2019 dalla nostra associazione di categoria *ASSTRA - Associazione Trasporti*, con l'attivo contributo aziendale nell'ambito del gruppo di lavoro "Sostenibilità". Queste Linee Guida settoriali suggeriscono numerosi indicatori quantitativi, lasciando però aperte le specifiche tecniche di elaborazione (unità di misura e criterio di calcolo), in virtù delle prassi differenziate già in atto tra le aziende.

La rendicontazione aziendale offre inoltre ulteriori dati/informazioni elaborati in autonomia perché ritenuti significativi per gli interlocutori interni ed esterni dell'azienda.

In prospettiva futura, ulteriori specificazioni informative potranno essere disposte dagli Standard GRI di settore che saranno via via pubblicati; al momento è disponibile soltanto quello su Settore petrolifero e gas, mentre per il Settore trasporti è verosimile prevedere che gli standard atterrano soprattutto all'ambito della logistica.



## Contenuti omessi o parziali

Le disposizioni del D.Lgs. 254/2016 e gli standard GRI sono stati applicati alla luce delle specificità aziendali. Per il principio di rendicontazione trasparente “conformarsi o spiegare” (*comply or explain*), si riportano a seguire gli adattamenti formali, evidenziandone le ragioni.

Il Decreto richiede di descrivere le “azioni poste in essere per garantire la parità di genere”. In assenza di politiche esplicitamente finalizzate, il documento richiama le misure che apportano benefici alla parità di genere in via indiretta, agevolando la conciliazione vita-lavoro, quali il part time volontario e la fruizione di congedi e permessi per cura familiare e personale. In generale, le politiche aziendali sono fondate sul rigoroso rispetto della legge e sull'imparzialità nei confronti di qualsiasi condizione personale. Il Codice di comportamento aziendale (Codice etico), a cui tutti i dipendenti e fornitori si devono attenere, impone la parità di trattamento nelle politiche assuntive e retributive: “l'assunzione, da parte della Società, di personale o collaboratori deve seguire regole di valutazione della professionalità, preparazione tecnica ed esperienza maturate”, “la retribuzione complessiva deve essere in linea con quanto già applicabile a figure di analoga funzione e responsabilità”.

Tra i temi richiamati dal Decreto vi è poi il *rispetto dei diritti umani*, a cui anche i nuovi standard GRI pongono particolare enfasi, poiché hanno recepito i principali documenti intergovernativi sul tema. L'azienda opera in un contesto operativo circoscritto e in una cornice legale fortemente strutturata, con la garanzia di pieno rispetto dei diritti individuali grazie all'avanzata legislazione nazionale (diritto del lavoro, dell'ambiente, ecc.), ulteriormente rafforzata dalle caratteristiche di azienda di proprietà pubblica soggetta a procedure di decisione e controllo trasparenti

e costantemente sotto i riflettori di decisori politici e cittadinanza. Pertanto in assenza di rischi di violazioni dei diritti umani, il tema non è specificatamente trattato in questo documento. Si precisa in ogni caso che l'azienda si impegna a garantire il pieno rispetto delle garanzie sociali (e ambientali) previste dalle norme vigenti, sia al proprio interno che lungo la propria catena di fornitura.

In merito poi alle “azioni poste in essere per impedire atteggiamenti ed azioni comunque discriminatori”, si precisa che il tema delle discriminazioni è trattato in relazione all'accessibilità del servizio, evidenziando le iniziative e le dotazioni tecniche utilizzate per garantire il diritto alla mobilità anche ai cittadini con disabilità permanenti o temporanee. Inoltre il citato Codice etico prescrive esplicitamente che “è fatto obbligo di astenersi da azioni arbitrarie o da azioni che comportino discriminazioni basate su sesso, nazionalità, origine etnica, caratteristiche genetiche, lingua, religione o credo, convinzioni personali o politiche, appartenenza a una minoranza nazionale, disabilità, condizioni sociali o di salute, età e orientamento sessuale o su altri diversi fattori”.

La catena di fornitura è rappresentata da informazioni quantitative e qualitative significative per le attività aziendali, sebbene non codificate da specifici standard. Ad esempio, a fronte di un numero molto elevato di appalti, il mero calcolo percentuale di quelli assegnati con criteri ambientali è irrilevante, mentre è significativo evidenziare in relazione a quali specifici rischi ambientali e categorie di appalto tali criteri sono stati adottati.

Gli audit dedicati alla valutazione dei fornitori sono stati sospesi durante l'emergenza sanitaria e verranno riattivati nel corso del 2023.

In merito allo standard GRI, si riepiloga quanto incluso nel documento perché significativo per l'azienda e quanto omesso perché non pertinente o non calcolabile.

STANDARD GRI	DNF par.	Ragioni di omissione
<i>Informativa generale</i>	cap.1	
2-9-b Comitati responsabili della gestione degli impatti economici-ambientali-sociali		NP: Le responsabilità dei comitati interni sono complementari alle procure individuali e trasversali a impatti diversi
2-10-b Nomina e selezione del massimo organo di governo – criteri utilizzati		ND: Nomina pubblica del CdA – Criteri generali sul “Regolamento nomine n. 347 ” del Comune di Torino, cui segue valutazione della Giunta. Curricula dei nominati pubblicati sulla sezione Trasparenza del sito aziendale
2-13-a Delega di responsabilità per la gestione di impatti - dirigenti e altri dipendenti		ND: Procure individuali assegnate e aggiornate secondo necessità, depositate presso Camera di Commercio di Torino. Non si ritiene rilevante riportare il dettaglio.
2-16-b Criticità comunicate al massimo organo di governo		ND: Le criticità affrontate dal CdA sono sintetizzate per macro-temi nella Relazione sulla gestione del Bilancio d'Esercizio
2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy - Formazione		ND: I dati sulla formazione sono registrati e aggregati sulla base di criteri differenti
2-29-b Approccio al coinvolgimento degli stakeholder		NP: Sono indicati i canali di comunicazione principale, si presuppone che in tali ambiti gli SH vengano coinvolti e sollecitati a fornire riscontri e proposte
3-3-f Gestione dei temi materiali – effetti confronto con stakeholder		ND: I contributi degli stakeholder non sono identificabili univocamente nelle azioni intraprese e nella valutazione della loro efficacia (ove possibile, sono stati esplicitati nella descrizione delle attività svolte)

STANDARD GRI	DNF par.	Ragioni di omissione
<b>Standard per l'ambito economico</b>		
<b>201 - Performance economica</b>	<b>6.1</b>	
<b>202 - Presenza sul mercato</b>	<b>4.1</b>	
203 - Impatti economici indiretti		<b>ND:</b> Rete infrastrutturale sviluppata da altra società (Infratrasporti.To) - Esternalità economiche: assenza di modelli di calcolo aggiornati
<b>204 - Prassi di approvvigionamento</b>	<b>2.3</b>	
<b>205 - Anticorruzione</b>	<b>5.6</b>	
206 - Comportamento anticompetitivo		<b>NP:</b> Attività TPL come "monopolio naturale" (gare di mercato solo per affidamento servizi)
207 - Tasse		<b>NP:</b> No opzioni decisionali per diversa policy (azienda pubblica con normativa univoca)
<b>Standard per l'ambito ambientale</b>		
301 - Materiali		<b>NP:</b> No attività di trasformazione, conformità materiali secondo normative generali richiamate nei bandi di acquisto (talvolta requisiti migliorativi, vd. par. 2.3)
<b>302 - Energia</b>	<b>3.4</b>	
<b>303 - Acqua ed effluenti</b>	<b>3.5</b>	
304 - Biodiversità		<b>NP:</b> ambito operativo locale, per lo più urbanizzato
<b>305 - Emissioni</b>	<b>3.3</b>	
<b>306 - Scarichi idrici e rifiuti</b>	<b>3.5</b>	
<b>306 - Rifiuti 2020</b>	<b>3.6</b>	
<b>308 - Valutazione ambientale dei fornitori</b>	<b>2.3</b>	
<b>Standard per l'ambito sociale</b>		
<b>401 - Occupazione</b>	<b>4.1</b>	
<b>402 - Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali</b>	<b>4.5</b>	
<b>403 - Salute e sicurezza sul lavoro</b>	<b>4.2</b>	
<b>404 - Formazione e istruzione</b>	<b>4.3</b>	
<b>405 - Diversità e pari opportunità</b>	<b>4.1</b>	
<b>406 - Non discriminazione</b>	<b>5.3</b>	
407 - Libertà di associazione e contrattazione collettiva		<b>NP:</b> Indicatore relativo ai fornitori, non direttamente verificabile (nei bandi viene preteso il rigoroso rispetto della normativa nazionale)
408 - Lavoro minorile		<b>NP:</b> quadro legale di ampia tutela
409 - Lavoro forzato o obbligatorio		<b>NP:</b> quadro legale di ampia tutela
410 - Pratiche di sicurezza		<b>NP:</b> personale di sicurezza interno non armato e senza compiti di contrasto diretto - collaborazioni con FF.OO. e autorità pubbliche - utilizzo società di vigilanza per compiti dedicati (es. raccolta incassi) secondo norme di legge
411 - Diritti delle popolazioni indigene		<b>NP:</b> ambito operativo locale
413 - Comunità locali		<b>ND:</b> occasionali programmi di collaborazione con istituzioni ed enti locali (es. cooperative sociali), non oggetto di analisi recenti
414 - Valutazione sociale dei fornitori		<b>ND:</b> non effettuata (salvo criteri di maggiore favore per requisiti sociali inseriti in alcuni bandi di gara)
415 - Politica pubblica		<b>NP:</b> Divieto legale di ricevere contributi politici di qualsiasi natura
<b>416 - Salute e sicurezza dei clienti</b>	<b>5.2</b>	
<b>417 - Marketing ed etichettatura</b>	<b>5.1</b>	
<b>418 - Privacy dei clienti</b>	<b>5.4</b>	

Legenda NP = non pertinente ND = non disponibile

Si rimanda al Bilancio d'esercizio - Relazione sulla gestione per ogni approfondimento relativo al business aziendale e alle dettagliate azioni gestionali adottate nel corso dell'anno, evitando la ridondanza di informazioni già altrove disponibili. Questa DNF è complementare al Bilancio, ne focalizza i temi attinenti la sostenibilità ed è stata approvata e diffusa contemporaneamente ad esso.

Non sono disponibili indicatori aggiornati di misurazione della soddisfazione dei clienti, in particolare indagini di customer satisfaction. Un dato indiretto è offerto dai reclami, ma riferendosi a episodi critici specifici non offre adeguata rappresentazione della qualità percepita dalla totalità dei passeggeri. Nel corso dell'anno era stata programmata la realizzazione della XII edizione della *IMQ - Indagini sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti* promossa dall'Agenzia della Mobilità Piemontese, ma tutt'ora gli esiti non sono ancora disponibili.

Nel 2023 l'azienda ha effettuato una indagine sulla qualità dei servizi di vendita tramite i propri Centri servizi ai clienti e avviato una nuova indagine di customer satisfaction, in collaborazione con gli enti concedenti e le associazioni dei consumatori, che sarà effettuata coinvolgendo una platea differenziata di clienti. Gli esiti forniranno preziose indicazioni anche in merito al cambiamento delle abitudini e delle aspettative dei clienti dopo l'emergenza sanitaria e saranno certamente inclusi nella prossima DNF. Il "bilancio energetico" è calcolato in TEP - Tonnellate Equivalenti di

Petrolio (unità di misura utilizzata per ciascun vettore energetico, sulla base di fattori di conversione ed equivalenza, pari all'energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio), poiché è l'unità di misura utilizzata per le attività aziendali di diagnosi energetica, nonché per i Bilanci ambientali dal 1999 in poi.

La classificazione del personale aziendale viene effettuata per categorie professionali dettagliate, utilizzate da lungo tempo nei rapporti con gli interlocutori interni ed esterni. La distinzione del personale per genere viene esplicitata solo dove significativa.

L'azienda non aderisce a carte, principi e altre iniziative esterne dedicate alla promozione complessiva della sostenibilità economica, ambientale e sociale. Adotta tuttavia molteplici impegni formali, sia obbligatori sia volontari, con espliciti e specifici obiettivi di sostenibilità, in particolare il Rating di legalità e il Protocollo APE - Acquisti Pubblici Ecologici.

La tabella che segue riepiloga i temi richiesti dal Decreto e raccorda gli strumenti di rendicontazione utilizzati. Tra gli indicatori non GRI, alcuni fanno riferimento alle Linee Guida Asstra (indicati con la sigla LG + numero), alcuni alla Tassonomia (rif. obiettivo 1 - mitigazione dei cambiamenti climatici) e gli altri sono stati elaborati autonomamente in base alla significatività e alla disponibilità di una base dati affidabile e continuativa nel tempo. La tabella è strutturata seguendo i capitoli del documento, per facilitare la lettura e la comprensione.



# 1. LA SOCIETÀ

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
	Dichiarazione Amministratore Delegato	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	
<b>1.1 Organizzazione</b>	Dati societari	2-1 Dettagli organizzativi 2-28 Appartenenza ad associazioni	
	Governance	2-9 Struttura e composizione della governance, 2-10 Nomina del massimo organo di governo (= CdA), 2-11 Presidente del CdA, 2-12 Ruolo del CdA nel controllo della gestione degli impatti, 2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti, 2-14 Ruolo del CdA nella rendicontazione di sostenibilità, 2-15 Conflitti d'interesse, 2-16 Comunicazione delle criticità, 2-17 Conoscenze collettive del CdA, 2-18 Valutazione della performance del CdA, 2-19 Norme riguardanti le remunerazioni, 2-20 Procedura di determinazione della retribuzione, 2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale, 202.2 Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	
<b>1.2 Strategie e politiche</b>	Politica aziendale	2-23 Impegno in termini di policy	
	Obiettivi generali di sviluppo		Previsione acquisti nuovi bus e tram
	Piano industriale		
<b>1.3 Processi gestionali</b>	Sistemi di gestione, mappa dei processi Mappa dei rischi	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	
<b>1.4 Rendicontazione</b>	Obiettivi e contenuti del documento	2.2 Entità incluse nella rendicontazione 2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti 2-4 Revisione delle informazioni Req. 8: Presentazione di una dichiarazione d'uso	
	Nota metodologica	Req. 7: Indice dei contenuti GRI	
<b>1.5 Temi rilevanti</b>	Coinvolgimento stakeholder	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	
	Identificazione dei temi "materiali"	Req. 3: Identificazione dei temi materiali Req. 4: Rendicontazione dei temi materiali	

## 2. LE ATTIVITÀ

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
2.1 Offerta	Settore e mercato di attività Dati industriali di produzione (dettaglio in Bilancio di Esercizio)	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Vetture-km prodotti, per servizio (autoproduzione e subaffidamenti)
	Offerta ai clienti finali		Posti – km offerti, per servizio, Ripartizione modale posti offerti
2.2 Domanda	Clienti - Domanda di servizio (passeggeri)		N. Viaggi - passeggero per servizio
	Clienti - Domanda di servizio (economica)		N. Viaggi - passeggero per titolo di viaggio, Ricavi per titolo di viaggio, N. abbonamenti agevolati per fascia ISEE
2.3 Catena del valore	Pratiche di approvvigionamento		
	Gare effettuate Contratti e ordini		N., valore, valore medio gare per criterio assegnazione OEPV-OPB, Ribasso medio gare e minori costi, N. e valore contratti sottoscritti, % appalti per categoria
	Criteri ambientali nelle gare Valutazione e prevenzione rischi ambientali		Gare per indice rischio ambientale e applicazione CAM / altri criteri ambientali (volontari)

### 3. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
<b>3.1 Politica</b>	Strategie e attività di sostenibilità ambientale		
<b>3.2 Flotta</b>	Composizione della flotta		Flotta bus urbani ed extraurbani per alimentazione, Proiezione composizione flotta urbana ed extraurbana per tipo di alimentazione
<b>3.3 Emissioni</b>	Percorrenze ed emissioni per classi di veicolo	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni nell'aria rilevanti	Distribuzione km urbani ed extraurbani per motorizzazioni Proiezione riduzione delle emissioni
<b>3.4 Bilancio energetico</b>	Risorse energetiche (consumo e produzione, rinnovabili e non)	302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione	Bilancio energetico per trazione e strutture Ripartizione consumi energetici per trazione
<b>3.5 Acqua</b>	Acqua (consumo e trattamento)	303-3 Prelievo idrico 303-4 Scarico idrico	
<b>3.6 Rifiuti</b>	Rifiuti	306-2 Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti 306-3 Rifiuti generati 306-4 Rifiuti non conferiti in discarica 306-5 Rifiuti conferiti in discarica	
<b>3.7 Altri impatti e criticità</b>	Contaminazioni del suolo	306-3(2016) Sversamenti significativi	
	Compliance		N. sanzioni / prescrizioni per violazioni ambientali

## 4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: DIPENDENTI

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
4.1 Organico	Composizione e caratteristiche	2-7 Dipendenti (NS: 2-8 Lavoratori non dipendenti) 405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Organico per genere e categoria professionale, per classe di età, per titolo di studio, Rapporto >55/<30, Organico categorie protette
	Nuove assunzioni, turn over, mobilità interna	401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	Nuove assunzioni per genere, età, tipo contratto, Uscite per genere, età, causale di uscita, Cambi mansione interni
4.2 Sicurezza sul lavoro	Attività e organi di prevenzione Dati infortunistica	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza 403-9 Infortuni sul lavoro 403-10 Malattie professionali	N. Infortuni e N. infortuni gravi (sul lavoro e in itinere) Indice di gravità Indice di frequenza N. richieste malattie professionali
4.3 Attività e retribuzioni	Ore lavorate e assenze		Ore lavorate, assenze per malattia/ infortunio e straordinari, pro capite, ore smart working per categoria e genere
	Formazione	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Ore di formazione pro capite, Ore di formazione e n. partecipazioni per tipo di corso e per tipo di docenza, % docenza interna ed esterna
	Retribuzioni		Costo del lavoro e retribuzioni nette pro capite, Retribuzioni nette per categoria professionale
4.4 Conciliazione e pari opportunità	Tempo parziale, congedi di cura e welfare	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time 401-3 Congedo parentale	N. dipendenti part time per categorie a genere Ore / giorni di fruizione congedi di cura per tipo e per genere N. fruitori Centro d'ascolto Sussidi, prestiti, anticipi
4.5 Contrattazione collettiva	Relazioni industriali		N. riunioni, N. esiti conciliazione, N. scioperi nazionali e aziendali, N. accordi sottoscritti, N. adesioni sindacali per genere

## 5. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CLIENTI E COLLETTIVITÀ

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
<b>5.1 Politica (clienti)</b>	Carte dei servizi TPL: fattori di qualità del servizio, Comunicazione, Sistema tariffario	Informativa 417-3 Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	
<b>5.2 Sicurezza</b>	Safety (Dotazioni)		% bus urbani / extraurbani con telecamere % bus urbani / extraurbani con ABS
	Safety (Sinistri)	416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	Sinistri attivi e passivi per tipo di servizio Km percorsi tra 2 incidenti (bus e tram)
	Security		N. reati denunciati per tipo (servizio urbano)
<b>5.3 Accessibilità</b>	Dotazioni e iniziative		% bus e tram accessibili (pianale ribassato, annuncio interno ed esterno, indicatore di linea basso)
<b>5.4 Reclami</b>	Ripartizione e gestione	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi (NS: 2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni) 418-1 Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	N. reclami per servizio Tempi risposta gestione reclami
<b>5.5 Politica (legalità)</b>	Strategie e attività per la legalità Rating di legalità	2-21 Conformità a leggi e regolamenti	N. sanzioni giudiziarie, autorità di regolazione, Corte dei Conti
<b>5.6 Anticorruzione</b>	Prevenzione della corruzione: L'architettura del sistema Valutazione dei rischi e contromisure	205-1 Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione 205-2 Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione 205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Indice di rischio corruttivo, N. dipendenti formati su platea interessata
<b>5.7 Contenzioso</b>	Contenzioso civile, penale, giuslavoristico		N. cause civili per tipo, N. vertenze giuslavoristiche di origine nazionale e aziendale ed esiti chiusure

## 6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
6.1. Ruolo economico sul territorio	Valore economico generato e distribuito (riclassificazione del Bilancio d'Esercizio)	201-1 Valore economico diretto generato e distribuito	
	Contributi pubblici per investimenti		Contributi per investimenti per ente e valore
	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	
6.2 Tassonomia europea	Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili		% fatturato attività ammissibili % spese in conto capitale (CapEx) attività ammissibili % spese operative (OpEx) attività ammissibili Misure per riduzione impatti (DNSH)
	Identificazione delle attività aziendali sostenibili		Vetture-km prodotti - sostenibili % attività aziendali sostenibili su totale attività ammissibili (criteri tecnici)
Relazione di revisione	Asseverazione dei dati pubblicati	2-5 Limited assurance esterna	



# 1.5 Temi rilevanti

Le attività e le scelte di ogni impresa generano conseguenze, positive o negative, per molteplici soggetti, individuali e collettivi. Parimenti le scelte strategiche, la gestione operativa e i risultati dell'impresa sono influenzati e spesso determinati dal rapporto con questi soggetti. Definiti per questi motivi stakeholder (portatori di interesse), i principali interlocutori aziendali sono i seguenti:



Lo standard GRI definisce materialità la rilevanza dei temi di interesse e influenza reciproci tra l'impresa e i propri interlocutori.

L'analisi di rilevanza (*di materialità*) esplicita i temi prioritari di questa relazione, evidenziandone inoltre la maggiore o minore importanza in un dato momento. Le strategie dell'impresa e le aspettative degli interlocutori sono infatti in costante evoluzione e adattamento reciproco, sulla base di

fattori esogeni, politiche nazionali e locali, piani aziendali di sviluppo, ecc.

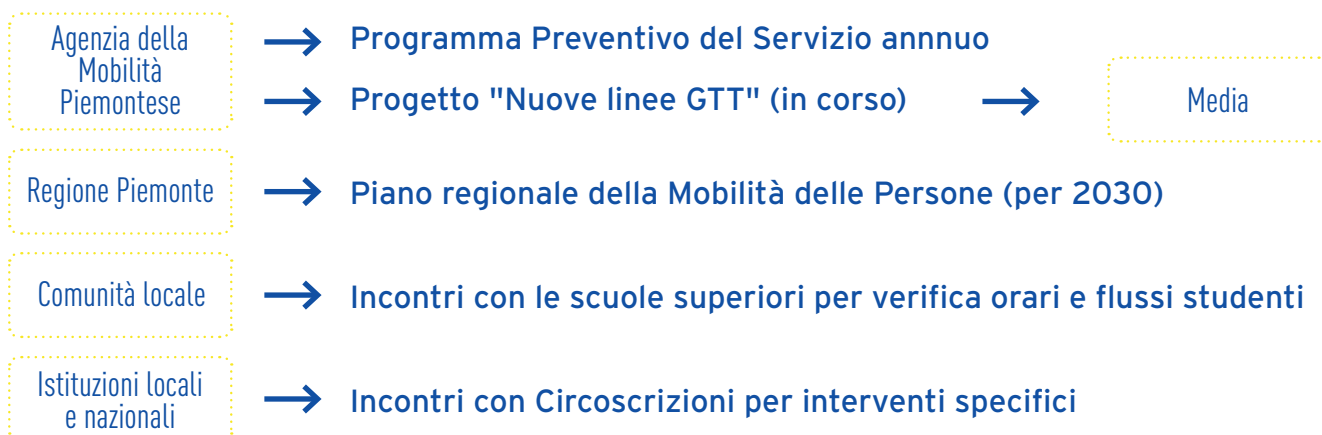
I temi emergono e vengono affrontati tramite molteplici canali di ascolto e comunicazione, talvolta istituiti ad hoc su tematiche specifiche, ma per lo più continuativi.

<b>INTERLOCUTORI</b>	<b>REFERENTI AZIENDALI PRINCIPALI</b>	<b>CANALI E STRUMENTI PRINCIPALI</b>
Agenzia della Mobilità Piemontese	Pianificazione, Esercizio	Comitati tecnici di pianificazione del servizio e di monitoraggio dei Contratti di servizio
Associazioni dei consumatori	Marketing e Comunicazione, QASE	Tavolo permanente di confronto presso Agenzia per la Mobilità Piemontese, incontri su Customer Satisfaction e Carte della Mobilità
Associazioni delle persone con disabilità	Disability Manager	Incontri informativi e progettuali, visite sul campo
Associazioni di categoria (Asstra, Confservizi)	(varie)	Tavoli tecnici, gruppi di lavoro inter-aziendali
Azionista (Comune di Torino)	Vertice (AD)	Assemblea soci, incontri con governo cittadino (sindaco, referenti politici e tecnici degli assessorati alle partecipate e ai trasporti)
Clienti	Commerciale	Call center, sito web, social media
Committenti (enti locali)	Esercizio, Legale	Comitati tecnici di monitoraggio Contratti di servizio
Comunità locale	(varie)	Progetti ad hoc promossi da enti, social media
Dipendenti	Risorse Umane, Marketing e Comunicazione, AFC (Retribuzioni)	Linea gerarchica, comunicazione interna, intranet e sportello del personale
Enti di controllo (es. Ansfisa, Arpa, Asl...)	QASE, Aree operative di Esercizio e Manutenzione	Corrispondenza periodica, ispezioni di controllo e verifica conformità
Finanziatori (banche, Cassa depositi e prestiti)	AFC	Report periodici di attuazione piani finanziati (es. Piano industriale 2021-2023)
Fornitori	Acquisti	Albo fornitori, procedure di gara
Imprese del territorio (in particolare di trasporto)	(varie)	Consorzi d'impresa, tavoli di confronto con istituzioni locali, Camera di Commercio
Istituzioni nazionali e locali (es. Città metropolitana, Consigli comunali, Circoscrizioni)	Vertice (AD), Esercizio	Partecipazione a sedute consiliari e commissioni comunali tematiche*, tavoli tecnici ad hoc (es. finanziamenti PNRR)
Infratrasporti. To	Legale, Metro, Tranvie	Comitati tecnici di pianificazione ed estensione del servizio (in particolare metro)
Istituzioni ed enti sanitari	QASE, Risorse Umane	Incontri ad hoc (es. misure sanitarie in periodo pandemico), sistema sanitario aziendale (medico competente)
Media (in particolare giornalisti – edizioni locali Torino e Piemonte)	Comunicazione	Comunicati, conferenze stampa, interviste
Ordini professionali	(varie)	Incontri ad hoc
Organizzazioni sindacali	Relazioni industriali	Riunioni periodiche
Prefettura, Forze dell'ordine	Legale, Esercizio TPL, Esercizio Metro	Comitato territoriale per la sicurezza, collegamento telefonico diretto Centrale operativa - FF.OO., incontri ad hoc per prevenzione criminalità e terrorismo
Regione Piemonte (ente regolatore e finanziatore TPL)	Vertice (AD), Esercizio, Sviluppo Business	Corrispondenza, riunioni ad hoc, incontri con governo regionale (referenti politici e tecnici dell'assessorato ai trasporti)
Società partecipate	Legale	Assemblee azionisti, management espresso da GTT
Università e Politecnico	(varie)	Incontri ad hoc, protocolli di collaborazione, corsi in materia trasportistica (es. master laureati neoassunti)

\* Nota: in qualità di azienda a totale partecipazione pubblica, le sue politiche e azioni sono regolarmente oggetto di confronto negli organismi istituzionali locali, in particolare il Consiglio Comunale di Torino e le sue Commissioni consiliari permanenti, che rappresentano il principale canale attraverso cui è possibile chiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni sulla condotta d'impresa.

Ogni funzione aziendale si interfaccia con molteplici interlocutori, con finalità diverse e complementari. A titolo esemplificativo, la funzione Pianificazione TPL è coinvolta sia in confronti sulle contingenze attuali del servizio offerto, sia in progetti di orizzonte temporale ampio, che coinvolgono necessariamente anche dimensioni infrastrutturali della rete di trasporto.

## Confronto con gli stakeholder per programmi di mobilità

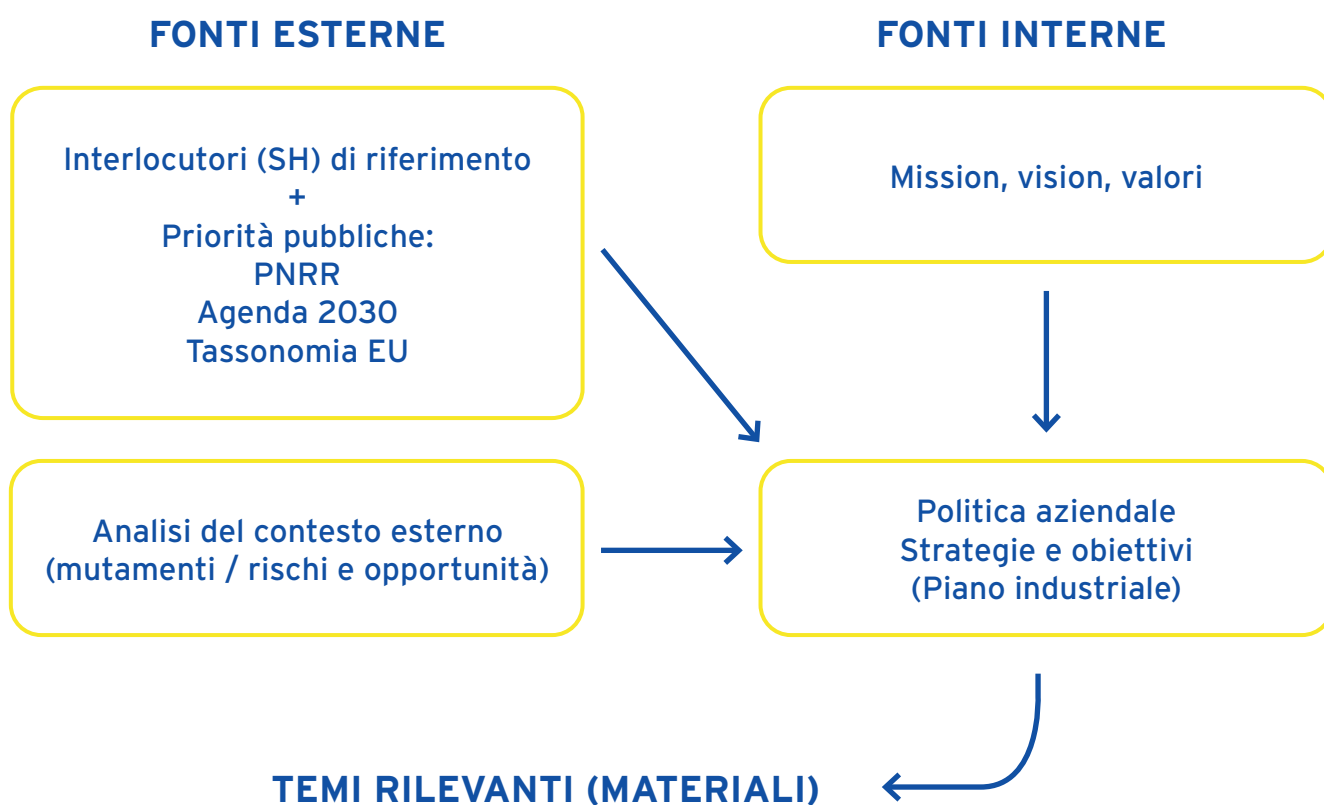


## Confronto con gli stakeholder per programmi infrastrutturali



# Identificazione dei temi rilevanti

I temi rilevanti attengono come ovvio alle attività e agli obiettivi legati al core business aziendale e ai fondamenti esistenziali dell'azienda (mission, vision e valori), ma di anno in anno possono variare sulla base di nuove priorità poste dagli interlocutori aziendali (stakeholder), dalle sensibilità pubbliche e collettive, dalla necessità di adattamento ai cambiamenti esterni. Tali successive "stratificazioni" via via integrano e modificano l'identificazione delle priorità.



Il 2022 è stato caratterizzato da significative discontinuità nel contesto sociale ed economico in cui l'azienda opera, in particolare i persistenti effetti della crisi sanitaria Covid, le tensioni inflazionistiche accentuate per i prodotti energetici e la promessa di rilevanti risorse per investimenti dal PNRR. Ciò ha imposto di adottare un'aggiornata analisi del contesto esterno, con i suoi rischi e opportunità, che integra le precedenti fonti. Il perimetro aggiornato dei temi rilevanti è dunque frutto di sei fonti formali:

- 1) i valori aziendali, che con la mission e la vision rappresentano la cornice generale in cui l'azienda opera. Essi comprendono necessariamente tutti i temi della matrice;
- 2) il Piano industriale 2021-2023, approvato nell'estate 2021 in seguito ad approfondita interlocuzione con il Comune di Torino, la Regione Piemonte, gli enti committenti, i finanziatori e le altre istituzioni pubbliche coinvolte. Esso delinea strategie, azioni e obiettivi di sviluppo, rappresentando quindi il principale riferimento per gli anni a venire;
- 3) il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), che prevede

specifici interventi nell'ambito della transizione energetica e della mobilità locale sostenibile, consentirà un ampliamento degli investimenti previsti dal Piano industriale e la sua articolazione sulla base degli indirizzi europei e nazionali, in particolare il rinnovo e l'elettrificazione della flotta;

- 4) la Tassonomia europea, ovvero la classificazione formale adottata dall'Unione Europea per identificare le attività e gli investimenti ritenuti eco-sostenibili;

- 5) l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU, in coerenza con la prassi di rendicontazione largamente diffusa tra le grandi aziende;

- 6) il Rapporto "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022", elaborato da Asstra - Associazione Trasporti e Intesa-Sanpaolo, che analizza in particolare gli impatti della crisi Covid sul trasporto pubblico locale, le dinamiche innescate dalla guerra ucraina, la disponibilità dei fondi PNRR e le performance economico-finanziarie del settore.

L'integrazione di tali fonti generali e specifiche ha modificato la rilevanza (materialità) dei singoli temi, ma solo parzialmente riformulato l'elenco complessivo dei temi.

Tema rilevante	Fonte	Valori	Piano industriale	PNRR	Tassonomia europea	AGENDA 2030	Rapporto TPL 2022
accessibilità del servizio		X	X	X		X	
conciliazione vita-lavoro		X					
conformità legale e normativa		X	X				
contrasto alle discriminazioni - pari opportunità		X				X	
corretta gestione dei rifiuti		X			X	X	
dialogo con le parti sociali		X	X				X
diritti dei lavoratori		X			X	X	
efficacia del servizio		X	X	X		X	X
efficienza del servizio		X	X				X
efficienza energetica – energie rinnovabili		X	X	X	X	X	X
equilibrio finanziario		X	X	X			X
equità sociale (comunità locale)		X				X	
incentivazione trasporto pubblico		X	X	X	X	X	X
investimenti (NUOVO)		X	X	X			X
prevenzione della corruzione attiva e passiva		X	X				
progresso tecnologico - innovazione		X	X	X	X	X	X
riduzione emissioni gas serra e inquinanti urbani		X	X	X	X	X	
salute e sicurezza sul lavoro		X				X	
sicurezza clienti		X		X		X	
soddisfazione dei clienti		X	X	X			
sostenibilità appalti / catena di fornitura		X				X	

Rispetto al precedente elenco:

- è stato inserito il nuovo tema specifico degli investimenti, in virtù delle nuove opportunità offerte dal PNRR e dagli altri programmi nazionali e internazionali di rilancio dell'attività economica, di cui può beneficiare un aggiornamento del Piano industriale;
- è stato eliminato il tema della "redditività d'impresa", in quanto nella situazione attuale di diminuzione dei ricavi e aumento dei costi è implausibile perseguire l'obiettivo di produrre utili significativi (rimane tra i temi rilevanti l'equilibrio finanziario);
- è stato eliminato il tema della "riduzione degli impatti ambientali (oltre a emissioni)", ovvero non connessi alle emissioni di inquinanti urbani e climalteranti, in quanto sia la

sensibilità pubblica internazionale che la disponibilità di risorse per investimenti si appuntano attualmente sui profili emissivi delle attività produttive. Rimane tra i temi rilevanti la corretta gestione dei rifiuti, che rappresenta l'altro maggiore ambito di potenziale impatto ambientale delle attività aziendali.

I portatori di interesse prioritari, i cui punti di vista sono stati considerati all'interno del processo di determinazione dei temi rilevanti, possono pertanto essere dedotti in riferimento ai documenti citati, in quanto punti di riferimento esterni o attori che hanno direttamente contribuito a elaborarli, in particolare il Piano industriale, oggetto di articolato confronto con molteplici soggetti pubblici e privati.

Stakeholder	Fonte	Valori	Piano industriale	PNRR	Tassonomia europea	AGENDA 2030	Rapporto TPL 2022
Agenzia della Mobilità Piemontese			X				
Associazioni di categoria (Asstra)							X
Azionista (Comune di Torino)	X	X	X				
Clienti	X						
Committenti (enti locali)			X	X			
Dipendenti	X						
Finanziatori (banche, Cassa depositi e prestiti)			X	X			X
Fornitori			X	X			
Istituzioni nazionali e locali				X	X	X	
Organizzazioni sindacali			X				
Regione Piemonte (ente regolatore e finanziatore TPL)	X	X	X				

## 1) Valori

I temi rilevanti attengono a tutte le dimensioni della sostenibilità (economica, sociale e ambientale) e sono stati identificati in coerenza con i valori aziendali.

Area di sostenibilità	Temi rilevanti	Valori aziendali di riferimento
sociale	accessibilità del servizio	Centralità della persona
	contrasto alle discriminazioni - pari opportunità	Centralità della persona
	conciliazione vita-lavoro	Centralità della persona
	dialogo con le parti sociali	Orientamento al dialogo
	diritti dei lavoratori	Centralità della persona
	equità sociale (comunità locale)	Responsabilità sociale
	salute e sicurezza sul lavoro	Centralità della persona
	sicurezza clienti	Centralità della persona
	soddisfazione dei clienti	Orientamento al dialogo, Efficienza economica ed efficacia
economica	conformità legale e normativa	Responsabilità sociale, Correttezza negoziale e trasparenza
	equilibrio finanziario	Efficienza economica ed efficacia
	efficacia del servizio	Efficienza economica ed efficacia, Centralità della persona
	efficienza del servizio	Efficienza economica ed efficacia
	investimenti	Efficienza economica ed efficacia
	prevenzione della corruzione attiva e passiva	Responsabilità sociale, Correttezza negoziale e trasparenza
	progresso tecnologico - innovazione	Efficienza economica ed efficacia, Rispetto e tutela dell'ambiente
	sostenibilità appalti / catena di fornitura	Correttezza negoziale e trasparenza, Responsabilità sociale, Rispetto e tutela dell'ambiente
ambientale	corretta gestione dei rifiuti	Rispetto e tutela dell'ambiente
	efficienza energetica – energie rinnovabili	Rispetto e tutela dell'ambiente, Efficienza economica ed efficacia
	incentivazione trasporto pubblico	Rispetto e tutela dell'ambiente, Responsabilità sociale
	riduzione emissioni gas serra e inquinanti urbani	Rispetto e tutela dell'ambiente

## 2-3) Piano Industriale 2021-2023 e PNRR

I pilastri strategici del Piano, aggiornati alla luce del PNRR, possono anche essere articolati come segue, secondo le principali dimensioni della sostenibilità.

- **Ambientale**

Il principale pilastro strategico del Piano riguarda il rinnovo della flotta e la riduzione delle emissioni, in ottica di transizione green. Tutti i nuovi mezzi destinati al trasporto urbano saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la percezione del servizio e il comfort per gli utenti.

- **Economica**

Il Piano persegue l'incremento di ricavi attraverso il rinnovo della flotta e politiche di incentivazione del trasporto pubblico, connesse ai piani pubblici per lo sviluppo della mobilità sostenibile e il miglioramento della pianificazione urbana. In considerazione di ciò, prevede un adeguato bilanciamento tra ricavi e compensazioni pubbliche.

- **Sociale**

Il progressivo ringiovanimento della flotta determinerà minori costi di gestione, ma soprattutto benefici sotto il profilo della sicurezza, accessibilità, comfort e regolarità del servizio, permettendo quindi di migliorare la percezione della qualità del servizio da parte del pubblico, incentivandone l'utilizzo. In riferimento ai dipendenti, il Piano prevede assunzioni mirate e l'incorporazione del personale della società Canova, avvenuta nel 2022.

## 4) Tassonomia europea

La "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852), ha il fine di promuovere gli investimenti del settore privato in progetti sostenibili. La Tassonomia definisce quali decisioni di investimento siano sostenibili ed è quindi diventata un elemento cardine nei criteri di assegnazione delle risorse europee. Il Regolamento introduce criteri tecnici oggettivi anche per stabilire quali attività economiche possano definirsi sostenibili. Questo dovrebbe contribuire a evitare o ridurre il fenomeno del greenwashing (abuso "pubblicitario" dei temi della sostenibilità). Oggi tutto può essere definito "green" e sostenibile, domani soltanto ciò che risponderà ai criteri tecnici della Tassonomia.

Per essere sostenibile, un'attività deve soddisfare 3 condizioni:

1. contribuire ad almeno uno di sei obiettivi ambientali;

2. non produrre danni significativi agli altri obiettivi ambientali (principio del DNSH - Do Not Significant Harm);

3. rispettare garanzie sociali minime (convenzioni internazionali).

I primi due obiettivi ambientali soggetti a definizione tecnica (Atto delegato UE del 21/04/2021) attengono alla mitigazione dei cambiamenti climatici e al contenimento dei suoi effetti negativi e coinvolgono esplicitamente il settore del trasporto passeggeri urbano e suburbano. L'articolo 10 del Regolamento esplicita il "contributo sostanziale" offerto "dall'aumento della mobilità pulita o climaticamente neutra".

Il par. 6.2 di questa DNF esplicita e articola l'applicazione della Tassonomia nella classificazione e valorizzazione delle attività aziendali.

## 5) Agenda 2030

Nel 2015 l'ONU (Organizzazione delle Nazioni Unite) ha approvato i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG - Sustainable Development Goals) validi per il periodo 2015-2030, che hanno sostituito i precedenti Obiettivi di sviluppo del Millennio (MDG o Millennium Development Goals), integrandoli con nuovi temi quali il cambiamento climatico, il consumo sostenibile e l'innovazione tecnologica.

I 17 obiettivi si articolano in 169 traguardi (*target*), da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030. Alle imprese viene assegnato un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e sono pertanto esplicitamente invitate a integrare criteri e pratiche di sostenibilità all'interno della loro organizzazione e delle loro attività. Per supportare le aziende a interpretare i 17 Obiettivi sono state elaborate Linee guida di dettaglio, quali *SDG Compass*.



Le attività aziendali impattano con numerosi obiettivi e target, che contribuiscono a determinare l'elenco dei temi rilevanti (in neretto i temi inclusi)



### **Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età**

Traguardo 3.6 - Dimezzare il numero globale di morti e feriti a seguito di incidenti stradali



### **Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze**

Traguardo 5.5 - Garantire piena ed effettiva partecipazione femminile e **pari opportunità** di leadership ad ogni livello decisionale in ambito politico, economico e della vita pubblica

7 ENERGIA PULITA  
E ACCESSIBILE



**Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni**

Traguardo 7.2 - Aumentare considerevolmente la quota di **energie rinnovabili** nel consumo totale di energia

8 LAVORO DIGNITOSO  
E CRESCITA  
ECONOMICA



**Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti**

Traguardo 8.2 - Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il **progresso tecnologico e l'innovazione**, anche con particolare attenzione all'alto valore aggiunto e ai settori ad elevata intensità di lavoro

Traguardo 8.5 - Garantire un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore

Traguardo 8.8 - Proteggere il **diritto al lavoro** e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari

11 CITTÀ E COMUNITÀ  
SOSTENIBILI



**Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili**

Traguardo 11.2 - Garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani

Traguardo 11.6 - Ridurre l'**impatto ambientale negativo** pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti urbani e di altri rifiuti

12 CONSUMO E  
PRODUZIONE  
RESPONSABILI



**Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo**

Traguardo 12.4 - Raggiungere la gestione eco-compatibile di sostanze chimiche e di tutti i **rifiuti** durante il loro intero ciclo di vita, in conformità ai quadri internazionali concordati, e ridurre sensibilmente il loro rilascio in aria, acqua e suolo per minimizzare il loro impatto negativo sulla salute umana e sull'ambiente

Traguardo 12.5 - Ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclo e il riutilizzo

Traguardo 12.6 - Incoraggiare le imprese, in particolare le grandi aziende multinazionali, ad adottare pratiche sostenibili e ad integrare le informazioni sulla sostenibilità nei loro resoconti annuali

Traguardo 12.7 - Promuovere pratiche sostenibili in materia di **appalti pubblici**, in conformità alle politiche e priorità nazionali

## 6) Analisi del contesto esterno (ISP-ASSTRA Rapporto TPL 2022)

Lo studio coniuga la conoscenza diretta e l'analisi fattuale del recente passato e dell'attualità del settore TPL, di cui Asstra rappresenta la principale associazione nazionale di categoria (cui GTT aderisce), con modelli di previsione futura sviluppati dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in collaborazione con la società Prometeia.

Evidenzia come il settore sia "ancora condizionato dalle limitazioni alla mobilità, che hanno comportato una domanda in solo parziale ripresa" e che "è poi strato stravolto dall'aumento dei costi energetici e dal generalizzato incremento dei prezzi", senza poter almeno parzialmente traslare a valle tali rincari, a causa della

rigidità dei meccanismi di adeguamento della tariffe al pubblico. Pertanto "Il mix di criticità, che le imprese si trovano ad affrontare nel 2022, determina una inevitabile e molto critica erosione dei margini e della redditività delle aziende con un impatto importante sugli equilibri economico finanziari", per quanto si registri una promettente ripresa degli investimenti.

Il Rapporto non si spinge a previsioni di lunga durata, data l'impossibilità di conoscere l'evoluzione di fenomeni determinanti, come la guerra russo-ucraina, ma evidenzia con chiarezza i rischi e le opportunità che determineranno l'evoluzione del settore.



### Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022

EXECUTIVE SUMMARY .....	8
<b>1 LA MOBILITA' IN ITALIA.....</b>	<b>18</b>
1.1 La mobilità nel triennio 2020-2022.....	18
1.2 Le caratteristiche industriali del settore del trasporto pubblico locale.....	23
<b>2 L'IMPATTO DEL COVID-19 SULLE IMPRESE TPL .....</b>	<b>28</b>
2.1 Andamento della domanda, dei ricavi da traffico e delle tariffe.....	28
2.1.1 Andamento della domanda.....	28
2.1.2 L'impatto del covid sul settore del trasporto pubblico locale .....	29
2.1.3 Le tariffe .....	31
2.2 Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'emergenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da covid-19 .....	33
2.2.1 Il Fondo Indennizzo ricavi da traffico.....	33
2.2.2 Servizi aggiuntivi Covid-19 .....	36
2.2.3 Fondo nazionale trasporti .....	39
2.2.4 Misure di natura fiscale .....	39
2.2.5 Misure di sostegno in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato. ....	41
<b>3 IL SETTORE FRA PNRR E GUERRA RUSSO-UCRAINA.....</b>	<b>44</b>
3.1 Andamento dei costi di produzione (caro energia).....	44
3.2 Investimenti - lo stato di attuazione delle politiche nazionali e le nuove risorse del PNRR.....	48
3.2.1 Il materiale rotabile su gomma .....	51
3.2.2 Il materiale rotabile ferroviario .....	58
3.2.3 Gli interventi per il potenziamento, l'ammodernamento e la sicurezza delle ferrovie .....	59
3.2.4 Lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa .....	60
3.2.5 Il rinnovo dei mezzi navali .....	62
<b>4 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE.....</b>	<b>64</b>
4.1 I risultati di bilancio delle aziende tra il 2018 e il 2020 .....	64
4.1.1 Il campione di analisi e la metodologia .....	65
4.2 La performance del settore: crescita, costi e redditività.....	66
4.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria .....	71
4.4 La risposta delle imprese alla crisi pandemica: analisi per cluster omogenei.....	74
4.5 La performance economico-produttiva tra il 2018 e il 2020 .....	81
4.5.1 Costi unitari.....	84
4.6 Sostenibilità e performance economico-finanziaria .....	87
4.8 Appendice: il campione di bilanci 2018-2020 .....	91
4.9 Approfondimento aziende partecipate.....	94
4.10 Le stime e previsioni per il 2021 e il 2022.....	96

Sulla base del Rapporto, sono stati selezionati i fattori determinanti per GTT, che rispetto all'analisi generale presenta alcuni punti di forza (es. rinnovo della flotta più avanzato, con motorizzazioni a basso impatto ambientale) e altri di debolezza (es. passivo di Bilancio registrato già nel 2019, prima della crisi pandemica, e

nel 2020, quando il 76% delle imprese a partecipazione pubblica risultava ancora in utile).

Gli elementi da considerare nella selezione dei temi rilevanti e più in generale nella definizione delle strategie future dell'azienda attengono a 18 dinamiche in corso, aggregabili in 5 macro-categorie:

## **DIMINUIZIONE PASSEGGERI**

- Diminuzione passeggeri TPL anche dopo la fine dell'emergenza Covid
- Diffusione di mezzi alternativi di mobilità (bici, piedi, monopattini)
- Riduzione spostamenti per nuovi modelli socio-economici (smart working, didattica a distanza, ecc)

## **CRITICITÀ PER EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO**

- Diminuzione risorse auto-generate (ricavi da vendite)
- Maggior peso risorse pubbliche (ristori e compensazioni) rispetto ai ricavi da vendite
- Tariffe TPL stabili nonostante aumento costi generali (inflazione)
- Minor peso abbonamenti rispetto ai titoli occasionali

## **MAGGIORI RISORSE PER INVESTIMENTI**

- Disponibilità fondi PNRR e programmi nazionali per rinnovo flotta
- Disponibilità fondi PNRR e programmi nazionali per infrastrutture
- Disponibilità ulteriori fondi pubblici e privati per efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

## **CRITICITÀ INTERNAZIONALI**

- Aumento costi energia (non uniformi tra i diversi vettori energetici)
- Aumento costi beni (ricambi, nuovi mezzi, attrezzature, altre forniture)
- Possibili blocchi/ritardi approvvigionamenti materiali

## **CENTRALITÀ SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

- Promozione TPL nei programmi internazionali di lotta al cambiamento climatico
- Accesso al credito agevolato per aziende sostenibili (es. Tassonomia UE)
- Imprevedibilità costi futuri mix energetico (più cari i vettori "puliti" previsti nel Piano industriale)
- Economia circolare e filiera corta che inducono l'aumento dei prezzi di beni e servizi
- Nuove criticità ambientali (es. smaltimento batterie litio, esigenze normative di riciclabilità materiali)

# Valutazione degli impatti dei temi rilevanti

L'identificazione dei temi rilevanti è evidentemente soggetta a una valutazione della rilevanza dei loro impatti, attuali e/o potenziali, sull'azienda e sui suoi "portatori di interesse" (stakeholder).

Gli impatti possono essere sia positivi, sia negativi.

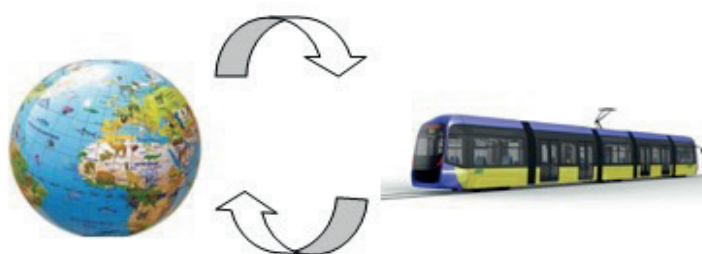
Secondo lo standard GRI, l'impatto è positivo quando l'attività aziendale "contribuisce o potrebbe contribuire a uno sviluppo sostenibile" e in linea generale è agevolmente identificabile, sebbene necessiti di quantificazioni di dettaglio (es. riduzione emissioni di inquinanti e gas serra).

L'impatto negativo è di valutazione più complessa: quando si è già verificato occorre stimare la severità (severity) dell'impatto

"sull'economia, sull'ambiente e sulle persone", quando è solo potenziale occorre valutare anche la probabilità che si verifichi.

La severità a sua volta è data dalla gravità ("peso" degli effetti), dall'ambito di diffusione (es. il numero di persone coinvolte o l'area geografica interessata) e dal grado di irrimediabilità (quanto è possibile porvi rimedio).

Oltre alla rilevanza d'impatto in sé (*impact materiality*) occorre infine considerare i possibili effetti finanziari sull'azienda (*financial materiality*) che qualsiasi attività può comportare, nel bene (es. riduzione consumi energetici) o nel male (es. violazioni normative e legali).



Nella tabella a seguire si sintetizzano gli impatti dei 21 temi rilevanti identificati, dandone una breve descrizione.

La matrice di materialità formalizzata dal precedente standard GRI prevedeva la quantificazione dei temi rilevanti con indici numerici che avrebbero dovuto "pesare" la rilevanza dei singoli temi sia per l'azienda sia per i suoi interlocutori. Tale approccio di derivazione anglosassone volto alla misurazione esatta di qualsiasi fenomeno sociale non è esente da criticità, poiché l'adempimento formalistico tende a prevalere e in qualche modo "oscurare" la complessità della realtà.

Per tale ragione, la probabilità e la gravità degli impatti connessi ai temi rilevanti vengono espresse sommariamente, con la scala

semi-quantitativa alta/media/bassa.

Alcuni temi generano o possono generare impatti significativi solo per l'azienda o viceversa solo per i suoi interlocutori, in tal caso le rispettive sezioni non sono state compilate.

Lo standard esplicita che "un'organizzazione può causare o contribuire a generare un impatto negativo sia tramite le sue azioni che non intraprendendo alcuna azione": come apparirà evidente scorrendo la tabella, la probabilità e la gravità di un impatto possono riferirsi all'attuazione di attività aziendali, ma per alcuni temi all'omissione di tali attività, quando opportune (ad esempio la prevenzione della corruzione).



Tema materiale	Impatto	Descrizione impatto	Probabilità	Impatto economico su GTT	Impatto eco-soc-amb su SH
Accessibilità	Diritto alla mobilità per categorie deboli	Gli investimenti in infrastrutture, mezzi e tecnologie accessibili ampliano la platea di clienti che possono muoversi autonomamente (disabili, anziani, infortunati, ecc.)	XXX		XX
Conciliazione vita-lavoro	Disponibilità dei dipendenti	Misure organizzative e contrattuali contribuiscono al benessere e alla motivazione dei dipendenti, che a loro volta assumono comportamenti responsabili e proattivi	X	X	XX
Conformità legale e normativa	Danni a comunità	Il mancato rispetto di norme e disposizioni provoca danni a molteplici livelli (es. ambientali, sicurezza lavoratori e clienti, economici, ecc.) ed elevati rischi di continuità aziendale (es. revoca contratti, mancata partecipazione a gare)	X	XXX	X
Contrasto alle discriminazioni - pari opportunità	Ambiente lavorativo inclusivo	La valorizzazione delle diversità stimola la motivazione e le competenze individuali, generando competenze collettive	X	X	X
Corretta gestione dei rifiuti	Conservazione del suolo e delle acque	La riduzione dei rifiuti a valle dei processi produttivi, il corretto trattamento e il loro riutilizzo (economia circolare) minimizzano l'impatto ambientale e il consumo di risorse	XXX	X	XX
Dialogo con le parti sociali	Omissione – adozione di opzioni win-win	Relazioni continuative e trasparenti con gli stakeholder facilitano l'adozione di misure che rispondono ai reciproci interessi	XX	XX	XX
Diritti dei lavoratori	Sicurezza economica ed esistenziale	Oltre ai benefici diretti per i dipendenti si manifesta un modello virtuoso in un contesto generale del mercato del lavoro di crescente precarietà	XXX		XX
Efficacia del servizio	Offerta aggiornata alle esigenze di mobilità	La programmazione e gestione dei servizi intercetta e risponde ai mutevoli bisogni di clienti attuali e potenziali	XX	XX	XXX
Efficienza del servizio	Utilizzo razionale di risorse scarse	La contrazione post pandemica dei ricavi e l'aumento dei costi operativi impongono miglioramenti della produttività	XX	XXX	X
Efficienza energetica – energie rinnovabili	Risparmio economico e riduzione emissioni climalteranti	La riduzione dei consumi, l'autoproduzione e la transizione verso fonti rinnovabili coniugano equilibrio economico e mitigazione del cambiamento climatico	X	XX	X
Equilibrio finanziario	Bilancio in attivo/pareggio/passivo in contesto esogeno critico	La continuità aziendale è determinata dall'equilibrio tra ricavi auto-generati, compensazioni pubbliche e costi di produzione. Le tensioni inflazionistiche generali a fronte della rigidità delle tariffe, disposte dall'amministrazione pubblica, determinano la necessità di ulteriori risorse (aumento dei ricavi da traffico e/o di fondi pubblici).	XX	XXX	
Equità sociale (comunità locale)	Erogazione capillare del servizio, tariffe agevolate per fasce deboli	Per l'elevata valenza sociale, il servizio di trasporto deve essere garantito anche in luoghi e orari a domanda ridotta (es. periferie e fasce serali), con agevolazioni tariffarie che consentano una fruizione generalizzata	XX		XXX

Incentivazione trasporto pubblico	Aumento delle quote di mobilità intercettate	In quanto concorrente del trasporto privato motorizzato, incrementare l'attrattività del TPL determina "strutturalmente" benefici ecologici (minori emissioni per passeggero / km) e sociali (maggiore sicurezza), a prescindere dalle fonti energetiche utilizzate	X	XXX	XX
Prevenzione della corruzione attiva e passiva	Distorsione mercato economico	Fenomeni corruttivi distorcono i rapporti economici e di mercato, sia in qualità di attori passivi (es. gare), sia di attori attivi (es. contratti di servizio)	X	XX	XX
Progresso tecnologico - innovazione	Sperimentazione e adozione di tecnologie che migliorano efficacia e/o efficienza	La proattività nell'aggiornamento tecnologico a tutti i livelli (es. strumenti digitali di gestione del servizio, relazione con i clienti, ecc) può determinare benefici economici, ambientali e sociali	X	XX	X
Riduzione emissioni gas serra e inquinanti urbani	Rinnovo flotta con mezzi a basso impatto emissivo	Gli investimenti per il rinnovo della flotta sono finalizzati a un significativo aumento dei mezzi elettrici (metro, nuovi tram, bus) o con altre motorizzazioni a basso impatto (metano e > Euro 6)	XXX		X
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e integrità psico-fisica dei lavoratori diretti e indiretti	Il complesso sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, in collaborazione con i rappresentanti dei lavoratori, minimizza i fattori di rischio e gli effetti in caso di incidenti	XXX		XXX
Sicurezza clienti	Sicurezza effettiva e percepita nell'utilizzo dei servizi	Le dotazioni tecnologiche, le prassi gestionali e la formazione del personale minimizzano i rischi per i clienti e i cittadini di subire sia infortuni (safety), sia reati (security)	XX	X	XX
Soddisfazione dei clienti	Qualità effettiva e percepita del servizio	Gli standard erogati, definiti dai Contratti di servizio e dalle Carte della mobilità, devono attenersi a obiettivi misurabili quali-quantitativi (comfort, regolarità, puntualità, ecc.)	X	XX	XXX
Sostenibilità appalti / catena di fornitura	Responsabilità lungo la catena del valore	I requisiti di iscrizione all'Albo fornitori, la sottoscrizione obbligatoria del Codice etico aziendale, i criteri qualitativi poste negli appalti garantiscono condizioni minime e premiano buone pratiche di sostenibilità ambientale e sociale	XX		XX
Investimenti (NUOVO)	Opportunità di efficientamento ambientale ed economico	Il Piano industriale assume e intende valorizzare la disponibilità di consistenti fondi pubblici (PNRR e programmi nazionali) per il rinnovo flotta e delle infrastrutture	XX	XXX	XX

# Aggiornamento dei temi rilevanti

Il 2022 è stato caratterizzato da criticità e incertezze che i primi mesi del 2023 non hanno dissipato. L'azienda è pertanto chiamata a un confronto sia adattivo sia proattivo con la realtà esterna in

evoluzione, ciò comporterà molteplici ambiti di valutazione e revisione dei temi rilevanti e dei loro impatti effettivi e potenziali sull'azienda e sui suoi portatori di interesse.

**FINI E VALORI AZIENDALI:**  
*MISSION, VISION E VALORI*



**INDIRIZZI GENERALI:**  
*POLITICA AZIENDALE*



**OBIETTIVI PRIORITARI:**  
*PROCESSI "CORE"*



**CONTESTO ESTERNO:**  
*RISCHI / OPPORTUNITÀ*



**Datati:**  
**REVISIONE INTEGRALE**

**Recente, ma pre Covid:**  
**AGGIORNAMENTO**

**Mappa dei processi:**  
**AGGIORNAMENTO**

**In rapida evoluzione:**  
**ANALISI IN CORSO**

## REVISIONE ANNUALE TEMI PRIORITARI

**Contributi dei primi livelli ed esperti aziendali  
+  
Confronto con stakeholder-chiave**

L'esame ed eventuale ridefinizione dei temi rilevanti coinvolgerà quali fonti interne i soggetti aziendali che hanno competenze e responsabilità diretta nell'attuazione delle politiche aziendali e quali fonti esterne gli stakeholder prioritari con cui sussistono prassi consolidate di confronto periodico.

Incrociando così sensibilità e interessi variegati e complementari, la focalizzazione dei temi rilevanti sarà occasione per perfezionare politiche, prassi e indicatori di monitoraggio utilizzati. La DNF 2023 illustrerà il percorso, le fonti e le risultanze di tali attività.

# Evoluzione della rendicontazione

La rendicontazione di sostenibilità sta assumendo un ruolo sempre più centrale nella valutazione delle performance delle imprese e molti adempimenti assunti su base volontaria per la loro rilevanza sostanziale diventeranno obbligatori anche sul piano formale.

In particolare, nel 2021 la Direttiva dell'Unione Europea *CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive* ha disposto per le imprese che rientrano nel suo ambito di applicazione di fornire una rendicontazione di sostenibilità in conformità con gli *ESRS - European Sustainability Reporting Standards*, adottati dall'*EFRAG*

- *European Financial Reporting Advisory Group*, un ente di natura tecnica che si occupa dei principi contabili a livello internazionale. L'*EFRAG* ha già rilasciato bozze degli standard e fornirà la versione aggiornata nel giugno 2023. Oltre alle sezioni generali relativi a politiche aziendali, gestione dei rischi, individuazione dei temi materiali e analisi degli impatti, sono state individuate alcune aree tematiche chiave (*topic standards*) da esplorare con appositi indicatori:

## Ambientali

- Cambiamento climatico
- Inquinamento
- Acqua e risorse marine
- Biodiversità ed ecosistemi
- Uso di risorse ed economia circolare

## Sociali

- Forza lavoro
- Forza lavoro nella catena del valore
- Comunità interessate
- Consumatori e utenti finali

## Governance

- Condotta di business

Secondo le previsioni attuali, l'obbligo di adozione di tali standard per GTT decorrerà dal 2026, in riferimento all'esercizio 2025, ma occorre prevedere e organizzare con ragionevole anticipo il processo di monitoraggio e rendicontazione delle dimensioni di sostenibilità previste, in integrazione sempre maggiore con gli indicatori

economico-finanziari rappresentati dal Bilancio d'Esercizio. Per tale ragione, gli ESRS verranno analizzati e progressivamente integrati nella rendicontazione aziendale, se opportuno già a partire dalla DNF 2023.

# 2 LE ATTIVITÀ

---

2.1 Offerta

2.2 Domanda

2.3 Catena di fornitura

# 2.1 Offerta

L'azienda opera nel settore della mobilità gestendo i seguenti servizi:

- linea 1 della metropolitana automatica di Torino;
- trasporto di linea urbano e suburbano di superficie;
- trasporto su autolinee urbane di Ivrea ed extraurbane regionali;
- trasporto su ferrovia (linea SFMA - Torino Ceres);
- gestione dei parcheggi e della sosta a pagamento nel Comune di Torino;
- gestione della segnaletica per la mobilità del Comune di Torino;
- servizi turistici quali ascensore della Mole Antonelliana, tranvia a cremagliera Sassi - Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, navette per la Reggia di Venaria e il Castello di Rivoli.

I principali servizi gestiti sono regolati dai seguenti Contratti di servizio, stipulati a seguito di procedure ad evidenza pubblica. L'attuale assetto dei contratti di servizio è sinteticamente esposto nella tabella seguente:

Contratti di Servizio TPL	Urbano e Suburbano Torino	Extraurbano Prov.Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Alessandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferrovie Area Metropolitana Torino
Aggiudicatario	GTT	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT
Decorrenza contratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	2023 Proroga contratto ferroviario tratta sfmA Torino-Ceres sino a subentro di Trenitalia
Scadenza contratto	30.06.2027	31.12.2019	31.07.2019	22.12.2019	15.06.2019	21.05.2019	
Proroga*	-	30.06.2023	30.06.2023	30.06.2023	30.06.2023	30.06.2023	

\* Imposizione obblighi di servizio fino alla data indicata

Il Contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino ricomprende i servizi di superficie tramviari e automobilistici, la metropolitana automatica, parcheggi e i servizi turistici. Esso pone in capo all'azienda il rischio commerciale (c.d. contratto net cost) e consente il sub-affidamento dei soli servizi di superficie automobilistici, nella misura massima del 30% del relativo valore del contratto.

I servizi extraurbani sono gestiti nell'ambito di Consorzi aggiudicatari, menzionati in tabella, che si sono aggiudicati le gare di affidamento. Le scadenze indicate sono conseguenti a proroghe disposte dall'Agenzia

Mobilità Piemontese per assicurare la continuità nell'erogazione dei servizi, con la prospettiva di nuove procedure competitive per l'affidamento.

In seguito alla gara terminata nel 2019 relativa all'affidamento della concessione di tutto il servizio ferroviario del nodo di Torino e area metropolitana, con aggiudicazione definitiva a Trenitalia, dal 1° gennaio 2021 Trenitalia è subentrata a GTT nell'erogazione dei servizi sulla tratta Torino - Settimo - Rivarolo della Sfm1. I servizi sulla SFMA Torino - Ceres saranno gestiti da GTT fino al subentro di Trenitalia, previsto dal 09/12/2023.

# Principali dati industriali

Il Bilancio d'Esercizio – Relazione sulla gestione descrive dettagliatamente il modello di business aziendale, i servizi forniti, le attività operative, e fornisce altresì i principali indicatori gestionali (dati di produzione), oltre ovviamente a quelli economici. Si rimanda pertanto a tale documento per i contenuti non direttamente attinenti alle tematiche di sostenibilità qui analizzate.

<b>VEETURE KM (mln)</b>	
Servizio urbano di superficie	37,9, di cui 5,1 tram
Produzione Metro	10,5
Produzione commerciale extraurbana su gomma	10,5
Produzione ferroviaria (treni km)	0,3

<b>PARCO ROTABILE CIRCOLANTE</b>	
Numero tram in esercizio	175
Numero vetture metropolitana	58
Numero bus in esercizio (esclusi accantonati e non assicurati)	707 urbani + 240 extraurbani
Numero treni	36

<b>PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento</b>	
In struttura soggetti a canone	5.107
Pertinenziali	739
Su suolo pubblico – raso (al 31 dicembre 2022)	49.613

<b>AREA SERVITA</b>	
Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	268
Popolazione servita	2,6 milioni

*Dati estratti dal Bilancio d'Esercizio 2022*

# Pianificazione del servizio

Le esigenze di mobilità della popolazione sono soggette a costante evoluzione, che necessitano sia di risposte ai bisogni manifesti, sia di anticipazione di quelli ancora latenti, per prevedere e orientare i comportamenti futuri.

L'articolazione e l'estensione della rete sono soggette a periodica analisi ed eventuali evoluzioni, concordate con gli enti concedenti (Comune di Torino e AMP – Agenzia della Mobilità Piemontese), perseguendo i seguenti obiettivi generali:

- Integrare i percorsi in un disegno complessivo più aderente all'attuale conformazione della città e alle esigenze di spostamento delle persone, sulla base dei dati sui reali spostamenti della cittadinanza.
- Offrire alla clientela (reale e potenziale) un servizio integrato, basato su una rete gerarchica di linee principali, di completamento e di collegamento.

- Riorganizzare la rete di superficie a seguito del prolungamento della linea metro a piazza Bengasi a sud e a Cascine Vica a ovest (apertura prevista nel 2025), tenendo conto anche delle evoluzioni infrastrutturali cittadine in corso, quale l'interconnessione della ferrovia Torino – Ceres nel Passante ferroviario. In prospettiva occorre considerare lo sviluppo del tracciato di progetto della linea 2 di metropolitana.

- Sfruttare al meglio la rete tranviaria con linee più veloci, regolari e gestite con mezzi moderni.

- Potenziare la rete green su rotaia e integrarla con bus ecologici (elettrici e a metano).

Rimandando alla Relazione sulla gestione contenuta del Bilancio d'Esercizio per i dettagli, si sintetizzano qui le principali attività di pianificazione dei servizi realizzate nel 2022.

## Ridisegno della rete di superficie

A seguito delle richieste di variazioni di servizio avanzate dagli interlocutori pubblici territoriali (circoscrizioni e comuni dell'area metropolitana), sono state adottate soluzioni a impatto positivo per la popolazione, quali prolungamento di linee, modifiche dei percorsi, intensificazione delle corse e ampliamento delle fasce orarie del servizio. Al contempo, sono stati condotti studi di fattibilità per migliorare il servizio nei comuni della seconda cintura torinese. Inoltre, in collaborazione con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, con l'obiettivo di allineare domanda e offerta e garantire un servizio di trasporto pubblico capillare e non discriminatorio, sono stati avviati studi per l'attivazione di servizi a chiamata, a complemento dell'offerta esistente dei servizi fissi.

In ambito extraurbano sono stati effettuati alcuni adattamenti di linee e orari, in funzione dei contributi pubblici a disposizione, dell'analisi dei carichi e della domanda, delle esigenze espresse dagli istituti scolastici tramite apposito database.

## Infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici

Con la progressiva elettrificazione della flotta (vd. par. 1.2), è necessario ripensare l'intero sistema di gestione delle linee, sulla base dell'autonomia dei bus e delle procedure di rifornimento e ricarica. Per tale motivo, nel 2022 uno studio di fattibilità ha individuato nella città di Torino ben 6 postazioni di ricarica che, come per i depositi, saranno opportunamente allestite.

## Progetto ToMove

Nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, il progetto ToMove della Città di Torino è stato selezionato per testare soluzioni innovative di trasporto locale, con l'obiettivo di sperimentare buone pratiche locali (living lab). GTT è stato incluso nel gruppo di lavoro progettuale costituito da amministrazioni pubbliche, enti di ricerca, utenti e imprese, in prospettiva del lancio pubblico previsto nel 2023.

## Tavolo TPL di progettazione

Accanto agli interventi con orizzonte temporale nel breve-medio periodo, è necessario individuare una strategia di lungo periodo per indirizzare le scelte di mobilità e valorizzare la rete integrandola in un disegno unico. A tale scopo, è stato intrapreso un lavoro sinergico di co-progettazione con la Città di Torino, l'Agenzia della Mobilità Piemontese e la società 5T. Per i prossimi anni sono stati individuati diversi interventi infrastrutturali che riguardano in particolar modo la rete tranviaria (con aumento del 23% della lunghezza di rete e del 42% dei posti-km/anno offerti), quali prolungamenti di linee esistenti e la realizzazione della nuova linea 12. Sono stati presentati appositi progetti di realizzazione per beneficiare dei contributi pubblici per investimenti.

Si prevede inoltre per l'inizio del 2025 l'apertura della nuova tratta della linea 1 della metropolitana, che arriverà fino a Cascine Vica.

Proseguono poi le attività per migliorare la velocità commerciale dei mezzi, quali l'estensione della priorità semaforica e la predisposizione di corsie riservate e preferenziali, in particolare per le linee di forza tram e bus (le linee 2 e 5 diventeranno del tipo BRT - Bus Rapid Transit).

## Progetto SHOW

Il progetto *SHared automation Operating models for Worldwide adoption*, finanziato dalla Comunità Europea, promuove il trasporto collettivo a guida autonoma attraverso la sperimentazione di servizi gestiti con piccole flotte, che da un lato permetteranno un ulteriore sviluppo della tecnologia impiegata, dall'altro favoriranno una migliore accettazione di questo sistema di guida innovativo da parte degli utenti.

La sperimentazione sul campo a Torino è stata avviata nel 2022 in collaborazione con GTT; i veicoli coinvolti sono due shuttle elettrici a guida autonoma, forniti dalla ditta francese Navya. Il servizio sarà a chiamata, con prenotazione tramite App dedicata e a bordo dei veicoli sarà sempre presente un supervisore, scelto fra il personale di guida aziendale, preposto a intervenire in caso di emergenza. La sperimentazione con passeggeri a bordo sarà avviata a conclusione delle ultime verifiche tecniche.

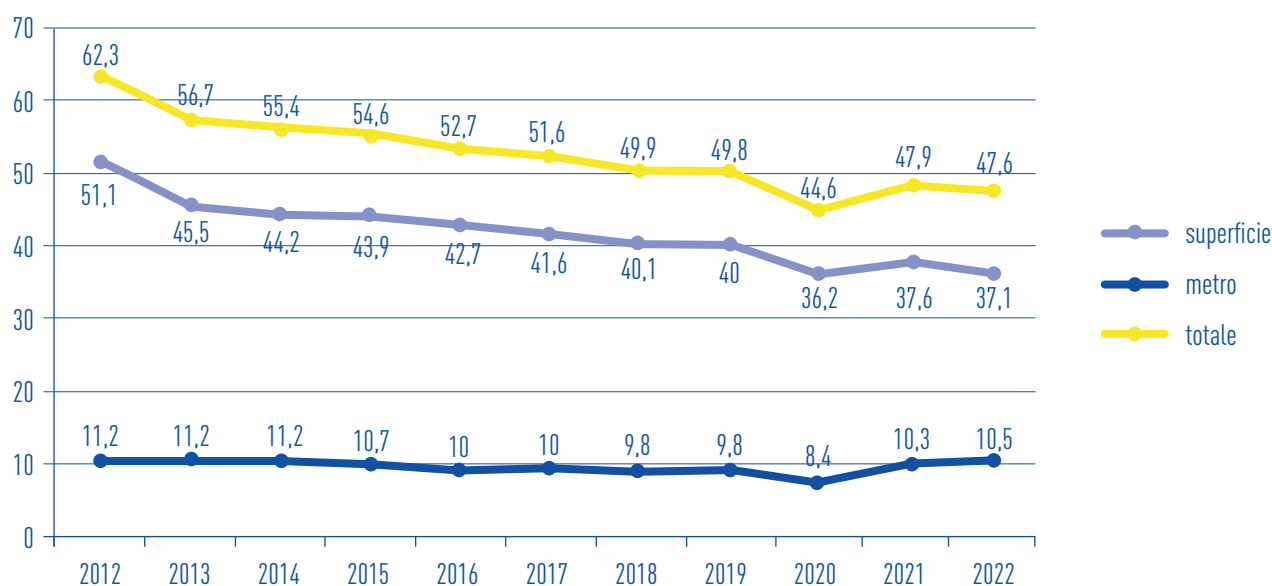
# Produzione

Venendo meno l'emergenza sanitaria, con le modifiche alla gestione della mobilità pubblica via via disposte negli anni precedenti, da aprile 2022 è tornato in vigore il servizio standard.

Ad esso si sono aggiunti servizi straordinari funzionali agli eventi sportivi e culturali cittadini, ad esempio Eurovision Festival e ATP Finals.

La produzione è complessivamente simile a quella registrata l'anno precedente, ma si nota la transizione avviata con il Piano industriale a favore della mobilità elettrica, poiché aumentano le percorrenze con bus elettrici, tram e metro.

## Vetture-km prodotti (mln) - servizio urbano



In seguito all'acquisizione per incorporazione della società Canova, che gestiva linee in subaffidamento, queste sono state esercite direttamente da GTT, che aumenta pertanto la quota di percorrenze autoprodotte.



## Vetture-km prodotti - tutti i servizi

	2020	%	2021	%	2022	%	Δ% 2022-2021
<b>Bus Urbani</b>	31.548.296		32.956.814		32.115.621		-3%
autoprodotti	24.608.272	78%	25.492.434	77%	27.597.153	86%	8%
di cui diesel	15.352.017	62%	15.411.294	60%	16.985.647	62%	10%
di cui metano	7.688.387	31%	8.125.321	32%	7.185.549	26%	-12%
di cui elettrici	1.567.868	6%	1.955.819	8%	3.425.957	12%	75%
subaffidati	6.940.024	22%	7.464.380	23%	4.518.468	14%	-39%
<b>Tram</b>	4.651.863		4.644.215		4.961.011		7%
<b>Metro</b>	8.371.788		10.298.938		10.466.312		2%
<b>TOT URBANO</b>	44.571.947		47.899.967		47.542.944		-1%
<b>Bus Extraurbani</b>	9.085.166		10.242.464		10.299.955		1%
autoprodotti	7.523.668	83%	8.237.720	80%	8.568.267	83%	4%
subaffidati	1.561.582	17%	2.004.744	20%	1.731.689	17%	-14%
<b>Ferrovie (treni-km)</b>	637.053		262.618		270.563		3%
Bus extraurbani sostitutivi	56.927		62.429		65.086		4%
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>54.351.093</b>		<b>58.405.049</b>		<b>58.467.478</b>		=

*Nota: i consuntivi chilometrici effettivi presentano leggere differenze con quelli riportati nel Bilancio d'Esercizio, che in base al D.L. "Cura Italia" utilizzano per i primi tre mesi del 2022 i dati relativi ai chilometri programmati.*

Per confrontare in modo più pertinente l'offerta dell'intera tipologia dei servizi è opportuno utilizzare il criterio dei posti-km, che tiene conto delle diverse dimensioni dei mezzi utilizzati, attribuendo valori proporzionali alla capienza teorica di ogni mezzo (es. un bus autosnodato da 18 metri ha capienza superiore di uno ordinario da 12).

**Posti-km prodotti (milioni) - tutti i servizi**

	2020	%	2021	%	2022	%	%2022 su totale
<b>Bus Urbani</b>	2.538		2.668		2.727		<b>55%</b>
autoprodotti	2.130	84%	2.108	79%	2.388	88%	
di cui elettrici	102	5%	134	6%	257	9%	
subaffidati	408	16%	560	21%	339	12%	

<b>Tram</b>	720		733		772		<b>16%</b>
-------------	-----	--	-----	--	-----	--	------------

<b>Metro</b>	670		824		837		<b>17%</b>
--------------	-----	--	-----	--	-----	--	------------

<b>TOT URBANO</b>	3.928		4.224		4.336		
di cui elettrico	1.492	38%	1.690	40%	1.866	43%	

<b>Bus Extraurbani</b>	500		563		566		<b>11%</b>
autoprodotti	414	83%	453	80%	471	83%	
subaffidati	86	17%	110	20%	95	17%	

<b>Ferrovie</b>	108		45		46		<b>1%</b>
(bus extraurbani sostitutivi)	3		3		4		

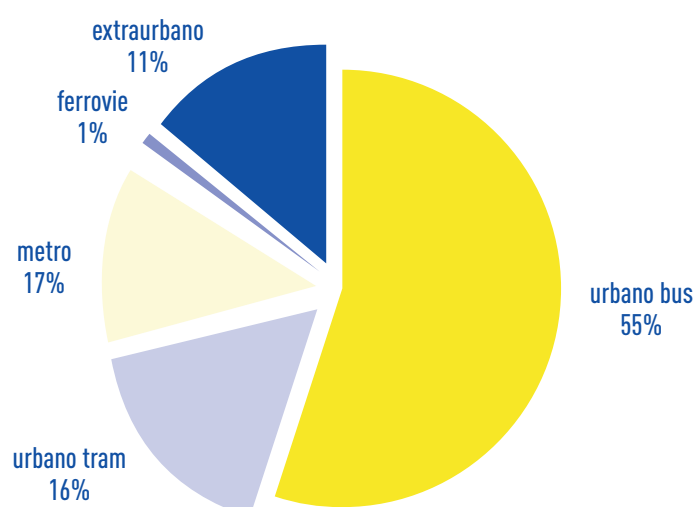
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>4.539</b>		<b>4.836</b>		<b>4.958</b>		
di cui elettrico	1.600	35%	1.735	36%	1.912	39%	

*Nota: il calcolo è effettuato moltiplicando le vetture-km per il coefficiente di capienza potenziale di ogni tipo di mezzo (numero posti):*

*Bus urbani 12 metri: 75  
 Bus urbani 18 metri: 115  
 Tram serie 6000: 196  
 Tram (altri): 135  
 Metro (vettura): 80  
 Bus extraurbani: 55  
 Treno ferrovia: 170*

In questa prospettiva la quota offerta con mezzi elettrici si sta progressivamente avvicinando al 50% per il servizio urbano (che a sua volta rappresenta l'88% del totale offerta GTT).

## Ripartizione modale dei posti-km offerti – anno 2022



## 2.2 Domanda

Per il computo dei passeggeri si utilizza la dimensione "viaggio" e, nello specifico, i "segmenti di viaggio" che sono conteggiati moltiplicando i titoli di viaggio venduti per un coefficiente di fruizione medio (quanti viaggi vengono effettuati con quel titolo, comprendendo in ambito urbano anche il tasso di trasbordo tra diversi mezzi, pari a 1,243 per viaggio).

Sia i viaggi sia i ricavi sono calcolati sulla base della competenza

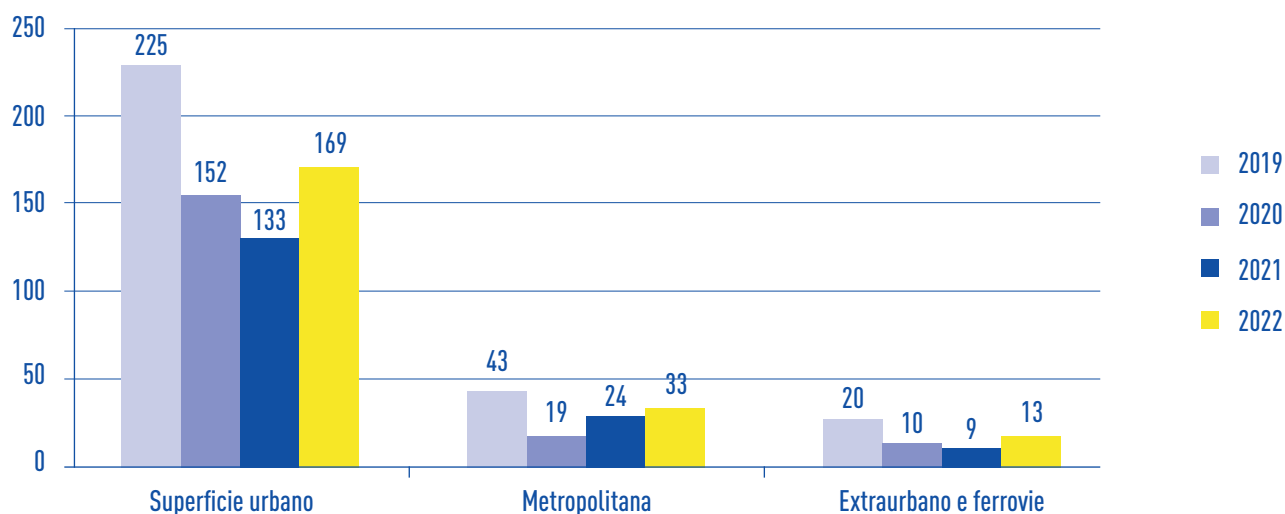
economica e non dell'anno solare di vendita dei titoli, pertanto gli abbonamenti annuali e plurimensili generano viaggi e ricavi per una quota parte nell'anno successivo di vendita.

Per garantire una significativa comparabilità con il passato, l'analisi deve essere estesa al 2019, ultimo anno ordinario prima degli impatti determinati dalla crisi sanitaria.

### Viaggi-passeggero (mln)

	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	Δ% 2022-2019
Urbano / suburbano	268	171	157	202	29%	-24%
di cui metro	43	19	24	33	38%	-23%
Extraurbano e ferrovie	20	10	9	13	44%	-35%
TOT	288	181	166	215	30%	-25%

\* I viaggi sono calcolati sulla base della quantità di biglietti e abbonamenti venduti. Gli abbonamenti annuali e plurimensili generano viaggi e ricavi per una quota parte nell'anno successivo di vendita. Per agevolare la comparabilità, il dato 2021 è stato ricalcolato con metodo ordinario, mentre nella precedente versione della DNF era stata stimata la riduzione dei viaggi dovuta al mancato utilizzo di quota degli abbonamenti venduti nel 2020, a causa delle restrizioni Covid. Per effetto di tale ricalcolo, i viaggi urbani e totali del 2021 risultano maggiori (erano stati ridotti rispettivamente a 138 mln e 147 mln).



Si registra un significativo recupero della domanda rispetto al 2021, in particolare in ambito extraurbano (+44%) che aveva registrato il crollo più rilevante, ma anche l'aumento dei passeggeri in ambito urbano potrebbe essere maggiore di quello risultante secondo il criterio di competenza utilizzato (29%), poiché i passeggeri della metropolitana (+ 38%) sono registrati in misura esatta in base ai passaggi ai tornelli di ingresso. Tuttavia resta ancora da recuperare circa un quarto della domanda pre-Covid.

In tal senso, è incoraggiante il dato delle vendite, in costante recupero in particolar modo a partire da settembre 2022, con l'introduzione governativa del "Bonus trasporti" per l'acquisto di abbonamenti.

Dopo la situazione di incertezza degli anni precedenti, che aveva orientato

molti clienti a prediligere i titoli a breve durata, l'effetto positivo del bonus si riflette anche sulla ripresa degli abbonamenti, in particolare quelli mensili, acquistabili fruendo del bonus ripetutamente. La fruizione occasionale (biglietti singoli, carnet e abbonamenti settimanali) riguarda poco più di un quarto dei viaggi complessivi.

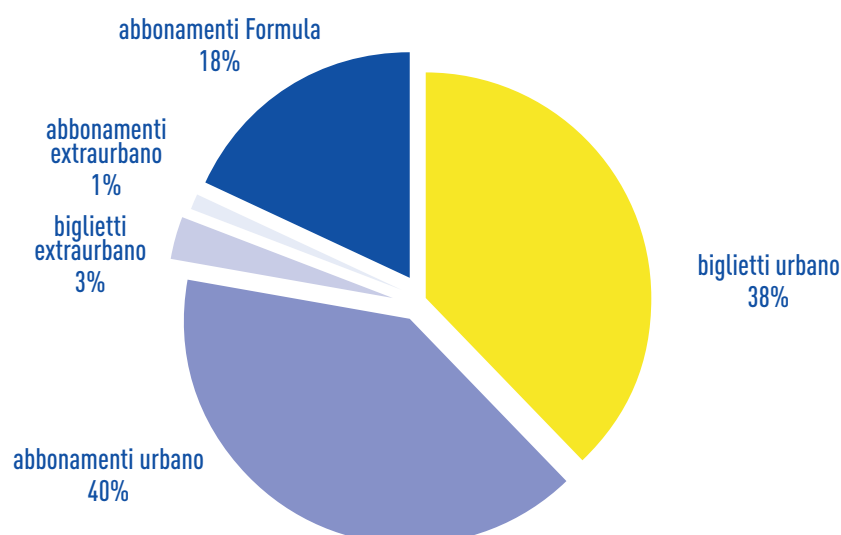
La dinamica del 2023 chiarirà se si ripristinerà il processo di lunga durata teso a fidelizzare i clienti con politiche tariffarie che incentivano gli abbonamenti di lunga durata rispetto all'utilizzo occasionale dei mezzi, oppure se le abitudini di acquisto hanno subito nel frattempo delle modifiche permanenti, al netto dell'opportunità del bonus trasporti ripetibile di mese in mese, che favorisce sicuramente gli abbonamenti mensili, specialmente in ambito extraurbano dove i costi sono più elevati.

#### Viaggi passeggero per titolo di viaggio – servizio urbano (mln)

	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	Δ% 2022-2019
biglietti singoli/carnet	61	28	37	46	24%	-25%
settimanali	8	5	5	5	=	-38%
mensili	76	42	40	58	45%	-24%
annuali	123	96	75	93	25%	-24%
TOT	268	171	157	202	29%	-24%

Gli abbonamenti sono particolarmente vantaggiosi per i clienti che ne fanno un uso continuativo, viceversa i biglietti occasionali garantiscono una maggiore redditività all'azienda: vengono utilizzati per circa un quarto dei viaggi complessivi, ma rappresentano quasi la metà dei ricavi in ambito urbano.

## Ripartizione ricavi – Anno di incasso 2022



I ricavi del 2022 registrano un recupero proporzionale, ma ancora lontano da quelli del 2019.

## Ricavi (mln €) – Anni di competenza economica

2019	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	Δ% 2022-2019
113	60	62	83	34%	-27%

Complessivamente, nel 2022 i ricavi da traffico hanno rappresentato un quinto del valore della produzione, integrati dagli ordinari corrispettivi pubblici previsti dai contratti di servizio e dai ristori pubblici disposti per sopperire ai mancati ricavi determinati dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. Il dato ribadisce l'evidenza che il trasporto pubblico locale è un servizio sociale di interesse generale e i suoi costi sono coperti prevalentemente dalla fiscalità generale, mentre gli utenti contribuiscono con l'acquisto dei titoli di viaggio a una frazione limitata degli oneri complessivi.

## Principali voci di ricavo

	% valore produzione
Ricavi da traffico	20%
Ristori	8%
Corrispettivi	44%

Di rilevante interesse è l'evoluzione della composizione sociale dei clienti che acquistano gli abbonamenti a tariffa agevolata: sia per i giovani under 26, sia per gli anziani aumentano proporzionalmente e in valori assoluti gli abbonamenti più economici, spettanti alle fasce ISEE ridotte, mentre diminuiscono progressivamente gli abbonamenti più onerosi, lasciando supporre che tali clienti si orientino verso titoli di durata inferiore o verso modalità diverse di mobilità.

### N. abbonamenti annuali over 65 per fascia ISEE

	ISEE	Tariffa	2019	%	2022	%	$\Delta\%$ 2022-2019
Fascia A	0-7000	gratis	2.710	33%	3.002	45%	<b>11%</b>
Fascia B	7.001-12.000	€ 118	1.067	13%	968	14%	<b>-9%</b>
Fascia C	12.001-20.000	€ 155	1.419	17%	1.011	15%	<b>-29%</b>
Fascia D	20.001-50.000	€ 188	3.034	37%	1.725	26%	<b>-43%</b>
Totale			8.230	100%	6.706	100%	<b>-19%</b>

La tariffa media degli abbonamenti annuali passa da 111€ del 2019 a 89€ del 2022.

### N. abbonamenti annuali under 26 per fascia ISEE

	ISEE	Tariffa	2019	%	2022	%	$\Delta\%$ 2022-2019
Fascia A	0-12.000	€ 158	9.245	16%	11.723	24%	<b>27%</b>
Fascia B	12.001-20.000	€ 178	5.781	10%	5.735	12%	<b>-1%</b>
Fascia C	20.001-50.000	€ 208	9.133	16%	8.450	17%	<b>-7%</b>
Ordinario		€ 258	34.244	58%	22.738	47%	<b>-34%</b>
Totale			58.403	100%	48.646	100%	<b>-17%</b>

La tariffa media degli abbonamenti annuali passa da 226€ del 2019 a 216€ del 2022.

## 2.3 Catena di fornitura

L'azienda adotta metodi di approvvigionamento conformi ai principi comunitari di trasparenza, equità e non discriminazione, recepiti nel proprio Regolamento degli acquisti, con cui si raggiunge il giusto equilibrio tra flessibilità dell'azione di acquisto e principio di concorrenzialità.

L'approccio della responsabilità di impresa suggerisce poi di integrare le prescrizioni minime di legge, chiedendosi in quale modo l'azienda può essere promotrice di sostenibilità anche al di fuori dei propri confini organizzativi.

La gestione della catena di fornitura mobilita infatti risorse economiche ingenti, con ricadute rilevanti per la vasta platea delle imprese con cui vengono stipulati i contratti e più in generale per la collettività locale.

Nel 2022 il valore delle procedure competitive per acquisti di lavori, servizi e forniture ha registrato una diminuzione, poiché nel 2021 erano state avviate gare di valore molto elevato che non si sono più ripetute, in particolare 72,2 milioni € per fornitura bus (nel 2022 il valore è di circa 10,3 milioni €); per altro verso, nel corso dell'anno si è registrato un notevole incremento dei prezzi delle materie prime energetiche, che ha

determinato un maggior costo di circa 23 milioni €.

Il confronto anno su anno è poco significativo perché i valori banditi dipendono molto dalle contingenze. Si evidenzia comunque che nel 2022 per il 42% del valore complessivo degli appalti GTT ha aderito alle Convenzioni attivate da Centrali di Committenza pubbliche.

In particolare si evidenziano le adesioni alle Convenzioni dei seguenti soggetti:

- CONSIP per la fornitura di autobus a metano;
- CONSIP per la fornitura di metano per trazione;
- Società di committenza regionale per la fornitura di energia elettrica.

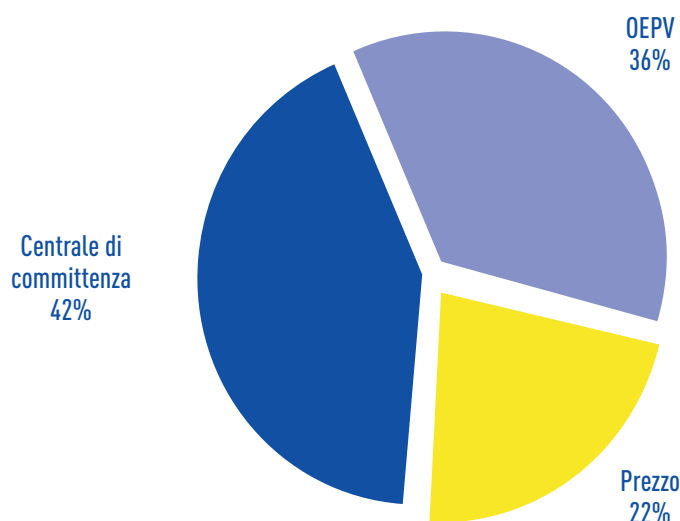
In termini di valore complessivo, le gare assegnate con il prezzo più basso rappresentano meno di un terzo del totale, poiché anche tra quelle gestite autonomamente dall'azienda prevalgono quelle assegnate con l'Offerta Economicamente Più vantaggiosa, che valorizza maggiormente gli aspetti legati alla qualità tecnica e progettuale.

### Valore gare (mln €), per criterio di assegnazione

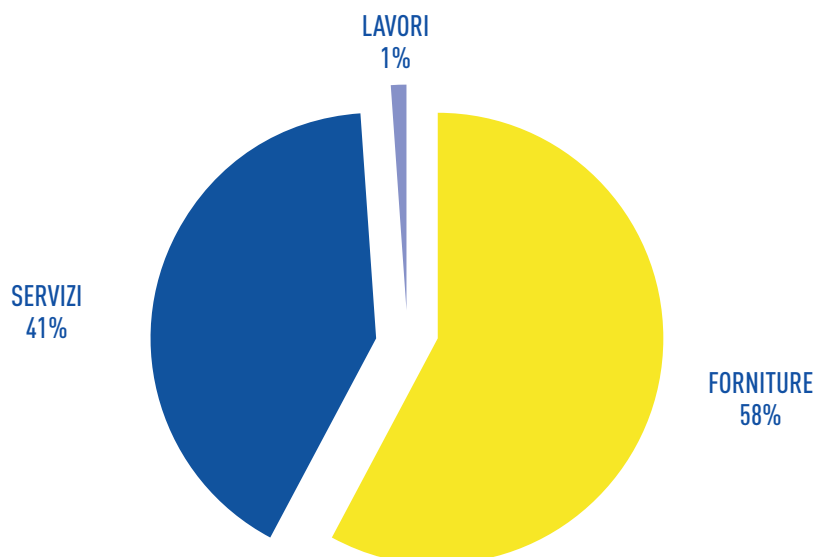
	OEKV	%	Prezzo	%	Centrale di committenza*	%	Totale
2020	93,6	75%	29,7	25%	nd		123,3
2021	107,8	65%	58,2	35%	nd		166,0
<b>2022</b>	<b>47,2</b>	<b>36%</b>	<b>29,9</b>	<b>22%</b>	<b>55,6</b>	<b>42%</b>	<b>132,7</b>

\* Nota: Specifica di rendicontazione introdotta a partire da questo esercizio

### Ripartizione criterio di assegnazione gare per valore



La tipologia degli appalti oggetto di gara, in termini di valore (132,7 milioni €) si suddivide come segue:



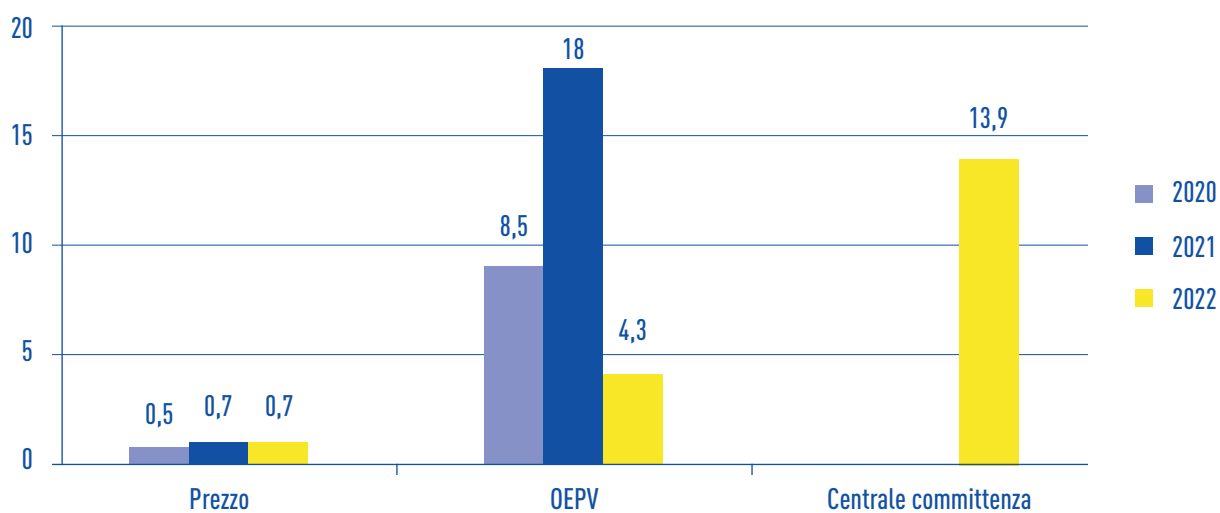
In numero assoluto nel 2022 le gare sono diminuite. Nel 2021 erano state avviate circa 20 procedure per la fornitura di ricambi per la revisione generale delle vetture VAL e delle motrici tranviarie 6000 che non si sono più ripetute.

#### Numero gare, per criterio di assegnazione

	OEKV	%	Prezzo	%	Centrale di committenza	%	Totale
2020	11	15%	61	85%			72
2021	6	7%	84	93%			90
<b>2022</b>	<b>11</b>	<b>20%</b>	<b>40</b>	<b>73%</b>	<b>4</b>	<b>7%</b>	<b>55</b>

Come ordinario, in termini meramente quantitativi prevalgono le procedure a prezzo più basso, perché l'OEKV è una procedura più complessa che viene adottata per gli appalti di maggiore complessità e valore.

#### Valore medio gare (mln €)



Per le gare concluse nel 2022 (anche quelle avviate in precedenza), le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 9,8%, determinando un minor costo per l'azienda di 13,7 milioni €.

I contratti complessivamente sottoscritti sono stati 465, per un valore complessivo di 297,7 milioni €, comprensivi di:

- affidamenti diretti di importo inferiore ad € 40.000
- procedure negoziate con unico fornitore
- procedure competitive indette anche in anni precedenti.

Nell'ambito del Sistema di gestione Qualità, la procedura relativa ad acquisti e ciclo passivo dispone l'effettuazione periodica di verifiche ("audit di seconda parte") sull'attività dei fornitori, finalizzate alla verifica della conformità del loro operato rispetto a quanto previsto nei contratti stipulati. A causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19 le verifiche programmate negli ultimi anni sono state sospese e la prassi ordinaria riprenderà nel corso del 2023.

## Gare e tutela dell'ambiente

Il GPP - Green Public Procurement viene definito come l'approccio in base al quale le Amministrazioni Pubbliche integrano i criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto, incoraggiando la diffusione di tecnologie ambientali e lo sviluppo di prodotti validi sotto il profilo ambientale.

I CAM - Criteri Ambientali Minimi, definiti nell'ambito del Piano per la Sostenibilità Ambientale dei Consumi del Settore della Pubblica Amministrazione, sono lo strumento chiave per l'applicazione del GPP in Italia e sono e sono adottati e costantemente aggiornati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE).

La Legge 221/2015 e il Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.) hanno reso obbligatoria l'applicazione dei CAM da parte di tutte le stazioni appaltanti. Sempre il Codice degli Appalti disciplina i criteri di aggiudicazione dell'appalto, indicando:

- Il minor prezzo: l'aggiudicazione spetta a chi offre il prezzo minore rispetto alla base d'asta;
- L'offerta economicamente più vantaggiosa qualità/prezzo: l'aggiudicazione spetta a chi offre il miglior rapporto qualità/prezzo.

Il Codice degli Appalti prevede come criterio preferenziale per l'aggiudicazione delle procedure di gara quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa mentre il criterio del minor prezzo diventa residuale e solo in presenza di determinate condizioni, al momento rappresentate dalla

circostanza che il prodotto e il servizio chiesto presenti caratteristiche standardizzate.

Le stazioni appaltanti scelgono tra i due criteri quello più adeguato in relazione alle caratteristiche peculiari dell'oggetto del contratto. Per incentivare le aziende "virtuose" in termini di qualità del prodotto/servizio offerto e per aiutare la transizione del mercato verso l'economia circolare, è utile bandire gare che permettano di aggiudicare lavori, servizi e forniture ad aziende che, oltre a possedere le capacità tecniche e finanziarie necessarie, siano anche in grado di fornire valore aggiunto in termini di sostenibilità ambientale e sociale, attraverso l'utilizzo di prodotti e macchinari a ridotto impatto lungo l'intero ciclo di vita, l'ottimizzazione delle attività per ridurre sprechi e razionalizzare i consumi, la diffusione di nuove tecnologie ambientali e di occupazione verde nel pieno rispetto dei lavoratori impiegati.

GTT rientra nel perimetro di applicazione della normativa sul GPP e integra gli obblighi di legge con ulteriori strumenti volontari. Aderisce infatti dal 2016 alla Rete provinciale degli Acquisti Pubblici Ecologici (APE) coordinata dalla Città Metropolitana di Torino, sottoscrivendone il Protocollo (aggiornato nel 2021 alla luce dell'evoluzione del contesto europeo e nazionale).

## ENERGIA ELETTRICA VERDE

GTT nel corso del 2022 ha acquistato energia elettrica al 100% proveniente da fonti energetiche rinnovabili certificate. L'appalto garantisce quindi la totale sostenibilità della trazione elettrica (bus, metro e tram) e riduce notevolmente gli impatti energetici e il consumo di materia prima dei siti produttivi e di servizio.

## ACQUISTO NUOVI TRAM

GTT ha aggiudicato ad Hitachi la fornitura di 70 nuovi tram; nel 2022 ne sono stati consegnati 6. Nel corso del 2023 terminerà la consegna dei primi 30 nuovi tram, mentre gli ulteriori 40 tram arriveranno nei 20 mesi successivi. I nuovi tram entreranno in servizio a partire dal 2023. In sede di gara è stato richiesto al fornitore di dichiarare la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati per la costruzione dei mezzi. I nuovi tram sono al 90% riciclabili, con livelli di rumorosità inferiori alla norma e alle famiglie di veicoli già in esercizio e montano a bordo un sistema di monitoraggio energetico dei consumi garantendo la minimizzazione degli impatti lungo l'intero ciclo di vita del prodotto. I veicoli sono costruiti in Italia, favorendo lo sviluppo dell'occupazione verde nazionale.



## SERVIZIO MENSA E VENDING MACHINES

Il servizio mensa e vending machines viene offerto nel rispetto dei CAM di riferimento, assicurando la minimizzazione dei rifiuti prodotti, l'impiego di alimenti provenienti dalla filiera corta e biologica, l'utilizzo di apparecchiature a basso impatto e ridotti consumi energetici, la tutela dei diritti e del benessere dei lavoratori delle aziende appaltatrici.



## ACQUISTO CANCELLERIA E APPARECCHIATURE D'UFFICIO

GTT applica i CAM vigenti per l'acquisto di materiale di cancelleria e ha scelto il noleggio di stampanti multifunzione a ridotto consumo energetico. Tutte le apparecchiature informatiche vengono acquistate nel rispetto dei CAM applicabili e favorendo soluzioni che minimizzino gli impatti ambientali e garantiscano l'efficienza energetica, principi rispettati anche nelle logiche di utilizzo quotidiano delle macchine.



## SERVIZIO PULIZIA FLOTTA E LUOGHI LAVORO

Nel 2022 GTT ha pubblicato la nuova gara per l'affidamento dei servizi di pulizia, nel rispetto dei CAM aggiornati. Le offerte sono state valutate sulla base di criteri tecnici quali il possesso di certificazioni aziendali, i servizi offerti sia dal punto di vista ambientale che sociale, la scelta di prodotti Ecolabel a ridotto impatto ambientale anche in termini di riciclabilità degli imballaggi, l'uso di macchinari e attrezzature efficienti.



## ACQUISTO NUOVI BUS

GTT ha pubblicato a febbraio 2023 una gara per l'acquisto di autobus elettrici 12m e 18m e per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie all'alimentazione, come previsto dal PNRR.

Il capitolato di gara è stato redatto applicando quanto richiesto dai CAM vigenti. In particolare i veicoli dovranno garantire il risparmio energetico sia a livello di trazione che per le dotazioni di bordo (luci full led anche interne), l'impiego di plastica riciclata o *bio-based* nei rivestimenti interni e una corretta gestione del fine vita delle batterie esauste.



### Caso - studio: criteri ambientali e sociali nei capitolati di acquisto dei bus elettrici

Nell'ambito delle gare assegnate con l'Offerta Economicamente Più vantaggiosa, il peso dell'offerta tecnica (qualità progettuale, ambientale e sociale del prodotto / servizio offerto) può essere nettamente preponderante rispetto alla mera convenienza economica, come nel caso delle gare avviate nel 2022 e 2023 per l'acquisto dei bus elettrici.

Le condizioni premianti più rilevanti attengono a caratteristiche qualitative industriali, quali criteri *RAM - Reliability* (affidabilità) - *Availability* (disponibilità) - *Maintainability* (manutenibilità), indici di guasto, autonomia e potenza delle batterie, garanzie extra fornite, capacità di trasporto passeggeri, materiali costruttivi, tipo e tempi di assistenza tecnica, ecc.

Nei capitolati sono inoltre stati inseriti criteri esplicitamente riferiti all'impatto su ambiente e persone, con pesi percentuali anche significativi e in grado di fare la differenza nell'aggiudicazione delle gare. Si riportano a seguire quelli più significativi inseriti nelle ultime gare bandite (per dettagli sulle gare bandite fare riferimento all'apposita sezione del sito aziendale).

<b>Criterio</b>	<b>Area</b>	<b>Impatto</b>
Omologazione ECE R66	Sicurezza del servizio	Standard superiore di sicurezza in caso di ribaltamento veicolo
Omologazione ECE R 118		Standard superiore di resistenza alla combustione
Tecnologie per la salubrità interna dei veicoli		Abbattimento carica virale
Videosorveglianza (area coperta e ultime file)		Prevenzione e contrasto microcriminalità e vandalismo
Rumorosità impianto di ricarica deposito	Salute e sicurezza sul lavoro	Riduzione rumore per addetti
Funzionalità sedile autista		Prevenzione patologie e incidenti
Omologazione ECE R29		Standard superiore di sicurezza della cabina conducente in caso di impatti
Comportamento su strada	Qualità e sicurezza del servizio	Molteplici fattori: comfort di marcia, vibrazioni, risonanze, manovrabilità, visibilità, riflessi
Pulibilità mezzi		Aumento comfort di viaggio, igiene
Facilità movimentazione interna	Qualità del servizio	Aumento comfort di viaggio
Rumorosità impianto di ricarica capolinea	Inquinamento acustico	Riduzione rumore per cittadinanza
Rumorosità interna		Riduzione rumore per clienti (migliorativo rispetto standard CUNA NC 504-02)
Sistema condizionamento aria	Inquinamento	Refrigerante a minor impatto
Gestione fine vita batterie di trazione esauste		Riduzione impatti ambientali nell'intero ciclo di vita delle batterie
Rivestimenti interni in plastica riciclata o bio-based		Minor consumo di risorse a elevato impatto ambientale
Consumi in ciclo di prova	Utilizzo risorse energetiche	Diminuzione consumi ed emissioni
Luci esterne full led		Risparmio energetico
Quota di donne e giovani < 36 anni assunti negli ultimi 3 anni (D.L. 77/2021, art. 47)	Pari opportunità e inclusione	Incentivo all'assunzione di donne e giovani (previsto da legislazione nazionale per contratti pubblici, PNRR e PNC)
Formazione dei dipendenti in tema di parità di genere (D.L. 77/2021, art. 47)	Anti-discriminazione	Diffusione cultura inclusiva (previsto da legislazione nazionale per contratti pubblici, PNRR e PNC)
Capacità di trasporto disabili	Accessibilità	Doppia postazione dedicata

# Valutazione aspetti ambientali

Tutti i principali appalti vengono preventivamente valutati sulla base dei potenziali impatti ambientali. A partire da tale analisi si adottano dove possibile i criteri di gara finalizzati a minimizzarli.

La valutazione viene effettuata per ogni appalto sulla base di cinque criteri, relativi al contenuto tecnico, alle modalità di gestione e alle possibilità di selezione e monitoraggio dei fornitori:

- Significatività impatti ambientali principali, così definiti:
  - 1) Consumi energetici
  - 2) Consumi Idrici
  - 3) Consumi materie prime/materiali ausiliari
  - 4) Emissioni convogliate/diffuse in atmosfera
  - 5) Reflui/Scarichi idrici
  - 6) Rifiuti/Residui
  - 7) PCB/PCT
  - 8) Sostanze lesive dell'ozono
  - 9) Amianto
  - 10) Odori
  - 11) Vibrazioni
  - 12) Rumore esterno
  - 13) Contaminazione del suolo
  - 14) Radiazioni ionizzanti
- Percentuale di ricorso ai soggetti esterni per lo svolgimento delle attività
- Frequenza con cui si ricorre ai soggetti esterni
- Esistenza di soggetti alternativi
- Livello di controllo attuabile sui soggetti

La criticità viene così definita con punteggi crescenti (> 8: media, > 12: elevata)

A seguire il prospetto degli appalti in corso di rinnovo dal 2022 per i quali è stata effettuata valutazione ambientale e sono stati adottati criteri di partecipazione e aggiudicazione ulteriori rispetto al prezzo (CAM, APE, OEPV, Linee guida Asstra).

## LEGENDA

OPB	Offerta più bassa Criterio: prezzo (massimo ribasso)
OEPV	Offerta Economicamente Più Vantaggiosa Criterio: prezzo più qualità tecnico-progettuale
CAM	Criteri Ambientali Minimi
APE	(Protocollo) Acquisti Pubblici Ecologici

## Attività legate al trasporto

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara
Acquisto mezzi con o senza full service	4 - Emissioni in atmosfera	3 - Consumi materie prime/materiali	12	per Bus: CAM e linee guida Asstra con costo ciclo di vita
Fornitura energia elettrica come carburante (stesso appalto dei compressori)	1 - Consumi energetici		11	OPB (SCR) + Allegato I Protocollo APE - 100% rinnovabile e certificata
Servizi di trasporto passeggeri in sub affidamento	4 - Emissioni in atmosfera		11	
Contratti subaffidamento servizi TPL urbano				OEPV (Autobus > E4 e < 12 anni di vita)
Manutenzione linea ferroviaria e stazioni (compresa fornitura traversine)	6 - Rifiuti/Residui	3 - Consumi materie prime/materiali	10	
Sfalcio e diserbo	13 - Contaminazione del suolo	4 - Emissioni in atmosfera		OPB - CAM + Regolamento di esecuzione (UE) n. 2324/2017
Manutenzione bus e tram	6 - Rifiuti/Residui	3 - Consumi materie prime/materiali	10	
Gestione pneumatici (full service)				OPB - CAM + Regolamento di esecuzione (UE) n. 2324/2017
Carrozzerie bus e tram	4 - Emissioni in atmosfera			OEPV (utilizzo prodotti ad acqua)
Impianti climatizzazione mezzi	8 - Sostanze lesive dell'ozono			OPB (applicazione normativa FGAS quando ricorrente)
Ricambi (tra cui fornitura batterie Pb mezzi)				OPB (recupero batterie usate tramite smaltitori COBAT)
Manutenzione linea metropolitana e stazioni	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	9	
Manutenzione accidentale, evolutiva, verifica opere edili metro				Affidamenti ad aziende con know how tecnologico
Manutenzione impianti generali non di sistema (IGNS) per stazioni e Centrale Collegno				OEPV

## Attività legate ai compressori

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara, applicazione CAM se esistente, altri criteri
Fornitura energia elettrica (stesso appalto carburante)	1 - Consumi energetici		11	OPB (SCR) + Allegato I Protocollo APE - 100% rinnovabile e certificata
Fornitura prodotti chimici (olio, antigelo, urea, ecc)	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	11	OPB - CAM Veicoli per lubrificanti
Carta e cancelleria	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	11	OPB - CAM
Noleggio stampanti	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	OPB - CAM
Apparecchiature informatiche	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	CAM (MEPA - Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione)
Conduzione e manutenzione impianti condizionamento e riscaldamento	4 - Emissioni in atmosfera	8 - Sostanze lesive dell'ozono	10	OPB - Resp. Tecnico D.A. con requisiti DM 07/03/12 punto 5.3.2 Allegato I
Pulizia (mezzi + siti)	5 - Reflui/Scarichi idrici	3 - Consumi materie prime/materiali	10	OEPV - CAM
Servizio distribuzione automatica bevande e snack	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	CAM
Servizio Mensa	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	OEPV - CAM
Massa vestiario	3 - Consumi materie prime/materiali		9	OEPV - CAM

# 3 **SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

---

3.1 **Politica**

3.2 **Flotta**

3.3 **Emissioni**

3.4 **Bilancio energetico**

3.5 **Acqua**

3.6 **Rifiuti**

3.7 **Altri impatti e criticità**

# 3.1 **Politica**

In quanto azienda di trasporto pubblico locale perseguiamo la tutela dell'ambiente innanzitutto offrendo servizi di mobilità efficaci e "competitivi" con il traffico privato, tra le minacce principali dell'ambiente, in particolare in ambito urbano.

La tutela dell'ambiente è inoltre parte integrante ed elemento fondante della Politica aziendale.

L'azienda ha adottato un *Sistema di Gestione integrato Ambiente & Sicurezza*, che risponde ai requisiti definiti dalle norme UNI EN ISO 14001 (ambiente) e UNI ISO 45001 (sicurezza), sviluppando e certificando le procedure, le strutture e le figure più idonee a gestire in modo coordinato entrambe le dimensioni. Tale struttura è funzionale alla natura e alle dimensioni dell'azienda e al tipo di attività decentrata svolta sul territorio; prevede un'articolazione di funzioni finalizzata a garantire le competenze tecniche e l'affidabilità operativa di tutti i soggetti coinvolti nel sistema. Nel 2022 è stato avviato il progetto finalizzato a integrare le certificazioni Qualità, Ambiente e Sicurezza, che eviterà duplicazioni e migliorerà efficienza ed efficacia delle procedure e della documentazione di sistema adottata.

L'azienda è consapevole che le proprie attività generano impatti sull'ambiente e quindi monitora e valuta gli aspetti ambientali significativi, monitorandone l'andamento nel tempo.

Attraverso il sistema di gestione ambientale GTT ha definito i criteri per l'individuazione, l'analisi e l'identificazione degli aspetti e degli impatti ambientali significativi in condizioni di lavoro normali, straordinarie e di emergenza, al fine di individuare i processi, le attività, i servizi e i prodotti che può tenere sotto controllo e quelli sui quali può esercitare un'influenza.

Un aspetto ambientale associato a un'attività/processo è definito significativo se risulta essere rilevante, per quantità o qualità, l'impatto ambientale che ne può derivare.

L'individuazione degli aspetti e degli impatti ambientali e la valutazione della loro significatività è effettuata sulla base di:

- normativa e regolamenti vigenti in campo ambientale o prescrizioni di altra natura
- condizioni operative e caratteristiche tecniche di impianti e macchine
- contesto ambientale in cui è inserito l'insediamento produttivo
- risultati di misurazioni ambientali

- interlocutori (indicazioni enti, reclami)

I seguenti aspetti ambientali sono considerati rilevanti:

- emissioni in atmosfera
- rumore
- rilascio nel suolo e nel sottosuolo
- gestione dei rifiuti
- consumo delle materie prime e delle risorse energetiche e naturali
- scarichi idrici

Gli impatti considerati sono classificati sulla base di criteri di significatività, che permettono di valutare l'entità dell'interazione tra ogni singolo aspetto ambientale rilevante ed il contesto in cui si manifesta, la probabilità di accadimento, l'efficacia del controllo esistente e la gravità delle conseguenze. La procedura di "Identificazione e valutazione degli aspetti ambientali" si applica anche alla progettazione di nuove attività, prodotti e servizi o loro modifiche, nonché all'acquisto di nuovi impianti, macchinari, materiali, al fine di garantire che gli aspetti e impatti ambientali siano valutati fin dalle prime fasi della progettazione e dell'approvvigionamento e nella collegata scelta dei fornitori.

Inoltre, viene svolta un'attività di valutazione del rischio relativa ad attività e servizi che possono avere rilevanza ai fini delle responsabilità ex D.Lgs. 231/2001 in ambito ambientale. L'identificazione dei rischi viene effettuata tramite un'Analisi ambientale, aggiornata via via in occasione dell'introduzione di nuove attività o servizi, oppure a seguito di audit di monitoraggio e di nuovi obiettivi di miglioramento individuati.

A seguito dell'attività di mappatura dei "processi sensibili", sono state focalizzate quattro aree di rischio potenziale di commissione dei reati:

- gestione delle emissioni in atmosfera
- potenziale contaminazione del suolo
- gestione dei rifiuti
- gestione delle acque

Tutte le attività sono gestite in base alla legislazione in vigore, secondo quanto stabilito da norme e strumenti di settore.

Per i settori di attività potenzialmente a rischio si è proceduto a elaborare specifiche azioni e procedure dettagliate, mirate ad assicurare la tracciabilità e la documentazione delle fasi in cui questi si articolano.

## 3.2 Flotta

L'inquinamento dell'aria generato dall'utilizzo dei mezzi a combustione interna (privati e pubblici) causa impatti ambientali e sanitari molto rilevanti quali:

- danni alle persone: impatto sulla salute umana, principalmente per gas di scarico, polveri sottili PM2.5/PM10, ozono e altre sostanze inquinanti.
- danni alle costruzioni: deterioramento di superfici e facciate degli edifici e degrado chimico-fisico attraverso processi corrosivi, dovuti agli inquinanti acidi dell'aria, come acido NOx e SO2.
- danni all'agricoltura: perdite di raccolto, le colture (nonché le foreste e altri ecosistemi) sono danneggiati da piogge acide, ozono e SO2.
- danni all'ecosistema (biosfera, suolo, acque superficiali e sotterranee): causati da eutrofizzazione e acidificazione per la deposizione di ossidi di azoto e la contaminazione con metalli pesanti.

- contributo negativo al cambiamento climatico, per immissione di gas serra.

Fattore chiave per gran parte dell'inquinamento atmosferico è la densità dei "recettori" (persone, edifici, culture) vicini alla fonte di emissioni. Poiché è prioritario incrementare la quota di spostamenti individuali effettuati con mezzi collettivi, con benefici indiretti per l'intera collettività, l'attività aziendale è intrinsecamente ecologica.

Gestendo un ampio parco mezzi, è però anche opportuno minimizzare l'impatto diretto.

Le emissioni locali più significative sono causate dal parco bus su gomma, utilizzato per il servizio urbano ed extraurbano.

Il Piano industriale aziendale 2021-2023 ha disposto consistenti investimenti per gli acquisti di nuovi mezzi, che continueranno fino al 2025 anche grazie alle nuove linee di investimento a livello europeo, nazionale e regionale.

## Rinnovo flotta urbana tranvie

Nel 2022 sono stati consegnati 6 esemplari dei nuovi tram Hitachi, prima parte della fornitura di 70 unità.



- **Lunghezza: 28 metri**
- **Larghezza: 2,4 metri**
- **Capienza MAX passeggeri: 218 di cui 36 posti a sedere fronte marcia**
- **2 postazioni per disabili**
- **4 porte a doppia anta**
- **Pianale completamente ribassato**
- **Dotato di riscaldamento e aria climatizzata**
- **Allestimento di ultima generazione**



Nel corso del 2023, al ritmo di 2/3 veicoli al mese, terminerà la consegna dei primi **30 nuovi tram monodirezionali HITACHI** (ultimi 2 a gennaio 2024), mentre gli ulteriori **40 tram** arriveranno nei 20 mesi successivi e quindi nel **2024-25**.

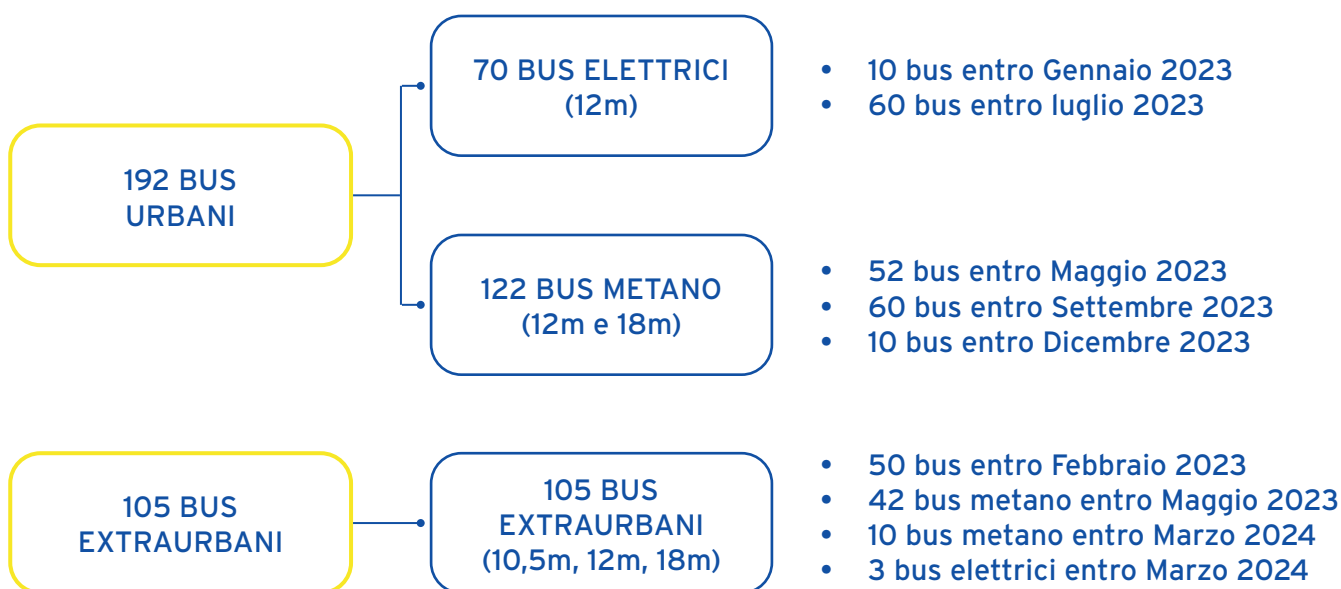


### L'inserimento in linea in relazione ai lavori

I nuovi tram saranno inseriti su **linea 9** nel 2023, su **linea 4** nel 2024 e su **linea 10** nel 2025; conseguentemente saranno gradualmente dismesse le motrici serie 2800, pur prevedendo di mantenerne in esercizio una riserva di circa 10 veicoli e ulteriori **2 come salvaguardia del parco storico**.

# Rinnovo flotta bus

L'attuazione del Piano industriale è in corso e proseguirà nel 2023 con consistenti acquisti di bus urbani ed extraurbani, le cui ultime consegne sono previste nel 2024.



A questi acquisti, si sono aggiunte le opportunità di finanziamento previste dal PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, finalizzate al rinnovo del parco autobus italiano. Il D.M. 530/2021 ha assegnato alla Città di Torino un contributo pari a € 169.844.330 per l'acquisto di almeno 239 autobus urbani ad alimentazione elettrica o idrogeno e relative infrastrutture di ricarica (compresa la predisposizione degli allacciamenti alla rete, dei luoghi di ricarica e degli apparati, dei siti e, se necessario, le opere di adeguamento dei depositi).

Nel 2022 GTT ha predisposto un progetto di utilizzo delle risorse del Piano dedicate alla Città di Torino che prevede:

- l'acquisto di bus esclusivamente a trazione elettrica, delle seguenti tipologie:

- 20 con lunghezza 8 metri
- 135 con lunghezza 12 metri
- 90 con lunghezza 18 metri

- la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie alla ricarica e all'accumulo di energia.

Inoltre GTT sta effettuando gli studi di fattibilità economica e tecnica per realizzare entro il 2025 impianti fotovoltaici per l'autoproduzione di una quota parte del fabbisogno energetico.

L'istanza è stata accolta con D.M. 134/2022, che ha confermato l'importo del finanziamento assegnato ed il numero minimo (245) dei bus da acquistare, le cui consegne sono previste a partire dal 2024.



# Flotta urbana circolante

Già oggi la flotta risulta composta per oltre il 90% da bus con motorizzazioni considerate meno inquinanti dagli standard previsti dal Contratto di servizio urbano e adottati nella Carta della mobilità (gasolio a partire da Euro 5, gasolio Euro 2 con FAP, metano, elettrico). Nello specifico oltre il 50% dei mezzi sono Euro 6, metano ed elettrici.

Nel 2022 GTT ha incorporato l'azienda Canova, acquisendone personale e flotta; i mezzi Canova mediamente risultano avere un'età media più elevata

rispetto a quelli di GTT, i dati complessivi riferiti al 2022 non mostrano grandi variazioni e rispetto al 2021 si registra un leggero aumento del numero di autobus più inquinanti, nonostante il processo di dismissione in corso delle motorizzazioni superate. Per la stessa ragione, aumenta provvisoriamente l'età media della flotta, che verrà drasticamente ridotta grazie agli acquisti già in corso.

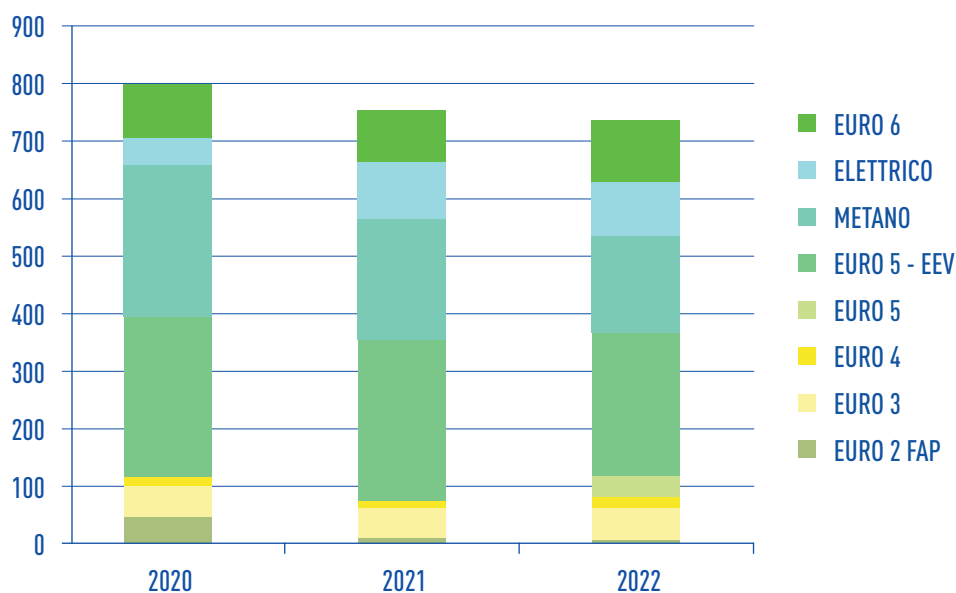
## Bus urbani circolanti

	2020	2021	2022
Età media	10,04	9,92	10,58

## Bus urbani circolanti per motorizzazione

	Euro 2 o inf.	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Metano	Euro 5	Euro 5 - EEV	Elettrico	Euro 6	Tot
<b>2020</b>	0	44	57	15	264	0	278	48	92	<b>798</b>
<b>%</b>	-	6%	7%	2%	33%	-	35%	6%	12%	
<b>2021</b>	0	8	53	14	214	0	277	96	92	<b>754</b>
<b>%</b>	-	1%	7%	2%	28%	-	37%	13%	12%	
<b>2022</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>58</b>	<b>18</b>	<b>170</b>	<b>34</b>	<b>250</b>	<b>95</b>	<b>107</b>	<b>737</b>
<b>%</b>	-	1%	8%	2%	23%	5%	34%	13%	15%	

Nota: in tabella sono riportati tutti i bus in dotazione il 01.01.2023, esclusi quelli definitivamente accantonati. EEV significa Enhanced Environmentally-friendly Vehicle (Euro 5 "avanzato").



Oltre alla variazione qualitativa della flotta sopra illustrata, si evidenzia il proseguire del trend di riduzione quantitativa dei mezzi, nonostante l'acquisizione dei mezzi ex Canova.

	% bus basso emissivi	% metano + elettrici su basso emissivi	% elettrici su totale	% riduzione annua parco circolante
2020	91%	43%	6%	-4%
2021	91%	45%	13%	-6%
<b>2022</b>	<b>90%</b>	<b>40%</b>	<b>13%</b>	<b>-2%</b>

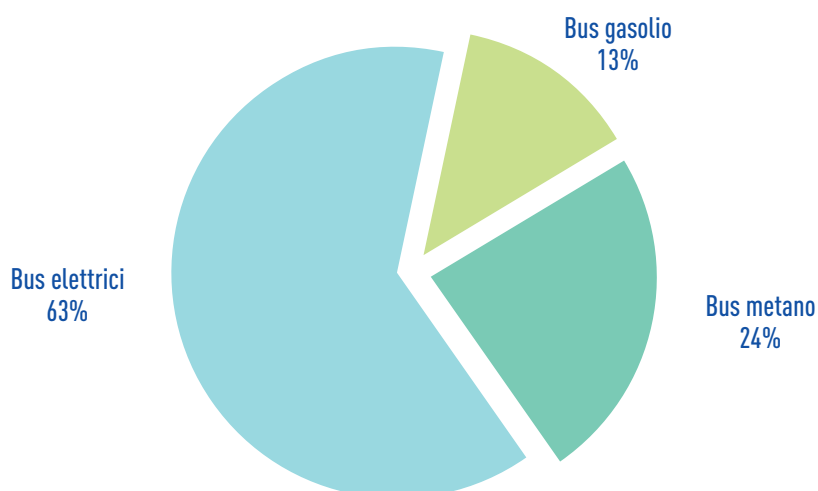
Tale dinamica va inserita in un quadro strategico così riassumibile:

- la politica di svecchiamento del parco circolante, con rottamazione di mezzi giunti a fine vita e più inquinanti e la loro progressiva sostituzione con mezzi basso-emissivi;

- la riduzione progressiva dei chilometri percorsi in base ai Contratti di servizio e alle disposizioni degli Enti committenti (nel 2022 le percorrenze aziendali sono tuttavia aumentate in virtù dell'incorporazione di Canova e della conseguente riduzione delle esternalizzazioni ad aziende private, vedi anche par. 2.1).

## Proiezione rinnovo flotta al 2026

La configurazione finale della flotta urbana che si realizzerà nel 2026 sarà la seguente.



In termini di offerta di servizio (posti-km), i mezzi elettrici garantiranno oltre 4/5 del totale:



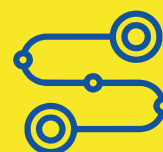
Nel 2026 circoleranno esclusivamente bus di età inferiore ai 5 anni (nel 2022 erano ancora meno di un terzo, il 29%). Il parco autobus così rinnovato permetterà anche di ridurre i costi di manutenzione.



## FOCUS PER CHI VIAGGIA

- + VELOCITÀ DI VIAGGIO
- + POSTI OFFERTI
- + SERVIZI E COMFORT
- + ACCESSIBILITÀ (TOTALE)
- + SPAZI INTERNI

- + MODI PER PAGARE IL BIGLIETTO  
(validatrici per carta di credito)
- + SCHERMI PER INFOMOBILITÀ
- MENO GUASTI
- CORSE IRREGOLARI



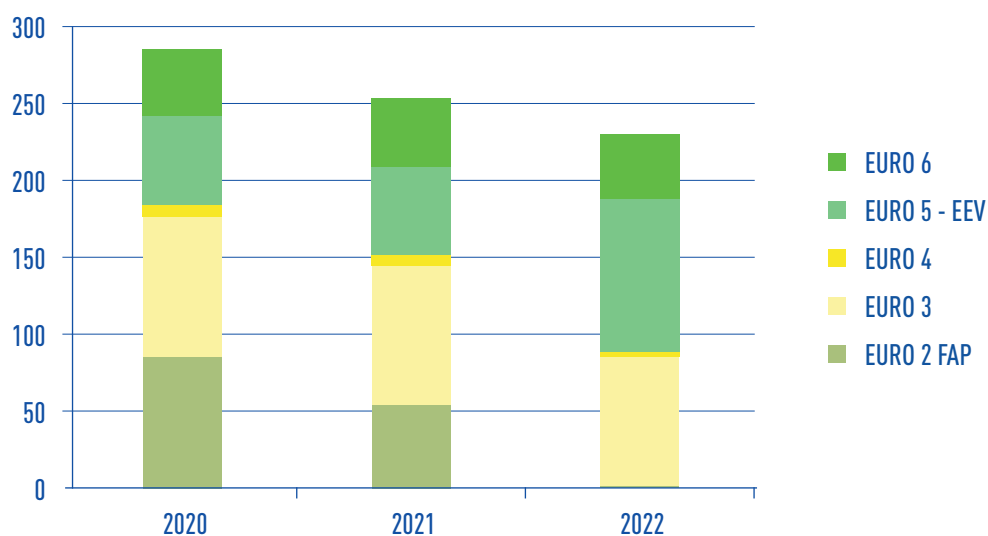
## Flotta extraurbana circolante

Nel 2022 GTT ha progressivamente accantonato le vecchie motorizzazioni anche del parco extraurbano, in particolare i mezzi Euro 2 con FAP, che benché considerati basso-emissivi erano ormai datati. La flotta è ora costituita al 62% da mezzi Euro 5 e 6, aumentati dal 40% del 2021. Anche per l'extraurbano si evidenzia una contrazione del numero di mezzi circolanti.

### Bus extraurbani circolanti per profilo emissivo

	Euro 2 o inf.	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Euro 5 - EEV	Euro 6	Tot	% basso emissivi
<b>2020</b>	0	85	92	7	59	43	<b>286</b>	
<b>%</b>	-	30%	32%	2%	21%	15%		<b>65%</b>
<b>2021</b>	0	55	90	7	58	43	<b>253</b>	
<b>%</b>	-	22%	36%	3%	23%	17%		<b>62%</b>
<b>2022</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>83</b>	<b>3</b>	<b>99</b>	<b>43</b>	<b>231</b>	
<b>%</b>	-	1%	36%	1%	43%	19%		<b>63%</b>

Nota: in tabella sono riportati tutti i bus in dotazione il 01.01.2023 esclusi quelli definitivamente accantonati e quelli a noleggio.



## 3.3 Emissioni

Le emissioni dirette dei gas di scarico in atmosfera vengono calcolate sulla base di tutti i chilometri percorsi durante l'anno (come registrati da contachilometri), sia per il servizio in linea sia per le altre attività accessorie (uscita e rientro negli stabilimenti ecc.), esclusi i subaffidamenti.

Vengono calcolate le emissioni delle seguenti sostanze clima-alteranti e/o inquinanti, coerentemente con quanto richiesto dalla "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852):

- Anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)
- Idrocarburi non metanici incombusti (NMHC)
- Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)
- Particolato (PT)

Le percorrenze chilometriche complessive autoprodotte sono aumentate a seguito dell'incorporazione dei mezzi e del personale della società Canova, che precedentemente eserciva servizi in subaffidamento. Tali bus a gasolio e più datati, entrati a far parte della flotta GTT sia urbana che extraurbana, hanno determinato una stabilità delle percorrenze chilometriche con mezzi a gasolio e una riduzione di quelle effettuate con mezzi a metano, in attesa della progressiva dismissione a seguito dell'acquisto dei nuovi mezzi. La composizione complessiva delle percorrenze non registra ancora grandi variazioni, ma si colgono i primi effetti dell'elettrificazione della flotta, con le percorrenze dei bus urbani quasi raddoppiate e un'incidenza in crescita sul totale del servizio urbano, comprendendo tram e metro.

### Vetture-km per servizio urbano (mln)

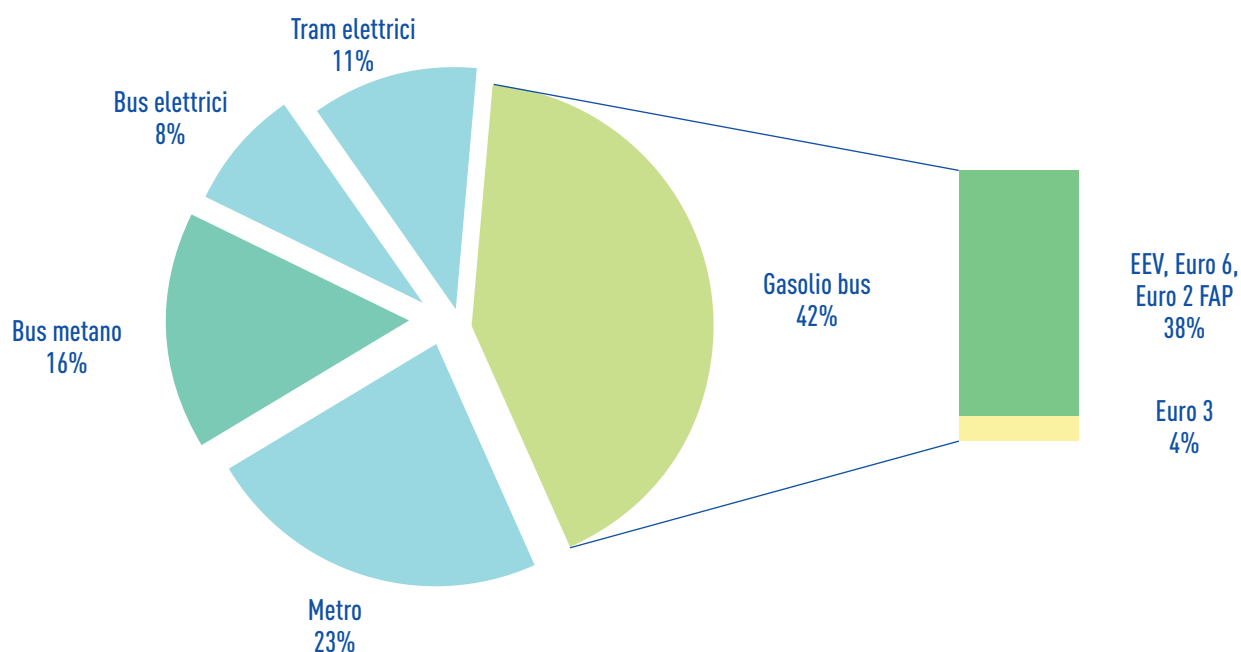
	2020		2021		2022	
	km	%	km	%	km	%
bus gasolio	17,4	42%	18,0	42%	19,3	42%
bus metano	8,0	19%	8,4	20%	7,7	16%
bus elettrici	1,6	4%	1,9	4%	3,6	8%
tram elettrici	4,5	11%	4,4	10%	5,0	11%
metropolitana	9,8	24%	10,3	24%	10,5	23%
<b>TOTALE</b>	<b>41,3</b>		<b>43,1</b>		<b>46,1</b>	
% km percorsi con mezzi elettrici	<b>38%</b>		<b>39%</b>		<b>42%</b>	
% km superficie percorsi con mezzi elettrici	<b>19%</b>		<b>19%</b>		<b>24%</b>	

Considerato che gran parte dei bus a gasolio adottano motorizzazioni avanzate, le percorrenze con mezzi più inquinanti si sono ridotte al 4% del totale del servizio urbano.

### Distribuzione km bus a gasolio urbano per motorizzazione

	2020	2021	2022
E6	25%	28%	30%
EEV	58%	60%	59%
E2 FAP	6%	2%	1%
E3	8%	9%	10%
E4	2%	2%	-

## Distribuzione km urbani 2022



La flotta extraurbana, alimentata a gasolio, ha esercitato quasi due terzi del servizio con mezzi a basso impatto e già dal 2023 entreranno in servizio i nuovi bus.

## Vetture-km per servizio extraurbano (mln)

	2020		2021		2022	
	km	%	km	%	km	%
E6	2,6	28%	2,8	29%	2,5	25%
EEV	3,2	34%	3,7	38%	3,8	38%
E2 FAP	0,8	8%	0,2	2%	0,2	2%
E3	2,6	28%	2,8	29%	3,3	33%
E4	0,1	1%	0,2	2%	0,1	1%
<b>Totale</b>	<b>9,4</b>		<b>9,7</b>		<b>9,9</b>	

Grazie in particolare all'aumentata incidenza dei veicoli elettrici, le emissioni inquinanti urbane dannose per la salute risultano in calo nonostante l'aumento complessivo delle percorrenze (stabile l'emissione di gas climalteranti).

	2021	2022	Δ% 2022-2021
Km (mln)	28,4	30,6	8%
CO <sub>2</sub>	38.106	38.099	=
NMHC	29,2	27,3	-7%
NO <sub>x</sub>	209,6	196,8	-6%
PT	2,24	2,11	-6%

### LEGENDA

CO <sub>2</sub>	Anidride carbonica
NMHC	Idrocarburi non metanici incombusti
NO <sub>x</sub>	Ossidi di azoto
PT	Particolato (massa)

Nota: la metodologia di calcolo delle emissioni è stata aggiornata nel 2022 sulla base di appositi documenti tecnici condivisi con l'associazione di categoria Asstra. Per permettere la comparabilità sono stati ricalcolati i dati relativi al 2021, base di partenza per le nuove serie storiche. Il precedente calcolo si basava sulle emissioni teoriche dedotte dai documenti di immatricolazione, che sottostimava le emissioni reali di esercizio (precedente: ton. 37.866, 21, 200, 1).

Le emissioni inquinanti extraurbane risultano invece in aumento, trattandosi di un anno di transizione in cui sono stati utilizzati in misura maggiore bus con motorizzazione meno aggiornata (Euro 3) oltre ai mezzi di Canova acquisiti in seguito all'incorporazione.

#### Emissioni bus extraurbani (tonnellate)

	2021	2022	Δ% 2022-2021
Km (mln)	9,7	9,9	2%
CO <sub>2</sub>	9.630	9.956	3%
NMHC	11,5	13,1	14%
NO <sub>x</sub>	90,9	100,9	11%
PT	1,45	1,65	14%

Per quanto riguarda le altre fonti di emissioni in atmosfera da veicoli, quali i treni diesel o le autovetture di servizio, non vengono quantificate analiticamente in quanto ritenute poco significative.

Parimenti le emissioni dei siti aziendali (principalmente legate alla conduzione delle centrali termiche riscaldamento) sono considerate trascurabili, in quanto i relativi consumi energetici sono limitati rispetto a quelli dovuti alla trazione dei mezzi, inoltre i punti di emissione sono regolarmente sottoposti agli autocontrolli previsti dalle autorizzazioni

vigenti.

Grazie al completo rinnovo della flotta (vedi paragrafo precedente), lo scenario emissivo si modificherà come segue, portando alla riduzione drastica di gas serra (anidride carbonica) e soprattutto inquinanti urbani dannosi alla salute umana (idrocarburi incombusti, ossidi di azoto e particolato).

#### Emissioni bus urbani + extraurbani (tonnellate)

	2022	previsione 2027	Δ% 2027-2022
CO <sub>2</sub>	48.055	19.879	-59%
NMHC	40,4	0,54	-99%
NO <sub>x</sub>	297,7	18,0	-94%
PT	3,76	0,10	-97%

# Carbon footprint

Nel 2022 è stato avviato il progetto finalizzato a calcolare la carbon footprint (impronta di carbonio) dell'azienda, ovvero la stima delle emissioni di gas serra generate dalle proprie attività. Il calcolo viene eseguito in base allo Standard UNI EN ISO 14064-1: 2019 e tramite appositi indicatori ambientali permette di misurare l'efficacia delle azioni di riduzione delle emissioni di gas serra nel tempo. L'eventuale certificazione secondo lo Standard sarà presa in considerazione al termine di questo progetto. L'approccio a questo progetto sarà di tipo *life-cycle-thinking*, "concetto del ciclo di vita", che analizza gli impatti durante l'intero ciclo di vita del prodotto o servizio (ad esempio comprendendo le fasi di smaltimento finale).

La carbon footprint di organizzazione (CFO) può essere utilizzata come valido strumento di gestione e rappresenta il totale delle emissioni di gas serra (GHG) associate alle attività svolte, dirette e indirette.

Vi sono 3 ambiti di applicazione (*scopes*):

- Scope 1: emissioni dirette di GHG provenienti dalle installazioni presenti all'interno dei propri confini organizzativi; tra queste, le

emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili, le perdite dagli impianti (es. condizionatori), ecc.

- Scope 2: emissioni indirette da consumo energetico, derivanti dalla generazione di energia elettrica, calore e vapore acquistati e consumati dall'organizzazione;
- Scope 3: altre emissioni indirette, derivanti dai prodotti, semilavorati e servizi utilizzati dall'organizzazione attraverso la catena di fornitura (*supply-chain*).

L'esito di questa valutazione sarà un inventario delle emissioni GHG con riferimento al 2021, che descrive come e dove sono distribuite all'interno dell'azienda. L'inventario può essere verificato da parte terza ed è successivamente possibile impostare azioni di riduzione e/o di compensazione delle emissioni GHG per raggiungere, eventualmente, la *Carbon Neutrality*, ovvero il bilanciamento tra emissioni di gas serra generate ed emissioni ridotte e riassorbite.



**Raccolta dati tramite questionario**



**Realizzazione di un modello di calcolo per l'organizzazione**



**(eventuale) verifica di parte terza**

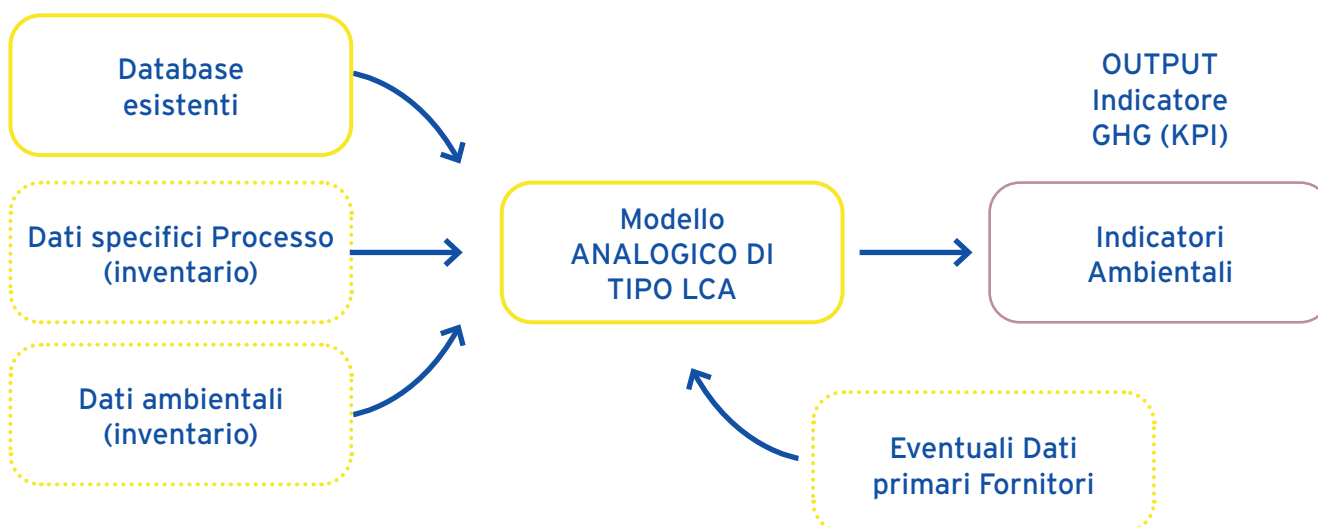


**Azioni di riduzione; eventuale compensazione delle emissioni**

La fase di inventario prevede la raccolta di dati sia relativi ai processi di competenza aziendale (es. carburanti e componenti di manutenzione, consumi energetici, produzione rifiuti, gestione impianti, ecc..) sia relativi alle altre fasi secondarie collegate al ciclo vita (es. imballaggi, trasporti

secondari, gestione del fine vita, ecc.).

Successivamente verrà sviluppato un modello di calcolo e indicatori tarati sulle specificità aziendali, conformi allo standard ISO di riferimento.



Il progetto è in corso di avanzamento e verrà documentato con apposita sezione a partire dalla DNF del prossimo anno.

Successivamente verrà sviluppato un modello di calcolo e indicatori tarati sulle specificità aziendali, conformi allo standard ISO di riferimento.

# Mobility Management e PSCL - Piano Spostamenti Casa Lavoro

L'azienda adempie all'obbligo legislativo di predisporre ogni anno un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

I pilastri portanti sono stati adottati già molti anni fa:

- un sistema di navette gratuite (*tradotte*) dedicate al personale di guida, attivo negli orari in cui non è presente il servizio pubblico;
- l'utilizzo gratuito, per tutto il personale, dei servizi ordinari gestiti dall'azienda (rete urbana e suburbana, linee extraurbane e ferroviarie);
- tariffe agevolate per l'acquisto di abbonamenti per i familiari dei dipendenti.

Negli ultimi anni sono state assunte ulteriori iniziative, quali:

- installazione di rastrelliere per biciclette presso i comprensori aziendali;
- politica di riduzione degli spostamenti, come lo smart working e le riunioni in remoto;
- ampliamento della fascia oraria di flessibilità del personale amministrativo (2 ore), con conseguente dilatazione degli orari di punta.

Nel 2022 queste misure sono state sottoposte a valutazione e in alcuni casi revisione:

- analisi della fruizione delle navette, con lo scopo di ottimizzare il servizio ed estenderlo a ulteriori dipendenti, valutando anche nuove modalità quali il servizio a chiamata;
- possibilità di applicare il Bonus trasporti alla richiesta di abbonamento familiari a prezzo agevolato, con conseguente incremento degli abbonamenti rilasciati;
- installazione di nuove rastrelliere per biciclette e censimento delle dotazioni a disposizione dei ciclisti;
- sospensione dello smart working da settembre 2022 e ripristino dell'ordinaria flessibilità d'ingresso (1 ora) da dicembre 2022, in seguito al venir meno dell'emergenza sanitaria. A novembre 2022 è stato sottoscritto un accordo sindacale che ripristina la sperimentazione dello smart working a partire da marzo 2023.

L'azienda ha inoltre aderito a iniziative pubbliche di sensibilizzazione quali la *Settimana Europea della Mobilità Sostenibile* e il *Giretto d'Italia*.

## Convenzioni con aziende per abbonamenti a tariffa agevolata

Oltre alle misure adottate a favore del proprio personale e alla gratuità della fruizione dei mezzi disposta a favore degli appartenenti delle Forze dell'Ordine, GTT con l'apposito Ufficio Grandi Clienti si pone a disposizione delle aziende che nell'ambito delle proprie attività di mobility management intendono incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti casa - lavoro dei dipendenti.

Secondo quanto concordato con il Comune di Torino e come espressamente comunicato da GTT ai "grandi clienti" è previsto uno sconto sugli abbonamenti annuali emessi a favore dei dipendenti delle aziende interessate, con suddivisione del carico diversa in caso di nuova emissione o di rinnovo.

### Sconto su abbonamento annuale urbano (Formula U - 310 €)

	A carico GTT	A carico aziende terze (minimo consigliato)	Totale sconto
Nuova emissione	8%	2%	10%
Rinnovo	4%	6%	10%

Oltre al beneficio economico, tale servizio riscontra il favore dei dipendenti delle aziende coinvolte in particolare per la riduzione dei tempi e la semplificazione delle procedure d'acquisto, in quanto senza fare code possono ordinare e ricevere l'abbonamento (anche per i familiari in caso di apposita convenzione) comodamente sul posto di lavoro, tramite il proprio referente aziendale in contatto con GTT.

Nel 2022 hanno aderito alla convenzione 19 aziende, per un totale di 1839 abbonamenti urbani e 1078 abbonamenti Formula. Altre 35 aziende, pur non aderendo all'iniziativa, hanno utilizzato il canale Grandi Clienti per il rinnovo degli abbonamenti ai propri dipendenti, per un totale di 4.320 clienti.

## 3.4 Bilancio energetico

Con il progressivo ritorno alle attività ordinarie, i consumi energetici complessivi nel 2022 hanno registrato un aumento rispetto al 2021, pur mantenendosi al di sotto dei consumi precedenti la crisi sanitaria (-8% rispetto al 2019) e diminuendo quelli non inerenti la trazione dei mezzi. In particolare, i consumi per riscaldamento sono diminuiti (-9%) grazie alle politiche di riduzione attuate nell'ultimo trimestre 2022

coerentemente al Piano Nazionale di contenimento dei consumi. A dicembre 2022 è stato inoltre collegato l'impianto dello stabilimento Gerbido al teleriscaldamento cittadino, in ottica di efficientamento e riduzione delle emissioni, così come già avvenuto precedentemente per altre sedi aziendali (Nizza, San Paolo, Direzione, Corso Francia).

### Bilancio energetico in TEP\*

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	% 2022
Energia elettrica trazione tranviaria	3.970	3.538	4.119	16%	23,4%
Energia elettrica trazione ferroviaria	1.016	759	834	10%	
Energia elettrica trazione metro	2.771	3.221	3.294	2%	
Energia elettrica trazione bus	307	390	607	56%	
Metano uso trazione	5.806	6.031	5.202	-14%	13,7%
Gasolio uso trazione	11.846	12.465	13.398	7%	35,4%
Benzina uso trazione	28	30	22	-27%	
<b>CONSUMI TRAZIONE</b>	<b>25.744</b>	<b>26.433</b>	<b>27.476</b>	<b>4%</b>	72,5%
Energia elettrica metro usi diversi	2.771	3.221	3.294	2%	19,1%
Energia elettrica usi diversi	3.770	3.675	3.678	=	
Energia elettrica fotovoltaico Gerbido	162	170	286	68%	
<i>di cui autoconsumata</i>	105	130	254	95%	
<i>(di cui immessa in rete)</i>	(57)	(40)	(31)	-23%	
Metano uso riscaldamento	2.679	2.894	2.594	-10%	8,4%
Teleriscaldamento	282	605	602	=	
Gasolio uso riscaldamento e diversi	10	6	7	17%	
GPL uso riscaldamento	1	1	0	-100%	
<b>CONSUMI ALTRI USI</b>	<b>9.618</b>	<b>10.530</b>	<b>10.430</b>	<b>-1%</b>	27,5%
<b>CONSUMI TOTALI</b>	<b>35.362</b>	<b>36.965</b>	<b>37.906</b>	<b>3%</b>	100%
% TEP TRAZIONE/ TEP TOTALI	73%	71%	72%		

\* Nota metodologica: TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio. Dati come vengono riportati nella dichiarazione annuale resa alla FIRE (Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia) in occasione della nomina annuale dell'Energy Manager (Responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia). Si stima che i consumi da contatore per le utenze metropolitana siano suddivisibili al 50% tra trazione e altri usi - stazioni, comprensorio tecnico, illuminamento e ventilazione galleria. I dati relativi al 2021 sono stati leggermente modificati rispetto alla precedente DNF a seguito dei conguagli aggiuntivi effettuati dal fornitore del teleriscaldamento (dato precedente: 352). L'effetto complessivo è irrilevante (+0,6%).

I consumi per la trazione dei mezzi in servizio raggiungono quasi i tre quarti del totale e di questi il gasolio rappresenta meno della metà, pur in lieve incremento nel 2022, un anno ancora di transizione in vista del rinnovo complessivo della flotta.

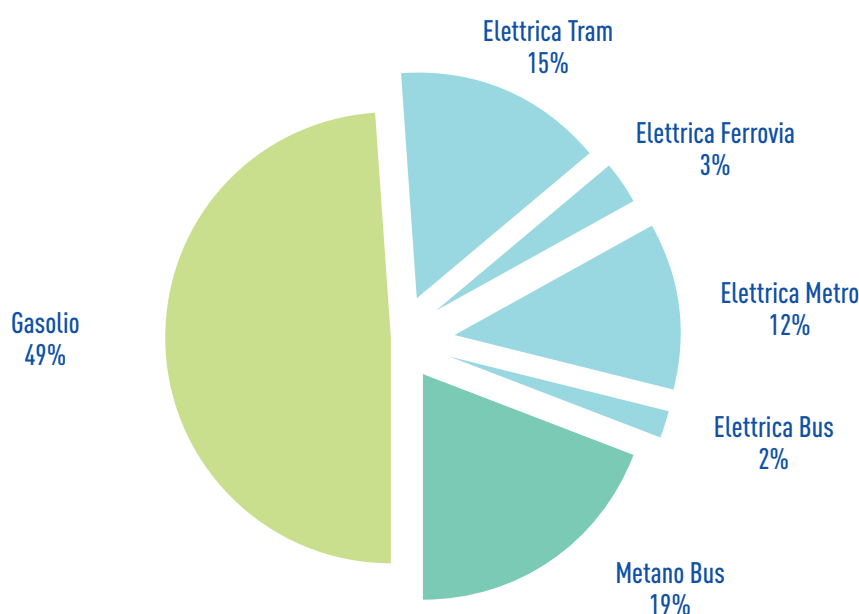
Si osserva il consistente aumento dei consumi elettrici bus (+56%), i cui valori complessivi ancora limitati sono destinati a moltiplicarsi nel futuro

con la progressiva elettrificazione della flotta. Anche i consumi tranviari tornano a crescere (+16%), dopo la riduzione delle percorrenze verificatesi nel 2021 a causa dei molteplici cantieri cittadini che hanno forzatamente limitato l'esercizio su rotaia. In riduzione invece i consumi di metano, a causa dell'obsolescenza della flotta, che sarà oggetto di complessivo rinnovo già nel 2023.

### Ripartizione % consumi energetici per trazione

	2020	2021	2022
Tram	15%	13%	15%
Treni ferrovia	4%	3%	3%
Metro	11%	12%	12%
Bus elettrico	1%	1%	2%
Bus metano	23%	23%	19%
Bus gasolio	46%	47%	49%

Nota metodologica: TEP bus elettrici calcolati a partire dai consumi unitari per famiglia di veicoli come calcolati in sede di Diagnosi energetica.



Nel prossimo biennio andranno monitorati con attenzione i consumi energetici in funzione delle nuove acquisizioni di mezzi basso emissivi e a emissioni zero e dei contratti di fornitura dei vettori, soggetti a condizioni mutevoli in relazione a possibili crisi energetiche.

Il previsto aumento dei consumi elettrici abatterà le emissioni locali, ma in un'ottica di impronta ecologica complessiva occorre considerare anche le fonti energetiche e le emissioni prodotte nei siti di produzione dell'elettricità, è infatti del tutto evidente che non è sostenibile "spostare" semplicemente il luogo di emissione utilizzando altrove vettori energetici altamente inquinanti.

Per tale ragione, già dal 2018 l'azienda utilizza energia elettrica rinnovabile e anche nel 2022 ha acquistato esclusivamente energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili e certificate, tramite la convenzione stipulata

con SCR Piemonte (Società di Committenza Regionale) e in ottemperanza al Protocollo APE - Acquisti Pubblici Ecologici, più performante rispetto ai CAM - Criteri Ambientali Minimi (vedi par. 2.3).

L'utilizzo di energia elettrica verde al 100% ha permesso di evitare nel 2022 l'emissione in atmosfera di 26.076 tonnellate di CO2 (base di calcolo ISPRA 2017: -308,1 grammi / kWh), corrispondenti all'anidride carbonica assorbita in un anno da 2,1 milioni di alberi.

In prospettiva infine di aumentare l'autoproduzione di energia elettrica ai fini di risparmio economico e minor vulnerabilità alle variazioni del mercato energetico, sono di buon auspicio i dati relativi all'impianto fotovoltaico da 1 MW installato dal 2013 presso lo Stabilimento Gerbido, con un significativo aumento della produzione (+68%) e della quota autoconsumata in loco, salita dal 76% all'89% del totale.

# 3.5 Acqua

Presso i siti aziendali ci sono:

**160**  
punti di prelievo di acqua  
potabile

**7**  
pozzi per prelievo di acqua  
industriale

**84**  
prese antincendio,  
utilizzate solo in casi di  
emergenza

Vengono monitorati con attenzione 11 comprensori medio-grandi con officina, che registrano i consumi più rilevanti sia di acqua potabile (circa 2/3 del totale) sia di acqua a uso industriale (100%) attinta dai pozzi ivi installati. L'acqua da pozzo ha aumentato la sua incidenza complessiva ben oltre la metà del totale, alimentando in particolare gli impianti di lavaggio mezzi e le vasche antincendio. Il monitoraggio viene effettuato su base mensile, per correlare i consumi agli effettivi usi e verificare l'utilizzo razionale della risorsa. Ciononostante nel 2022 sono emerse significative criticità, con un aumento dei consumi di acqua da acquedotto e soprattutto

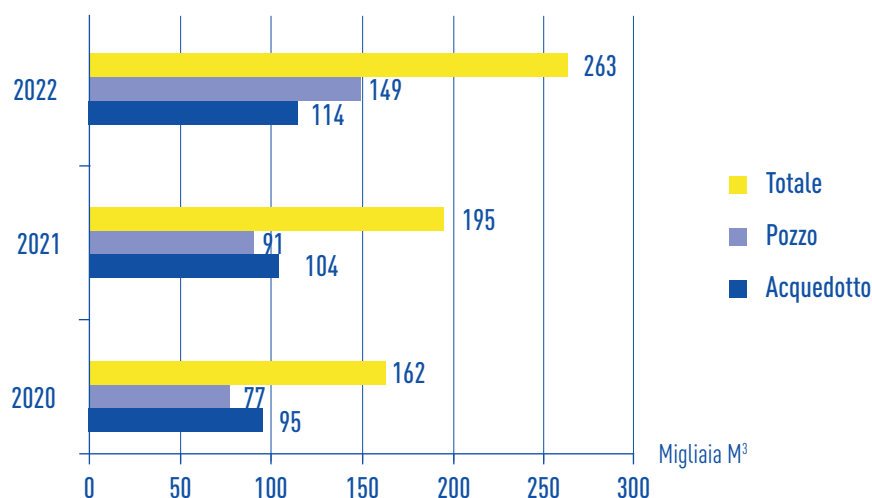
da pozzo. La rete di distribuzione è caratterizzata da un'avanzata obsolescenza che comporta perdite diffuse poiché la maggior parte delle tubazioni sono interrato e risulta difficile individuare tempestivamente le perdite.

Nel Piano di investimenti aziendale sono state disposte a budget misure che permetteranno nel corso del prossimo triennio di verificare le criticità emerse, individuando e mappando le perdite per poi attivare gli opportuni interventi di manutenzione e sostituzione delle tubature, nonché predisporre accumuli di acqua anche recuperata al fine di ridurre i consumi di questa risorsa.

## Prelievi di acqua (m<sup>3</sup>\*1000) - Siti a maggior consumo

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	% 2022
Acqua potabile	95	104	114	10%	43%
Acqua da pozzo	77	91	149	64%	57%
Totale	<b>162</b>	<b>195</b>	<b>263</b>	35%	

Nota: dati inseriti nella Denuncia annuale della quantità e qualità delle acque scaricate, resa a Smat.



I prelievi da acquedotto equivalgono agli scarichi civili, a cui si aggiunge una quota limitata di scarichi classificati come industriali.

#### Scarichi di acqua (m<sup>3</sup>\*1000) - Siti a maggior consumo

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	% 2022
Scarico industriale	9	8	13	59%	10%
Scarico civile	95	104	114	9%	90%
Totale	103	112	127	13%	

## 3.6 Rifiuti

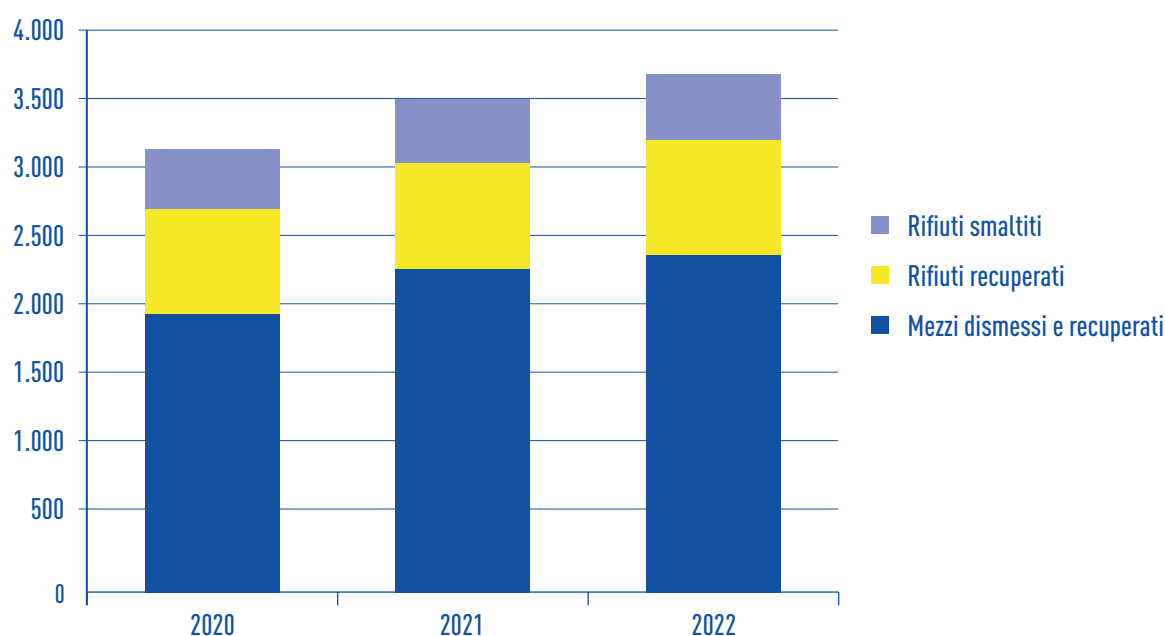
La produzione di rifiuti industriali, legata principalmente all'attività di manutenzione dei mezzi, è costituita da accumulatori al piombo e olio esausto (sottoposti a recupero e valorizzazione), metalli ferrosi, rifiuti provenienti dagli impianti depurazione delle acque di lavaggio mezzi o da pulizia scambi tranviari, nonché altri residui quali neon, cartucce, grassi, materiale assorbente e filtri olio e aria, legno e imballaggi.

Ogni rifiuto viene inviato a recupero o smaltito in discarica sulla base delle normative vigenti e delle specifiche tecniche. A seguito

del processo di rinnovamento della flotta, nel 2022 sono stati dismessi molti autobus, oltre a tram, auto di servizio e treni.

La produzione complessiva di rifiuti è stata leggermente maggiore dell'anno precedente, la quota destinata alla discarica è rimasta limitata (13%), grazie anche alle politiche mirate alla valorizzazione e al riciclo dei rifiuti messe in atto a livello comunitario e nazionale. Anche al netto dei mezzi rottamati, il 63% dei rifiuti "ordinari" viene recuperato, un dato migliorato significativamente negli ultimi anni.

#### Rifiuti per tipo di trattamento (ton)



Categoria	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	Recupero/ smaltimento
batterie al piombo	60	55	44	-20%	R
oli esausti	41	50	31	-38%	R
RAEE (elettronici)	0,9	2,9	0,6	-79%	R
veicoli dismessi BUS	1973	1521	1454	-4%	R
veicoli dismessi TRAM	-	20	291	1355%	R
veicoli dismessi AUTO	-	9	58	544%	R
veicoli dismessi TRENI	-	699	574	-18%	R
veicoli dismessi BATTELLI	-	38	-	-100%	R
altri rifiuti recuperati	18	32	24	-25%	R
altri rifiuti smaltiti	265	254	337	33%	S
<b>Totale rifiuti Pericolosi</b>	<b>2357</b>	<b>2681</b>	<b>2814</b>	<b>5%</b>	
metalli ferrosi e cavi	279	323	388	20%	R
RAEE (elettronici)	4,1	8,6	17,1	99%	R
altri rifiuti recuperati	333	280	307	10%	R
altri rifiuti smaltiti	163	193	145	-25%	S
<b>Totale rifiuti Non Pericolosi</b>	<b>779</b>	<b>804</b>	<b>857</b>	<b>7%</b>	
<b>Totale rifiuti</b>	<b>3136</b>	<b>3485</b>	<b>3671</b>	<b>5%</b>	
<b>Totale rifiuti smaltiti</b>	<b>428</b>	<b>447</b>	<b>482</b>	<b>8%</b>	

*Nota: I rifiuti sono classificati sulla base dei codici CER – Catalogo Europeo dei Rifiuti. Il trattamento di recupero o smaltimento è definito sulla base del D.Lgs. 152/2006, parte IV, All. C. Dati 2022 pre-consuntivati e soggetti a possibili limitate variazioni.*



## 3.7 Altri impatti e criticità

### Bonifiche sversamenti Rumore

Continuano gli iter correttivi per sanare gli incidenti che hanno causato sversamenti inquinanti nel suolo e nelle falde sotterranee. Si evidenzia quanto svolto nel 2022 per ciascun sito, in base alle prescrizioni degli Enti di controllo.

- **Tubazione di gasolio sito Rivarolo** (evento avvenuto nel 2004: rottura con sversamento).

Effettuato il monitoraggio annuale delle acque, che non ha rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri (pozzi di osservazione). Come da riscontro degli Enti, si proseguirà nel 2023 con il monitoraggio annuale, con set analitico completo.

- **Tubazione interrata di gasolio sito Nizza** (2014: rottura con sversamento).

A seguito della richiesta di chiusura del procedimento presentata nel 2021, è stato eseguito nel 2022 in contraddittorio con ARPA il primo campionamento semestrale, che non ha rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri. A marzo 2023 è stato eseguito un nuovo monitoraggio, a cui ne seguirà uno ulteriore congiuntamente con ARPA per valutare l'esito della richiesta.

- **Serbatoio gasolio sito Venaria** (2009: perdita e contaminazione; 2018: successiva perdita da distributore gasolio).

Presso il sito sono installate due apparecchiature per il recupero del gasolio sversato (skimmer) e una rete di piezometri per il campionamento trimestrale degli idrocarburi nelle acque adiacenti. Nell'ultimo monitoraggio del 2022 sono state ancora rilevate tracce di surnatante (strato inquinante in superficie). In accordo con l'Ufficio Ambiente del Comune di Venaria, nel 2023 è stata inviata la richiesta di convocazione di un tavolo tecnico con tutti gli Enti competenti per valutare il proseguimento e l'eventuale chiusura del procedimento, mentre GTT prosegue e continua a effettuare i campionamenti dei piezometri.

- **Serbatoio olio esausto sito Gerbido** (2011: contaminazione da serbatoio interrato).

I due campionamenti semestrali delle acque di falda non hanno rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri della rete. Nel 2023, con il supporto di una società specializzata esterna, si valuterà con gli Enti il prosieguo dell'iter di bonifica, continuando inoltre a eseguire il monitoraggio semestrale della rete.

- **Rimessa sito dismesso Orbassano** (2021: modesto inquinamento da idrocarburi nel terreno superficiale, non interessante la falda acquifera). L'Analisi di Rischio redatta nel 2021 ha rilevato che le concentrazioni dei contaminanti erano inferiori alla soglia di rischio, non rendendo necessario attivare alcun intervento di bonifica o messa in sicurezza. La Città di Orbassano ha comunque disposto l'avvio di un procedimento di bonifica e convocato la Conferenza dei Servizi. Nel 2022, sulla base di valutazioni tecniche fornite da ARPA Piemonte e Torino Metropoli, GTT ha incaricato una società specializzata di redigere il Piano per le Indagini Integrative, al fine di permettere una più accurata delimitazione dell'area oggetto di indagine. Il Piano è stato proposto agli Enti competenti a fine 2022 ed è in fase di valutazione.

Il servizio di trasporto pubblico sul territorio cittadino rappresenta un impatto non trascurabile sia in termini di rumore che di vibrazioni prodotte dai mezzi su gomma e rotaia, con ricadute su popolazione, sedi stradali ed edifici.

Nel 2022 è stata consegnata alla Città Metropolitana di Torino la mappatura acustica del sistema di trasporto gestito da GTT all'interno dell'agglomerato urbano di Torino (Città di Torino e 23 comuni circostanti), ai sensi del D.Lgs. 194/2005. I dati documentano la riduzione della "popolazione esposta" a livelli significativi di rumore, in virtù del rinnovo del parco veicolare con mezzi più silenziosi, oltre che ai nuovi standard di calcolo utilizzati. Tale tendenza vedrà nei prossimi anni ulteriori miglioramenti grazie al rinnovo della flotta con mezzi di nuova generazione a minor impatto acustico.

Oltre all'acquisto dei nuovi veicoli aventi minori emissioni acustiche (come richiesto specificatamente nei bandi di gara), anche nel corso del 2022 sono stati attuati i seguenti interventi di contenimento del rumore da traffico:

- posa di binari tranviari a ridotto impatto acustico;
- realizzazione di corsie preferenziali per la riduzione dello stop and go;
- attività di sostituzione e manutenzione delle infrastrutture.

### Serbatoi

Al fine di prevenire episodi di inquinamento, anche nel 2022 sono state eseguite le prove di tenuta sui serbatoi interrati monoparete e su tutte le tubazioni di collegamento, che hanno dato tutte esito negativo (nessuna anomalia riscontrata).

I serbatoi a doppia parete, strutturalmente più affidabili e dotati di centraline di controllo delle perdite, sono stati regolarmente sottoposti a manutenzione periodica annuale.

I serbatoi aerei sono sottoposti a periodiche prove spessimetriche, le ultime delle quali sono state eseguite nel 2021 e verranno ripetute nel 2024, secondo la cadenza triennale prevista dal Sistema di gestione ambientale.

### Amianto

L'eliminazione dei manufatti contenenti amianto (MCA) ancora presenti nei siti aziendali è oggetto di un piano di rimozione, periodicamente aggiornato e discusso dal Comitato Rischio Ambiente, Sicurezza e Salute.

Si effettua inoltre il monitoraggio annuale:

- dello stato dei MCA ancora presenti e incapsulati (come da censimento periodicamente aggiornato sulla base dei nuovi ritrovamenti e delle bonifiche eseguite), per riscontrare eventuali danneggiamenti dei materiali che potrebbero comportare il rilascio di fibre;
- degli inquinanti aerodispersi (fibre di amianto) nei siti interessati.

I rilievi non hanno mai evidenziato alcun superamento dei limiti normativi.

# **4 SOSTENIBILITÀ SOCIALE: DIPENDENTI**

---

**4.1 Organico**

**4.2 Sicurezza del lavoro**

**4.3 Attività e retribuzioni**

**4.4 Conciliazione e pari opportunità**

**4.5 Contrattazione collettiva**

Nel 2022 le attività più rilevanti di gestione del personale e sviluppo organizzativo hanno riguardato:

- revisione complessiva dell'assetto organizzativo aziendale e di area, oltre a vari interventi riorganizzativi e modifiche di responsabilità per garantire la copertura delle posizioni;
- ricerche interne di personale volontario da adibire a diversa mansione per lo sviluppo delle risorse e il riequilibrio degli organici;

- analisi organizzative su specifici settori per il corretto dimensionamento delle strutture e il ridisegno dell'assetto di area;

- attivazione di episodi di selezione esterna per apprendisti operai di manutenzione (con conseguente assunzione di 17 apprendisti, 9 per l'area elettrotecnica/elettronica e 8 per l'area meccanica/meccatronica) e per conducenti di linea (assunzioni effettuate nel 2023).

A seguire i principali ambiti e dati relativi alla gestione del personale.

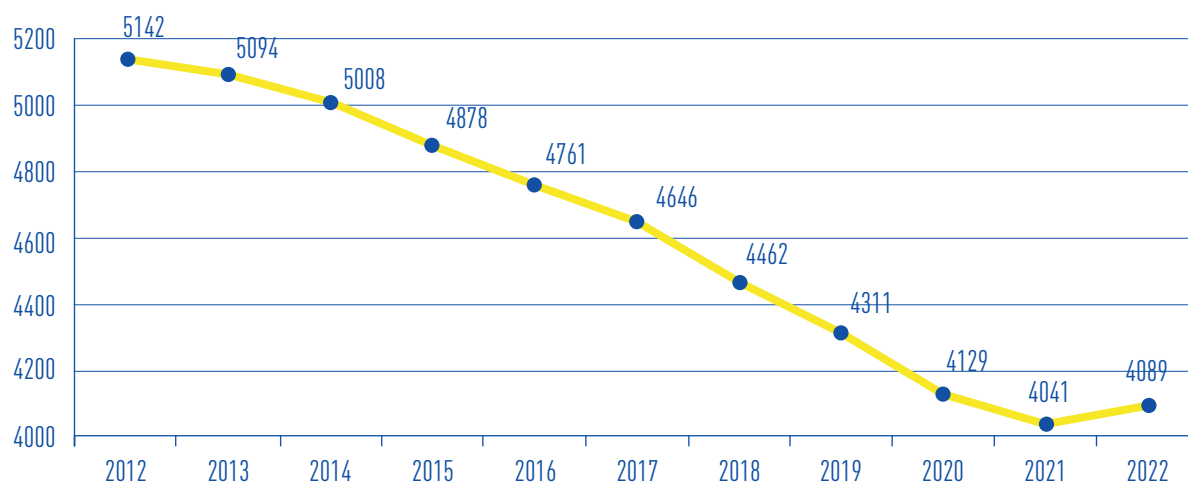
## 4.1 Organico

A fine 2022 i dipendenti erano 4.089, in aumento di 48 unità rispetto al 2021 (+ 1,2%), per effetto di 179 cessazioni e di 227 assunzioni, dovute in gran parte all'incorporazione della società Canova, con i suoi 189 dipendenti (83% delle assunzioni) La componente femminile è cresciuta in misura proporzionalmente maggiore (+2,6%), ma rimane circa un sesto del totale.

Categorie professionali	2020			2021			2022			
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	% F
Addetti alla mobilità	104	45	149	96	40	136	99	35	134	74%
Assistenti alla Clientela	8	91	99	8	85	93	10	91	101	10%
Capi e Graduati	12	154	166	10	152	162	12	166	178	7%
Conducenti di Linea	191	1811	2002	196	1.792	1.988	191	1.835	2.026	9%
Dirigenti	1	10	11	1	9	10	1	8	9	11%
Funzionari	45	117	162	56	140	196	67	143	210	32%
Impiegati	255	245	500	260	237	497	263	231	494	53%
Movimento ferrovie-metro	29	198	227	19	143	162	18	151	169	11%
Operai	9	578	587	9	555	564	9	526	535	2%
Varie mansioni ausiliarie	31	195	226	29	204	233	32	201	233	14%
<b>Totale</b>	<b>685</b>	<b>3.444</b>	<b>4.129</b>	<b>684</b>	<b>3.357</b>	<b>4.041</b>	<b>702</b>	<b>3.387</b>	<b>4.089</b>	<b>17%</b>

Categorie professionali	Δ 2022-2021		
	F	M	TOT
Addetti alla mobilità	3	-5	-2
Assistenti alla Clientela	2	6	8
Capi e Graduati	2	14	16
Conducenti di Linea	-5	43	38
Dirigenti	0	-1	-1
Funzionari	11	3	14
Impiegati	3	-6	-3
Movimento ferrovie-metro	-1	8	7
Operai	0	-29	-29
Varie mansioni ausiliarie	3	-3	0
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>48</b>

Si nota per la prima volta dal 2008 un'inversione di tendenza nella riduzione dell'organico, sebbene sia legata alla contingenza dell'acquisizione dei dipendenti di Canova.



Tutto il personale non dirigente è dipendente a tempo indeterminato (comprendendo i contratti di apprendistato, che a scadenza vengono trasformati in contratti ordinari) e inquadrato in base al CCNL Autoferrotranvieri. I dirigenti sono inquadrati sulla base del CCNL Dirigenti, trasversale ai settori industriali di appartenenza.

## Categorie protette

L'offerta di opportunità lavorative a disabili e altre categorie protette rappresenta una preziosa risorsa di inclusione sociale. Tali dipendenti, che rappresentano il 3,2% dell'organico aziendale, sono occupati principalmente, ma non esclusivamente, in attività di struttura.

Categorie professionali	2022			
	F	M	TOT	
Addetti alla mobilità	7	8	15	
Capi e Graduati		1	1	
Conducenti di Linea	2	4	6	
Funzionari		3	3	
Impiegati	30	34	64	
Movimento ferrovie-metro		1	1	
Operai		10	10	
Varie mansioni ausiliarie	5	27	32	% su organico
<b>Totale</b>	<b>44</b>	<b>86</b>	<b>130</b>	<b>3,2%</b>

## Turn over

Nel 2022 sono state effettuate 227 assunzioni, prevalentemente conducenti (179), sia ex dipendenti Canova che nuovi selezionati. Le donne neoassunte sono state 28, il 12% del totale, una percentuale inferiore a quella dell'organico aziendale (compensata dal minor numero di cessazioni, 10 su 180, il 6%).

	Assunzioni	Uscite*	Δ
2020	1	182	-181
2021	122	209	-87
2022	227	180	+47

*Nota: alcune cessazioni si verificano con data solare nel nuovo anno, ma effetti legali retroattivi sull'anno precedente (2022: 179+1 avvenuta a inizio 2023 e retroattiva sul 2022)*

### Assunzioni, per categoria professionale

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Capi e Graduati								6	6
Conducenti di linea				9	94	103	6	173	179
Funzionari				5	9	14	9	1	10
Impiegati							7	1	8
Operai		1	1		5	5		16	16
Varie mansioni ausiliarie								1	1
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>28</b>	<b>199</b>	<b>227</b>

**Assunzioni,  
per contratto /  
causale**

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Tempo indeterminato				9	94	103	3	26	29
Apprendistato (compreso alta formazione)				5	14	19		9	9
Acquisizione contratto (Canova)							25	164	189
Altro (sentenza)		1	1						
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>28</b>	<b>199</b>	<b>227</b>

Trattandosi per lo più di dipendenti già in servizio presso la società Canova, l'età dei neoassunti è prevedibilmente più elevata di quella che si registra per le assunzioni a seguito di selezione esterna.

**Assunzioni per  
fascia di età**

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30				6	26	32		11	11
30-50				8	82	90	11	111	122
> 50		1	1				17	77	94
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>28</b>	<b>199</b>	<b>227</b>

Come ordinario, le uscite sono dovute in gran parte a pensionamenti. Il turn over volontario (dimissioni) ha riguardato l'1% dell'organico, confermando un alto tasso di *retention*: il 99% dei dipendenti (senza altri motivi di uscita) ha conservato volontariamente il proprio rapporto di lavoro. Il rapporto di lavoro è stato risolto da parte aziendale in 15 casi (0,4%), in aumento rispetto agli anni precedenti. Sono purtroppo aumentati anche i decessi.

**Uscite per  
motivazione**

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Uscite anticipate L.223/91	7	22	29						
Risoluzione contratto lavoro (passaggio a Trenitalia)				5	40	45			
Pensionamenti / invalidità	7	117	124	5	112	117	6	105	111
Licenziamenti (esoneri, destituzioni, ecc.)	1	3	4	2	7	9	1	14	15
Dimissioni	3	14	17	3	30	33	1	40	41
Decesso		6	6		5	5	2	6	8
Cessione e termine contratto		2	2					5	5
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>164</b>	<b>182</b>	<b>15</b>	<b>194</b>	<b>209</b>	<b>10</b>	<b>170</b>	<b>180</b>

## Uscite per fascia di età

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30		2	2		4	4		5	5
30-50	2	13	15	6	58	64	1	42	43
> 50	16	149	165	9	132	141	9	123	132
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>164</b>	<b>182</b>	<b>15</b>	<b>194</b>	<b>209</b>	<b>10</b>	<b>170</b>	<b>180</b>

## Mobilità interna

Ogni anno un significativo numero di dipendenti cambia la propria mansione, in virtù di scelte volontarie o dettate dalla necessità. Nel primo caso si tratta di promozioni a mansioni con inquadramento più elevato (mobilità verticale, es. da operai a capi, da impiegati a funzionari) o cambi mansione conseguenti a ricerche interne di personale (mobilità orizzontale).

Nel secondo caso si tratta di far fronte alla sopraggiunta inidoneità medica (temporanea e/o definitiva) alla mansione precedentemente svolta, solitamente quella del conducente, classificata come usurante anche dalle norme di legge. Al fine di salvaguardare il rapporto di lavoro di tali dipendenti, vengono avviati percorsi

di riqualificazione professionale volti al reimpiego produttivo in mansioni disponibili che risultino compatibili con il giudizio medico espresso. Solo in alcuni casi, qualora non risultino posti disponibili o le prescrizioni del medico competente non permettano un reimpiego nelle mansioni disponibili, il dipendente viene posto in aspettativa per salute con mantenimento di una retribuzione al 50%.

Nell'ultimo anno 64 conducenti sono stati adibiti ad altre mansioni (non tutti in conseguenza di inidoneità), mentre 4 dipendenti precedentemente addetti a mansioni ausiliarie sono rientrati alla guida.

### Cambi mansione 2022

DA:	A:	Funzion.	Impieg.	Capi	Conduc.	Mov.FM	Operai	Ass.Clie.	Varie a.	TOTALE
Impiegati		8								8
Capi		2	2							4
Conducenti				14		6	3	11	30	64
Mov. Ferro/Metro		1								1
Operai				11		7			4	22
Addetti mobilità							3			3
Assistenti clientela									2	2
Varie ausiliarie			12		4	1	3	2		22
<b>TOTALE</b>		<b>11</b>	<b>14</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>36</b>	<b>126</b>

# Caratteristiche socio-demografiche

Per effetto del limitato rimpiazzo del turn over con limitate assunzioni esterne di personale giovane, prosegue la tendenza all'invecchiamento dell'organico, con gli over 55 che sono ormai il 28% del totale e gli under 30 meno dell'1%.

## Dipendenti per fascia d'età e genere

	2020			2021			2022			Δ 2022-2021			% su tot
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	
< 30	2	25	27	7	37	44	6	32	38	-1	-5	-6	1%
30-<55	548	2574	3122	525	2431	2956	520	2397	2917	-5	-34	-39	71%
>=55	135	845	980	152	889	1041	176	958	1134	24	69	93	28%

Tale dato si inserisce in una tendenza di lunga durata che somma la contrazione delle assunzioni dovuta alla progressiva riduzione dell'organico aziendale all'allungamento della vita lavorativa prima di maturare i requisiti pensionistici.

In meno di due decenni si è modificata radicalmente la composizione anagrafica: alla costituzione di GTT (1° gennaio 2013), i giovani under 30 erano 4,5 volte tanto i senior over 55, ma già durante il 2008 i giovani diventano minoranza e negli ultimi anni sono precipitati

al 3% rispetto ai colleghi più anziani. Si tratta di un radicale cambiamento sul piano delle competenze, della motivazione, dei bisogni, della priorità individuali.

In conseguenza dei limitati ingressi di nuovo personale, il patrimonio scolastico è soggetto a un'evoluzione lenta, con tassi di scolarizzazione stabili e più elevati tra le donne.

## Dipendenti per titolo di studio

	2020			2021			2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Obbligo	194	1.492	1.686	190	1.408	1.598	195	1.435	1.630
Qualifica professionale	55	436	491	56	430	486	56	420	476
Diploma	378	1.388	1.766	376	1.386	1.762	389	1.399	1.788
Laurea	58	128	186	62	133	195	62	133	195
% laurea	8%	4%	5%	9%	4%	5%	9%	4%	5%
% laurea + diploma	64%	44%	47%	64%	45%	48%	64%	45%	48%

## 4.2 Sicurezza del lavoro

L'impegno per la sicurezza e la salute dei lavoratori si fonda su un apposito **Sistema di gestione sicurezza**, certificato in base alla norma ISO 45001:2018, e sul perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo di prevenzione dei rischi; tutte le unità produttive dispongono di una struttura organizzativa preposta alla sicurezza e adottano specifiche procedure, programmi di miglioramento e verifiche, tramite audit (controlli) interni ed esterni. Tale Sistema include anche i lavoratori di aziende esterne che operano presso i locali aziendali. La "visita di sorveglianza" effettuata nel 2022 ha confermato la conformità del Sistema ai requisiti della norma.

Tra le attività più significative del 2022:

- aggiornamento del Protocollo di sicurezza, con misure volte a favorire il rientro nell'attività ordinaria in seguito alla cessazione dello stato di emergenza Covid;
- avvio della fase di test del software per la gestione dei presidi antincendio, acquisito con lo scopo di aumentare l'efficienza nella gestione delle manutenzioni e delle registrazioni delle anomalie (prevista l'adozione in produzione nel 2023);
- campagne di misura per l'aggiornamento della valutazione dell'esposizione dei lavoratori agli agenti chimici (per inalazione) e dell'esposizione a rumore e vibrazioni;
- monitoraggio permanente (su piattaforma SAP) delle abilitazioni obbligatorie che il personale deve possedere e della formazione necessaria a seguito di trasferimento o cambio mansione;
- aggiornamento della documentazione di sistema e di valutazione del rischio, che interessa tutta l'organizzazione aziendale, in particolare è terminata la stesura di tutti i manuali specifici di sito/settore.

I RLS - Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, eletti dai lavoratori, sono l'elemento chiave del sistema di comunicazione, partecipazione e consultazione dei lavoratori sui temi di salute e sicurezza.

A tale scopo vengono effettuati incontri periodici presieduti dal RSPP - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, a cui partecipano il Medico Competente coordinatore aziendale e tutti i RLS, durante i quali vengono trattati temi di interesse collettivo:

- consultazione in merito alla valutazione dei rischi e alla programmazione, realizzazione e verifica delle misure di prevenzione e protezione adottate;
- condivisione dei criteri utilizzati per l'esecuzione delle campagne di misura periodiche e delle attività di controllo relative all'applicazione delle misure di prevenzione e protezione;
- investigazione degli incidenti;
- sviluppo e riesame della politica aziendale sulla sicurezza e dei suoi obiettivi, soprattutto in caso di significativi cambiamenti

(organizzativi, di processo, di prodotto, attrezzature, materiali, ecc.).

Tutte le azioni condivise con i RLS atte a garantire il miglioramento continuo vengono formalizzate con specifici verbali che nel corso del 2022 sono stati 11.

Dal 2012 opera inoltre un osservatorio permanente sui rischi per la salute, ora denominato **Comitato rischi ambiente sicurezza e salute**, la cui composizione è stata così aggiornata nel 2022: RSPP - Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (coordinatore), responsabili Sviluppo Business, Metro-Ferro, TPL, Manutenzione veicoli TPL, Legale e Acquisti, Risorse Umane e Relazioni Industriali, Medico competente coordinatore, consulente legale in materia di sicurezza e ambiente, consulente scientifico specializzato in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

Si riunisce periodicamente per monitorare processi e progetti particolarmente significativi, definire eventuali azioni correttive e azioni di miglioramento per prevenire i rischi.

Nel corso dell'anno ha affrontato numerosi temi:

- Antincendio (aggiornamento pratiche)
- Problematiche inerenti l'esercizio
- Lavori di particolare rilevanza (es. bonifica amianto, interventi di ristrutturazione, CPI, bonifiche ambientali)
- Prescrizioni e visite enti di controllo (ASL, VVFF, ARPA)
- Aggiornamento valutazione dei rischi
- Situazione infortuni e malattie professionali
- Emergenza epidemiologica COVID-19
- Aggiornamenti legislativi
- Andamento infortuni e sorveglianza sanitaria

Gli ambiti di interesse e intervento del Comitato si estendono oltre i confini aziendali, mettendo sotto osservazione potenziali rischi per l'intera popolazione.

Con il progressivo ritorno alla normalità lavorativa dopo le misure emergenziali degli anni precedenti, nel 2022 quasi tutti gli indicatori infortunistici registrano miglioramenti, ad eccezione del numero di infortuni avvenuti alla guida dei mezzi aziendali, pur di frequenza e gravità limitati.

Migliorano infatti sia l'**indice di frequenza**, che rapporta il numero di infortuni alle ore lavorate, sia l'**indice di gravità**, che correla i giorni di assenza per infortunio alle ore lavorate.

Nel corso dell'anno si è verificato 1 incidente grave (prognosi iniziale > 40 giorni) accaduto durante l'attività lavorativa, oltre a 2 accaduti sul percorso casa-lavoro. Pur mirando ad azzerare totalmente gli infortuni, si tratta di dati confortanti se si pensa che migliaia di dipendenti svolgono ogni giorno variegate attività produttive "fisiche" e potenzialmente a rischio (manutenzioni complesse a mezzi e impianti, guida veicoli, controllo del territorio, ecc.).

	2020	2021	<b>2022</b>	$\Delta\%$ 2022-2021
N. infortuni totali	196	253	<b>248</b>	-2%
N. infortuni prognosi > 3 gg	173	237	<b>231</b>	-3%
di cui in itinere	42	55	<b>51</b>	-7%
di cui alla guida	29	21	<b>33</b>	57%

N. infortuni gravi prognosi INIZIALE > 40 gg.	2	4	<b>3</b>	-25%
esclusi infortuni "in itinere"	0	2	<b>1</b>	-50%

N. infortuni mortali (Covid)	0	1	<b>0</b>	-100%
------------------------------	---	---	----------	-------

N. giorni di assenza per infortuni > 3gg	6.089	7.636	<b>7.713</b>	1%
esclusi infortuni "in itinere"	4.609	5.451	<b>5.107</b>	-6%
Indice di gravità* infortuni > 3gg	1,11	1,30	<b>1,28</b>	-2%
esclusi infortuni "in itinere"	0,84	0,93	<b>0,85</b>	-9%

Indice di frequenza** infortuni > 3gg	31,59	40,23	<b>38,31</b>	-5%
esclusi infortuni "in itinere"	23,92	30,90	<b>29,85</b>	-3%

**Nota:**

Nei dati sono compresi gli "infortuni Covid", riclassificati come tali spesso dopo l'apertura di stato di malattia generica (causa di un decesso nel 2021). Gli infortuni sono classificati come gravi in relazione alla normativa italiana, che per prognosi superiori ai 40 giorni prevede l'obbligo di referto da trasmettere alle autorità competenti.

\* giorni assenza / migliaia di ore lavorate

\*\* n. di infortuni / milioni di ore lavorate

Le denunce di **malattie professionali** presentate all'Inail per il loro riconoscimento formale si mantengono su livelli contenuti:

	N. denunce
2020	3
2021	5
<b>2022</b>	<b>6*</b>

Nota: di cui 3 riferite allo stesso dipendente

L'iter per il loro eventuale riconoscimento è estraneo all'azienda, che si attiene scrupolosamente alla normativa vigente.

## 4.3 Attività e retribuzioni

### Prestazioni lavorative

Le ore lavorate possono variare di anno in anno in considerazione di diverse variabili:

- volumi della produzione;
- fattori esterni ordinari: festività, elezioni, scioperi di origine nazionale, ecc.;
- ragioni aziendali o individuali: scioperi, tassi di assenze varie, residui ferie non fruite;
- variazione degli orari lavorativi;

- eventi straordinari (es. Covid).

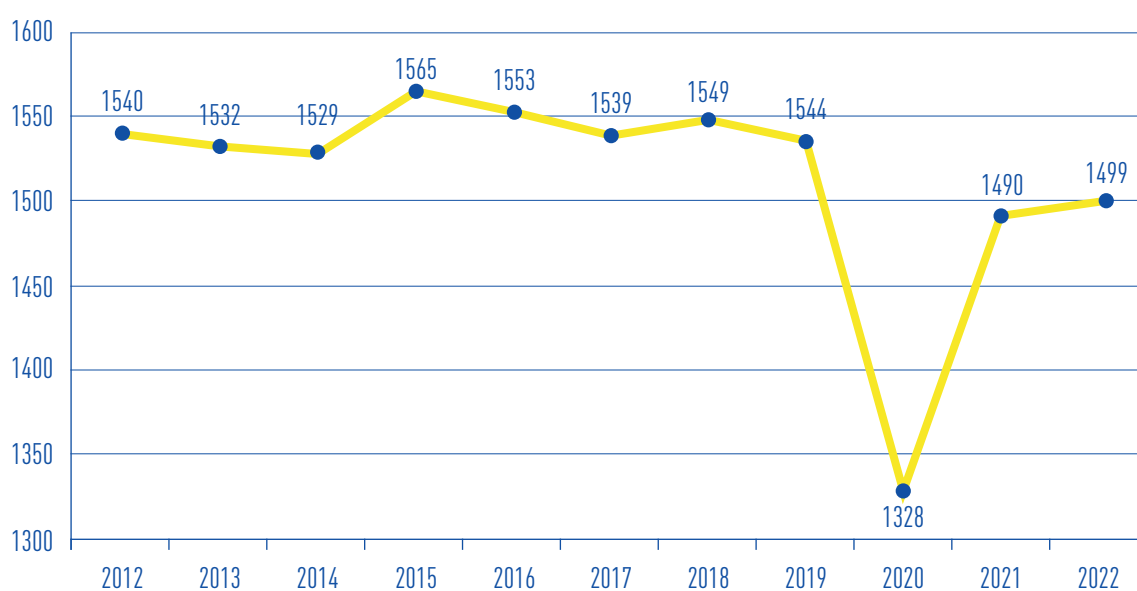
A causa della persistenza di fattori eccezionali legati alla gestione dell'emergenza sanitaria (es. obbligo *Greenpass* e *Supergreenpass* per gli over 50), nel 2022 si è verificata una parziale ripresa delle ore lavorate medie per dipendente, ma queste non hanno ancora raggiunto i livelli pre-pandemia. Le ore lavorate ordinarie sono risultate in calo rispetto al 2021, compensate da un significativo ricorso allo straordinario

#### Ore lavorate

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Ore lavorate medie (ore ordinarie + ore straordinario)	1.328	1.490	1.499	1%
Ore straordinario pro capite	73	99	117	18%
% ore straordinarie / ore lavorate	5%	7%	8%	

Nota: Le ore lavorate medie sono calcolate in rapporto alla forza economica (equivalente full time), le ore di straordinario in rapporto al numero di dipendenti

#### Ore lavorate



Durante l'emergenza sanitaria, è stato autorizzato lo smart working per complessivi 459 dipendenti, le cui mansioni potevano essere proficuamente svolte da remoto. Da settembre 2022 non è più stato possibile attivare lo smart working emergenziale (privo di accordo individuale). Con accordo

sindacale, è stato disposto il ripristino progressivo di tale strumento con norme ordinarie da marzo 2023, inizialmente un giorno alla settimana. I dati evidenziano una netta predilezione femminile nella fruizione, addirittura doppia tra le funzionarie rispetto ai colleghi maschi.

### Ore smart working per categoria professionale e genere

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021	Ore pro capite 2022		
					F	M	TOT
Impiegati	8.752	19.939	11.817	-41%	30	17	24
Funzionari	4.686	5.343	3.090	-42%	22	11	15
Altre categorie	476	1.044	350	-66%			
<b>Totale</b>	<b>13.914</b>	<b>26.326</b>	<b>15.257</b>	<b>-42%</b>			

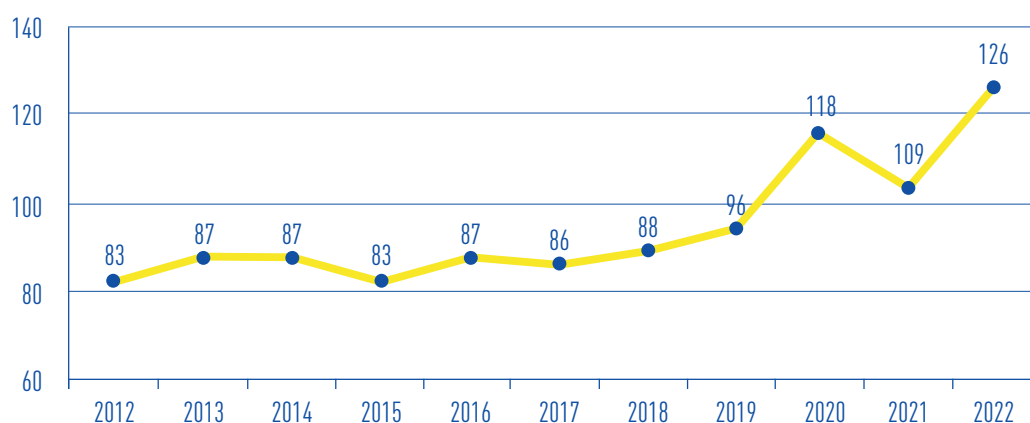
Nonostante la progressiva diminuzione della gravità dell'infezione Covid, le assenze per malattia sono significativamente aumentate, portandosi a livelli superiori anche al 2020 e circa il 40% maggiori del periodo antecedente il 2019. Tale dato preoccupante necessita di

interpretazioni e approfondimenti, sia in relazione al perimetro aziendale (es. invecchiamento dell'organico), sia a fattori esogeni (es. conseguenze dell'emergenza sanitaria, quali Long Covid e vaccini mRNA); l'andamento del 2023 potrà fornire ulteriori riscontri.

### Assenze per malattia/infortunio

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Ore assenza pro capite	125	117	135	15%
di cui malattia	118	109	126	15%
di cui infortunio	7	8	9	13%
% ore assenza / ore lavorate	9%	8%	9%	
% ore assenza / ore straordinario	171%	118%	115%	

### Ore di assenza pro capite per malattia



# Retribuzioni

Retribuzioni nette e costi del lavoro dipendono dalla contrattazione nazionale e aziendale, dal sistema fiscale e previdenziale per le imprese e per i lavoratori, dalle prestazioni lavorative effettuate, dai contratti applicati e dalle quote retributive variabili per alcune categorie professionali, oltre a eventi straordinari quali nel 2020-2021 la sospensione dell'attività lavorativa con integrazione salariale (cassa integrazione) e nel 2021-2022 la sospensione dell'attività lavorativa per mancata presentazione della certificazione sanitaria *Greenpass* e *Supergreenpass*.  
Si utilizzano qui i dati di "cassa" (pagamenti effettuati nell'anno solare),

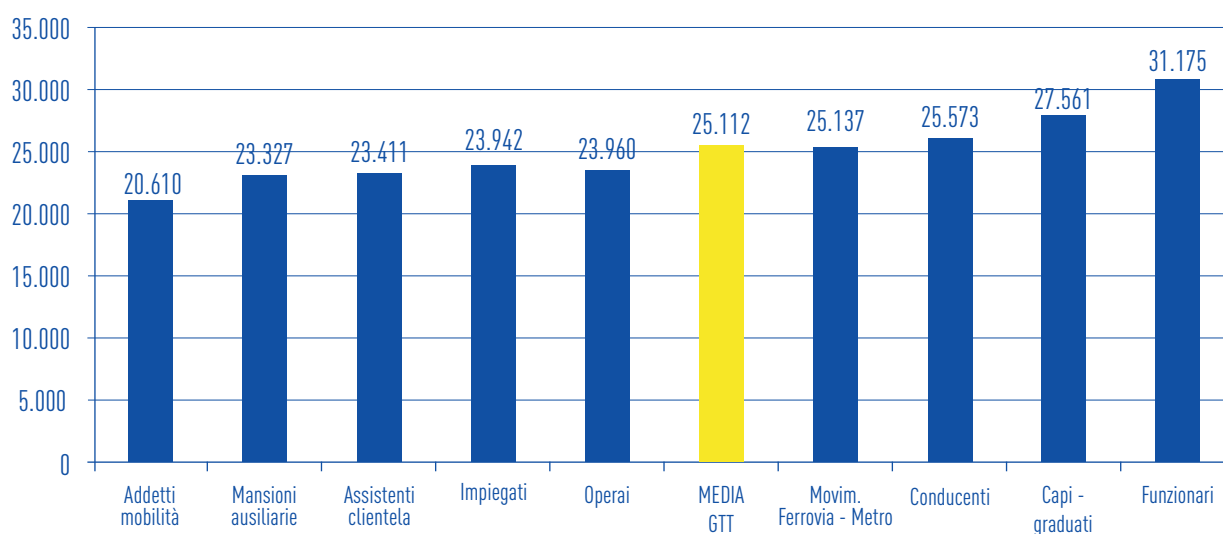
a titolo meramente indicativo, perché soggetti di anno in anno a possibili variazioni delle scadenze. Il 2020 è stato condizionato dal notevole ricorso all'integrazione salariale (23 settimane), che ha sostenuto il reddito netto dei dipendenti (retribuzioni in tabella comprensive delle quote pubbliche di integrazione salariale), riducendo al contempo il costo del lavoro per l'azienda; tale istituto è stato utilizzato anche nel 2021 per un periodo limitato di 5 settimane. Nel 2021 e nel 2022 si registrano invece riduzioni di costi e retribuzioni a causa delle assenze per mancanza del Greenpass, non retribuite né indennizzate.

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Costo pro capite	42.783	46.761	47.726	2%
Retribuzione netta pro capite	23.836	25.153	25.112	=
% retribuzione / costo del lavoro	56%	54%	53%	

Venendo meno l'integrazione salariale pubblica, il rapporto tra retribuzioni nette e costo del lavoro è tornato ai valori tradizionalmente collocati intorno al 50% (1 € di retribuzione netta ogni 2 € di costo).  
A fronte del costo del lavoro in leggero aumento, le retribuzioni sono rimaste stabili, con ciò prefigurando possibili tensioni contrattuali future in considerazione del consistente aumento delle spinte inflattive che in tutta Europa hanno eroso il reddito reale dei lavoratori (nel dicembre 2022 l'Indice FOI - prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati al netto dei tabacchi, è aumentato del 11,3% rispetto a dicembre 2021).

La comparazione tra categorie professionali evidenzia una distribuzione molto uniforme delle retribuzioni medie, con parziale eccezione dei funzionari verso l'alto (+24% rispetto alla media) e degli addetti alla mobilità verso il basso (-18%). L'accordo di armonizzazione economica e normativa degli addetti alla mobilità, siglato a fine anno, determinerà dal 2023 un significativo incremento retributivo per la categoria e permetterà di ridurre ulteriormente tale forbice.

## Retribuzione netta pro capite 2022 (€)



# Formazione

La formazione aziendale è riconducibile a 4 categorie:

- **Obbligatoria**, in materia di: sicurezza (es. antincendio, primo soccorso), ambiente (es. normativa di riferimento, emissioni in atmosfera), energia (es. normativa e certificazioni energetiche), legale (es. GDPR, mod.231), conseguimento e rinnovo abilitazioni indispensabili per lo svolgimento dell'attività lavorativa (es. CQC - Carta di Qualificazione del Conducente);
- **Addestramento**: competenze tecniche specifiche per ogni settore operativo;
- **Comportamentale - di ruolo** (es. comunicazione, gestione delle persone);
- **Convegni-seminari** su temi sia tecnici sia generali.

Le priorità cambiano di anno in anno in relazione alle esigenze normative (es. scadenziario delle abilitazioni del personale) e tecnico-organizzative. Nella seconda metà del 2022 le norme di sicurezza connesse all'emergenza sanitaria sono state allentate, permettendo un graduale ritorno alle attività di formazione in presenza.

I corsi quantitativamente più rilevanti (ore di partecipazione) sono stati quelli obbligatori in materia di sicurezza e quelli tecnici per conducenti, ma sono stati attivati anche rilevanti percorsi di formazione manageriale:

- Sicurezza 81/08 (aggiornamento on line)	5.558 h.
- Operatori di esercizio neoassunti	4.620 h.
- Abilitazione alla guida Tram serie 2800-5000 (teoria)	3.342 h.
- Aggiornamento CQC (agenzie esterne)	1.995 h.
- Corso manageriale "Professione manager"	1.568 h.
- Corso manageriale "People management"	1.344 h.
- Addetti 1° soccorso (D.M.19/2001)	1.006 h.

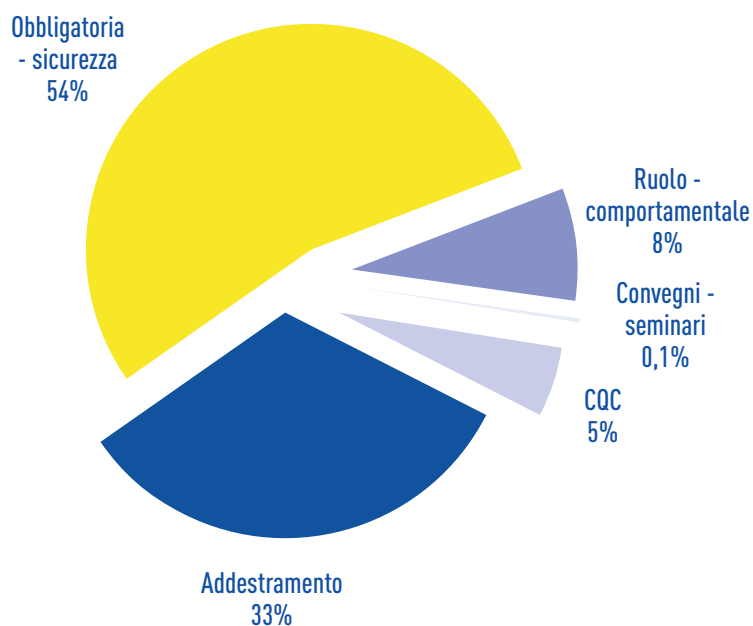
## Ore di formazione pro-capite

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
senza CQC	3,1	8,4	9,7	16%
con CQC	11,8	9,6	10,2	7%

## Ore di formazione e numero di partecipazioni per tipo di corso

	2020		2021		2022		Δ% 2022-2021	
	ore	part	ore	part	ore	part	ore	part
Addestramento	4.466	1.273	21.978	1.688	13.864	1.386	-37%	-18%
Convegni - Seminari	46	7	6	2	32	6	433%	200%
Obbligatoria - Sicurezza	8.467	4.224	11.499	4.601	22.596	5.427	97%	18%
Ruolo - Comportamentale	161	51	409	108	3.363	72	722%	-33%
<b>Totale</b>	<b>13.140</b>	<b>5.555</b>	<b>33.892</b>	<b>6.399</b>	<b>39.855</b>	<b>6.891</b>	<b>18%</b>	<b>8%</b>
CQC	36.695	1.041	4.795	137	1.995	57	-58%	-58%
<b>Totale con CQC</b>	<b>49.835</b>	<b>6.596</b>	<b>38.687</b>	<b>6.536</b>	<b>41.850</b>	<b>6.948</b>	<b>8%</b>	<b>6%</b>

### % ore di formazione 2022 per tipo di corso



La categoria professionale con più ore di formazione pro-capite è stata quella degli addetti al movimento metropolitana e ferrovie, seguita da funzionari e operai.

### Ore di formazione pro-capite 2022 per categoria professionale

Categoria	Ore
Movimento ferrovie-metro	28
Funzionari	20
Operai	15
Addetti alla mobilità	12
Capi e Graduati	8
Conducenti di Linea	8
Impiegati	8
Assistenti alla Clientela	5
Dirigenti	4
Varia mansioni ausiliarie	3

Nel corso dell'anno sono stati attivati 9 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi), che coprono circa il 90% dei costi di formazione esterna (utilizzata prevalentemente per i corsi obbligatori sulla sicurezza).

L'attività formativa gestita con docenti interni, seppure inferiore all'anno precedente, ha comunque garantito più della metà delle ore di formazione erogate e delle partecipazioni complessive.

### % ore di formazione e numero di partecipazioni per tipo di docenza (2022)

	Ore		Partecipazioni	
	2021	2022	2021	2022
Esterna	30%	49%	20%	39%
di cui obbligatoria	28%	39%		
Interna	70%	51%	80%	61%
di cui obbligatoria	3%	20%		

## 4.4 Conciliazione e pari opportunità

In relazione alle pari opportunità di genere, viene applicata la normativa nazionale, pertanto non sussistono differenze salariali o normative tra uomini e donne, anche nei trattamenti di miglior favore per supportare la genitorialità. Tutti i dipendenti (100%) che hanno fruito di congedo parentale sono rientrati in servizio al termine

### Congedi di cura

La legislazione nazionale prevede numerosi istituti che consentono di ridurre la prestazione lavorativa ordinaria per svolgere attività di cura personale e accudimento di familiari (figli, parenti con disabilità o problemi di salute). Alcuni sono stati recentemente introdotti e/o integrati per promuovere la parità di genere e la maggior assunzione maschile di responsabilità di cura familiare (in particolare i congedi di paternità obbligatoria). Durante la crisi sanitaria sono stati temporaneamente

introdotti ulteriori congedi o modificate le condizioni di quelli esistenti.

Tali istituti in alcuni casi sono sussidiati economicamente dalla previdenza sociale (INPS), in altri comportano la rinuncia parziale o totale della retribuzione. L'azienda ha l'onere organizzativo di conciliarli con le esigenze produttive ordinarie. Inoltre, il CCNL Autoferrotranvieri prevede l'integrazione economica dei primi 10 giorni di permesso per malattia dei figli minori di 3 anni.

#### Congedi e permessi di cura – Fruizione giornate

	2020			2021			2022			%	Δ % 22-21
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot		
<b>n. giorni goduti</b>	<b>30.556</b>	<b>9.223</b>	<b>39.779</b>	<b>24.391,5</b>	<b>5.585</b>	<b>29.976,5</b>	<b>26.353,5</b>	<b>6.402,5</b>	<b>32.756</b>	100%	9%
di cui:											
maternità obbligatoria	0	1.224	<b>1.224</b>	0	376	<b>376</b>	0	1.049	<b>1.049</b>	3%	179%
paternità	361	0	<b>361</b>	284	0	<b>284</b>	463	0	<b>463</b>	1%	63%
congedo parentale (retrib. 30%-0)	3.549	790	<b>4.339</b>	4.531	1.199	<b>5.730</b>	4.610	851	<b>5.461</b>	17%	-5%
assistenza parenti (L. 104)	7.689	1.676	<b>9.365</b>	7.957	1.749	<b>9.706</b>	8.052	1.804	<b>9.856</b>	30%	2%
assistenza figli (L. 104)	1.143	330	<b>1.473</b>	1.180	346	<b>1.526</b>	1.312	406	<b>1.718</b>	5%	13%
cura personale (L. 104)	579	268	<b>847</b>	562	293	<b>855</b>	484	383	<b>867</b>	3%	1%
handicap congiunti (D.Lgs. 151)	8.086	1.426	<b>9.512</b>	8.217	1.054	<b>9.271</b>	9.688	1.255	<b>10.943</b>	33%	18%
altri congedi straordinari (gravi patologie, lutto, assistenza)	1.488	354	<b>1.842</b>	1.394,5	358	<b>1.752,5</b>	1.477,5	476,5	<b>1.954</b>	6%	11%
malattia figli (permessi retribuiti e non)	170	93	<b>263</b>	220	96	<b>316</b>	219	94	<b>313</b>	1%	-1%
congedi parentali Covid	2.352	1.559	<b>3.911</b>	46	114	<b>160</b>	48	84	<b>132</b>	<1%	-18%
L. 104 Covid	5.139	1.503	<b>6.642</b>	-	-	-	-	-	-	-	-

Dopo il considerevole calo dell'anno precedente, nel 2022 la fruizione dei congedi giornalieri è aumentata, ma rimane ampiamente inferiore al 2020 e ai precedenti anni pre-Covid.

Rispetto al passato, si riducono i congedi connessi alle responsabilità genitoriali (congedi parentali e permessi malattia figli), mentre aumentano quelli relativi all'assistenza di familiari con handicap o gravi problemi di salute.

Nel 2022, tra tutti i congedi giornalieri ex Legge 104 "ordinaria", solo il 14% riguardava i figli e il 7% la cura personale, mentre ben il 79% erano relativi agli altri parenti (solitamente i genitori anziani).

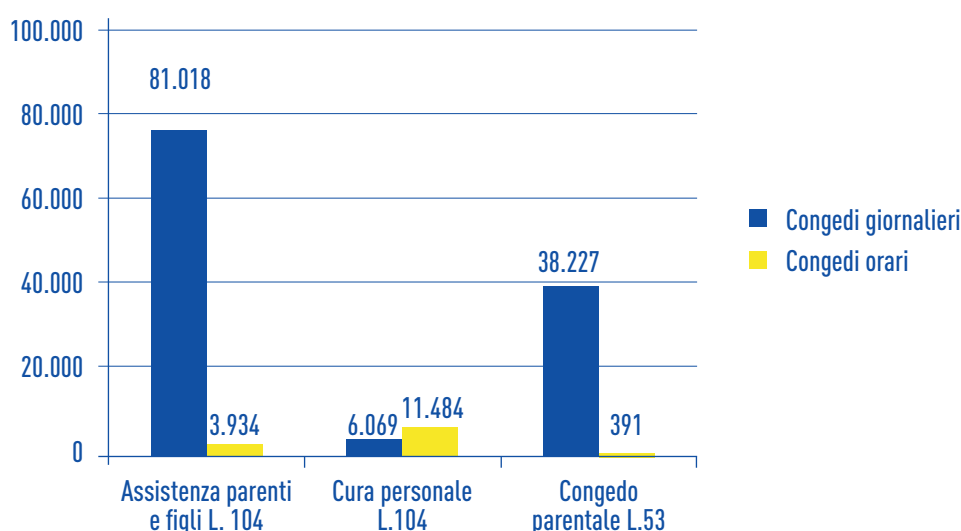
Il progressivo invecchiamento della popolazione aziendale modifica quindi le esigenze di cura, diminuiscono i dipendenti con bambini piccoli e aumentano quelli che devono farsi carico di congiunti anziani e/o con problemi di autonomia personale.

## Congedi e permessi di cura – Fruizione ore

	2020			2021			2022				Δ % 22-21
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	%	
<b>n. ore godute</b>	<b>10.410</b>	<b>4.162</b>	<b>14.572</b>	<b>14.121</b>	<b>6.034</b>	<b>20.155</b>	<b>12.873</b>	<b>6.740</b>	<b>19.614</b>	100%	-3%
di cui:											
riposi giornalieri genitori	4.581	770	<b>5.351</b>	3.601	299	<b>3.900</b>	3.351	453	<b>3.804</b>	19%	-2%
congedo parentale (L. 53)	27	55	<b>82</b>	35	209	<b>244</b>	54	337	<b>391</b>	2%	60%
assistenza parenti e figli (L. 104)	1.428	876	<b>2.304</b>	2.933	1.500	<b>4.433</b>	2.414	1.520	<b>3.934</b>	20%	-11%
cura personale (L. 104)	4.374	2.451	<b>6.825</b>	7.551	4.022	<b>11.572</b>	7.054	4.431	<b>11.484</b>	59%	-1%
altro (controlli prenatali)	-	10	<b>10</b>	-	5	<b>5</b>	-	-	-		

Si noti che le esigenze di cura individuale che determinano l'accesso ai permessi della Legge 104/1992 sono prevalentemente affrontate con i permessi orari, mentre per i permessi per parenti e figli prevalgono quelli giornalieri. È quasi irrilevante la quota dei congedi parentali fruiti a ore.

## Ore di fruizione congedi giornalieri/orari

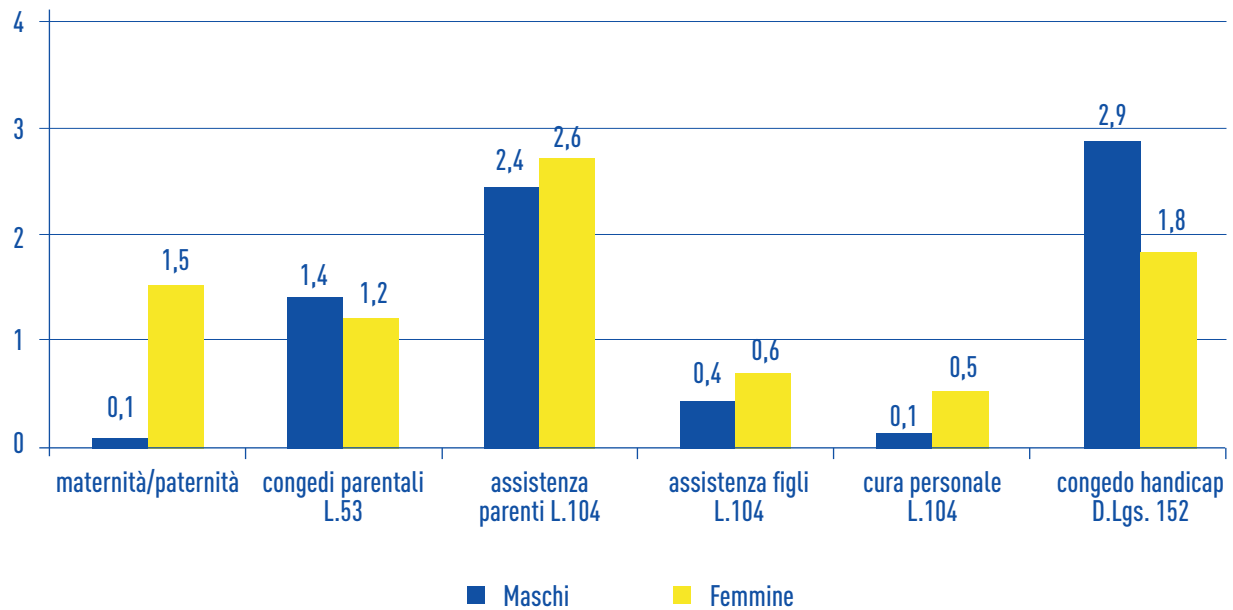


Nota: la conversione dei permessi giornalieri in ore è approssimata usando la conversione 1 giornata = 7 ore lavorative (orari individuali di 6,5 h/gg per la maggior parte del personale + 8 h/gg per gli altri).

La variazione delle esigenze di cura comporta un progressivo riequilibrio delle differenze di genere nella fruizione dei congedi, con i tassi medi maschili ormai prossimi a quelli femminili (rispettivamente 7,8 e 9,1 giorni annui pro capite per il totale dei congedi).

Simbolicamente, per la prima volta nella storia aziendale la fruizione dei congedi parentali ordinari ex Legge 53/2000 è risultata maggiore tra gli uomini, sebbene ciò non sia dovuto a un significativo incremento, quanto a una consistente diminuzione della fruizione femminile (1,2 gg pro capite rispetto ai 1,8 gg dell'anno scorso. Nel 2010 erano 5,4, più del quadruplo)

## Giorni pro capite di fruizione congedi - 2022



## Tempo parziale

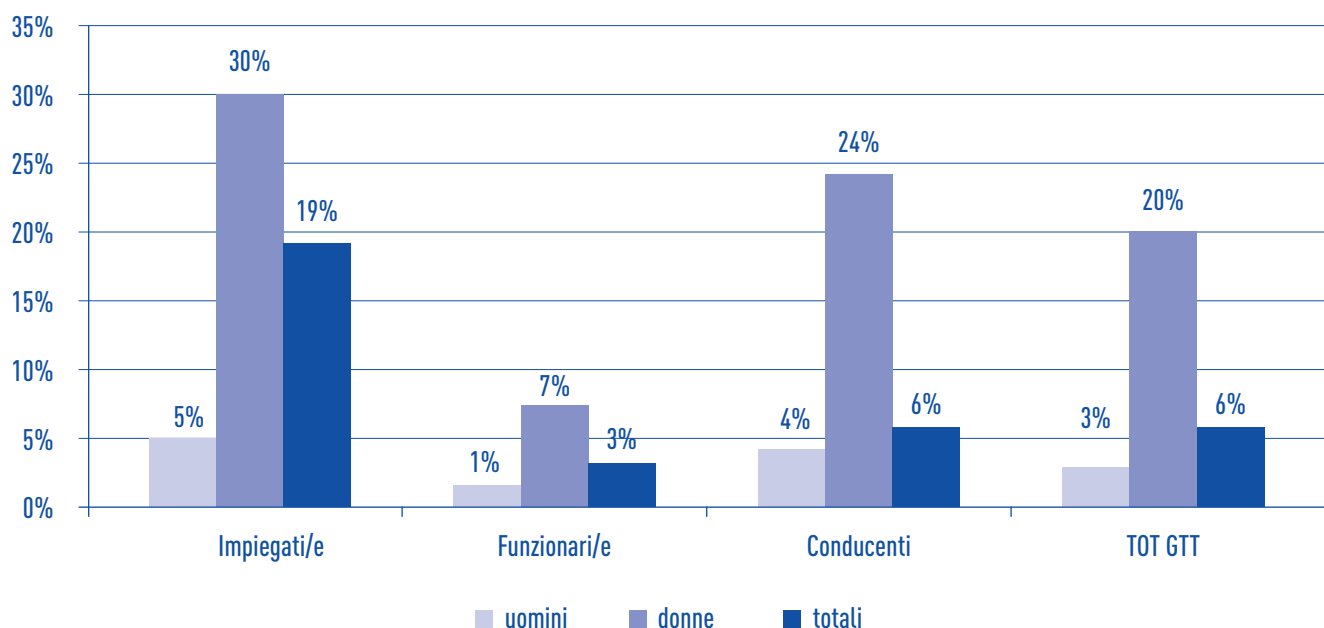
Il lavoro part time viene svolto sempre su base volontaria, è concesso in via permanente o temporanea (rinnovabile), è reversibile a tempo pieno su richiesta del dipendente. Nel caso di concessione temporanea, può essere trasformato in full time alla scadenza anche per scelta aziendale connessa a esigenze lavorative. È diffuso principalmente tra il personale femminile (20% delle donne in organico) e nelle mansioni impiegate, anche in

conseguenza delle differenti possibilità contrattualmente a disposizione: il personale amministrativo può modulare quantità e distribuzione dell'orario, i conducenti sono invece vincolati al 60% dell'orario normale (50% per alcuni contratti stipulati in passato). La fruizione nel 2022 è sostanzialmente invariata rispetto al 2021.

### Dipendenti per tipologia contrattuale

	Full time			Part time		
	F	M	Tot	F	M	Tot
2020	547	3350	3897	138	94	232
2021	544	3268	3812	140	89	229
2022	560	3.296	3.856	142	91	233
<b>% 2022 su tot</b>				<b>20%</b>	<b>3%</b>	<b>6%</b>

## Part time per categoria



Non sussistono differenze tra dipendenti a tempo pieno e tempo parziale in relazione ai diversi benefit aziendali (mensa, Cral, welfare...), ai contributi per la pensione integrativa, alle garanzie assicurative, alla gestione dei congedi parentali.

## Welfare aziendale

Numerosi istituti attivati dall'azienda contribuiscono a migliorare la qualità lavorativa e di vita dei dipendenti:

- Centro di ascolto (supporto psicologico per i dipendenti e i loro familiari)  
Anche nel 2022 gli psicologi del Centro (professionisti esterni) hanno affrontato e fornito supporto a casi di difficoltà connessi all'emergenza pandemica, quali stati di ansia, stress, depressione, attacchi di panico, resistenze psicologiche al rientro al lavoro in presenza. Inoltre alcuni dipendenti coinvolti in gravi incidenti e/o aggressioni hanno fruito di un percorso di desensibilizzazione al trauma.

Dalla sua istituzione nel 2005 al 2022 si sono rivolti al Centro 1.141 utenti (85 nel 2022), per counseling, consulenza psicologica, psicoterapie brevi, sostegno psicologico, attività di coaching.

- Ferie solidali

A distanza di 3 anni dalla istituzione delle ferie solidali, nel 2022 i dipendenti hanno donato 95 giornate a colleghi in gravi difficoltà (senza conoscerne l'identità). La commissione tecnica paritetica azienda-sindacati ha analizzato 5 richieste e ha autorizzato 115 giorni di ferie. L'azienda contribuisce a incrementare le giornate disponibili con una quota aggiuntiva del 10% rispetto a quanto donato dai dipendenti.

- Fondo sussidi straordinari

Nel 2022 sono state supportate 7 famiglie di dipendenti deceduti durante l'anno e 10 dipendenti in difficoltà economiche contingenti.

- Prestiti aziendali / anticipi TFR (condizioni migliorative rispetto alla legge, sia per le motivazioni che per il numero di concessioni)

- Collaborazione con Scialuppa CRT onlus - Fondazione Antiusura

- Polizza sanitaria Covid (fino al 2022)

- Abbonamenti di trasporto scontati per familiari e abbonamenti di sosta scontati (dal 2023)

- Telelavoro e smartworking (riattivato dal 2023)

- Pratiche per rinnovo patente (costi di rinnovo a carico aziendale per i dipendenti che la utilizzano per lavoro)

- Borse di studio, Natale bimbi, vacanze estive/colonie, gestiti tramite il CRAL aziendale.

Il CCNL ha inoltre disposto l'iscrizione di tutti i dipendenti a un fondo assicurativo sanitario (*Fondo TPL Salute*), con prestazioni aggiuntive dal 2023.

## 4.5 Contrattazione collettiva

Il 2022 è stato scenario di numerose trattative sindacali che hanno permesso di condividere con la parte sindacale importanti accordi finalizzati al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale e al rilancio economico e produttivo della Società, in particolare:

- incorporazione della Società Canova in GTT, che ha consentito di acquisire i contratti di lavoro senza soluzione di continuità di 189 lavoratori, garantendo agli stessi un migliore trattamento economico e normativo rispetto al precedente contratto e con benefici in termini di organizzazione e produttività del lavoro per GTT;
- regolamentazione della prestazione lavorativa in modalità agile, con introduzione della possibilità per il personale amministrativo di effettuare una giornata lavorativa settimanale in smart working, permettendo così

benefici in termini di conciliazione vita-lavoro e riduzione dei costi;

- procedura di riduzione del personale amministrativo, che garantirà ai lavoratori che matureranno i requisiti pensionistici entro 24 mesi di accedere volontariamente al trattamento economico previsto sino al collocamento in quiescenza;
- armonizzazione normativa e retributiva del settore Parcheggio, che consentirà di migliorare le condizioni dei lavoratori in forza presso tale settore a fronte di una maggiore efficienza organizzativa e produttiva;
- conciliazione delle vertenze giudiziarie per "tempi di cambio" e "indennità retribuzione ferie", con attivazione di un percorso conciliativo che interessa la totalità della popolazione aziendale al fine di ridurre i costi economici legati ai contenziosi giuslavoristici in sede giudiziaria.

### Riunioni sindacali effettuate

	2020	2021	2022	Δ % 2022 -2021
Convocate dall'azienda	47	17	<b>50</b>	194%
Richieste da Organizzazioni sindacali / RSU	130	102	<b>118</b>	16%
Procedure di conciliazione	49	35	<b>16</b>	-54%
<b>Totali</b>	<b>226</b>	<b>154</b>	<b>184</b>	<b>19%</b>

### Esito procedure di Conciliazione ex L. 146/1990 (Esercizio del diritto di sciopero nei servizi essenziali)

	2020	2021	2022	Δ % 2022 -2021
Chiusura positiva	13	17	<b>9</b>	-47%
Decadute/ritirate/sospese	12	6	<b>3</b>	-50%
Attive al 31/12	1	0	<b>1</b>	-
Chiusura negativa	16	7	<b>2</b>	-71%
Chiusura negativa con sciopero	7	5	<b>1</b>	-80%
<b>Totali</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>16</b>	<b>-54%</b>

## Scioperi

Aziendali	2020	2021	2022	Δ % 2022-2021
Dichiarati	11	6	<b>3</b>	-50%
di cui effettuati	5	4	<b>2</b>	-50%

Nazionali	2020	2021	2022	Δ % 2022-2021
Dichiarati/adesioni	0	7	<b>6</b>	-14%
di cui effettuati	0	7	<b>5</b>	-29%

Totale scioperi	2019	2020	2021	Δ % 2022-2021
Dichiarati	11	13	<b>9</b>	-31%
di cui effettuati	5	11	<b>7</b>	-36%

## Accordi sottoscritti (contrattazione di II livello)

	2020	2021	2022	Δ % 2022 -2021
Con Organizzazioni Sindacali	34	35	<b>26</b>	-26%
Con RSU	22	19	<b>40</b>	111%
Totale	56	54	<b>66</b>	22%
Totali	226	154	<b>184</b>	19%

Tutti i dipendenti (100%) sono coperti dal contratto nazionale di categoria (TPL-Mobilità e Dirigenti).

## Adesioni sindacali per genere

	2020	2021	2022	Δ % 2022-2021	% 2022 su organico
Maschi	2284	2219	2258	2%	67%
Femmine	397	399	409	3%	58%
<b>Totali</b>	<b>2681</b>	<b>2618</b>	<b>2667</b>	<b>2%</b>	<b>65%</b>

L'andamento delle iscrizioni sindacali evidenzia un lieve incremento del tasso di sindacalizzazione, il confronto per genere conferma che le adesioni femminili sono proporzionalmente inferiori.

# 5 SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CLIENTI E COLLETTIVITÀ

---

5.1 Politica (clienti)

5.2 Sicurezza

5.3 Accessibilità

5.4 Reclami

5.5 Politica (legalità)

5.6 Anticorruzione

5.7 Contenzioso

# 5.1 Politica (clienti)

GTT si impegna nei confronti dei cittadini a erogare i propri servizi garantendo i principi di:

- Eguaglianza e imparzialità nella fruizione del trasporto pubblico;
- Continuità nella circolazione dei propri mezzi di trasporto;
- Partecipazione degli utenti sui principali temi di interesse pubblico riguardanti il servizio reso;
- Efficienza ed efficacia del servizio erogato, pianificando le azioni tese al miglioramento continuo;
- Libertà di scelta, offrendo ai cittadini quante più informazioni possibili sulle diverse soluzioni di trasporto pubblico;
- Rispetto di indicatori e standard di qualità del servizio, misurando i livelli prestazionali del servizio erogato.

Le condizioni complessive e gli standard di qualità del servizio che l'azienda offre ai clienti sono dettagliate nei Contratti di servizio siglati con gli enti pubblici concedenti e sintetizzate nelle Carte della mobilità (o Carte dei servizi). L'adozione della Carta dei Servizi è obbligatoria per le società che erogano servizi pubblici e l'ente pubblico concedente è tenuto a verificare sia la coerenza con i parametri previsti dai contratti di servizio, sia gli standard di qualità effettivamente conseguiti. I principali servizi aziendali si attengono alle seguenti Carte:

- Carta della mobilità dei servizi urbani;
- Carta della mobilità dei servizi ferroviari;
- Carte della mobilità dei servizi extraurbani, adottate dai Consorzi a cui GTT partecipa.

Le carte aziendali sono scaricabili dal sito, inoltre è possibile consultarne una copia cartacea in tutti i Centri di servizi al cliente.

La Carta della mobilità dei servizi urbani è frutto anche del confronto permanente con le associazioni dei consumatori iscritte a un apposito elenco della Città di Torino (attualmente le seguenti: Adiconsum Piemonte,

Adoc Piemonte, Aducon – Associazione Diritti Utenti Consumatori, Associazione Consumatori Piemonte, Associazione Tutelattiva, Codacons Piemonte, Federconsumatori Piemonte APS, Movimento Consumatori Torino, U.Di.Con. – Unione per la Difesa dei Consumatori Piemonte).

Monitora i seguenti fattori di qualità:

- Affidabilità e tempi di viaggio (puntualità e regolarità)
- Sicurezza
- Accessibilità
- Assistenza e informazioni alla clientela
- Servizi di vendita
- Pulizia
- Confort
- Rispetto dell'ambiente

Per molti indicatori di qualità, gli obiettivi posti sono più ambiziosi delle prescrizioni minime previste dal contratto di servizio.

Nel 2022 la Carta della mobilità dei servizi urbani è stata rinnovata, inserendo nuovi e più ambiziosi standard di qualità. È stato inoltre avviato un tavolo di lavoro con Comune di Torino, Agenzia della Mobilità Piemontese e associazioni dei consumatori per rinnovare le condizioni dell'indennizzo compensativo in caso di disservizi imputabili a cause aziendali e delle procedure di conciliazione paritetica tra azienda e clienti, un'opportunità di risoluzione di eventuali controversie senza oneri a loro carico.

Anche la Carta della mobilità dei servizi ferroviari è stata rinnovata nel corso dell'anno, nel rispetto della cadenza annuale prevista dai contratti di servizio con l'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Si rimanda all'apposita sezione della Relazione sul Bilancio d'Esercizio 2022 per la dettagliata illustrazione delle attività di comunicazione e relazione con il cliente svolte nel corso dell'anno.

## Digitalizzazione

Proseguono gli impegni progettuali e gli investimenti nelle tecnologie digitali per ottimizzare l'utilizzo dei servizi (smaterializzazione titoli di viaggio, acquisto on line e tramite app) e le informazioni a disposizione dei clienti (infomobilità).

I principali progetti in corso riguardano:

- Pagamenti dei titoli di viaggio Tap&Go, con carte di credito/debito all'interno della metropolitana e delle linee di superficie (in termini tecnici, si parla di pagamenti EMV - *Europay, Mastercard, VISA*, ovvero lo standard per l'utilizzo di smart card, POS e sportelli ATM per l'autenticazione di transazioni con carte di credito e di debito e il prelievo di contanti). Il progetto EMV è stato avviato nel 2020 presso le stazioni della metropolitana e 5 linee di superficie, nel 2022 è stato esteso a 24 linee e si prevede l'ulteriore estensione all'intero parco mezzi nel 2023.

- Applicazioni mobile *To Move* e *GTT SostAPP* che permettono l'acquisto e il pagamento di titoli di viaggio/abbonamenti per il trasporto e di ticket/abbonamenti per la sosta. Come per i pagamenti EMV, tali modalità di acquisto sono veloci e senza limiti orari, svincolate dalle fasce e giorni di apertura delle rivendite dedicate, possono quindi aumentare il numero di clienti paganti, anche occasionali.

- QRcode per infomobilità applicati a tutte le fermate dei mezzi pubblici nel 2022, con lo scopo di trasmettere informazioni in tempo reale sul passaggio dei bus, permettono di ottimizzare la programmazione di viaggio.

- Piattaforma web e-commerce, attiva dal 2019, adibita all'acquisto e al rinnovo di diverse tipologie di abbonamento sia di trasporto che di sosta, con possibilità di applicare codici di sconto in fase di acquisto. Tale opzione agevola la possibilità di stringere accordi commerciali con altre imprese o enti interessati a offrire sconti ai propri dipendenti o clienti sui servizi di trasporto e sosta. L'introduzione governativa del Bonus Trasporti

per acquistare abbonamenti di trasporto ha offerto da settembre 2022 un ulteriore impulso alla crescita delle vendite su questo canale, pur permanendo la possibilità di utilizzarlo presso i Centri di Servizi al Cliente.

- Sito web e canali di comunicazione aggiornati in tempo reale su infomobilità e accessibilità ai mezzi: Twitter, Telegram, oltre in

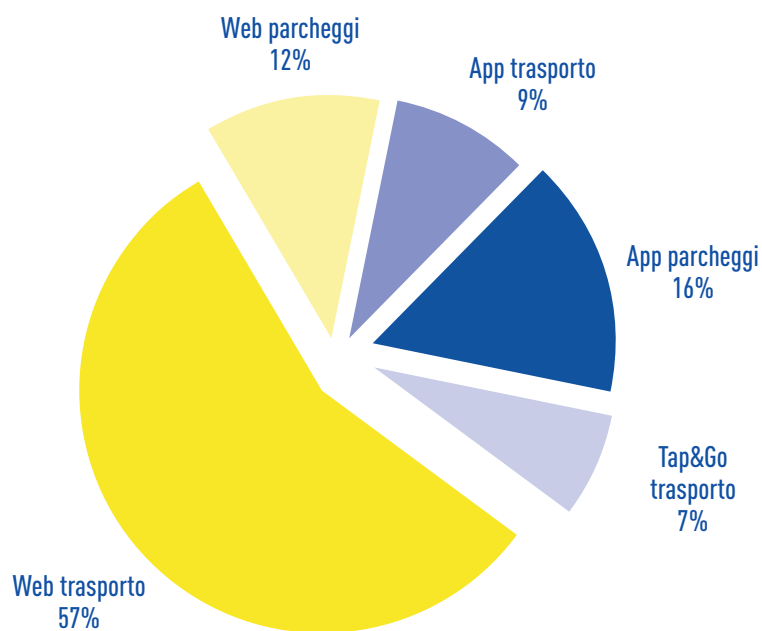
collaborazione con terzi Moovit, Mato, aggiornamenti dati su Google. Possibilità di compilare moduli di registrazione per servizi di reminder dedicati.

I dati confermano la consistente crescita dei sistemi di vendita digitali.

### Ricavi canali on-line (mln €)

	2021	2022	Δ % 2022-2021
Piattaforma web	10,6	20,5	93%
App To Move	1,9	3,1	63%
Tap&Go	1,4	2,6	86%
<b>TOT trasporto</b>	<b>13,9</b>	<b>26,2</b>	<b>88%</b>
Piattaforma web	3,8	4,2	11%
App (varie)	4,5	5,6	24%
<b>TOT parcheggi</b>	<b>8,3</b>	<b>9,8</b>	<b>18%</b>
<b>Totale</b>	<b>22,2</b>	<b>36</b>	<b>62%</b>

### Ripartizione % ricavi canali on-line 2022



## Publicità antidiscriminatoria

L'azienda è attenta a evitare e prevenire discriminazioni nei confronti di qualsiasi componente della società. Nel capitolato speciale per la concessione degli spazi pubblicitari aziendali è stabilito il divieto per le pubblicità relative a pornografia e a prodotti di editoria e spettacoli vietati ai minori e a sfondo sessuale. Sono anche vietate le espressioni

di fanatismo, razzismo, odio o minaccia. Inoltre non è accettata qualsiasi forma di pubblicità lesiva delle convinzioni morali, civili e religiose delle persone. Tali regole sono accettate dalle concessionarie che operano per conto dell'azienda.

## 5.2 Sicurezza

### Safety (sicurezza da incidenti)

Viaggiare con i mezzi pubblici presenta rischi di incidenti stradali inferiori rispetto all'auto privata (**sicurezza attiva**), grazie alla professionalità del personale, all'uso di corsie riservate, alla velocità contenuta, ai rigorosi regolamenti di esercizio.

Soprattutto, la gravità degli incidenti è nettamente più contenuta (**sicurezza passiva**), grazie anche alle caratteristiche dei veicoli utilizzati, dalle notevoli dimensioni alle molteplici risorse tecnologiche dedicate, ad esempio gli antiurti "respingenti" sui tram della serie 6000, che in caso di investimento evitano il trascinarsi sotto i carrelli.

I nuovi tram che entreranno in servizio a partire dal 2023 saranno i primi in Italia ad essere conformi alla norma italiana UNI 11174:2015 che garantisce l'aumento della sicurezza passiva per il personale di guida, la presenza su ogni veicolo del registratore statico degli eventi (cd. Scatola

nera) e del dispositivo di ausilio al personale di guida che segnala la presenza di ostacoli durante la marcia.

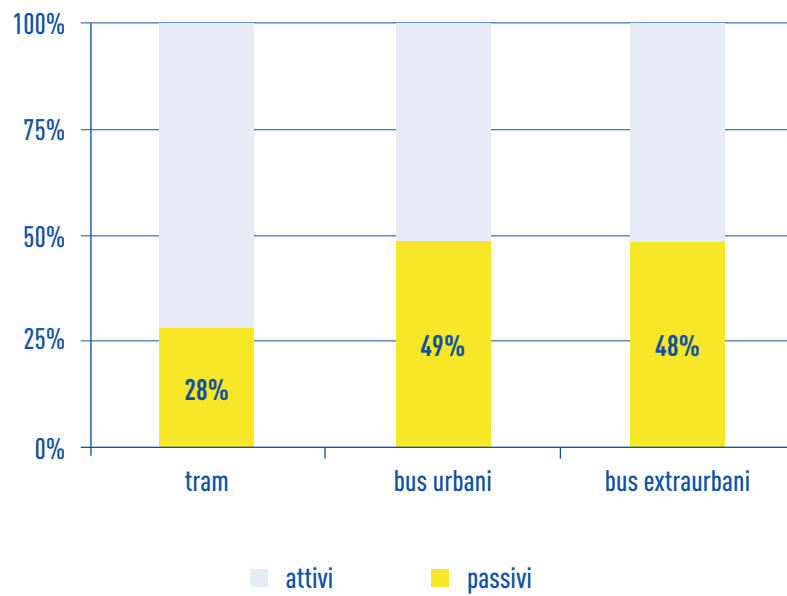
Nel 2022 i flussi di mobilità sono tornati a volumi ordinari dopo le restrizioni che avevano caratterizzato il periodo di crisi sanitaria, pertanto l'aumento del traffico privato ha determinato un aumento dei sinistri (di qualsiasi natura ed entità) per tutti i servizi aziendali.

Si noti però che la quota di sinistri imputabili a responsabilità del conducente aziendale (sinistri passivi) è poco più di un quarto del totale per i tram ed è sceso a meno di metà per i bus urbani ed extraurbani. In tale quota rientrano anche i sinistri di lieve entità causati da manovre finalizzate a evitare danni maggiori, ad esempio brusche frenate che provocano urti e cadute di passeggeri.

#### N. sinistri per tipologia servizio

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Tram	356	423	457	8%
di cui passivi	88	114	127	11%
Bus urbani	1041	1136	1184	4%
di cui passivi	553	590	576	-2%
Bus extraurbani	96	98	118	20%
di cui passivi	48	61	57	-7%
Totale	1493	1657	1759	6%
di cui passivi	689	765	760	-1%

## Classificazione sinistri 2022 per responsabilità



Il contenimento dei sinistri è facilitato dall'utilizzo delle corsie riservate e dalle dotazioni di sicurezza dei veicoli, quali l'impianto frenante ABS, dal 2021 presente sul 100% del parco urbano e suburbano.

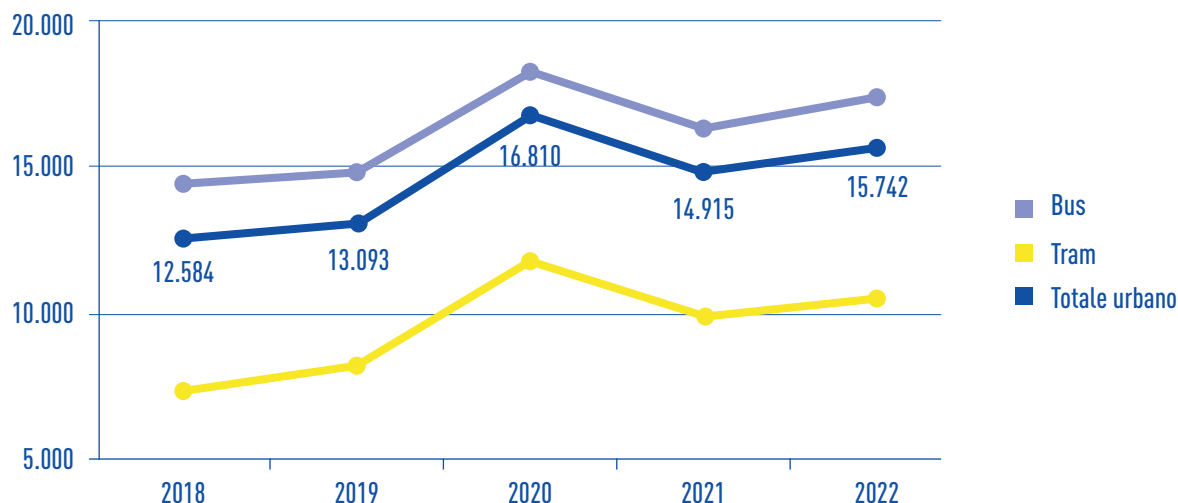
Il rapporto tra chilometri percorsi e numero di sinistri è un indicatore di immediata comprensione della sicurezza del trasporto pubblico, previsto

anche dal Contratto di servizio urbano e dalla relativa Carta della mobilità e monitorato mensilmente dalla Centrale operativa aziendale.

La Carta 2022 ha mantenuto come obiettivo a cui tendere un intervallo minimo tra due incidenti (di qualsiasi natura, entità e responsabilità) di 14.000 km in contesto urbano.

## Km medi percorsi tra due incidenti

	Obiettivo Carta Mobilità	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Servizio Urbano	14.000	16.810	14.915	15.742	6%
di cui bus		18.293	16.424	17.423	6%
di cui tram		11.747	9.876	10.460	6%



Nel 2022 l'indice ha registrato un significativo incremento sia per i bus sia per i tram. Se si esclude l'anno anomalo 2020, quando a causa dell'emergenza sanitaria si era drasticamente ridotta la mobilità privata e conseguentemente l'incidentalità generale, emerge con chiarezza la

tendenza progressiva al miglioramento. Il rinnovo della flotta con mezzi più performanti e sicuri potrà determinare ulteriori benefici ed elevare ulteriormente l'indice di sicurezza perseguito.

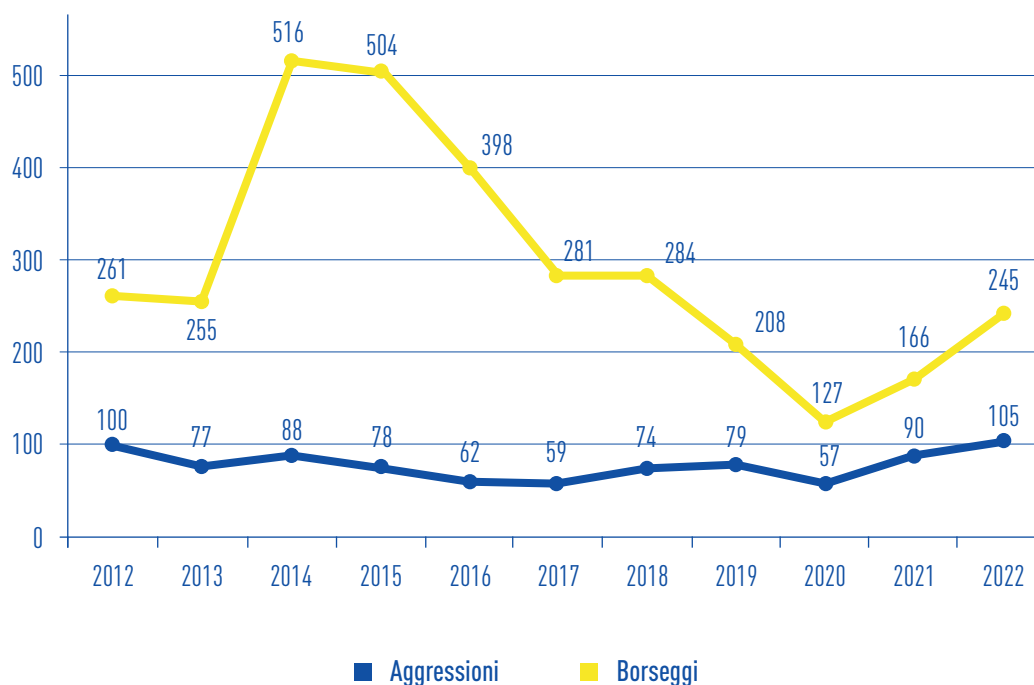
## Safety (sicurezza da reati)

Il 2022 ha visto un significativo incremento delle aggressioni (qualsiasi tipo di rischio o lesione all'incolumità fisica), sia a danno dei conducenti che dei passeggeri, raggiungendo un picco decennale per ragioni che è arduo interpretare ma potrebbero almeno in parte essere ricondotte alle tensioni sociali e al disagio psicologico conseguenti il periodo di emergenza sanitaria (isolamento sociale, regole straordinarie e restrizioni all'uso dei mezzi, fobie al contatto personale, ecc.).

Anche i borseggi denunciati tornano a crescere, assestandosi sui valori abituali precedenti il periodo Covid e ancora circa la metà del picco registrato nel biennio 2014-15. Le linee con il maggior numero di borseggi sono le seguenti: tram 4 (71 casi), bus 68 (23 casi), bus 8 (18 casi). Stabili gli atti vandalici, su valori contenuti sia per i danni patrimoniali sia per i rischi per l'incolumità collettiva.

### N. reati denunciati (servizio urbano e suburbano)

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
Aggressioni	57	90	105	17%
di cui: a passeggeri	35	65	77	18%
a conducenti	22	25	28	12%
Borseggi	127	166	245	48%
Atti di vandalismo	73	79	77	-3%
<b>Totale episodi</b>	<b>257</b>	<b>335</b>	<b>427</b>	<b>27%</b>



Le attività di prevenzione e contrasto della microcriminalità sono condotte in collaborazione con le Forze dell'Ordine e con la Prefettura di Torino, con uno scambio permanente di informazioni e interventi mirati, talvolta congiunti con gli Assistenti alla clientela aziendali.

In generale, il trasporto pubblico offre garanzie di prevenzione e intervento supplementari rispetto ad aree e orari critici del tessuto cittadino. A tali fini vengono utilizzate e via via aggiornate numerose risorse tecnologiche, utili anche a fronte di rischi gravi (violenza contro le persone, atti di terrorismo, ecc.):

- Sala security della metropolitana replicata presso la Questura e il

Comando dei Carabinieri, con possibilità di controllo autonomo di tutta la linea;

- collegamento telematico in tempo reale tra tutti i mezzi della flotta urbana e suburbana e la Centrale operativa;
- localizzazione satellitare della flotta di superficie, che agevola l'individuazione geografica e l'identificazione del veicolo in caso di intervento delle Forze dell'Ordine;
- videosorveglianza diffusa su tram, bus, metro (convogli, gallerie e stazioni), stazioni ferroviarie e nuovi treni, parcheggi in struttura, fermate "sensibili" delle linee di superficie.

#### % veicoli con telecamere su totale flotta

	2020	2021	2022
Bus urbani	84%	83%	88%
Bus extraurbani	35%	40%	60%
Tram	58%	64%	65%

La progressiva estensione delle telecamere a bordo mezzi, che proseguirà con il rinnovo della flotta, ha un effetto dissuasivo nella commissione di reati e agevola l'identificazione degli eventuali responsabili. A tal fine, è sempre utile che le vittime (ad esempio di borseggio) effettuino la denuncia tempestivamente, per permettere la verifica delle immagini registrate, che in assenza di segnalazioni vengono cancellate dopo un

periodo limitato.

Tali denunce hanno spesso determinato l'identificazione dei colpevoli (spesso più di uno che agiscono in accordo), oltre a permettere una mappatura dinamica dei rischi (prevalenza di alcune linee, orari, zone cittadine), per indirizzare le attività di prevenzione e contrasto.

## 5.3 Accessibilità

La mobilità delle persone con disabilità viene garantita con interventi complementari su:

- infrastrutture (es. ribassamento banchine di fermata);
- parco veicoli (es. pianale ribassato – pedana dedicata);
- info-mobilità dedicata (es. sito internet con indicazione di fermate e linee accessibili, info su prossimo arrivo in fermata con veicolo accessibile).

Gli interventi effettuati negli ultimi anni su tutti questi tre assi hanno determinato un consistente miglioramento dell'accessibilità del servizio di superficie. La metropolitana è integralmente accessibile, così progettata già in origine. Oltre l'80% delle fermate cittadine sono accessibili, a condizione che il veicolo sia attrezzato con pedana e postazione per clienti con disabilità motoria.

Da ormai un decennio (2012) opera in GTT la figura del *Disability manager*, o "Referente per la mobilità delle persone con disabilità", con l'obiettivo di coordinare i molteplici aspetti implicati e di rispondere all'esigenza dell'associazionismo di avere un unico interlocutore.

Il disability manager mira al superamento delle barriere architettoniche e culturali e svolge la funzione di facilitatore della fruizione urbana. Relazionandosi con i diversi settori operativi (esercizio, manutenzione, comunicazione, ecc), promuove e monitora azioni e progetti di inclusione finalizzati a migliorare l'accessibilità di mezzi e strutture.

Il parco veicoli, già in buona parte adeguato, sarà ulteriormente migliorato con gli acquisti in corso, che garantiscono gli standard più avanzati:

- Accessi e spazi interni: pianale ribassato, raddoppio delle postazioni o dello spazio dedicato ai passeggeri a ridotta mobilità e al cane guida per non vedenti, maggior ampiezza negli spazi di passaggio, movimentazione e stazionamento, sedili "gialli" dedicati alle persone a mobilità ridotta.
- Informazione per la clientela, all'esterno del mezzo e a bordo: sistemi di segnalazione visiva e sonora all'esterno del mezzo visibili anche a distanza e con porte aperte, schermo *Infobus* a bordo migliorato (maggiori dimensione del monitor, layout con font più leggibile, nome della fermata in rilievo rispetto al punto di interesse, voce che annuncia fermata e direzione).
- Dispositivi a bordo: display luminosi visibili anche a distanza, pulsante sulle porte centrali d'ingresso che, una volta premuto, avvisa il conducente (con un simbolo sul cruscotto) della presenza di una persona a mobilità ridotta o di una persona con passeggino, pulsante analogo posto nell'area dedicata per prenotare la fermata, altri pulsanti sempre relativi alla prenotazione della fermata, riconoscibili anche per la superficie in braille, posti in prossimità dei sedili "gialli".

### Allestimento accessibilità veicoli

	Bus			Tram		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Indicatore di linea basso	100%	100%	100%	30%	30%	33%
Annuncio linea esterno	93%	93%	93%	-	-	-
Annuncio interno prossima fermata	91%	91%	91%	59%	59%	65%
Pavimento ribassato	100%	100%	100%	59%	59%	65%

Nota: percentuale calcolata sui mezzi in effettivo servizio (non accantonati o sospesi)

Con la dismissione dei vecchi tram "gialli" e l'immissione in servizio dei nuovi tram Hitachi, a partire dal 2023, anche l'accessibilità del sistema tranviario sarà finalmente garantita.

Nel 2022 il nuovo tram è stato presentato alle associazioni delle persone con disabilità, che hanno fornito utili osservazioni e suggerimenti. È continuata inoltre l'attività di allestimento delle motrici 6000 per consentire la presenza contemporanea di due carrozzine per senso di marcia, raddoppiando così lo spazio riservato alle persone con disabilità motoria.

È proseguita l'attività di informazione e sensibilizzazione ai temi della disabilità, avviata nel 2021 a seguito delle nuove assunzioni del personale di guida, in collaborazione con le associazioni, che hanno affrontato i temi in base alla loro esperienza (es. accesso sui mezzi con i cani guida).

Sono stati organizzati specifici incontri con i responsabili del personale di guida e con gli operatori di stazione della metropolitana per diffondere a tutti le novità e il corretto funzionamento dell'Infobus, realizzando altresì una campagna informativa in collaborazione con le associazioni APRI, UIC ed APIC. Le attività proseguiranno nel 2023.

Caro conducente,  
sono Luca e ho una disabilità uditiva.  
L'infobus è utile a tutti.  
**Per me è indispensabile.**  
Forse non ci hai mai pensato.  
**Adesso lo sai.**  
Tienilo sempre acceso.  
Fammi salire con te.

Grazie

APRI UIC  
Associazione  
Persone con  
Disabilità  
Cecchino

Unione Italiana  
Ciechi  
ed Ipovedenti  
Sezione Provinciale di Torino

APIC  
Associazione  
Prestatori  
Impianto  
Cecchino

STT

Caro conducente,  
sono Simona e ho una disabilità visiva.  
L'infobus è utile a tutti.  
**Per me è indispensabile.**  
Forse non ci hai mai pensato.  
**Adesso lo sai.**  
Tienilo sempre acceso.  
Fammi salire con te.  
**Grazie**

APRI UIC  
Associazione  
Persone con  
Disabilità  
Cecchino

Unione Italiana  
Ciechi  
ed Ipovedenti  
Sezione Provinciale di Torino

APIC  
Associazione  
Prestatori  
Impianto  
Cecchino

STT

Sono stati forniti servizi di potenziamento linee e informativi in occasioni di manifestazioni pubbliche significative, quali la Giornata Internazionale della Disabilità, i Giochi Nazionali Estivi Special Olympics, la giornata

dello sport "SBAM - Sport, Benessere Alimentare e Movimento". L'azienda ha inoltre aderito all'Agenda della Disabilità promossa da CPD - Consulta delle Persone in Difficoltà e Fondazione CRT.



## 5.4 Reclami

Tutti i reclami presentati attraverso i diversi canali aziendali sono trattati con il supporto di un sistema informatico progettato per la gestione dell'intero processo. Ogni reclamo ricevuto genera una procedura di verifica che coinvolge i settori competenti, per accertarne le cause, fornire riscontro documentato al cliente e attivare dove possibile gli interventi correttivi necessari (es. interventi manutentivi non programmati, sensibilizzazione conducenti, verifica tempi di percorrenza, ecc.).

I reclami sono risultati in aumento rispetto al biennio precedente, in linea con il graduale ritorno all'utilizzo della rete di trasporto, ma rimangono nettamente inferiori al periodo ordinario precedente la crisi sanitaria

(nel 2019 erano stati 6810). E' opportuno inoltre evidenziare che la mera numerosità dei reclami è un indicatore significativo ma non sufficiente a valutare la soddisfazione dei clienti o la rilevanza di alcune problematiche, in quanto può variare in base alla fruibilità dei canali a disposizione per presentarli (dal 2015 hanno avuto un netto incremento in seguito alla predisposizione di un apposito link sul sito aziendale per la presentazione on line) e anche alla fiducia dei clienti circa l'utilità della segnalazione; paradossalmente i reclami possono diminuire se cala la fiducia della cittadinanza nella volontà e capacità dell'azienda di porvi rimedio e viceversa aumentare se viene percepita e/o verificata concretamente la reattività aziendale.

### N. reclami

	2020	2021	2022	Δ% 2022-20221	Media reclami al giorno
Superficie (Bus e Tram)	2373	3138	3638	16%	10,0
Area commerciale	231	283	209	-26%	0,6
Metro	66	131	113	-14%	0,3
Parcheggi	125	108	101	-6%	0,3
Ferrovie	72	14	19	36%	(0,05)
Servizi Turistici	7	9	12	33%	(0,03)
TOTALE	2874	3683	4092	11%	11,2

Non sono pervenuti reclami per violazioni della privacy e/o perdita dei dati dei consumatori.

La Carta della Mobilità dei servizi urbani prevede che entro 20 giorni venga fornita risposta scritta al proponente. Tale limite è spesso anticipato, tuttavia nel 2022 non è stato sempre rispettato, poiché a partire dal mese di settembre si è registrato un picco di lavoro anomalo e non prevedibile

legato all'introduzione del "Bonus trasporti" nazionale; queste difficoltà si sono sommate all'obsolescenza del software di gestione in uso, generando ritardi nelle risposte ai reclami e alle richieste di informazioni. Per migliorare lo standard di qualità, nel 2023 il software sarà sostituito con uno più performante, operativo entro la fine dell'estate.

### Ripartizione tempi di risposta a comunicazioni clienti

	Rimborsi		Reclami	
	2021	2022	2021	2022
< 15 giorni	65%	<b>65%</b>	35%	<b>30%</b>
15-20 giorni	35%	<b>35%</b>	65%	<b>45%</b>
> 20 giorni	-	-	-	<b>25%</b>

	Richieste informazioni	
	2021	2022
< 24 ore	25%	<b>10%</b>
24-48 ore	30%	<b>40%</b>
48-72 ore	45%	<b>40%</b>
> 72 ore	-	<b>10%</b>

Oltre ai reclami, nel 2022 sono state gestite circa 70.000 mail di richiesta informazioni, un numero sostanzialmente stabile rispetto al 2021. Sono aumentate di oltre il 50% le richieste di assistenza per acquisti in e-commerce (da 8.000 a oltre 13.000), rispecchiando le mutate abitudini

della clientela nelle modalità di acquisto degli abbonamenti con la crescita del digitale e della piattaforma e-commerce, rafforzata dalla spendibilità online del nuovo Bonus trasporti.

## 5.5 Politica (legalità)

Il rigoroso rispetto della Legalità è una priorità imprescindibile in ogni ambito dell'azione aziendale. L'impegno per la conformità a norme e regolamenti (*compliance*) anche nel 2022 trova riscontro inequivocabile nell'assenza di sanzioni da parte di:

- Autorità giudiziaria;
- Autorità di regolazione: ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti, AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ANAC - Autorità Nazionale AntiCorruzione;
- Corte dei Conti.

Ciò è particolarmente rilevante considerando entità e complessità delle attività gestite, ad esempio gli appalti.

Tenuto conto del costante e rigoroso impegno di GTT per il presidio dei profili di legalità, a fine 2020 il Consiglio di Amministrazione ha avviato la procedura per il conseguimento del Rating di legalità, la cui domanda è stata formalizzata a gennaio 2021.

Il Rating, che determina vantaggi reputazionali e consente facilitazioni

nell'accesso al credito, è un indicatore sintetico del rispetto di elevati standard di legalità, richiede l'assenza di precedenti penali specifici per gli amministratori e i procuratori della società, ed è strutturato su più livelli in esito alla verifica delle seguenti condizioni:

- adesione a protocolli di legalità;
- adozione del modello organizzativo 231;
- adozione di forme di corporate social responsibility;
- adozione di codici etici di autoregolamentazione;
- adozione di modelli organizzativi di prevenzione e contrasto della corruzione.

Il rating di legalità ha durata di 2 anni dal rilascio ed è rinnovabile su richiesta.

L'istruttoria e il riconoscimento sono responsabilità dell'AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Nel marzo 2021, a conclusione dell'istruttoria da parte dell'Autorità, GTT ha conseguito il rating di legalità, con il massimo punteggio attribuibile (3/3 "stelle").

RT13173	Torino (TO)	08555280018	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	23/03/2021	Rating Attribuito	☆☆☆	23/03/2023
---------	-------------	-------------	----------------------------------	------------	-------------------	-----	------------

(estratto del sito AGCM)

Le condizioni che hanno permesso il riconoscimento del rating devono essere mantenute per tutta la sua durata, un solo evento negativo rientrante nell'ampia casistica delle condizioni regolamentari minime (es. illeciti amministrativi) può infatti comportarne la revoca. È dunque impegno aziendale continuare a monitorarle e rispettarle rigorosamente.

In data 19/01/2023 è stata completata la procedura/domanda di rinnovo

del Rating di legalità con invio del Formulario sulla piattaforma webrating dell'AGCM.

In data 14/03/2023, in base alle dichiarazioni rese da GTT nonché all'esito delle valutazioni effettuate, l'AGCM ha deliberato il rinnovo del rating di legalità confermando il punteggio massimo di tre stelle.

RT13173	Torino (TO)	08555280018	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	14/03/2023	Rating Rinnovato	☆☆☆	14/03/2025
---------	-------------	-------------	----------------------------------	------------	------------------	-----	------------

Entrando nel merito, a seguire nel capitolo si articola il complesso sistema di prevenzione della corruzione (tema-chiave esplicitamente richiesto dal D.Lgs. 254/2016 sulle DNF) e si rendiconta il contenzioso legale dell'anno, in ambito civile, penale e del lavoro.

## 5.6 Anticorruzione

La corruzione è un tema rilevante per GTT perché può comportare impatti significativi sia per l'azienda sia per il contesto esterno, toccando gli interessi e le aspettative dei propri interlocutori (stakeholder).

GTT analizza, valuta e tratta il rischio di corruzione, al fine di prevenirlo, in tutti i sotto - processi indicati nella mappa dei processi approvata dal Consiglio di Amministrazione.

Nell'analisi dei processi sensibili si è anche tenuto conto dei c.d. "soci in affari", cioè delle persone giuridiche terze (pubbliche o private) con cui la società entra in relazione commerciale e che quindi possono esporre

l'organizzazione ai rischi di corruzione.

Il sistema di gestione della prevenzione della corruzione di GTT in data 16/12/2021 ha ottenuto la Certificazione UNI ISO 37001:2016. Il certificato ha validità triennale e il suo mantenimento è subordinato all'effettuazione di verifiche annuali.

Nel novembre 2022 la prima visita di mantenimento si è conclusa positivamente con la conferma di conformità ai requisiti dello standard, proposta dagli Auditor di terza parte all'Ente di Certificazione.

### L'architettura del sistema

Gli strumenti aziendali che concorrono alla prevenzione della corruzione sono molteplici.

GTT gestisce la prevenzione della corruzione in primo luogo attraverso:

- Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO37001:2016 e documenti correlati;
- Politica di GTT per la prevenzione della corruzione;
- Codice di comportamento;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) - Parte Generale;
- Sezione A di Parte Speciale del MOG - Reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione e corruzione tra privati;
- Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT);
- Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati;

- Documenti di due diligence.

La prevenzione della corruzione in GTT, come sopra descritta, non ricomprende il riciclaggio, che non sarà quindi qui preso in considerazione. Per completezza di esposizione si dà atto che GTT, in quanto dotata di Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001, ha adottato la Sezione F di Parte Speciale del MOG in cui vengono trattati i delitti di riciclaggio. Le restanti Sezioni di Parte Speciale (C sicurezza ed ambiente; D delitti informatici, E delitti contro la personalità individuale e l'impiego di cittadini di Paesi terzi il cui soggiorno è irregolare, G reati tributari) non impattano direttamente sul tema della corruzione.

I materiali menzionati, tranne il Manuale di Sistema, le Sezioni di Parte Speciale del MOG, la Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati ed i documenti di due diligence, sono integralmente pubblicati sul sito istituzionale, sezione Società Trasparente. Tutti i documenti menzionati sono anche integralmente pubblicati sulla intranet aziendale.



# Valutazione dei rischi e contromisure

GTT ha adottato in data 2/11/2022 il documento "Analisi del contesto esterno" correlato al Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO 37001:2016.

L'analisi del contesto esterno identifica il rischio corruttivo in base alle caratteristiche dell'ambiente in cui la società opera con riferimento sia alle dinamiche territoriali sia alle dinamiche settoriali.

Per l'analisi del contesto esterno si prendono in considerazione dati oggettivi e dati soggettivi.

I **DATI OGGETTIVI** si evincono da fonti istituzionali che analizzano i fenomeni corruttivi in Italia.

La società utilizza le seguenti fonti di dati oggettivi, ove pubblicati:

- Relazione annuale del Ministero dell'Interno al Parlamento;
  - Relazione annuale dell'ANAC al Parlamento;
  - Pubblicazioni dell'ANAC;
  - Commissione Europea - Relazione sullo Stato di diritto;
- e considera un arco temporale di massimo 5 anni.

La società tiene traccia del riferimento della fonte del dato oggettivo, di quanto si evince dal dato oggettivo e della valutazione (interpretazione ed estrazione di elementi utili) delle caratteristiche dell'ambiente in cui la società opera, in apposito elenco, da cui per il 2022 risultano quali processi correlati a rischio corruzione: Acquisti e Risorse Umane.

I **DATI SOGGETTIVI** consistono nella percezione del fenomeno corruttivo da parte degli stakeholder.

La società tiene conto di tale percezione da parte degli:

- stakeholder interni
- stakeholder esterni

La società tiene traccia dell'analisi del contesto esterno – dato soggettivo – stakeholder interni nella mappa dei processi all'indicatore di probabilità "precedenti eventi corruttivi o simili", in cui il personale GTT coinvolto nell'analisi e valutazione del rischio risponde al quesito circa la conoscenza di notizie di eventi corruttivi o simili accaduti in contesti analoghi a GTT in un arco temporale di massimo 5 anni.

La società inoltre prende in considerazione la percezione del fenomeno corruttivo attraverso l'eventuale presentazione di segnalazioni da parte dei c.d. whistleblower in un arco temporale di massimo 5 anni e ne tiene traccia in apposita tabella (nel quinquennio 2018-2022 non sono giunte segnalazioni).

La società tiene traccia delle esigenze e delle aspettative degli stakeholder esterni (individuati nella Dichiarazione Non Finanziaria nella matrice di materialità) in tema di prevenzione della corruzione come da tabelle allegate.

**TABELLA ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO – DATI SOGGETTIVI – STAKEHOLDER INTERNI –  
SEGNALAZIONI C.D WHISTLEBLOWINGG**

<b>ANNO</b>	<b>NR. SEGNALAZIONI WHISTLEBLOWING</b>	<b>AREA DI RISCHIO DELLA SEGNALAZIONE</b>
2022	0	--
2021	0	--
2020	0	--
2019	0	--
2018	0	--

**TABELLA ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO – DATI SOGGETTIVI – STAKEHOLDER ESTERNI**

<b>PARTE INTERESSATA</b>	<b>ESIGENZA / ASPETTATIVA</b>	<b>PROCESSI CORRELATI A RISCHIO CORRUZIONE</b>
Ente di controllo / Azionista / Organismi di governance / Finanziatori	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione amministrativa e contabile, corretta redazione del bilancio; corretta gestione dei contratti attivi e passivi, corretta gestione del personale.	Amministrazione, Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio; Acquisti e Risorse Umane
Regione Piemonte/Committenti (Enti locali)	Corretta gestione dei contratti di servizio, corretta gestione della rendicontazione dei servizi svolti e/o delle risorse pubbliche spettanti.	Amministrazione, Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio
Dipendenti	Corretta gestione del rapporto di lavoro.	Risorse Umane
Organizzazioni Sindacali	Corretta gestione della fruizione dei diritti sindacali delle OOSS, corretta gestione degli episodi selettivi e del rapporto di lavoro dei dipendenti.	Risorse Umane
Clienti	Corretta gestione della vendita dei titoli di viaggio/sosta/ ecc.; corretta gestione delle irregolarità di viaggio e sosta (sanzioni, ricorsi, ecc).	Verifica titoli
Associazioni dei consumatori / dei disabili / Comunità locale / Altre Istituzioni / Associazione Trasporti / Media	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione del contratto di servizio, corretta gestione dei flussi finanziari.	Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio, Amministrazione
Aziende partecipate	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione dei requisiti di incompatibilità/inconferibilità, corretta redazione del bilancio; corretta gestione dei contratti tra le parti.	Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio, Amministrazione
Fornitori / Imprese di trasporto	Corretta gestione del processo Acquisti; corretta gestione dell'esecuzione del contratto; corretta gestione dei pagamenti.	Acquisti e Amministrazione

Per pianificare ed attuare il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, in un'ottica di coordinamento ed integrazione, GTT utilizza gli strumenti a livello organizzativo, gestionale e documentale di cui già dispone in virtù di obblighi di legge (principalmente: D.Lgs. 231/01, L. 190/12 e D.Lgs. 33/13 e loro s.m.i.) e della scelta volontaria di adottare e applicare i Sistemi di Gestione Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul lavoro, Sicurezza delle Informazioni.

Nell'ambito del sistema sono stati analizzati e valutati i rischi corruttivi disciplinati sia dalla L. 190/2012 sia dal D.Lgs. 231/2001.

Per *corruzione* si intende l'offrire, promettere, fornire o richiedere un vantaggio indebito di qualsivoglia valore (che può essere economico o non economico) direttamente o indirettamente, e indipendentemente dal luogo, violando la legge vigente, come incentivo o ricompensa per una persona ad agire o a omettere azioni in relazione alla prestazione delle mansioni di quella persona. Per *maladministration* si intendono condotte, situazioni, condizioni, organizzative ed individuali - riconducibili anche a

forme di cattiva amministrazione - che potrebbero essere prodromiche ovvero costituire un ambiente favorevole alla commissione di fatti corruttivi in senso proprio".

Per decisioni di cattiva amministrazione si intendono: "decisioni contrarie all'interesse pubblico perseguito dall'amministrazione, in primo luogo sotto il profilo dell'imparzialità, ma anche sotto il profilo del buon andamento (funzionalità ed economicità)".

La prevenzione dei reati commessi nell'interesse o a vantaggio della società include i reati corruttivi che possono essere commessi anche a vantaggio della società.

Per quanto riguarda le fattispecie di reati corruttivi, il rischio di corruzione nei confronti della P.A. si può configurare con le fattispecie di reato previste dall'art. 25 del D.Lgs. 231/2001 (peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio) ed il reato di corruzione tra privati previsto dall'art. 25 ter comma 1 lettera s - bis) del d.lgs. 231/2001.

La valutazione dei rischi viene effettuata per tutti i processi e sotto-processi presenti nella mappa aziendale, a cui sono stati aggiunti i processi "direzionali" impattanti sulla prevenzione della corruzione. Si è tenuto anche conto dei c.d. "soci in affari", cioè delle persone giuridiche terze (pubbliche o private) con cui la società entra in relazione commerciale.

La mappa dei processi di GTT è costituita da 40 processi di 1° livello e 296 sotto-processi comprendenti i processi "direzionali" impattanti la prevenzione della corruzione

La valutazione del rischio si articola in 3 fasi:

## FASE 1

### IDENTIFICAZIONE DEGLI EVENTI RISCHIOSI

Sono stati mappati quei comportamenti o fatti che possono ipoteticamente verificarsi. Le tecniche impiegate sono state molteplici: focus group, incontri con tutti i settori aziendali, risultanze dell'analisi del contesto esterno ed interno e delle attività di audit, analisi di casi noti emersi in contesti simili o suggeriti dall'ANAC, ecc.

## FASE 2

### ANALISI DEL RISCHIO

È stata effettuata con i responsabili dei processi mappati (process owner), per complessivi 10 incontri effettuati nel 2022. Per tali processi è stato valutato il rischio prima come rischio puro (R), cioè rischio astratto in assenza di contromisure volte a prevenirlo, calcolato in termini di probabilità x danno, e poi come rischio residuo (RR). Tale rischio è dato dalla formula  $RR=R/R3$ . Il valore R3 è ottenuto dalla moltiplicazione del coefficiente R1 (dato dalla somma del valore delle misure di prevenzione poste in essere) per il coefficiente R2 (dato dalla valutazione delle risultanze degli audit o della mancanza degli stessi). Il range di valori ottenibili è compreso tra >0 e 16. Le soglie di accettabilità del rischio residuo sono:

accettabile	basso	Da 0,01 a 4,00 – non sono necessarie ulteriori misure di mitigazione
tollerabile	medio - basso	Da 4,01 a 8,00 – devono essere previste ulteriori misure di miglioramento
critico	medio - alto	Da 8,01 a 12,00 – il processo deve essere rivisto nel più breve tempo possibile
non tollerabile	alto	DA 12,01 A 16,00 – devono essere attuate immediatamente delle misure correttive e il processo deve essere ridisegnato.

## FASE 3

### PONDERAZIONE DEL RISCHIO

Si individuano infine le azioni da attuare sulla base di quattro requisiti:

- adeguatezza di misure e/o controlli specifici pre-esistenti;
- efficacia nella neutralizzazione / minimizzazione delle cause del rischio;
- sostenibilità economica e organizzativa delle misure;
- adattamento alle caratteristiche specifiche dell'organizzazione.

Anche le misure di prevenzione dei rischi sono state individuate insieme ai responsabili di processo. Non sono stati individuati processi critici (rischio residuo da 8,01 a 12) o non tollerabili (rischio residuo da 12,01 a 16).

Si riportano, di seguito, i processi/sottoprocessi cui è correlato, sulla base della valutazione del rischio e dell'applicazione delle contromisure, un rischio residuo (D.lgs. 231/2001 e L. 190/2012) da 4,01 a 8,00 (Rischio Medio Basso) che si colloca nella fascia "Tollerabile", ordinati per valore di rischio decrescente:

Processo	Sotto Processo	Area di Rischio	Rischio residuo Tollerabile		Azioni
			231	190	
COE	Relazioni con i media	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	7,49	5,62	Si accetta il rischio, l'attività non è proceduralizzabile
PIN	Produzione urbano	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	6,12		Aggiornamento procedure entro 2022
PIN	Produzione extraurbano	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	6,12		Aggiornamento procedure entro 2022
VEN	Bevande e snack	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	6,12	4,59	Si accetta il rischio, si mantengono le contromisure in essere. L'assegnazione del servizio avviene con procedura a evidenza pubblica
PIN	Analisi	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,82	4,73	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
VEN	Materiali	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	5,7		Si accetta il rischio, si mantengono le contromisure in essere, Si adottano comunque procedura a evidenza pubblica
DIR	Post employment	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	5,56	4,51	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
TPU TPE	Controllo e monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,44		Nuovo software entro dicembre 2023
DIR	Segreteria organi societari	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,04	5,39	Fare procedura entro fine 2023
SEC	Tecnologia	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	5,39	4,36	Manca procedura da fare entro 2023 e audit
PEF	Pianificazione economico-finanziaria	Amministrazione Finanza e Controllo	5,29		Vedere PDMM
COE	Immagine istituzionale	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	5,17		Si accetta il rischio, l'attività non è proceduralizzabile
DIR	Incarichi in altre società	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	5,04	4,62	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
TPU TPE	Erogazione servizio - TPL consuntivazione	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,92		Nuovo software entro dicembre 2023
PIN	Offerta gare	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,89		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
SEC	Sorveglianza	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto		4,89	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
PIN	Monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,76		Si accetta rischio, mantenere le contromisure esistenti
POV	Indagini qualità	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,76		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
STR TPL	Inchieste	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,32	4,63	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere

Q&Q	Infrastruttura tranviaria - Monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,57		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
PIN	Produzione metro	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,55		Si accetta rischio, mantenere le contromisure esistenti
HR	HR - Relazioni industriali	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,51		Si accetta rischio, mantenere le contromisure esistenti
PIN	Produzione parcheggi	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,44		Si accetta rischio, mantenere le contromisure esistenti
FAM	Gestione corrispondenza	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)		4,25	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
COE	Eventi	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,2		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
STR METRO	Inchieste	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,2		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
DIR	Nomine RUP	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,17		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
Infrastruttura tranviaria	Pianificazione	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,17		Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
QASE	QASE	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,17		Si accetta rischio, mantenere le contromisure esistenti
ORG	Organizzazione	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,1		Implementare un sistema di pesatura posizioni organizzative
STR METRO	Addestramento	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)		4,1	Si accetta il rischio, mantenere contromisure in essere
STR TPL	Addestramento	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)		4,26	Manca procedura e audit
TPU TPE	Urbano esterna	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,19		Aggiornamento procedura entro 2023
TPU TPE	Extraurbano esterna	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,61		Manca procedura e audit

# Modalità di individuazione e gestione dei conflitti di interesse

GTT ha adottato documenti di due diligence per individuare e gestire i conflitti di interesse che possono insorgere tra i dipendenti o le persone legate alle attività dell'organizzazione, c.d. "soci in affari".

Per quanto riguarda l'individuazione e gestione dei conflitti di interesse tra i dipendenti, in data 21/03/2022, è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Risorse Umane" che prevede l'acquisizione di autodichiarazione sull'assenza di conflitto di interesse a seconda del grado di rischio associato al ruolo da ricoprire (come da tabella di valutazione rischio personale in ruolo). Eventuali "anomalie" riportate nelle dichiarazioni saranno portate all'attenzione del responsabile della funzione di conformità per la prevenzione della corruzione con la proposta delle eventuali contromisure aggiuntive da implementare.

In data 17/06/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Organi statutari". Per Organi statutari si intendono gli organi individuati nello Statuto societario in base al codice civile o per volontà dei soci e precisamente:

- Consiglio di Amministrazione (artt. 20 e seguenti dello Statuto);
- Collegio Sindacale (art. 26 dello Statuto);
- Revisore legale dei conti o Società di revisione legale dei conti (art. 27 dello Statuto);
- Organismo di Vigilanza (art. 33 dello Statuto).

La due diligence prevede le modalità di acquisizione di autodichiarazione sull'assenza di conflitto di interesse. Eventuali "anomalie" riportate

nelle dichiarazioni saranno portate all'attenzione del responsabile della funzione di conformità per la prevenzione della corruzione con la proposta delle eventuali contromisure aggiuntive da implementare.

Dal 2021 tutti i dirigenti e i funzionari di primo livello rilasciano anche apposita dichiarazione annuale di non trovarsi in situazioni di conflitto di interessi relativamente alle responsabilità affidate, acquisita dalla società, non oggetto di pubblicazione.

Analoga dichiarazione di assenza di conflitto di interessi è rilasciata dai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza nonché dai RUP al momento della nomina.

In data 14/07/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Incarichi professionali" ed in data 19/10/2022 il documento "Due diligence Fornitori" che prevedono l'acquisizione di idonea autodichiarazione.

In data 29/10/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO37001:2016 "Due diligence – Flussi informativi verso la Funzione di conformità della prevenzione della corruzione" che individua le modalità di gestione di eventuali "anomalie" insorte nello svolgimento di una due diligence.

In sintesi il responsabile/process owner del processo individua le eventuali contromisure aggiuntive da implementare e ne dà comunicazione al Responsabile della Funzione della Conformità per la prevenzione della corruzione, che esamina la documentazione prodotta e fornisce riscontro.

# Modalità di gestione di sponsorizzazioni, liberalità, omaggi, spese di rappresentanza

GTT ha adottato:

- il Codice di comportamento, che al paragrafo 2 "Criteri di condotta nei rapporti con terzi e con le istituzioni pubbliche", individua i principi e le regole di comportamento da seguire in tema di regali, ospitalità, donazioni e benefici simili;
- la Procedura "Rapporti con soggetti pubblici e privati" che dettaglia le linee di condotta da seguire in tema di:
  - omaggi, regalie

- spese di ospitalità e rappresentanza
- liberalità e donazioni
- sponsorizzazioni
- richieste di erogazioni, contributi e finanziamenti

In data 9/02/2022 è stato inoltre adottato il documento di sistema ISO37001:2016 "Due diligence Sponsorizzati e Partner di co-marketing". Aggiornato il 23/03/2023.

## Comunicazione e formazione

La politica di prevenzione della corruzione di GTT è adottata con delibera del Consiglio di Amministrazione, comunicata a tutto il personale tramite Ordine di Servizio e pubblicata sulla intranet aziendale.

Essa è altresì pubblicata sul sito istituzionale di GTT nella sezione Società Trasparente in modo tale che chiunque sia interessato ne possa prendere visione, inoltre nei contratti e negli ordini emessi da GTT nei confronti dei fornitori è inserita clausola in cui è previsto obbligo del fornitore di conoscere e rispettare la politica GTT per la prevenzione della corruzione come riportata sul sito web GTT all'indirizzo.

Sono inoltre pubblicati sul sito istituzionale, sezione Società Trasparente, il Codice di Comportamento, il MOG Parte Generale, il PTPCT.

Le procedure volte a prevenire la corruzione, come anche la Sezione A di parte Speciale del MOG e i documenti su citati, sono pubblicati nella intranet aziendale e consultabili da tutti i dipendenti GTT.

La Politica della prevenzione della corruzione è inoltre stata sottoscritta per accettazione al 31.12.2022 da:

- 3 membri del Consiglio di Amministrazione pari al 100% dei componenti;

- 3 membri del Collegio Sindacale pari al 100% dei componenti;  
- 3 membri dell'Organismo di Vigilanza pari al 100% dei componenti;  
- Società di revisione pari al 100%.

Il personale aziendale riceve apposita formazione, variamente dettagliata sulla base dei rischi connessi al ruolo ricoperto.

L'Organizzazione, in attuazione della Norma ISO 37001:2016 (punto 7.3), nonché del PTPCT 2022-2024 redatto in coerenza alle linee guida assunte da GTT con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 15/12/2021, ha proceduto costantemente nell'aggiornamento della formazione del personale. Su 968 dipendenti interessati alla formazione ISO 37001, ne sono stati formati 955, pari a quasi il 99% del totale. I soggetti che non hanno ricevuto formazione nel 2022, saranno inseriti in eventi formativi nel corso del 2023.

È stata attivata la formazione specifica per le segnalazioni (whistleblowing), nel 2022 è stata erogata alle aree AFC, Risorse Umane, SIIT.

## Rendicontazione Formazione 2022

Nel 2022 risulta la seguente situazione formativa:

FORMAZIONE 37001 ANNO 2022				
LIVELLO	TOTALE	FORMATI	DA FORMARE	
1	634	627	7	
2	320	314	6	
3	14	14	0	
TOT	968	955	13	(98,66%)

GTT ha attuato Piani formativi con modulazione degli interventi in base al rischio.

L'erogazione della formazione è a cura del Gruppo di Lavoro 37001 o di altro personale formato e incaricato a svolgerla. La registrazione degli eventi formativi è tracciata e riportata su SAP modulo Formazione.

La formazione di livello 3 prevede 8 ore di corso tenute da un formatore abilitato esterno, quella di livello 2 prevede un modulo della durata di almeno 1,5 ore in aula fisica o virtuale tenuto da formatori interni che

abbiano frequentato il corso di livello 3 e test di apprendimento; la formazione livello 1 specifica prevede l'illustrazione di documentazione informativa da parte di personale formato livello 2 con raccolta firme dei partecipanti e test di apprendimento.

È stata inoltre attuata una campagna di sensibilizzazione alla cultura della legalità indirizzata a tutto il personale attraverso il notiziario del personale "GTTInforma" pubblicato sulla intranet nonché con l'affissione di poster nei locali aziendali.

# Riesame di direzione del Sistema di Prevenzione della Corruzione ISO 37001:2016

In data 26/10/2022 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto del "Riesame da parte dell'Alta Direzione" del Sistema di Prevenzione della Corruzione per assicurarne l'idoneità, l'adeguatezza e l'efficacia ed ha approvato le proposte dell'Alta Direzione per il miglioramento continuo del Sistema e segnatamente di:

- confermare la Politica di prevenzione della corruzione di GTT approvata

dal Consiglio di Amministrazione in data 29/06/2020, non essendo mutati i processi, gli obiettivi e indirizzi strategici aziendali in essa stabiliti;

- attuare il miglioramento e mantenimento continuo del SGPC attraverso l'attuazione delle contromisure da implementare, individuate a seguito della revisione dell'analisi dei rischi.

## Non conformità

Nel 2022 non sono stati accertati episodi di corruzione con sentenza passata in giudicato.



# 5.7 Contenzioso

## Civile

La maggior parte delle cause vedono l'azienda agire in giudizio come parte attrice (cioè, quella che avvia il contenzioso) e consistono in azioni di risarcimento danni da responsabilità civile in seguito a sinistri stradali, interruzioni del servizio, danneggiamenti, aggressioni e in genere cause legate alla responsabilità extra contrattuale. I ricorsi amministrativi per le sanzioni derivanti da violazione del Codice della strada (sanzioni CdS) consistono in impugnazione davanti al Prefetto o al Giudice di pace delle sanzioni emesse a carico principalmente degli autisti aziendali. Si sono registrati 24 ricorsi nell'anno 2022.

Nella categoria delle sanzioni amministrative rientrano invece i giudizi avanti al Giudice di Pace conseguenti alle sanzioni per il mancato pagamento dei titoli di viaggio, che vengono poi contestate in sede

giudiziaria. Si sono registrati 70 ricorsi nell'anno 2022.

Le cause civili gestite da legali esterni, spesso di valore elevato, derivano da contenziosi insorti durante la gestione di contratti pubblici.

Le altre cause civili attengono principalmente al recupero crediti, comprendono inoltre il contenzioso per responsabilità civile e contrattuale gestito con avvocati interni. Sono state avviate n. 40 procedimenti nel corso dell'anno 2022

Infine, le cause davanti al Giudice amministrativo (TAR e Consiglio di Stato) per la maggior parte collegate alla fase di scelta del contraente nelle gare di appalti pubblici. Nell'anno 2022 non sono stati notificati ricorsi per gare di appalti.

CONTENZIOSO LEGALE (CIVILE)	2019	2020	2021	2022
SINISTRI	162	0	151	66
INTERRUZIONI DI SERVIZIO	197	0	64	160
DANNEGGIAMENTI	24	0	21	15
AGGRESSIONI	17	0	19	9
RICORSI AMMINISTRATIVI (sanzioni CdS)	6	5	5	24
SANZIONI AMMINISTRATIVE	55	9	67	70
CAUSE CIVILI (resp. civile, recupero crediti - contenzioso rivendite - contenzioso responsabilità civile e contrattuale gestite con avvocati interni)	39	27	31	40
GIURISDIZIONE AMMINISTRATIVA (TAR - CONSIGLIO DI STATO)	4	1	1	0
<b>Totale</b>	<b>529</b>	<b>61</b>	<b>359</b>	<b>384</b>

## Penale

Anche in relazione al contenzioso penale, l'azienda è per lo più parte lesa, che promuove quindi il procedimento giudiziario.

La categoria di eventi più gravi è quella dei delitti contro la persona, in genere aggressioni, minacce e offese ai dipendenti aziendali.

Le querele, gestite in gran parte dall'ufficio legale aziendale, riguardano invece delitti contro il patrimonio, quali danneggiamenti di beni aziendali, truffe per contraffazione di voucher ecc.

I procedimenti aperti "contro GTT" riguardano dipendenti aziendali, giacché la responsabilità penale è personale. Usualmente si tratta di sinistri, che hanno portato a una querela nei confronti degli autisti coinvolti (o altri dipendenti) o all'apertura di procedimenti di ufficio per i casi di lesioni gravi o eventi mortali.

Non vi sono giudizi in atto per la responsabilità amministrativa della società.

# Giuslavoristico

Le rivendicazioni nei confronti dell'azienda possono essere distinte in base a motivazioni di origine nazionale o aziendale e sono prevalentemente di carattere economico.

## N. cause di lavoro ed esiti 2022 per tipo

	N.	Accolta	Respinta	Rinuncia	Conciliata
Accantonamento TFR	23				23
Tot di natura nazionale	<b>23</b>				23

Provvedimenti d'urgenza ex art. 700 c.p.c.	6			6	
Rivendicazioni economiche	1				1
Responsabilità solidale committente ex art. 29 D.Lgs 276/03	1				1
Mancata assunzione	1			1	
Danno biologico	1				1
Inquadramento mansioni superiori	6	1	2		3
Impugnazione licenziamento	1				1
Tempi accessori autisti	1		1		
Tempi di cambio autisti	200				200
Tempi vestizione operai	1		1		
Tot di natura aziendale	<b>219</b>	1	4	7	207

<b>totale</b>	<b>242</b>	1	4	7	230
---------------	------------	---	---	---	-----

*Nota: nella precedente DNF 2021 i dati forniti si riferivano alle vertenze aperte durante l'anno, ciò non permetteva di rendicontare gli esiti delle stesse, in quanto molte giungevano a sentenza dopo la fine dell'anno. Per includere tale informazione significativa, da quest'anno si fa riferimento alle vertenze chiuse durante l'anno, anche se aperte precedentemente.*

Nel primo ambito permangono soltanto alcune vertenze inerenti gli elementi utili ai fini dell'accantonamento del TFR, oggetto nel passato di apposite intese sindacali che ne hanno permesso il ridimensionamento. Le controversie di carattere aziendale spesso scaturiscono dalla interpretazione difforme di clausole disposte della contrattazione di secondo livello.

Nel 2021 era emersa la problematica relativa al riconoscimento dei tempi di cambio dei conducenti, che ha visto nel 2022 un consistente numero di cause analoghe ed è stata oggetto a fine anno di apposito accordo sindacale finalizzato a superare i contenziosi in sede giudiziaria tramite un percorso conciliativo.

Le altre vertenze si articolano in varie causali e si confermano in quantità limitata per un'azienda complessa con oltre 4000 dipendenti.

In riferimento agli esiti delle vertenze, la soluzione win-win (conciliazione transattiva) si rivela di gran lunga la più percorribile, anche per quelle di carattere aziendale e di natura individuale, soprattutto quando la stessa è raggiunta con i buoni uffici dell'Organo giudicante, oltre che meno onerosa.

Si rileva come tra tutte le vertenze chiuse nel corso dell'anno solo in un caso l'azienda sia risultata soccombente.

# 6 **SOSTENIBILITÀ ECONOMICA**

---

6.1 Ruolo economico sul territorio

6.2 Tassonomia europea



# 6.1 Ruolo economico sul territorio

Il settore del trasporto pubblico è stato pesantemente investito dall'emergenza sanitaria, anche al termine dei provvedimenti nazionali di limitazione della circolazione delle persone e di distanziamento sociale. Lo sviluppo dell'e-commerce, la didattica a distanza, la diffusione dello smart working sono tra le dinamiche che hanno modificato le abitudini di mobilità e hanno determinato una notevole contrazione della domanda di trasporto, che si è protratta ben oltre la fase di emergenza.

Tali fattori hanno comportato l'esigenza di provvedere a una consistente riprogrammazione dei servizi, con un rilevante impatto di tipo organizzativo ed economico per le aziende.

La riduzione dei ricavi ha inevitabilmente inciso sull'equilibrio finanziario delle aziende di trasporto pubblico locale, comunque tenute ad assicurare

il servizio, peraltro in un contesto di costi crescenti. Le perdite sono state in parte compensate dalle misure straordinarie di supporto predisposte dal Governo, ma anche nel 2022 GTT ha registrato una passività.

Si rimanda al Bilancio d'Esercizio per l'approfondita disamina del quadro normativo ed economico nazionale, degli impatti economico-patrimoniali sull'azienda e delle prospettive future sulla continuità aziendale.

Mentre il Bilancio d'Esercizio organizza le informazioni economiche e finanziarie secondo le minuziose regole contabili definite dal Codice civile, la rendicontazione di sostenibilità utilizza e riaggrega i dati di Bilancio per quantificare in forma più esplicita e sintetica gli effetti dell'attività aziendale sui principali portatori di interesse.

## Valore economico generato e distribuito

La ricchezza prodotta e distribuita dall'impresa può essere esaminata attraverso la riclassificazione contabile definita dallo standard internazionale GRI, che evidenzia le sue ricadute per la comunità sociale ed economica di riferimento\*.

Tale modello evidenzia 3 grandezze fondamentali:

- Il Valore economico **GENERATO** dall'impresa
- Il Valore economico **DISTRIBUITO** ai portatori di interesse (stakeholder)
- Il Valore economico **TRATTENUTO** dall'impresa

Il Valore Economico generato rappresenta la ricchezza complessiva creata dall'impresa.

La maggior parte di tale valore viene ripartita tra i principali stakeholder: personale, fornitori (costi operativi), pubblica amministrazione (canoni e imposte), finanziatori (fornitori di capitale di credito) e azionisti (dividendi). La quota rimanente rappresenta il valore trattenuto dalla società: è quello che viene reimpiegato nel "sistema impresa" in qualità di ammortamenti (quota annua per gli investimenti autofinanziati) o accantonamenti, disposti o utilizzati per far fronte a scenari critici che pregiudicano l'equilibrio ordinario del Bilancio.

\* In termini quantitativi, la riclassificazione di alcune voci accessorie e aggiuntive comporta valori leggermente differenti dal Bilancio d'Esercizio

	2020	2021	2022	Δ% 2022-2021
<b>Valore Economico generato dalla Società (VEG)</b>				
<b>A) RICAVI</b>				
<b>a1) Ricavi generati direttamente dal sistema</b>				
Proventi tariffari TPL	65.560.713	64.468.025	<b>87.630.040</b>	
Proventi da altre attività non TPL	26.263.695	34.023.441	<b>35.513.889</b>	
Altri ricavi	53.680.317	52.886.010	<b>74.436.218</b>	
<b>a2) Ricavi per compensazioni servizio pubblico</b>				
Corrispettivi contratti di servizio Regione	17.507.294	13.580.000	<b>13.640.928</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Agenzia M.M.	154.502.400	154.809.192	<b>152.857.693</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Province	15.999.727	16.318.271	<b>16.507.384</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Comuni		-	<b>298.892</b>	
Corrispettivi contratti di servizio da altri enti		-	-	
Contributi per CCNL	24.498.670	24.271.233	<b>25.245.683</b>	
<b>a3) Ricavi per contributi in c/capitale</b>				
Autobus	9.388.167	10.294.162	<b>12.806.512</b>	
Altri ricavi	2.482.043	2.269.411	<b>1.788.607</b>	
<b>a4) Proventi finanziari e proventi straordinari</b>	477.029	437.224	<b>400.449</b>	
<b>TOTALE VEG</b>	<b>370.360.055</b>	<b>373.356.967</b>	<b>421.126.295</b>	<b>13%</b>
<b>Valore Economico distribuito (VED)</b>				
COSTI OPERATIVI	141.686.491	147.935.571	<b>157.243.898</b>	<b>6%</b>
REMUNERAZIONE DEL PERSONALE	181.430.892	189.899.380	<b>198.096.165</b>	<b>4%</b>
PAGAMENTI AI FINANZIATORI	5.919.270	5.119.338	<b>6.495.334</b>	<b>27%</b>
PAGAMENTI ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	11.560.228	17.842.342	<b>18.125.037</b>	<b>2%</b>
INVESTIMENTI NELLA COMUNITA'				
DISTRIBUZIONE DIVIDENDI				
<b>TOTALE VED</b>	<b>340.596.881</b>	<b>360.796.631</b>	<b>379.960.435</b>	<b>5%</b>
<b>Valore Economico trattenuto dalla Società</b>				
Accantonamenti per rischi	1.750.000	671.000	<b>3.908.714</b>	
Altri accantonamenti	-	7.960	<b>28.528</b>	
Ammortamenti	47.788.871	47.790.775	<b>42.768.726</b>	
Accantonamenti/ricorso a riserve	-19.775.697	-35.909.399	<b>-5.540.107</b>	
<b>VALORE ECONOMICO RESIDUO (VEG-VED)</b>	<b>29.763.174</b>	<b>12.560.336</b>	<b>41.165.860</b>	<b>228%</b>

Nel 2022 il valore generato è significativamente aumentato (13%), in virtù del progressivo ritorno alla normalità operativa, ma sono aumentate altresì le spese di produzione (5%), in particolare i costi energetici, in conseguenza degli aumenti internazionali, e i costi del personale, dovuti all'incorporazione di Canova, al rinnovo del CCNL autoferrotranvieri e alla rivalutazione del TFR.

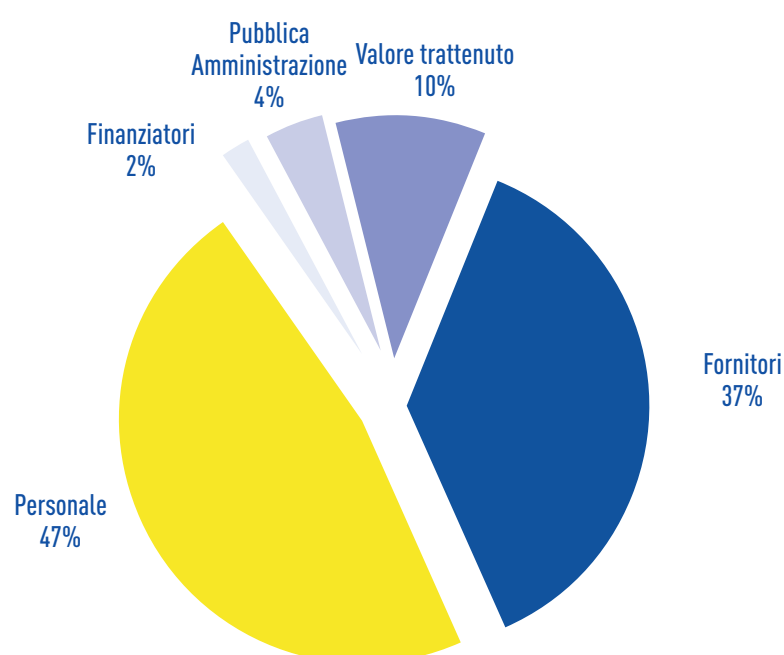
Il passivo di Bilancio si è consistentemente ridotto, pertanto il valore trattenuto dall'azienda è risalito al 10% del totale del valore generato (ammortamenti per gli investimenti effettuati e accantonamenti per rischi meno riserve utilizzate per coprire il passivo).

La distribuzione tra portatori di interesse rappresenta il 90% del valore

generato ed è così ripartita:

- in quanto azienda "ad alta intensità di lavoro", circa metà del valore generato (47%) spetta al personale, per retribuzioni, oneri sociali e previdenziali;
- importanti ricadute sul sistema economico di settore e territoriale sono determinate dagli acquisti di beni e servizi dai fornitori, il 37% del totale;
- i pagamenti alla pubblica amministrazione (canoni per l'utilizzo della rete metropolitana e tranviaria, oltre alle imposte) si assestano al 4%;
- i pagamenti ai finanziatori per le linee di credito in corso sono aumentati, ma in valore assoluto sono inferiori al 2%.

### Distribuzione valore economico generato 2022



## Contributi pubblici per investimenti

Nel 2022 i contributi principali sono stati finalizzati al rinnovo delle infrastrutture in ambito ferroviario, oltre a progetti ad hoc quali il BIP.

	2020	2021	2022
<b>Contributi dalla Regione Piemonte</b>			
Per realizzazioni ferroviarie	2.814.397	1.037.827	2.935.609
Acquisto materiale rotabile	6.966.894	9.593.743	-
Biglietto Integrato Piemonte	586.893	542.951	501.490
<b>Contributi dal Comune di Torino</b>			
Acquisto materiale rotabile	148.856	148.856	148.856
Realizzazione linea tranviaria storica	33.923	33.923	33.923
<b>Totale</b>	<b>10.550.963</b>	<b>11.357.300</b>	<b>3.619.878</b>

## Assistenza finanziaria ricevuta dal governo

Da questa edizione si rendiconta l'ulteriore indicatore previsto dal GRI relativo ai supporti governativi all'attività d'impresa. Fondamentale per l'attuazione del Piano industriale è stato il D.L. n. 23/2020 (C.d. "Decreto Liquidità"), che ha istituito "Garanzia Italia", uno strumento straordinario finalizzato a sostenere le imprese italiane colpite dall'emergenza Covid-19 rilasciando garanzie statali su finanziamenti erogati dagli istituti di

credito, tramite la società SACE - Sezione speciale per l'Assicurazione del Credito all'Esportazione, controllata da Cassa Depositi e Prestiti SpA. GTT ha condiviso con gli istituti di credito i contenuti del Piano Industriale e grazie a tale garanzia pubblica ha ottenuto appositi finanziamenti per proseguirne l'attuazione.

	2020	2021	2022
1) Sgravi fiscali e crediti d'imposta			21.870
<i>Esonero dal versamento dei contributi previdenziali per nuove assunzioni</i>			21.870
2) Sussidi			
3) Sovvenzioni per investimenti o ricerca e sviluppo e altri tipi di sovvenzioni			
4) Premi			
5) Sospensioni dei pagamenti delle royalties			
6) Assistenza finanziaria concessa da agenzie di credito all'esportazione			
7) Incentivi finanziari			50.000.000
<i>D.L. 8 aprile 2020 n. 23 COVID-19: SACE Garanzia Italia</i>			50.000.000
8) Altri benefit finanziari ricevuti o esigibili da parte di qualsiasi governo per qualsiasi operazione			
Totale	0	0	50.021.870



## 6.2 Tassonomia europea

La “Tassonomia per la finanza sostenibile” (Regolamento UE 2020/852) ha il fine di promuovere gli investimenti pubblici e privati in progetti sostenibili, identificandoli sulla base di criteri tecnici oggettivi.

GTT ha avviato la verifica della rispondenza delle proprie attività alle norme del Regolamento già nella DNF 2021. Nel 2022 la Commissione europea ha incluso l’industria del gas e dell’energia nucleare tra le attività economiche sostenibili, ma non vi sono state integrazioni o modifiche significative relative al trasporto pubblico, pertanto vengono qui adottati i criteri di valutazione e calcolo utilizzati l’anno scorso.

# 1

Contribuire ad almeno uno di sei obiettivi ambientali:

- mitigazione del cambiamento climatico;
- adattamento al cambiamento climatico;
- uso sostenibile e protezione dell’acqua e delle risorse marine;
- transizione verso un’economia circolare;
- prevenzione e riduzione dell’inquinamento;
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.



1

Climate change mitigation



2

Climate change adaptation



3

Sustainable use and protection of water and marine resources



4

Transition to a circular economy



5

Pollution prevention and control



6

Protection and restoration of biodiversity and ecosystems

I primi due obiettivi ambientali sono stati normati nel 2021 con requisiti e indicatori tecnici, definiti dal Regolamento delegato (UE) 2021/2139, a integrazione del Regolamento (UE) 2020/852:

→ la **MITIGAZIONE** del cambiamento climatico è l’insieme di iniziative volte a limitare l’impatto delle attività umane sul clima attraverso la riduzione e/o rimozione delle emissioni di gas a effetto serra.

Sono interessati i settori che presentano i più elevati livelli di emissione di CO2 e possono contribuire a ridurre le emissioni di gas serra negli altri settori.

→ l’**ADATTAMENTO** al cambiamento climatico attiene invece alla capacità di prevedere e affrontare gli effetti negativi del cambiamento climatico, a fronte di danni presenti o futuri alle attività economiche, agli ambienti naturali e ai contesti sociali. Le attività che rientrano in quest’ambito sono capaci di rendere più “resilienti” i contesti locali, siano essi naturali, economici, sociali.

Non produrre danni significativi agli altri obiettivi ambientali (principio del DNSH - Do Not Significant Harm). L'attività economica produce un danno significativo nelle seguenti eventualità:

2

- mitigazione del cambiamento climatico: produce significative emissioni di gas a effetto serra;
- adattamento al cambiamento climatico: peggiora gli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto;
- uso sostenibile e protezione dell'acqua e delle risorse marine: nuoce al buono stato delle acque di superficie, sotterranee e marine;
- transizione verso un'economia circolare: è inefficiente nell'uso dei materiali e delle risorse naturali (fonti energetiche non rinnovabili, materie prime, risorse idriche, suolo), anche in termini di durabilità, riparabilità, riutilizzabilità o riciclabilità dei prodotti, oppure aumenta significativamente la produzione di rifiuti;
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento: aumenta le emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi: nuoce alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi o alla conservazione degli habitat e delle specie.

3

Rispettare garanzie sociali minime definite dai valori e dai principi internazionali di riferimento, quali le convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) e le Linee guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani.

4

Rispettare i criteri di vaglio tecnico e rendicontare le informazioni e gli indicatori definiti dai Regolamenti delegati (UE) che via via definiscono e normano i 3 criteri sostanziali.



Il settore del trasporto pubblico locale, compreso il trasporto ferroviario, è incluso tra le attività ammissibili (*eligible*) per entrambi gli obiettivi, ovvero potenzialmente in grado di mitigare i cambiamenti climatici e contenere i suoi effetti negativi.

## Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili

Il Regolamento delegato (UE) 2021/2178 ha identificato come primi requisiti informativi alcuni indicatori economico-finanziari per distinguere la quota delle attività ammissibili (potenzialmente sostenibili) e non ammissibili alla tassonomia.

La quota delle attività ammissibili sul totale delle attività aziendali deve essere calcolata per i seguenti indicatori chiave di prestazione (*KPI – Key Performance Indicator*):

- fatturato generato (TURNOVER);
- spese per investimenti in conto capitale (CAPEX);
- spese operative (OPEX).

Il perimetro di attività aziendali ammissibili include tutti i servizi di trasporto offerti dall'azienda, mentre rimangono esclusi i parcheggi su strada e in struttura.

I criteri di selezione e aggregazione delle voci di Bilancio per il calcolo degli indicatori sono in corso di approfondimento a livello nazionale e internazionale, pertanto i criteri qui adottati potranno essere perfezionati negli anni a venire sulla base di standard di riferimento più specifici.

Come intuibile, le attività con "vocazione" alla sostenibilità rappresentano quote largamente maggioritarie del Bilancio aziendale.

### Fatturato generato (TURNOVER) - Migliaia €

	2021	2022	Δ % 2022-2021
Attività ammissibili	253.842	273.290	8%
Totale	288.632	310.484	8%

Quota attività ammissibili	88%	88%
----------------------------	-----	-----

Quota calcolata dividendo i ricavi associati alle attività ammissibili (numeratore) per il complesso dei ricavi delle attività aziendali (denominatore). I ricavi considerati sono quelli della voce "Ricavi netti delle vendite e prestazioni" del conto economico del Bilancio d'esercizio e quelli da compensazioni per contratti di servizio, ricompresi nella voce "Altri ricavi" del conto economico.

### Spese per investimenti in conto capitale (CAPEX) - Migliaia €

	2021	2022	Δ % 2022-2021
Spese in conto capitale attività ammissibili	38.562	44.271	15%
Totale spese in conto capitale	39.066	44.795	15%

Quota attività ammissibili	99%	99%
----------------------------	-----	-----

Quota calcolata dividendo le spese in conto capitale delle attività ammissibili per il complesso delle spese in conto capitale. Sono inclusi gli investimenti effettuati per immobilizzazioni immateriali, terreni e fabbricati, impianti e macchinari, materiale rotabile.

### Spese operative (OPEX) - Migliaia €

	2021	2022	Δ % 2022-2021
Costi operativi attività ammissibili	318.790	334.998	5%
Totale costi operativi	348.717	365.555	5%

Quota attività ammissibili	91%	92%
----------------------------	-----	-----

Quota calcolata dividendo le spese operative delle attività ammissibili per il complesso delle spese operative. Sono incluse le spese di manutenzione di immobili, impianti e macchinari, i costi del personale, le spese generali e sono escluse le spese capitalizzate.

# Identificazione delle attività aziendali sostenibili

Nell'ambito del perimetro generale di attività "ammissibili", che include tutti i servizi aziendali di trasporto, è possibile già da ora applicare i criteri di vaglio tecnico per selezionare le attività identificabili come "allineate", cioè sostenibili.

I criteri tecnici variano significativamente per contenuto e

articolazione tra i due obiettivi normati: quelli relativi alla mitigazione sono specificati nel dettaglio e permettono di identificare con certezza quali attività aziendali includere, mentre nel caso dell'adattamento sono molto generici e non consentono che episodici riferimenti alle attività svolte.

## OBIETTIVO 1

## MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Le attività aziendali che secondo la Tassonomia offrono un "contributo sostanziale" alla mitigazione dei cambiamenti climatici sono tre:

- Trasporto pubblico urbano e suburbano a trazione elettrica (metro, tram, bus)

- Trasporto pubblico extraurbano con bus Euro VI>
- Trasporto pubblico ferroviario a trazione elettrica (poiché l'attività di esercizio ferroviario terminerà nel 2023 non è stata qui analizzata).

### a) Criteri tecnici per la classificazione delle attività

#### 1) Contributo sostanziale

Trasporto pubblico urbano e suburbano: metro, tram, bus elettrici *l'attività fornisce servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> sono pari a zero.*

Trasporto pubblico extraurbano *(fino al 31 dicembre 2025) l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano utilizzando i veicoli conformi alla norma EURO VI.*

#### 3) Requisiti sociali

Rispetto delle Linee guida Ocse per le imprese multinazionali (*OECD Guidelines for Multinational Enterprises*) e dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (*UN Guiding Principles on Business and Human Rights*), inclusi i principi e i diritti identificati dalla Dichiarazione ILO sui principi e i diritti fondamentali del lavoro (*Declaration of the International Labour Organisation on Fundamental Principles and Rights at Work*) e dalla Dichiarazione universale dei diritti umani (*International Bill of Human Rights*).

#### 2) Non arrecare danno significativo ("DNSH")

Adattamento cambiamenti climatici	- ( <i>Allegato A – appendice tecnica</i> )
Acque e mare	-
Economia circolare	Misure per la gestione dei rifiuti, sia durante la manutenzione che a fine vita della flotta, anche con riutilizzo e riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici
Inquinamenti	Pneumatici conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento e al coefficiente di resistenza al rotolamento -Regolamento (UE) 2020/740 Conformità requisiti più recenti omologazione Euro VI
Biodiversità	-

## b) Identificazione delle attività aziendali sostenibili

### 1) Contributo sostanziale

	2021		2022	
	Mln vetture-km*	% km / tot servizio	Mln vetture-km*	% km / tot servizio
Bus elettrici	1,9	7%	3,6	12%
Tram	4,4	100%	5,0	100%
Metro	10,3	100%	10,5	100%
Tot percorrenze urbane	16,6	39%	19,1	42%
Bus extraurbani Euro VI>	2,9	29%	2,5	25%

*Nota: al fine di valutare l'impatto effettivo sull'ambiente, è stato utilizzato il computo chilometrico relativo alle percorrenze reali dei mezzi (registrazione da contachilometri).*

### 2) Non arrecare danno significativo ("DNSH"):

**Economia circolare:** in sede di gara 2022 per i nuovi tram Hitachi è stato richiesto al fornitore di dichiarare la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati per la costruzione dei mezzi. I nuovi tram sono al 90% riciclabili. In sede di gara 2023 per i nuovi bus elettrici è stato richiesto l'impiego di plastica riciclata o *bio-based* nei rivestimenti interni e una corretta gestione del fine vita delle batterie esauste.

**Inquinamenti:** la scelta dei pneumatici rientra nei capitolati di acquisto dei nuovi mezzi ed è pertanto demandata ai costruttori, secondo norme di legge. In riferimento al contenimento

dell'inquinamento acustico (non specificatamente da rotolamento), in sede di gara 2023 per i nuovi bus elettrici sono stati inseriti nei capitolati appositi criteri premianti per la riduzione della rumorosità interna ai veicoli (migliorativi rispetto allo standard ordinario CUNA NC 504-02) e delle infrastrutture di ricarica sia nei depositi sia nei capolinea sul territorio. Anche i livelli di rumorosità dei nuovi tram sono inferiori alla norma (vedi par. 2.3). Si rimanda al precedente par. 3.7, sezione "Rumore", per le ulteriori azioni attivate per il contenimento dell'inquinamento acustico.

### 3) Requisiti sociali

Meno significativi e ampiamente rispettati in una realtà aziendale pubblica soggetta a elevata tutela legale e sindacale.



Le attività aziendali che secondo la Tassonomia possono offrire un “contributo sostanziale” di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici sono tutti i servizi di trasporto pubblico urbano, suburbano e ferroviario (qui non considerato).

### a) Criteri tecnici per la classificazione delle attività

#### 1) Contributo sostanziale

Trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano

*L'attività ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche (“soluzioni di adattamento”) che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività (identificati a seguito di valutazione del rischio climatico dall'elenco contenuto nell'Allegato A al Regolamento).*

#### 2) Non arrecare danno significativo (“DNSH”): come Obiettivo 1

#### 3) Requisiti sociali: come Obiettivo 1

### b) Identificazione delle attività aziendali sostenibili

#### 1) Contributo sostanziale

Non identificabile

Alcune azioni e dispositivi aziendali rappresentano “soluzioni di adattamento” ai rischi climatici, ma non permettono l'identificazione di specifici perimetri di attività sostenibili:

- La maggior parte dei veicoli è dotata di impianti di condizionamento: riduzione dei rischi a cui sono sottoposti clienti e conducenti di “stress termico”, “variabilità della temperatura”, “ondata di calore”, “ondata di freddo/gelata”.
- Estensione info-mobilità (programmazione viaggi con riduzione tempi di attesa in fermata): riduzione dei rischi a cui sono sottoposti clienti di “forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)”, “stress termico”, “variabilità della temperatura”, “ondata di calore”, “ondata di freddo/gelata”.
- Ottenimento delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex Certificati Prevenzione Incendi), tramite adeguamento delle strutture edili e degli impianti tecnologici alla normativa antincendio per le varie sedi aziendali: riduzione di rischio incendi che possono coinvolgere per dipendenti e fornitori.
- Utilizzo acqua da pozzo invece che acquedotto: riduzione dei rischi “variabilità idrologica o delle precipitazioni”, “stress idrico”, “siccità”.
- Manutenzione e consolidamento infrastruttura e tracciato Ferrovia Torino- Ceres e Cremagliera Sassi-Superga: riduzione dei rischi “erosione del suolo”, “soliflusso”, “valanga”, “frana”.



**Relazione del revisore indipendente sulla  
dichiarazione individuale di carattere non finanziario  
ai sensi dell'articolo 3, c. 10, d.lgs. 254/2016 e  
dell'articolo 5 regolamento CONSOB n. 20267 del 18  
gennaio 2018  
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022**

## **Relazione del revisore indipendente sulla dichiarazione individuale di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267**

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267, sono stato incaricato di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione individuale di carattere non finanziario del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ex art. 3 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 26 giugno 2023 (di seguito "DNF"). L'esame limitato non si estende alle informazioni contenute nei capitoli 5.1 e 5.2 della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

L'incarico è stato svolto con il supporto specialistico e scientifico dello Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino.

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dall'articolo 3 del Decreto e dai GRI-Sustainability Reporting Standards revised 2021, di seguito "GRI Standards", da essi indicati nel capitolo "1-Questo documento" della DNF e individuati come standard di rendicontazione con riferimento alla selezione di GRI Standards in essa riportati secondo la modalità "con riferimento".

Lo standard di riferimento adottato è stato integrato con fonti supplementari più pertinenti nel contesto operativo della società, in particolare le *Linee Guida Sostenibilità*, pubblicate nel 2019 dalla Associazione di categoria *ASSTRA - Associazione Trasporti*.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della società e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività della società, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività della Società, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

### **Indipendenza del Revisore e controllo della qualità**

Il revisore è indipendente in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del Code of Ethics for Professional Accountants emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

Il Revisore Legale, anche ai sensi dell'art. 10 ter del DLGS 39/2010, applica mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

## Responsabilità del Revisore Legale

È del Revisore la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards.

Il responsabile dell'incarico è il revisore contabile con la qualifica di soggetto abilitato allo svolgimento della revisione legale, che si è avvalso del supporto specialistico dello Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino e in particolare del prof. Pietro Paolo Biancone (già Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino) e della prof.ssa Silvana Secinaro (già Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino).

Il lavoro di verifica è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi limited assurance. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi.

Pertanto, l'esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1) analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche dell'impresa rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
- 2) comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario incluse nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio della Società;
- 3) comprensione dei seguenti aspetti:
  - a) modello aziendale di gestione e organizzazione delle attività con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - b) politiche praticate connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto,
  - c) risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - d) principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 4, lett. a);

- 4) comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di GTT spa e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della società:

- a) con riferimento le informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento all'informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionarie la corretta aggregazione dei dati.

## GRI analysis

Alla luce dell'attività di revisione svolta per la rendicontazione coerente con i principi GRI emerge che rispetto a quelli citati nell'indice di presentazione sono presenti conformità con altri criteri emersi dai contenuti del report e dalle interviste condotte. Gli elementi sono richiamati alla luce del nuovo approccio GRI 1- 2- 3 del 2021 in vigore dal 1° gennaio 2023.

STANDARD GRI	Contenuti e requisiti specifici adottati
<b>L'Organizzazione e le sue prassi di rendicontazione</b>	
GRI 2-1	Dettagli organizzativi (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione (a)
GRI 2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-4	Revisione delle informazioni (a.)
GRI 2-5	Assurance Esterna (a., b.)
<b>Attività e lavoratori</b>	
GRI 2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business (a., b.i,ii,iii,c.,d.)
GRI 2-7	Dipendenti (a.,b.,c.,d.,e.)
<b>Governance</b>	
GRI 2-9	Struttura e composizione della governance (a.,c.)
GRI 2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo (a.)
GRI 2-11	Presidente del massimo organo di governo (a.,b.)
GRI 2-12	Ruolo del massimo organo di governo della gestione degli impatti (a.,b.,c.)
GRI 2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti (b.)
GRI 2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione della sostenibilità (a.,b.)
GRI 2-15	Conflitti d'interesse (a.,b.)
GRI 2-16	Comunicazione delle criticità (a.)
GRI 2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo (a.)
GRI 2-19	Norme riguardanti le remunerazioni (a.,b.)
GRI 2-20	Procedure di determinazione della retribuzione (a.,b.)
GRI 2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale (a.,b.)
<b>Strategia, politiche e prassi</b>	
GRI 2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile (a.)
GRI 2-23	Impegno in termini di policy (a.,b.,c.,d.,e.,f.)
GRI 2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi (a.,b.,c.)
GRI 2-27	Conformità a leggi e regolamenti (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-28	Appartenenza ad associazioni (a.)
<b>Coinvolgimento degli stakeholder</b>	
GRI 2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder (a.)
GRI 2-30	Contratti collettivi (a.,b.)
<b>Temi materiali</b>	
GRI 3-1	Processo di determinazione dei temi materiali (a.,b.)
GRI 3-2	Elenco di temi materiali (a.,b.)
GRI 3-3	Gestione dei temi materiali (a.,b.,c.,d.,e.)
<b>Standard per l'ambito economico</b>	
GRI 201-1	Valore economico diretto generato e distribuito (a.)
GRI 201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità risultanti dal cambiamento climatico (a.)

GRI 201-3	Obblighi riguardanti i piani di benefit definiti e altri piani pensionistici (a.,b.,c.,e.)
GRI 201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo (a.,b.,c.)
<b>Presenza sul mercato</b>	
GRI 202-1	Rapporto tra i salari base standard per genere rispetto al salario minimo locale (a.,b.,c.)
<b>Prassi di approvvigionamento</b>	
GRI 204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali (a.)
<b>Anticorruzione</b>	
GRI 205-1	Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione (a.,b.)
GRI 205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione (a.,b.,c.,d.,e.)
GRI 205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate (a.,b.,c.,d.,e.)
<b>Standard per l'ambito ambientale</b>	
<b>Energia</b>	
GRI 302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
<b>Acqua ed effluenti</b>	
GRI 303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa (a.,b.,c.)
GRI 303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua (a.)
GRI 303-4	Scarico idrico (a.,b.)
GRI 303-5	Consumo idrico (a.,b.,c.,d.)
<b>Emissioni</b>	
GRI 305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1) (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
GRI 305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2) (a.,b.,c.,d.,e.,g.)
GRI 305-3	Altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3) (a.,b.,c.,d.,e.,g.)
GRI 305-4	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) (a.,b.,c.,d.)
<b>Scarichi idrici e rifiuti</b>	
GRI 306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti (a.)
GRI 306-2	Gestione di impatti significative correlati ai rifiuti (a.,b.,c.)
GRI 306-3	Rifiuti generati (a.,b.)
GRI 306-4	Rifiuti non conferiti in discarica (a.,b.,c.,d.,e.)
GRI 306-5	Rifiuti conferiti in discarica (a.,b.,c.,d.,e.)
GRI 306-3	Sversamenti significative (b.,c.)
<b>Standard per l'ambito sociale</b>	
GRI 401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti (a.,b.)
GRI 401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time (a.,b.)
GRI 401-3	Congedo parentale (a.,b.,c.,d.,e.)
<b>Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali</b>	
GRI 402-1	Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative (b.)
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>	
GRI 403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (a.,b.)
GRI 403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti (a.,b.,c.,d.)
GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione (a.)
GRI 403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro (a.)
GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori (a.)

GRI 403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business (a.)
GRI 403-9	Infortuni sul lavoro (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
GRI 403-10	Malattia professionale (a.,c.)
<b>Formazione e istruzione</b>	
GRI 404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente (a.)
<b>Diversità e pari opportunità</b>	
GRI 405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti (a.,b.)
GRI 405-2	Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini (a.,b.)
<b>Non discriminazione</b>	
GRI 406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate (a.,b.)
<b>Salute e sicurezza dei clienti</b>	
GRI 416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi (a.)
GRI 416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi (a.,b.)
<b>Marketing ed etichettatura</b>	
GRI 417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi (a.,b.)
GRI 417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi (a.,b.)
<b>Privacy dei clienti</b>	
GRI 418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati (a.,b.,c.)

Fanno parte di un processo di miglioramento i seguenti elementi:

- D.lgs. 254 del 2016: Piano aziendale basato su indicatori di tassonomia e miglioramento puntuale volto a coinvolgere i diversi livelli organizzativi.
- D.lgs. 254 del 2016: Aspetti sociali e attinenti la gestione del personale per garantire la parità di genere: rappresentazione politica orientata a garantire la parità di genere e politiche antidiscriminazione attuate.
- GRI: GRI1 par 2.3 Due diligence esplicitata attraverso le conoscenze della catena del valore e dell'impatto indiretto, GRI 3.1 d integrazione piano di miglioramento e target specifici per la gestione dell'acqua, GRI 2-6 b. ii. Maggiore accuratezza nella descrizione dei fornitori, GRI 2-10 b iv. Competenze specifiche dei massimi organi di governo in relazione alle competenze connesse agli impatti dell'organizzazione, GRI 2-25 d,e coinvolgimento degli stakeholders nel design, review, operazioni e incremento meccanismi risolutivi con evidenza risoluzione reclami o torti, GRI 2-26 coinvolgimento stakeholders nella definizione della policy e responsabilità volte a intervenire sugli impatti.

I GRI omessi sono parte integrante di un processo di valutazione continua effettuato annualmente.

## Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e, dai GRI Standards evidenziati all'interno della relazione.

Le conclusioni sulla DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa non si estendono alle informazioni contenute nei capitoli 5.1 e 5.2 della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 03.07.2023

Dott. Davide Barberis  
(Revisore Legale incaricato)

Prof. Paolo Pietro Biancone  
(Presidente già Spin-off Accademico HalalTo srl)

