

GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

GTT S.p.A.

**Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2016**

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be a cursive representation of a name.

INDICE

PROFILO DI GTT	4
INTRODUZIONE	4
Organi societari	4
Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi	5
Contesto normativo e quadro legale di riferimento	5
Lo scenario di mercato	7
MISSIONE, VISIONE E VALORI AZIENDALI	7
Missione	7
Visione	8
Valori	8
Politica	9
ATTIVITA' E SERVIZI	10
I DATI INDUSTRIALI 2016 DI GTT	19
RELAZIONE SULLA GESTIONE	20
LE RAGIONI DEL RINVIO DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO 2016	20
L'APPROVAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE	20
ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE E IL SUO MONITORAGGIO	24
VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE	24
IL PROCEDIMENTO PENALE IN CORSO	30
SITUAZIONE ECONOMICA	31
Andamento della gestione economica del periodo	31
Trend storico dei dati economici	35
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO	38
STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO	39
LA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	40
ATTIVITA' SVOLTA NEL 2016	42
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	61
RISORSE UMANE, ORGANIZZAZIONE E RELAZIONI INDUSTRIALI	63
AMBIENTE QUALITA' E SICUREZZA	67
RISK MANAGEMENT	68
ALTRE INFORMAZIONI	70

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016	71
NOTA INTEGRATIVA	78
ALLEGATI	135
Relazione del collegio sindacale	
Relazione della società di revisione	

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'd' or a signature, located in the bottom right corner of the page.

PROFILO DI GTT

INTRODUZIONE

Organi societari

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato

Walter Ceresa¹

Consiglieri²

Gianmarco Montanari

Silvia Cornaglia

COLLEGIO SINDACALE³

Presidente

Giuseppe Chiappero

Sindaci effettivi

Giuseppe Robasto

Mariarosa Schembari

Sindaci supplenti

Federica Caloja

Andrea Caretti

Società di revisione⁴

PricewaterhouseCoopers SpA.

¹ Nominato con atto dell'8/7/2014, durata in carica sino all'approvazione del Bilancio 2016.

² Elisabetta Bove si è dimessa con effetto dal 01/01/2017. Gianmarco Montanari è stato nominato con atto dell'8/7/2014; Silvia Cornaglia è stata nominata con atto del 04/12/2017. Per i consiglieri la durata della carica è prevista fino all'approvazione del Bilancio al 31/12/2016.

³ Nominato il 7/12/2016. La durata della carica è prevista sino all'approvazione del bilancio al 31.12.2018.

⁴ La durata dell'incarico è prevista sino all'approvazione del bilancio al 31.12.2016.

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) è una società per azioni controllata al 100% dalla società FCT Holding S.p.A., di proprietà del Comune di Torino. Le attività svolte da GTT sono:

- trasporto con la 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 (linee SFMA - Torino Ceres e SFM1 - Canavesana; tratta Torino - Porta Susa - Trofarello – Chieri in sub affidamento da Trenitalia);
- gestione della sosta a pagamento nel Comune di Torino.

GTT svolge inoltre le seguenti attività:

- gestione della segnaletica per la mobilità del Comune di Torino;
- servizi turistici quali navigazione sul Po, ascensore della Mole Antonelliana, tranvia a cremagliera Sassi - Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, treno a vapore del Museo Ferroviario Piemontese, navetta che collega il Castello di Rivoli alla metropolitana, bus che collega Torino con la Reggia di Venaria.

Contesto normativo e quadro legale di riferimento

L'assetto normativo del settore del Trasporto Pubblico Locale è essenzialmente determinato dalla disciplina dell'Unione Europea, dalla legislazione nazionale e da quella regionale:

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia entrato in vigore il 3.12.2009. Il Regolamento è intervenuto prevalentemente su tre profili: le compensazioni degli obblighi di servizio di trasporto pubblico, le modalità di affidamento dei contratti di servizio e la durata di tali contratti;
- D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 che ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle Regioni e che ha introdotto un generalizzato obbligo di gara;
- Leggi regionali di settore (Legge Regionale Piemonte 01/2000 e s.m.i.); la L.R. 1/2015 del 27.01.2015 ha istituito la nuova Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), che subentra all'Agenzia della Mobilità Metropolitana e Regionale nella programmazione del trasporto pubblico dell'intera regione.

Il processo di riforma avviato dalla Legge Madia – Legge 7 agosto 2015, n. 124 “Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche” è stato parzialmente attuato

con i seguenti decreti delegati:

- Decreto Legislativo 25/05/2016 n. 97: “Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della Legge 6/11/2012 n. 190 e del Decreto Legislativo 14/03/2013 n. 33, ai sensi dell’articolo 7 della Legge 7/08/2015 n. 124 in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche”;
- Decreto Legislativo 19/08/2016, n. 175: “Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica” in attuazione dell’articolo 18 della L.124/2015, entrato in vigore il 23 settembre 2016.

La delega non è stata invece attuata in relazione al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di interesse economico generale, tra cui il trasporto pubblico locale, oggetto di specifica riforma nello schema di decreto approvato il 24/11/2016 dal Consiglio dei ministri, poi non pubblicato.

La manovra finanziaria di correzione 2017 (d.l. n. 50 del 24 aprile 2017 convertito in l. 21.6.2017 n. 96) ha poi introdotto rilevanti disposizioni in ordine alla dotazione del Fondo nazionale trasporti, criteri di riparto, rinnovo del materiale rotabile, determinazione dei bacini di mobilità, compiti dell’Autorità di regolazione, contrasto dell’evasione tariffaria.

Di rilievo è la riforma del “codice appalti” definita dal Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”, e successive modifiche (in particolare decreto correttivo 19.4.2017 n. 56): il codice disciplina l’attività di GTT quando la società opera, non come concorrente in gara per conseguire l’affidamento di servizi pubblici, ma come stazione appaltante per acquistare lavori, servizi e forniture.

Si evidenzia infine il “doppio binario” rinvenibile nella legislazione riferita alle società pubbliche che operano nel settore dei servizi pubblici locali. Si contrappongono infatti:

- il binario “privatistico”, che impone la competizione con gli operatori privati per acquisire (e per confermare) la gestione dei servizi pubblici;
- quello “pubblicistico”, che impone vincoli non applicabili agli operatori privati: così il Codice appalti, le regole sulle assunzioni, la normativa anticorruzione e sulla trasparenza, le stringenti norme specifiche sulle “società pubbliche”.

Lo scenario di mercato

Le politiche pubbliche, centrali e locali, indirizzate alla mobilità sostenibile, degli ultimi anni non sono state particolarmente efficaci ad intercettare la domanda di mobilità potenziale crescente. In particolare, la conseguente riduzione dei servizi offerti, in termini quantitativi e qualitativi, dovuta alla riduzione dei fondi destinati al settore, ha impattato negativamente sulla domanda che si stava orientando sulla mobilità collettiva per ragioni principalmente di tipo economico, ma anche di crescente consapevolezza nell'utilizzo di mezzi alternativi rispetto all'auto, che tutt'ora detiene l'84% di quota modale di trasporto (% degli spostamenti motorizzati) a fronte del 12% circa riferito ai mezzi pubblici. Il dato si differenzia, però, segmentando il mercato per ampiezza delle aree urbane o per area geografica. La quota modale del trasporto pubblico si attesta ad un 30% circa nelle grandi città (più di 250 mila abitanti) fino a scendere al 2,9% in comuni al di sotto dei 100 mila abitanti. Complessivamente nelle regioni del Nord-Ovest la quota modale è del 20% circa mentre nelle regioni del Nord-Est dell' 8%, Centro 15% e Sud e Isole 6,5% (dati medi su scala nazionali aggiornati al 2015, fonte ISFORT).

Tuttavia, nel corso del 2017 si è registrata una parziale inversione di tendenza testimoniata da:

- politiche e provvedimenti statali per il rilancio del cd "trasporto rapido di massa"; a tali interventi può essere ricondotto il finanziamento di 75 milioni destinato a GTT per il rinnovo della flotta tramviaria;
- politiche e provvedimenti statali e regionali per il rinnovo delle flotte; si segnala al riguardo il finanziamento del 50% (90% per i bus elettrici) per il rinnovo delle flotte automobilistiche oggetto di procedura ad evidenza pubblica già bandita;
- politiche e provvedimenti comunali per la revisione della rete urbana e suburbana il cui ultimo aggiornamento strutturato risaliva al 1981.

Tutti tali interventi sono stati considerati nel Piano Industriale di cui infra e contribuiscono al conseguimento dei suoi obiettivi.

MISSIONE, VISIONE E VALORI AZIENDALI

Missione

Essere un operatore leader nel settore della mobilità con la finalità di offrire, in via prioritaria alla comunità torinese e piemontese, servizi di trasporto collettivo e servizi ad esso correlati competitivi per qualità ed economicità, favorendo lo sviluppo economico del territorio nel rispetto

dell'ambiente e del sociale.

Consolidare la propria leadership a livello nazionale in termini di qualità dei servizi di trasporto e di economicità della gestione di impresa, con la finalità di competere con successo sul mercato e di cogliere tutte le opportunità di sviluppo del business.

Visione

Operare in uno scenario competitivo anche al di là di quanto comporta il quadro normativo attuale.

Rafforzare GTT e perseguire:

- crescita della dimensione territoriale e aziendale;
- sviluppo del business anche attraverso acquisizioni e alleanze;
- integrazione intermodale e *governance* unitaria del sistema di mobilità;
- sinergie ed economie di scala;
- costituzione di centri di eccellenza di valore anche sovra aziendale.

Valori

Centralità della persona: GTT produce un servizio che viene offerto “da persone alle persone”, utile anche a chi non ne fruisce direttamente; nella dinamica di questo scambio è centrale il rispetto per l'integrità fisica e culturale dei soggetti coinvolti senza alcuna distinzione di sesso, razza, lingua, religione, condizione fisica, opinione. In particolare, nei confronti dei propri collaboratori GTT attua politiche di valorizzazione, riconoscendone con trasparenza impegno e meriti e si impegna a garantire ai propri clienti un servizio accessibile e di qualità elevata.

Efficienza economica ed efficacia: GTT è impegnata in un processo di miglioramento della gestione e della qualità dei servizi offerti che, coniugando efficacia a efficienza economica, contribuisca a rafforzare il proprio vantaggio competitivo.

Rispetto e tutela dell'ambiente: GTT orienta le proprie scelte con l'obiettivo di minimizzare l'impatto ambientale e contribuire, insieme alle Istituzioni, allo sviluppo di un moderno sistema di mobilità che migliori la qualità della vita dei cittadini.

Orientamento al dialogo: GTT è aperta al dialogo e al confronto con tutti i suoi portatori d'interesse: con le Istituzioni, per individuare i migliori criteri di fornitura del servizio; con la clientela e le sue rappresentanze organizzate, per monitorare il livello di soddisfazione; con i pro-

pri collaboratori, per coinvolgerli concretamente nel raggiungimento degli obiettivi aziendali; con i fornitori, per costruire dei rapporti di collaborazione fondati su garanzie reciproche di affidabilità e qualità.

Correttezza negoziale e trasparenza: GTT è attenta al rigoroso rispetto delle leggi ed a instaurare rapporti di scambio con i propri interlocutori improntati alla piena correttezza negoziale. L'azienda attiva appositi canali di comunicazione con tutti i suoi interlocutori, per informarli in modo completo, chiaro e trasparente.

Responsabilità sociale: GTT promuove azioni capaci di coniugare gli interessi aziendali a quelli di tutti i portatori di interesse (dipendenti, clienti, fornitori, istituzioni pubbliche, cittadinanza) nella consapevolezza che il proprio ruolo sociale può generare valore aggiunto per il territorio e la comunità di riferimento.

Politica

GTT adotta Sistemi di Gestione Certificati in materia di Qualità, Ambiente, Sicurezza sul Lavoro, Sicurezza del Trasporto Ferroviario, Sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria, Sicurezza delle Informazioni, Modello organizzativo 231 e Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza e fonda la propria Politica Aziendale sulla base del principio di miglioramento continuo e di obiettivi misurabili e monitorabili.

GTT si impegna a riesaminare periodicamente la politica, aggiornarne i contenuti, diffonderla al personale coinvolto direttamente o indirettamente nei processi aziendali e renderla disponibile al pubblico.

La Politica GTT è stata rivista il primo luglio 2017 nei termini sopra descritti.



ATTIVITA' E SERVIZI

I servizi di TPL

I servizi di trasporto pubblico locale (TPL) gestiti da GTT sono regolati dai seguenti Contratti di Servizio:

Servizio / Concedente	Urbano Torino	Extraurbano Prov. Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Alessandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferrovie AMP
Concessionario	GTT	Consorzio Extra.To	Consorzio Extra.To	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT
Decorrenza con- tratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	proroga affidamento diretto
Scadenza contratto	30.06.2027	31.12.2019	31.07.2018	22.12.2019	15.06.2019	21.05.2019	subentro nuovo gestore

Relativamente ai servizi di trasporto pubblico urbano di Torino il contratto ricomprende: gli esercizi di superficie tramviari e automobilistici, la metropolitana automatica, la sosta a pagamento e i servizi turistici.

Il contratto dei servizi relativi al trasporto pubblico urbano di Torino pone in capo all'operatore il rischio commerciale (c.d. contratto *net cost*); la durata del contratto è attualmente fissata sino al 30.6.2027.

Il contratto prevede un'esclusiva a favore del concessionario limitatamente ai servizi di TPL (superficie e metropolitana) e consente il subaffidamento dei soli servizi di TPL di superficie automobilistici nella misura massima del 30% del valore della relativa sezione contrattuale.

Relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale extraurbano, GTT gestisce i servizi assegnati a seguito di gare a cui ha partecipato nell'ambito dei Consorzi aggiudicatari (Extra.To per i contratti della Città Metropolitana di Torino, ex Provincia di Torino, e dell'AMP, Grandabus per la Provincia di Cuneo, SCAT per la Provincia di Alessandria e COAS per la Provincia di Asti).

Nel corso del 2016 i consorzi Extra.To, Grandabus e Coas, di cui GTT fa parte, hanno ottenuto la proroga, sino al 2019, dei rispettivi Contratti di Servizio.

Con riferimento al contratto di servizio SCAT, l'AMP ha determinato l'attivazione del periodo di ultrattività annuale fino al 12.09.2017 e successivamente ha dato corso all'affidamento diretto fino al 15.06.2019.

Servizio di Trasporto Pubblico di Torino

La rete GTT si articola servendo l'area del Comune di Torino, l'area Suburbana che comprende i Comuni della prima cintura e l'area Extraurbana, attraverso quattro **modalità intermodali di trasporto**:

- Metropolitana
- Autobus
- Tram
- Ferrovia (in concessione)

Linea METROPOLITANA AUTOMATICA di Torino

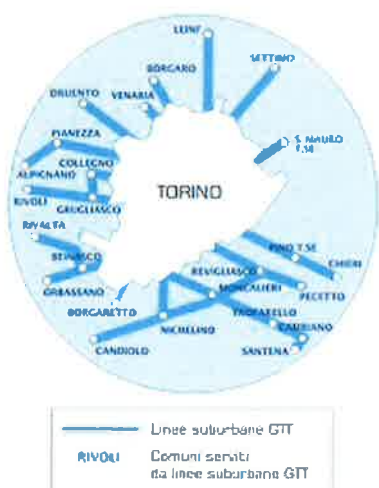


La Metropolitana Torinese, Linea 1, è entrata in esercizio nel 2006. E' completamente automatica e senza conducente (sistema VAL).

Il percorso si snoda principalmente lungo i corsi Francia e Vittorio Emanuele II e via Nizza (21 stazioni). E' lungo circa 12,5 km e viene percorso mediamente in 23 minuti. Nel 2016 il numero dei passaggi in metropolitana ha superato quota 42 milioni (+2,3% rispetto al 2015).



Linee Autobus e Tram in area urbana e suburbana



La **rete di superficie automobilistica** nella città di Torino e nell'area suburbana è servita da 88 linee attive sul Comune di Torino e nei 21 Comuni della prima cintura.

Ogni venerdì, sabato e nei prefestivi è attivo il **servizio notturno** (*Night Buster*) servito da 10 linee bus con passaggi ogni ora.

La **rete tranviaria** attiva nel Comune di Torino è costituita da 8 linee per una lunghezza complessiva di binari pari a 200 km circa.

Produzione servizio: 42,7 milioni km di cui 5,4 milioni km prodotti con vetture tramviarie. I passeggeri paganti nel 2016 ammontano a circa 250 milioni, inclusi i passeggeri che utilizzano la linea 1 di metropolitana.

Linee Extraurbane Automobilistiche

Attraverso la partecipazione ai consorzi affidatari del servizio Extraurbano, GTT gestisce circa 70 linee che servono complessivamente 264 Comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino.

Produzione servizio: 10,7 milioni km. Nel 2016 i passeggeri paganti sono stati pari a 14 milioni.

Linee Ferroviarie

GTT gestisce in concessione la linea SFMA ferroviaria (Torino - Aeroporto – Ceres), che collega la città con l'Aeroporto Internazionale di Caselle in soli 19 minuti e la linea SFM1 (Canavesana) per circa 80 km di rete oltre al subappalto, da Trenitalia, del servizio Torino Porta Susa – Trofarello – Chieri. Le linee GTT sono parte integrante del **servizio ferroviario metropolitano (SFM)** che costituisce il nodo ferroviario di Torino che complessivamente è composto da 8 linee che servono 93 stazioni con 365 collegamenti giornalieri (1 treno ogni 8 minuti).

Produzione servizio: 1,2 milioni km. Sono stati rilevati circa 6 milioni di passeggeri.



Servizio gestione sosta a pagamento



La gestione dei parcheggi a pagamento, sia su **suolo pubblico che in infrastruttura**, è stata affidata a GTT dal 1996. Il servizio è svolto da GTT in tutta l'area urbana del centro città e nelle infrastrutture in concessione all'azienda.

I posti auto a pagamento su suolo pubblico sono circa 46.500 e i parcheggi (a barriera, in struttura o pertinenzia-

li) gestiti sono 26 per circa 6300 stalli.

Una centrale operativa attua una supervisione di tutte le infrastrutture mediante impianti di remotizzazione che consentono di monitorare lo stato delle strutture e dei relativi impianti, di fornire supporto alla clientela, nonché di gestire l'accesso e l'uscita dai parcheggi "in remoto" garantendo il massimo livello di sicurezza ed ottimizzando il servizio di riscossione con un presidio locale ridotto in termini di addetti operanti.

I parcheggi in struttura sono i seguenti:

1. Bacigalupo 
2. Caio Mario
3. D'Azeglio/Galilei 
4. Fermi
5. Fontanesi 
6. Molinette 
7. Nizza/Carducci 
8. Palagiustizia
9. Racconigi
10. Re Umberto
11. Richelmy 
12. Roma/S. Carlo/Castello
13. Santo Stefano
14. Sofia
15. Stura
16. V Padiglione



17. Valdo Fusi

18. Venchi Unica

19. Ventimiglia 

Sono gestiti anche 8 parcheggi pertinenziali.

Servizi turistici

Tranvia a dentiera Sassi-Superga

La storica Tranvia a dentiera, con i suoi 3 km di percorso che collega Sassi con Superga, è unica nel suo genere in Italia e offre ai passeggeri un viaggio d'altri tempi attraverso un panorama indimenticabile sulle carrozze originarie.



A causa di uno smottamento del terreno il 15 maggio 2016, la Tranvia, pur non subendo danni, ha dovuto rimanere chiusa per circa un mese (fino al 10 giugno), proprio per la messa in sicurezza del terreno circostante. Inoltre, a causa di problemi tecnici ad una motrice, dal 29 marzo al 22 aprile, il servizio è stato svolto con un solo mezzo. Tali difficoltà logistiche e tecniche hanno causato una riduzione degli incassi del 10,59 % rispetto al 2015. I passeggeri sono stati comunque più di 75.000.

Navigazione sul Po

Il servizio di navigazione è sospeso da fine novembre 2016, in seguito alla piena del Po ed al conseguente danneggiamento dei due battelli. D'intesa con la Città di Torino, GTT si è attivata per il ripristino del servizio con nuovi battelli più piccoli e a trazione elettrica.

Ristocolor e Gustotram

Due motrici tranviarie eseguono un tour della città con possibilità di ristorazione. Il 2016 è stato un anno importante, ed è molto cresciuto il numero delle serate esclusive in Torino: la percentuale degli incassi è più che raddoppiata rispetto all'anno precedente, e i passeggeri sono passati da circa 7.000 a quasi 10.000.



Ascensore panoramico della Mole Antonelliana

L'ascensore, gestito da GTT per conto del Comune di Torino, è in funzione all'interno della Mole



Antonelliana. Nel corso del 2016 è stato utilizzato da quasi 400 mila persone. Gli incassi hanno fatto rilevare un incremento del 12%. La salita fino agli 85 metri di altezza del "tempietto" valorizza ancora di più il simbolo più noto di Torino, la Mole Antonelliana, il cui interesse turistico è ulteriormente aumentato da quando ospita anche il Museo del Cinema.

Noleggio tram storici

Le vetture storiche, completamente restaurate, sono state noleggiate nel 2016 per eventi come feste, aperitivi e tour della città, con un incremento notevole degli incassi rispetto all'anno precedente.

Bus Reggia Venaria e Parco della Mandria

Il servizio bus "Venaria Express" collega Torino con la Reggia di Venaria e il Parco della Mandria. Ha trasportato nel corso del 2016 quasi 75.000 persone, di cui circa la metà di sabato e nei festivi. Il dato è molto rilevante, perché porta quasi al raddoppio dei passeggeri rispetto all'anno precedente (circa 41.000 passeggeri nel 2015), anche grazie al rilancio del servizio (da settembre



2015) con nuovi percorsi, orari e tariffe. Tutti gli autobus dedicati al servizio hanno una grafica integrale che evoca la Reggia ed il Parco della Mandria, mentre a bordo è possibile guardare

un video dedicato alla Reggia di Venaria, ai suoi giardini, alle mostre ed agli eventi che periodicamente si avvicinano.

Il servizio è attivo tutti i giorni dal martedì alla domenica (i Giardini e la Reggia sono chiusi il lunedì), a parte le settimane di chiusura invernale della Reggia stessa, da fine febbraio a fine marzo.

Vendita biglietti TGV

Grazie ad un accordo di collaborazione commerciale tra GTT e SNCF (società delle Ferrovie Francesi) è possibile acquistare i biglietti del TGV per Parigi e Lione presso i Centri Servizi al Cliente GTT. Sempre grazie a tale accordo, in ogni treno TGV in viaggio tra Parigi e Torino si possono acquistare i principali biglietti GTT (ordinario urbano, giornaliero, biglietto 2 giorni, biglietto 3 giorni).

Servizi per disabili

GTT presta particolare attenzione ai servizi rivolti a persone con disabilità adoperandosi in attività tese a migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto e l'informazione relativa, nonché ad una formazione del proprio personale su tale tematica e ad una stretta collaborazione con le associazioni dedicate. In tale contesto GTT ha da tempo nominato il proprio *Disability Manager*.



Sistema tariffario e rete di vendita

Il sistema tariffario, è organizzato in 19 zone disposte su 5 anelli concentrici. La tariffa pagata è



integrata.

funzione del numero di zone attraversate. La zona U rappresenta l'area urbana di Torino e copre due zone tariffarie. L'intera area include Torino e i comuni situati in un raggio di circa 40Km. Le tariffe sono applicate ai servizi di qualunque vettore esercente il trasporto pubblico nell'area. All'area sono associate delle "espansioni", ossia spostamenti aventi origine in una serie di comuni esterni e destinazione all'interno dell'area

La rete di vendita è costituita dai seguenti canali:

Rivendite

Le rivendite sono 1.534 di cui 1.274 urbane e 260 extraurbane e si approvvigionano di documenti viaggio e sosta tramite una società che opera per conto di GTT. Le consegne avvengono mediamente 2 volte al mese per ogni rivendita per un totale di circa 36.000 consegne all'anno. In alternativa è attivo il centro di distribuzione GTT presso la sede di via Manin, 17.

Con l'introduzione del BIP (Biglietto Integrato Piemonte), la maggior parte dei titoli può essere rilasciata dalle rivendite in modalità elettronica su tessera, tramite sistema POS. Il ricavato viene gestito dal sistema attraverso RID bancario.

Tutte le rivendite sono periodicamente visitate da personale specializzato GTT, che rappresenta il filo diretto tra GTT e la propria Rete distributiva. GTT, tramite detto personale:

- provvede alla formazione degli esercenti per la corretta gestione della vendita e al loro continuo aggiornamento sull'utilizzo del POS, nuovi biglietti, abbonamenti, tariffe, linee e percorsi;
- recepisce esigenze e criticità della clientela;
- monitora e valuta i punti vendita;
- offre assistenza tecnica e, in caso di nuova apertura o cambio titolare, provvede all'installazione del POS verificandone funzionalità e trasmissione dati;
- recupera RID insoluti.

Parcometri e applicazione sosta per smartphone

La rete consiste in 750 parcometri dislocati nell'area urbana dove è possibile provvedere al pagamento della sosta e all'acquisto del biglietto di viaggio ordinario. Per il pagamento della sosta nelle strisce blu è inoltre attivo un servizio fruibile tramite l'apposita applicazione per smartphone in collaborazione con 9 diversi operatori telefonici.

E-Commerce

Il servizio, attivo da metà 2015, gestisce circa 34.000 transazioni all'anno e consente di acquistare o rinnovare l'abbonamento per il trasporto pubblico o il permesso di sosta.

ATM POS

Presso gli sportelli bancomat di Intesa Sanpaolo e Unicredit presenti a Torino e in tutta Italia è consentito rinnovare l'abbonamento GTT (rete urbana o urbana+suburbana).

Postel

E' possibile rinnovare l'abbonamento Viaggio tramite bollettino di conto corrente postale.

TVM Metro

Presso le 21 stazioni della Linea 1 Metropolitana sono presenti:

- 48 emettitrici "Full" dove ricaricare titoli Viaggio elettronici BIP e acquistare biglietti viaggio ordinari cartacei;
- 12 emettitrici "Light" dove acquistare biglietti viaggio ordinari cartacei.

TVM e Biglietterie Ferroviarie

Sulle linee ferroviarie SFM1 e SFMA sono presenti 14 biglietterie gestite con personale GTT e 9 emettitrici automatiche.

Ufficio Grandi Clienti

Gtt gestisce la vendita di abbonamenti di viaggio direttamente alle Aziende convenzionate:
50 aziende/Enti per un totale di oltre 8.900 abbonamenti.

Centri di Servizio al Cliente

L'assistenza al cliente è fornita attraverso 5 centri dedicati in Torino, in cui è possibile rinnovare ed acquistare i titoli di viaggio e di sosta:

- 1) stazione ferroviaria Porta Susa;
- 2) stazione ferroviaria Porta Nuova;
- 3) corso Turati 13;
- 4) via Cavour 25;
- 5) via Fiochetto 23, presso l'autostazione Dora.

I DATI INDUSTRIALI 2016 DI GTT

VETTURE KM	
Produzione commerciale urbana e suburbana di superficie	42,7 milioni di cui 5,4 prodotti con vetture tranviarie
Produzione Metro	10 milioni
Produzione commerciale extra urbana su gomma	10,7 milioni
Produzione ferroviaria (treni km)	1,2 milioni

PARCO ROTABILE CIRCOLANTE	
Numero tram in esercizio	227 tram compresi 18 mezzi storici e 10 cremagliera Sassi Superga
Numero vetture metropolitana	58
Numero bus (urbani + extraurbani) in esercizio	1.125 e 1 da noleggio
Numero treni	40

PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento (al 31 dicembre 2016)	
In struttura soggetti a canone	5.485
Pertinenziali	853
Su suolo pubblico – raso (al 31 dicembre 2016)	46.505

AREA SERVITA	
Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	274
Popolazione servita	2,4 milioni

NUMERO ADDETTI (Forza puntuale al 31 dicembre 2016)	
Totale	4.761
di cui conducenti di linea	2.308
di cui macchinisti e capi treno	81
di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari	369
di cui operai	751
di cui altre categorie	1.252



RELAZIONE SULLA GESTIONE

LE RAGIONI DEL RINVIO DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO 2016

Signori Soci,

prima di analizzare l'andamento dell'esercizio 2016 occorre ricordare le motivazioni che hanno portato a ritardare l'approvazione del bilancio 2016 fino ad ora.

Nel corso del 2016 ed in particolar modo del 2017 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto di una situazione di tensione finanziaria della società non più sostenibile che ha generato l'insorgere di significative incertezze sul mantenimento del presupposto della continuità aziendale e sulla capacità della Società di continuare la propria operatività per un prevedibile futuro in assenza della predisposizione ed approvazione di un piano industriale e finanziario che individuasse le specifiche azioni idonee a rimuovere lo stato di crisi.

In tale situazione si è reso necessario posticipare l'approvazione del bilancio: solo la preventiva approvazione del citato piano e la ragionevole aspettativa di porre in essere le azioni in esso previste, anche alla luce degli accordi siglati in data 26 aprile 2018 tra GTT e l'Agenzia della Mobilità Piemontese (di seguito AMP) e in data 26 e 27 aprile 2018 tra GTT, Regione Piemonte, AMP e Città di Torino, di cui si dirà in seguito, avrebbe infatti consentito al Consiglio di Amministrazione di considerare ripristinabile la valutazione positiva di continuità aziendale e di procedere all'approvazione del bilancio di esercizio redatto sul presupposto, appunto, di tale continuità.

L'APPROVAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE

Ciò premesso, e tenuto conto di quanto statuito dall'art.14 comma 2 del D.Lgs. 175/2016 (c.d. "Decreto Madia") - che specifica che *"Qualora emergano, nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento"* - GTT si è tempestivamente attivata per predisporre un idoneo piano di risanamento.

A tal riguardo la Società ha conferito incarico al Raggruppamento Temporaneo di Operatori ("RTO") composto dallo Studio GMR & Associati (mandataria capogruppo) e da KPMG Advisory, Studio Legale Tosetto, Weigmann e Associati e Studio Groder per l'assistenza e il supporto per la predisposizione del Piano Industriale 2017-2021 recante il fabbisogno finanziario e la relativa copertura (di seguito il "**Piano**").

Nell'ambito della predisposizione del Piano, la Società, con il supporto degli *advisor*, ha individuato le cause che hanno condotto GTT ad una situazione di tensione finanziaria non più sostenibile nonché ad inefficienze di natura industriale, in parte conseguenti alla carenza di risorse finanziarie. In particolare sono state individuate le seguenti cause della crisi finanziaria:

- Industriali:
 - Impossibilità di effettuare investimenti dovuta alle carenze di risorse finanziarie che ha, a sua volta, comportato:
 - obsolescenza del parco circolante con conseguenti incrementi dei costi di manutenzione;
 - discontinuità dei servizi con ricadute sul grado di soddisfacimento della clientela e soprattutto sui ricavi da traffico;
 - esigenza di disporre di un parco mezzi superiore al MIV (Massimo Impegno Veicoli) per far fronte ai fermi tecnici dei mezzi.
 - Struttura dei costi fissi, in particolare costo del lavoro, sovradimensionata rispetto alle esigenze a seguito delle riduzioni dei volumi della produzione e quindi dei corrispettivi;
 - Livelli di inefficienza di alcune funzioni operative e di staff;
 - Struttura della rete di superficie obsoleta in quanto in origine risalente agli anni '80 periodo in cui i flussi di traffico cittadini erano significativamente differenti da quelli attuali (i.e. no metro);
- Patrimoniali e Finanziarie:
 - Struttura del contratto dei servizi con saldo nell'esercizio successivo che si traduce in un assorbimento del circolante;
 - Difficoltà di allocazione delle risorse tra i vari livelli della PA per ottenere la remunerazione del servizio prestato (es. Metro);
 - Difficoltà d'incasso dei crediti vantati nei confronti dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese e nei confronti dello Stato per i contributi relativi al CCNL;
 - Ricorso a forme di finanziamento di breve termine per finanziare manutenzioni straordinarie di utilità pluriennale con conseguente sbilancio finanziario;
 - Finanziamento di breve (autoliquidante e anticipo contratti) non in linea con la stagionalità del business che crea tensioni finanziarie in determinati periodi dell'anno.

Quanto sopra esposto ha determinato:

- L'irrigidimento dei rapporti con i principali fornitori con la relativa restrizione dei termini di

pagamento;

- Ingenti necessità di investimenti di mantenimento dovuti al mancato rinnovo del parco circolante non sempre compatibili con la generazione di cassa del periodo.

Individuate le cause, il Piano ha individuato le azioni volte alla rimozione dei fattori che hanno condotto la società all'attuale stato di tensione finanziaria oltrech  a garantire la futura sostenibilità economica e finanziaria della Società.

Le linee guida strategiche individuate per il rilancio della Società si incentrano su tre principali azioni:

- Riorganizzazione della rete al fine di: potenziare i servizi a disposizione dei cittadini, ottimizzare le frequenze dei mezzi, eliminare eventuali sovrapposizioni dei percorsi, allineare la produzione chilometrica ai corrispettivi erogati dagli Enti;
- Razionalizzazione dei costi;
- Adozione di un Piano investimenti che preveda il rinnovo dei mezzi (riducendo l'attuale anzianità media da 12 anni a 8 anni in linea con le *best practices* del settore) attraverso l'acquisizione, in due fasi, di 331 autobus urbani, 140 autobus extraurbani e 10 tram, anche attraverso finanziamenti della Regione Piemonte e della Città di Torino (a copertura degli investimenti), da acquistare unitamente alla manutenzione "*full service*".

Le linee guida del Piano sono state esaminate dal C.d.A. in data 27.6.2017 e successivamente la Società ha provveduto a finalizzare, in data 28.7.2017, la prima versione del Piano sottoponendola ai diversi Enti coinvolti nell'operazione, con i quali sono stati effettuati i confronti tecnici che hanno consentito di validare il Piano.

In seguito, dietro specifica richiesta della Regione Piemonte e della Città di Torino, il Piano è stato sottoposto ad una *Independent Business Review* effettuata da Deloitte Financial Advisory Srl "*propedeutica alla valutazione rimessa agli azionisti, Istituti di Credito e, pi  in generale, agli stakeholder della Società in relazione al supporto finanziario agli stessi richiesto da parte di GTT, e alle eventuali deliberazioni dagli stessi assunte a supporto della Società*" (di seguito "**IBR**").

L'IBR, resa in data 31 ottobre 2017, esprime un giudizio positivo circa la fattibilità economica del Piano e l'adeguatezza della stima del fabbisogno finanziario da esso emergente e la Società ha quindi individuato le modalità di copertura del fabbisogno, complessivo e nei suoi momenti di picco, tali da garantire anche il mantenimento di un adeguato *buffer* di liquidità.

A seguito della revisione del Piano resasi necessaria per tener conto dei corrispettivi futuri condi-

visi con gli Enti preposti, Regione Piemonte e Città di Torino hanno altresì richiesto una relazione sui dati prospettici da rendersi secondo le procedure dell'ISAE 3400 in termini di *"negative assurance"*.

L'attendibilità del Piano e delle sue assunzioni è stata accertata dalla *negative assurance* rilasciata da Deloitte Financial Advisory in data 24 dicembre 2017 secondo le procedure di revisione ISAE 3400.

Per quanto concerne il fabbisogno finanziario del Piano, esperite le mitigazioni messe in atto dal *management* di GTT, la relativa copertura si fonda su una serie di apporti che coinvolgono la Città di Torino, l'Agenzia della Mobilità Piemontese, la Regione Piemonte e gli istituti di credito già finanziatori della Società.

A tale riguardo la Società ha dapprima richiesto ed ottenuto nel mese di gennaio 2018 le rispettive *comfort letter* da parte della Città di Torino, in qualità di socio indiretto, e da parte della Regione anche per conto di AMP, circa la conferma dei rispettivi impegni previsti a vario titolo nel Piano; successivamente tali impegni sono stati definitivamente sanciti tramite la firma di un documento programmatico in data 26 e 27 aprile tra GTT e tali Enti unitamente ad un atto transattivo firmato in data 26 aprile 2018 tra GTT e AMP (di seguito cumulativamente definiti "gli Accordi"). La Società ha inoltre acquisito una dichiarazione del RTO circa la disponibilità dei principali istituti di credito a porre in essere gli interventi previsti dalla manovra finanziaria del Piano.

Circa la copertura del fabbisogno finanziario preme inoltre evidenziare la rilevanza del contributo straordinario, ottenuto in sede governativa, di cui alla legge del 4 dicembre 2017, n. 172 che all'art. 15 dispone un contributo straordinario alla Regione Piemonte mediante corrispondente utilizzo del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione – programmazione 2014-2020 – da destinarsi a GTT *"al fine di garantire la continuità dei servizi essenziali del sistema di trasporto su gomma e ferro"* e *"per far fronte alla situazione finanziaria della Società GTT S.p.A"*.

Il Piano è stato approvato dal C.d.A. in data 2 gennaio 2018 ed è stato successivamente autorizzato dall'Assemblea dei Soci in data 12 gennaio 2018.

Il Piano evidenzia che, a fronte delle azioni previste, GTT è in condizione di generare la marginalità necessaria al risanamento del debito e alla sostenibilità del business nel medio-lungo termine, con conseguente superamento della crisi finanziaria e ritorno della Società in condizioni di continuità aziendale. Il Piano conferma dunque la possibilità di conseguire gli obiettivi di cui al citato art. 14 D.Lgs 175/2016 individuando le iniziative necessarie per *"prevenire l'aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause"*.

Esso consente una revisione della rete e un rinnovamento della flotta, che garantiranno all'utenza

un migliore servizio di trasporto ed il conseguimento degli obiettivi di mobilità sostenibile per la Città.

Infine il Piano preserva e, nel medio termine, accresce il valore aziendale di GTT.

ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE E IL SUO MONITORAGGIO

La fase attuativa del Piano Industriale è già stata avviata e con essa la strutturazione dei processi di monitoraggio, la cui esigenza è stata rappresentata da tutti i principali stakeholder (tra tutti: Città e Regione).

A tal fine è stato conferito specifico incarico al terzo indipendente Deloitte, già autore dell'Independent Business Review, della quale la fase di monitoraggio costituisce naturale conseguenza e complemento.

L'incarico prevede la redazione della situazione trimestrale al 31/3/2018 in termini di congruenza tra obiettivi del Piano e loro perseguibilità.

Comprende inoltre il trasferimento di know how affinché il monitoraggio dell'attuazione del Piano possa diventare procedura interna autonomamente e costantemente gestibile.

All'interno dell'Azienda, con apposito Ordine di Servizio, è stato istituito il "Comitato di monitoraggio dell'attuazione del Piano Industriale GTT", di cui fa parte tutto il management di primo livello di GTT e che opera in coordinamento con il terzo indipendente Deloitte.

In ogni caso, tutte le attività previste dal Piano in relazione al primo trimestre 2018 sono state attuate e/o sono in corso di attuazione secondo le specifiche di Piano.

VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE

In sede di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016, analogamente ai precedenti esercizi, il Consiglio di Amministrazione ha effettuato le necessarie valutazioni circa la verifica della sussistenza del presupposto della continuità aziendale, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro. Tali valutazioni dovrebbero riguardare quanto meno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio prudenzialmente abbia ritenuto opportuno considerare, anche in virtù della necessità di posticipare l'approvazione dello stesso ben oltre i limiti massimi consentiti dalla vigente normativa per le ragioni in precedenza esposte, un arco temporale di circa ventiquattro mesi, ossia almeno fino al 31 dicembre 2018.

Nell'effettuazione di tali valutazioni il Consiglio di Amministrazione, come più volte accaduto nei mesi scorsi, ha preso atto della citata situazione di tensione finanziaria, giudicata non più sosteni-

bile, le cui motivazioni risiedono principalmente nei mancati incassi di crediti dagli Enti (AMP e Comune di Torino) in forza del contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana in essere tra i concedenti e la concessionaria GTT e di altri rapporti contrattuali in essere.

Come detto, tale tensione finanziaria, progressivamente accentuatasi negli ultimi esercizi, ha inevitabilmente comportato:

- un significativo incremento del livello di scaduto commerciale e, da ultimo, uno scaduto di natura tributaria e previdenziale anch'esso rilevante;
- l'impossibilità di effettuare investimenti che ha, a sua volta, comportato:
 - (a) l'obsolescenza del parco circolante con conseguenti incrementi dei costi di manutenzione;
 - (b) l'esigenza di disporre di un parco mezzi superiore a quello strettamente necessario per far fronte ai fermi tecnici dei mezzi.

Tale analisi ha messo in luce il venir meno del presupposto della continuità aziendale alla data della redazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, in assenza del concretizzarsi delle specifiche azioni, così come contenute nel Piano, idonee a consentire il superamento dello stato di crisi finanziaria in cui versa la Società, ed in particolar modo degli introiti finanziari connessi agli impegni assunti dalla Regione - anche a nome e per conto dell'AMP - e dalla Città di Torino, (di seguito, cumulativamente, le "**Parti**") per la copertura del fabbisogno finanziario del Piano.

Come ampiamente illustrato nel successivo paragrafo "Rapporti con Parti Correlate" tali impegni, oggetto degli Accordi, sono stati assunti dalle Parti sul presupposto essenziale che:

- (i) sia garantita la totale copertura del fabbisogno finanziario previsto dal Piano;
- (ii) siano definiti transattivamente tutti i disallineamenti al 31 dicembre 2017 tra i corrispettivi annuali richiesti da GTT e quelli riconosciuti dall'AMP e tra i corrispettivi richiesti da GTT e quelli riconosciuti dalla Città di Torino relativamente al saldo servizi metro ante primo semestre 2012 (di seguito congiuntamente i "**Disallineamenti**"); a tal fine, GTT, AMP e Città di Torino hanno istituito un apposito gruppo di lavoro congiunto, rappresentato da tecnici designati da ciascuna di esse, che ad oggi ha completato la propria attività;
- (iii) siano abbandonati a spese compensate tutti i giudizi pendenti tra le Parti, tra i quali quelli aventi ad oggetto diretto o indiretto i Disallineamenti;
- (iv) siano condivisi criteri di preventivazione e contabilizzazione dei servizi di TPL di superficie, dei servizi metro e dei servizi ferroviari, nonché delle agevolazioni tariffarie e del contributo



a copertura degli oneri riferiti al CCNL, resi da GTT al fine di evitare che possano verificarsi futuri Disallineamenti;

(v) sia garantito un costante monitoraggio dell'attuazione del Piano.

In sintesi, la finalità degli impegni assunti dalle Parti è stata pertanto quella di dotare GTT dei mezzi sufficienti per l'esercizio dell'attività d'impresa in condizioni di continuità aziendale, situazione ad oggi non sussistente, per il pagamento dei costi connessi al risanamento, per il rimborso dello scaduto commerciale e tributario/previdenziale e per il finanziamento del piano degli investimenti a supporto delle attività industriali volte a rimuovere le criticità riscontrate.

Il Piano Industriale è stato avviato anche nelle more della sottoscrizione degli accordi con gli Enti che ne costituiscono presupposto essenziale in quanto autorizzato dal Socio e per poter avviare le attività non procrastinabili in mancanza di una tempestiva attuazione delle quali l'intero piano sarebbe stato pregiudicato.

Le azioni poste in essere con tempestività da parte del Consiglio di Amministrazione che hanno portato alle misure ed ai provvedimenti in precedenza ricordati, hanno indotto gli Amministratori, nel valutare l'esistenza del presupposto della continuità aziendale, a ravvisare la sussistenza di alcune criticità che contribuiscono in maniera determinante alla permanenza di significative incertezze circa la possibilità per la Società di continuare ad operare in continuità aziendale per il prevedibile futuro, pur prendendo atto con soddisfazione che i citati Accordi rappresentano un imprescindibile importante passaggio nel percorso di graduale ritorno della Società in condizioni di sostenibilità economico-finanziaria della gestione.

In particolare, le principali criticità emerse sono così riassumibili:

- come ampiamente descritto nella presente relazione sulla gestione e nella nota integrativa, coerentemente con l'informativa fornita nel bilancio dell'esercizio precedente, i disallineamenti emersi per alcune specifiche partite a credito vantate da GTT verso l'AMP in relazione alle somme spettanti alla luce dei contratti di servizio per il Trasporto Pubblico Locale, Metro e Ferrovia, permangono per ammontari significativi alla data odierna nonostante gli Amministratori, anche sulla base di approfondimenti giuridici effettuati con il supporto di legali esterni atti a determinare la sussistenza del diritto alla luce del contratto di servizio in essere, ritengano congrui gli ammontari accertati a bilancio. Nei mesi scorsi, come in prece-

denza citato, le Parti hanno lavorato alla stesura di un'ipotesi di accordo finalizzata a definire transattivamente tutti i Disallineamenti sino alla data del 31 dicembre 2017 tra i corrispettivi annuali richiesti da GTT e quelli riconosciuti dall'AMP (unitamente ai corrispettivi richiesti da GTT e quelli riconosciuti dalla Città di Torino relativamente al saldo servizi metro ante primo semestre 2012). Tale accordo richiama, tra l'altro, il citato contributo straordinario di complessivi Euro 40 milioni di cui all'art. 15, commi 1 quinquies e 1 sexies del "decreto fiscale" n. 148 del 16.10.2017 come convertito in legge 4.12.2017 n. 172. Seppur confidando che, a seguito della sottoscrizione degli Accordi, GTT riceva quanto prima i flussi finanziari sottostanti, sino ad oggi i mancati incassi riferiti alle annualità pregresse e la loro significatività hanno contribuito in maniera determinante alla tensione finanziaria nella quale versa la Società. Alla data odierna il Consiglio di Amministrazione, prendendo atto con soddisfazione della disponibilità dimostrata da parte di Regione e Città di Torino a finanziare lo squilibrio finanziario previsto nel Piano, non può non rilevare il permanere di una situazione di incertezza sulle tempistiche necessarie per il versamento da parte dell'AMP e della Regione dei fondi ivi previsti, elemento indispensabile per consentire alla Società di onorare impegni verso enti previdenziali, tributari e, più in generale, verso i fornitori di beni e servizi la cui porzione di scaduto ha ormai assunto ammontari non più sostenibili;

- come ampiamente descritto nella presente relazione sulla gestione e nella nota integrativa, coerentemente con l'informativa fornita nel bilancio dell'esercizio precedente, nel recente passato i disallineamenti emersi per alcune specifiche partite a credito vantate da GTT verso il Comune di Torino hanno negativamente pesato sulla gestione finanziaria della Società, situazione che tuttavia sembra aver trovato una soluzione soddisfacente per GTT come di seguito esposto. Infatti, per quanto riguarda il disallineamento di Euro 24,0 milioni dei saldi a credito della Società verso il Comune di Torino per il servizio di gestione della linea metropolitana fino al primo semestre 2012, rispetto ai corrispondenti impegni di spesa assunti da quest'ultimo, basati sul Programma Triennale Regionale (tale Programma, così come il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, entrambi approvati dalla Regione Piemonte, sono stati a suo tempo oggetto di ricorso al TAR e di ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte di alcuni enti soggetti di delega nonché da parte di vettori esercenti il trasporto pubblico di persone, tra cui GTT), occorre evidenziare che tale ammontare ha finalmente trovato adeguata copertura finanziaria nei Fondi messi a disposizione dalla Regione Piemonte. Analoga situazione, almeno dal punto di vista delle sue implicazioni di



natura finanziaria, si presenta con riferimento ai crediti per mutui, le cui rate scadute e rimborsate dalla Società all'ente finanziatore ammontano al 31 dicembre 2016 ad Euro 28 milioni, a fronte delle quali il Comune di Torino con lettera del 10 aprile 2017 ha comunicato che, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2017 - 2019, "è stato previsto con iscrizione in apposito capitolo, un importo finalizzato a contributo per la copertura dei mutui da voi contratti". Successivamente, in data 13 settembre 2017, il Consiglio Comunale della Città di Torino ha assunto una deliberazione a tal proposito avente ad oggetto quanto segue: "Rimborso delle quote di capitale ed interessi relative ai mutui contratti da GTT per l'acquisto di motrici tramviarie serie 6000 afferenti la linea 4. Interessi di mora attivi e passivi. Schema di convenzione recante la regolazione degli importi pregressi dovuti". Tale bozza di convenzione ha previsto il pagamento di Euro 3,5 milioni nell'esercizio 2017 (incasso avvenuto in data 1 dicembre 2017) e la restante somma pari a Euro 24,5 milioni in quote uguali nei successivi 10 anni con scadenza della prima rata il 30 aprile 2018. Pur tenendo conto che tale proposta di convenzione non è stata sottoscritta da GTT, il piano di rimborso in oggetto è stato incorporato nella stesura del Piano. Seppur prendendo atto con soddisfazione di tale riconoscimento dei suddetti debiti in oggetto da parte dell'ente, il protrarsi delle tempistiche per l'incasso da parte del Comune di Torino di tali partite scadute e, per quelle di natura finanziaria, a suo tempo rimborsate da GTT agli istituti bancari, potrebbe ulteriormente contribuire ad aggravare la situazione finanziaria di GTT e costringere nuovamente la Società a non onorare gli impegni verso il Comune di Torino, in particolare il pagamento dei canoni dei parcheggi riferiti agli ultimi esercizi;

- la forte concentrazione dei crediti e il mancato incasso dagli enti (AMP e Comune di Torino) hanno costretto la Società a sospendere il pagamento dell'IRPEF per alcune mensilità, a rateizzare il debito verso l'INPS, a sospendere il pagamento dell'IMU dovuta al Comune di Torino per gli anni 2016 e 2017, a differire il pagamento di alcune rate di finanziamento nonché a differire ben oltre i termini contrattuali i pagamenti dovuti ai fornitori di beni e servizi. Con riferimento ad alcuni fornitori la Società ha concordato piani di rientro che, alla data odierna, risultano sostanzialmente rispettati. Alcuni fornitori, considerati i tempi di dilazione del pagamento delle loro fatture da parte di GTT, hanno notificato alla Società decreti ingiuntivi a fronte dei quali la stessa ha sinora onorato i suoi impegni rispettando i termini di legge. Il perdurare dello stato di tensione finanziaria generato dai mancati incassi dagli enti potrebbe impedire agli Amministratori di onorare le scadenze concordate con i

fornitori e, conseguentemente, indurre le controparti a ricorrere allo strumento giuridico del decreto ingiuntivo in maniera crescente rispetto al recente passato. Analogamente, l'incertezza sulle tempistiche di incasso dagli enti impedisce attualmente agli Amministratori di poter rispettare le scadenze di legge per i versamenti dei contributi/ritenute (IRPEF/INPS) e delle imposte indirette;

- quale elemento essenziale per assicurare la copertura finanziaria ad una parte rilevante del fabbisogno previsto a Piano, gli Amministratori, per il tramite di RTO, hanno avviato negoziazioni con alcuni primari istituti di credito per ottenere dagli stessi alcuni interventi finanziari. Il riscontro ottenuto da tali primarie istituzioni creditizie è stato positivo e, in quanto tale, incorporato nelle ipotesi di manovra finanziaria previste a Piano; tuttavia alla data odierna non sussiste alcuna certezza circa tali flussi finanziari in entrata in quanto soggetti a delibera da parte dei competenti organi societari delle banche, la cui tempistica non è ancora stata comunicata a GTT.

Le significative incertezze in precedenza citate riguardanti le tempistiche di incasso degli ammontari risultanti dalla definizione in via transattiva delle partite pregresse con il Comune di Torino e con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese nonché l'ottenimento di nuova finanza dagli Istituti Bancari, rappresentano ad oggi una criticità gestionale per gli Amministratori in quanto non risulta al momento possibile assicurare che le azioni industriali e di efficientamento operativo pianificate nel prossimo futuro dalla Società si concretizzino con la tempistica prevista a Piano, con conseguenti impatti di natura economica o finanziaria ad oggi non prevedibili.

Alla luce di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ritiene che la possibilità per GTT di continuare la propria operatività in continuità aziendale per il prevedibile futuro sia necessariamente legata ai seguenti eventi significativi, che sono tutti fuori dal controllo della Società:

- il versamento da parte dell'AMP e della Regione dei fondi previsti dagli Accordi (circa Euro 62,5 milioni), elemento indispensabile per consentire alla Società di onorare impegni verso enti previdenziali, tributari e, più in generale, verso i fornitori di beni e servizi la cui porzione di scaduto ha ormai assunto ammontari non più sostenibili;
- la sottoscrizione e soprattutto il versamento, anche in più tranches, da parte dell'Azionista



FCT Holding S.p.A., entro la fine del 2018, dell'aumento di capitale scindibile in denaro di GTT, o diversa misura di sostegno, che risultasse necessario alla copertura del fabbisogno finanziario di Piano, tenuto conto che l'impegno in tal senso assunto nei confronti della Società da parte dell'azionista ultimo rappresentato dalla Città di Torino prevede che, in nessun caso, l'aumento di capitale potrà eccedere l'ammontare massimo di Euro 25 milioni;

- la positiva conclusione dei processi deliberativi da parte degli istituti di credito con i quali sono intercorse con esiti positivi discussioni finalizzate all'ottenimento degli interventi previsti dalla manovra finanziaria, con il conseguente incasso degli ammontari previsti a Piano giudicati anch'essi essenziali nel sostenere il percorso di risanamento finanziario ed industriale della Società.

Tutto ciò premesso, il Consiglio di Amministrazione, in ultima analisi e tenuto conto dell'autorizzazione ottenuta in data 12 gennaio 2018 dall'assemblea di GTT al Piano, precedentemente approvato con voto unanime dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 2 gennaio 2018, delle attività svolte nei mesi scorsi e dell'impegno manifestato a più riprese dalla Sindaca, dal Presidente della Regione Piemonte, dagli Assessori comunali e regionali competenti, che ha portato in ultima analisi alla sottoscrizione degli Accordi, nonché della disponibilità da parte degli istituti finanziari a supportare GTT nel percorso di riequilibrio finanziario in quanto entità strategica per la Città di Torino e, più in generale, per l'intera rete della mobilità nella Regione Piemonte, ritiene che la previsione di ragionevole buon esito delle azioni in precedenza esposte consentirà di ripristinare la valutazione positiva in tema di continuità aziendale, donde la possibilità di procedere, allo stato, all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 sul presupposto appunto di tale continuità.

IL PROCEDIMENTO PENALE IN CORSO

Per completezza di esposizione si segnala che risulta pendente in fase di indagini il procedimento penale n. 6603/17 R.G.N.R. per una ipotesi di falso in bilancio ai sensi dell'art. 2621 c.c. a carico di alcune persone fisiche, mentre la società G.T.T. S.p.A è indagata per l'illecito amministrativo previsto dall'art. 25 ter D.lgs 231/01.

SITUAZIONE ECONOMICA

Andamento della gestione economica del periodo

Nel 2016 il Valore della Produzione è pari a 439,2 milioni di Euro, che comprende le sopravvenienze attive per un importo di oltre 2 milioni di Euro.

I proventi del traffico sono pari nel 2016 a Euro 107,4 milioni e fanno registrare un aumento complessivo dell'1,4% circa, dovuto principalmente ad un incremento del mix di vendita a favore degli abbonamenti. Anche i ricavi della sosta hanno fatto rilevare una crescita del 3% circa a conferma del trend positivo dell'anno precedente.

La gestione dei servizi turistici rileva un aumento degli incassi del 20% circa (pari a +0,5 milioni di Euro), grazie alla prosecuzione delle iniziative turistiche e culturali che hanno trasformato Torino da città industriale a città turistica.

La vendita di gas metano per trazione, avviata dal 2012, registra un decremento dei quantitativi venduti a terzi e dei ricavi rispetto all'anno precedente del 12% circa.

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 17,7 milioni di Euro, comprendono capitalizzazioni di costi interni (personale e materiali) e di prestazioni esterne, sostenuti per la realizzazione di migliorie e/o lavori incrementativi delle immobilizzazioni.

Nel dettaglio, si è trattato di:

- manutenzioni straordinarie parco rotabile tranviario e su gomma (77%);
- progetti informatici e innovazioni tecnologiche (3%);
- migliorie su sistema infrastrutturale della linea di metropolitana (8%);
- manutenzioni straordinarie su fabbricati di proprietà (7%);
- manutenzione straordinaria infrastrutture parcheggi (1%);
- altro: lavori straordinari su autoveicoli di servizio, manutenzione straordinaria mezzi di lavoro e impianti, ecc. (4%).

La quota annua di contributi in conto investimenti pari a 12,2 milioni di Euro è pressoché invariata.

Le compensazioni economiche ammontano a 195 milioni di Euro e sono diminuite di 5,1 milioni

di Euro rispetto al 2015 a seguito della riduzione dell'offerta chilometrica. Le compensazioni sono state calcolate sulla base delle regole stabilite nella valorizzazione contrattuale delle percorrenze commerciali e tenendo conto della voce di sopravvenienza attiva pari a un milione circa di competenza degli esercizi precedenti.

I costi operativi 2016 sono risultati pari a 392,12 milioni di Euro, in diminuzione di circa il 2,7% rispetto all'anno precedente, senza tener conto delle partite non ricorrenti esposte nel prosieguo di trattazione.

La spesa per materie prime è diminuita del 13%: in particolare è calata del 12% circa la spesa per carburanti (gasolio e metano) (pari a circa 3,1 milioni di Euro) e del 7,9% la spesa per ricambi di manutenzione e ricambi metro rispettivamente (-0,9 milioni di Euro) e del 59% (pari a 1,2 milioni di Euro).

Nel corso del 2016 il prezzo/litro di gasolio ha proseguito il trend diminuendo del 7,6% (da 1,052 Euro/litro medio del 2015 Euro all'0,973 litro medio del 2016) e i consumi sono diminuiti del 4% (-840 mila litri circa).

La spesa per metano (trazione interna e acquisto per vendita a terzi) è diminuita nel 2016 del 7,9% (351 mila Euro) per effetto sia della riduzione del prezzo al kg (- 5,6%) che per la minor vendita a terzi (-12,5% pari a 270 mila kg). La vendita del metano a clienti convenzionati e pubblici ha comportato un aumento del margine unitario lordo dell' 8%, passando da 31 cent al kg del 2015 a 33 cent nel 2016, poiché il prezzo di vendita è rimasto invariato e il costo di acquisto è sceso. Ciononostante, il margine totale ha subito una flessione pari a circa 36 mila euro.

I costi per servizi sono diminuiti del 5,7% (circa -5,5 milioni di Euro); nel dettaglio la variazione delle principali voci di costo:

- costi assicurativi: - 42%, pari a quasi 5 milioni di Euro. La riduzione di tale voce di spesa è stata determinata principalmente dal contenimento del premio assicurativo relativo alla polizza RC autobus, premio che rappresenta il maggior costo assicurativo sostenuto dall'azienda e alla sopravvenienza attiva per rimborso della clausola "*Profit&Loss*". Anche per gli altri contratti la riduzione del premio è stata significativa, grazie anche alla diversificazione delle compagnie di GTT, passate da due a sei;
- costi per energia elettrica di trazione: +6%, pari a 0,66 milioni di Euro, a seguito del recesso del fornitore e il successivo passaggio alla procedura di salvaguardia sul libero mercato che ha generato un incremento del costo per kwh;
- costi manutentivi e riparazioni: crescono per maggiori lavori (in particolare su impianti e at-

- trezzature nonché su impianti di sistema metro) del 4,8%, pari a circa 1 milione di Euro;
- costo per trasporto pubblico affidato a terzi: la contrazione della spesa (-8% pari a -1,4 milioni di Euro circa) è conseguenza delle ulteriori attività di riduzioni ed efficientamenti effettuati a partire dall'esercizio 2014;
 - consulenze legali e riscaldamento: si riducono entrambi di circa 400 mila Euro;
 - servizi di vigilanza: in crescita del 6,6%, pari a 150 mila Euro, per rispondere alle nuove esigenze di ordine pubblico e agli eventi cittadini.

I canoni per godimento beni di terzi crescono del 7,9% pari a circa 2,7 milioni per effetto dell'adeguamento dei canoni metro, impianti fissi e linea a partire dal 2014, al netto del calo del canone parcheggi e degli affitti passivi che si riducono rispettivamente di 300 mila Euro e di 170 mila Euro.

Il costo del personale risulta pari a circa 217,4 milioni di Euro, in considerevole riduzione per circa 4 milioni di Euro rispetto all'anno precedente. Il saldo degli addetti nel 2016 fa registrare una diminuzione di 101 unità medie, che si associa al calo del costo del lavoro.

La quota di ammortamenti annua si incrementa del 40% circa (+15,8 milioni di Euro): aumentano gli ammortamenti del software (+1,5 milioni) e, in modo significativo, la quota del materiale rotabile (+13,9 milioni), in particolare per la revisione della vita utile dei bus in coerenza con il Piano Industriale 2017-2021.

Gli accantonamenti per rischi ammontano a 604 mila di Euro di cui 554 mila a copertura del disavanzo 2016 di Car City Club. Le svalutazioni per immobilizzazioni per circa 2 milioni di Euro sono relative a fabbricati, mentre le svalutazioni dei crediti pari a 43 milioni riguardano crediti commerciali, tributari e diversi.

Gli oneri diversi di gestione sono cresciuti nel 2016 rispetto al 2015 del 24%, pari a circa 1,1 milioni di Euro.

Il saldo della gestione finanziaria è negativo per 4,4 milioni di Euro ma migliora di 3,1 milioni rispetto all'anno precedente per effetto della riduzione degli interessi e altri oneri.

La svalutazione di 1,8 milioni di Euro è stata attuata sul valore di diverse partecipazioni (Car City Club, Millerivoli, Meccanica Moretta e ATC Esercizio, Canova).



Le imposte sul reddito d'esercizio iscritte a Bilancio al 31 dicembre 2016 si riferiscono alla fiscalità anticipata e ammontano a 6,5 milioni di Euro.

Il risultato d'esercizio, dopo le imposte, è in perdita per 66,59 milioni di Euro rispetto ad un risultato positivo di 0,2 milioni di Euro dell'esercizio 2015.

A tale riguardo si specifica che il bilancio 2016 e le rettifiche consuntivate rispetto alla situazione contabile di cui è data informativa nel Piano non determinano impatti né sulle proiezioni economiche né sulle proiezioni finanziarie degli anni di Piano.

Il risultato operativo è pari a circa -53,9 milioni di Euro (Euro +11,1 milioni al 31 dicembre 2015); l'EBIT al 31 dicembre 2016 è pari a circa -60,1 milioni (Euro +2,8 milioni al 31 dicembre 2015). Nel corso dell'esercizio è proseguita l'attività di contenimento dei costi di gestione, trend che continua ormai da anni. Nell'analisi della gestione operativa emerge peraltro un EBITDA positivo e pari ad Euro 47,1 milioni, seppure in diminuzione rispetto allo scorso esercizio di circa Euro 6,5 milioni (Euro 53,6 milioni nel 2015). Tuttavia bisogna tener conto che nel 2015 l'EBITDA ha risentito positivamente del rilascio del fondo passività potenziali pari a circa 10 milioni di Euro e quindi, al netto di tale rilascio, l'EBITDA sarebbe stato pari a 43,6 milioni di Euro.

INDICATORI ECONOMICI	Esercizio 2016	Esercizio 2015
Totale Ricavi	€ 439.190	€ 456.854
Margine operativo lordo	€ 47.067	€ 53.566
Risultato Operativo	-€ 53.854	€ 11.121
Risultato Netto	-€ 66.587	€ 229
ROE (Risultato Netto/PN)	-59,18%	0,13%

(importi in migliaia di Euro)

Il risultato d'esercizio risente dell'andamento delle seguenti voci di ricavo e di costo:

- riduzione delle compensazioni economiche per circa 5,1 milioni di Euro (-2,6%);
- calo dei ricavi diversi per 11 milioni di Euro (-15% circa);
- diminuzione delle capitalizzazioni per 3,6 milioni di Euro (-16,8%);

- aumento degli ammortamenti pari a 15,8 milioni di Euro, derivanti in particolar modo dall'adeguamento della vita utile dei bus a quella risultante dal previsto rinnovo di una quota significativa della flotta come previsto dal piano industriale 2017-2021;
- maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni e dei crediti per 45,1 milioni di Euro;
- riduzione degli interessi e altri oneri finanziari per 3,2 milioni di Euro (-34%);
- aumento delle passività finanziarie (svalutazioni partecipazioni) per un milione di Euro.

Occorre rilevare altresì che la perdita d'esercizio 2016 è influenzata dall'approvazione del Piano e dalla definizione dei rapporti "disallineati" con gli Enti che hanno comportato impatti di natura straordinaria e non ricorrente sul bilancio 2016. Segnatamente:

- il rinnovo della flotta previsto nel Piano industriale ha comportato una revisione della vita utile dell'attuale parco mezzi con conseguente revisione degli ammortamenti con un impatto sul bilancio 2016 pari a Euro 13,9 milioni e svalutazione magazzino pari a 1 milione;
- l'allineamento ai valori di perizia degli immobili considerati non più strategici per l'esecuzione del Piano e destinati ad alienazione con conseguente svalutazione complessiva pari a Euro 2,1 milioni;
- i c.d. "disallineamenti" con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese e con la Città di Torino di cui agli Accordi ha comportato un accantonamento di natura straordinaria a fondo svalutazione crediti pari a Euro 43 milioni;
- rilascio di crediti per imposte anticipate pari a 4,7 milioni di Euro.

Ne consegue che la perdita d'esercizio del 2016, al netto delle partite non ricorrenti, sopra citate, sarebbe risultata pari a Euro 1,87 milioni.

Trend storico dei dati economici

Con particolare riferimento alla contrazione delle compensazioni chilometriche va sottolineato che la riduzione del 2016 consegue ad una serie di tagli che ha avuto inizio nel 2011.

Da allora ad oggi le compensazioni per il servizio urbano-suburbano di superficie di Torino sono scese da 174 milioni di euro/anno a 135 milioni di euro/anno (impegno per il 2018), registrando una flessione di circa 40 milioni di euro, anno su anno. Il valore cumulato nei sette anni supera i 200 milioni di euro.

In questo stesso periodo GTT ha profuso un rilevante impegno per mantenere in equilibrio i conti, utilizzando le leve gestionali che sono sotto il controllo manageriale della società.

Impiegando la terminologia del bilancio, rientrano in questa categoria:

- A1a) ricavi delle vendite e delle prestazioni
- B6) costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci
- B7) costi per servizi
- B9) costi per il personale

I dati consuntivi 2016 rispetto agli omologhi 2011 hanno registrato i seguenti differenziali:

1. Ricavi propri: + 11,2 milioni (da 130,7 a 141,9), + 8,5%
2. Costi materie prime: - 13,4 milioni (da 53,3 a 39,9), - 25%
3. Costi servizi: - 18,4 milioni (da 108,7 a 90,3), - 17%
4. Costi personale: - 28,5 milioni (da 245,9 a 217,4), - 11,5%

Il miglioramento gestionale conseguito nel periodo è quindi pari a 71,5 milioni di euro (anno 2016 su anno 2011).

Il valore cumulato nel quinquennio supera i 200 milioni di euro.

Al fine di contestualizzare al meglio le considerazioni che precedono, sono opportune le seguenti precisazioni:

- a) il contenzioso con i fornitori relativo al pagamento dei debiti scaduti è attentamente monitorato;
- b) non si è registrato nessun contenzioso significativo in materia di esecuzione dei contratti di servizio il cui adempimento costituisce la “mission” centrale della società;
- c) GTT ha comunque effettuato e garantito investimenti significativi:
 - sui propri comprensori (rimozione amianto, certificati prevenzione incendi, ecc.);
 - upgrade tecnologico dei parcheggi in struttura;
 - completamento e collaudo del BIP;
 - acquisto dei bus a trazione integralmente elettrica;
- d) dal 2011 al 2016 GTT ha assorbito una drastica riduzione della produzione di superficie, passata da quasi 53 milioni di km a 42,5 milioni di km (10 milioni di km in meno in 6 anni) senza generare nessuno “scossone sociale” sul territorio servito;
- e) ciò nondimeno i ricavi propri (da traffico) sono aumentati rispetto al 2011, contribuendo al fatturato ed al miglioramento del load factor (coefficiente di saturazione dei posti/km offerti) che costituirà uno dei parametri decisivi per la distribuzione del Fondo Nazionale Trasporti;
- f) il costo del personale è diminuito significativamente nonostante il maggior costo determinato da 2 rinnovi del c.c.n.l. (2013 e 2015); ciò grazie alla contrazione dell’organico ed al perfezionamento di accordi di 2° livello che hanno migliorato la produttività;
- g) GTT effettua tutti gli acquisti a seguito di gare che, per legge, costituiscono la migliore mo-

dalità di accesso al mercato di beni, lavori e servizi; su centinaia di gare, per un valore di centinaia di milioni di euro, gestite dal 2011, si sono registrati solo 8 contenziosi avanti al giudice amministrativo: 6 conclusi (tutti con esito favorevole a GTT) e 2 pendenti;

- h) il contenzioso civilistico in materia di esecuzione contrattuale è praticamente assente.



CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO				
<i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.2016	31.12.2015	Delta	Delta %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	148.227	145.820	2.407	2%
Altri proventi	290.963	311.034	-20.071	-6%
Totale ricavi	439.190	456.854	-17.664	-4%
Acquisto materie prime sussidiare e di consumo	-39.888	-45.981	6.093	-13%
Variazione rimanenze di materie prime	-1.309	-690	-620	90%
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	-127.727	-130.457	2.731	-2%
Oneri diversi di gestione	-5.799	-4.671	-1.128	24%
Costo del personale	-217.400	-221.489	4.089	-2%
Totale costi operativi	-392.123	-403.288	11.165	-3%
Margine operativo lordo	47.067	53.566	-6.499	-12%
Ammortamenti e svalutazioni	-41.289	-39.409	-1.880	5%
Ammortamenti e svalutazioni non ricorrenti	-59.027	0	-59.027	n.s.
Accantonamenti netti	-604	-3.035	2.431	-80%
Totale ammortamenti e accantonamenti netti	-100.921	-42.445	-58.476	138%
Risultato operativo	-53.854	11.121	-64.975	-584%
Proventi finanziari	1.845	1.866	-21	-1%
Oneri finanziari	-6.213	-9.378	3.165	-34%
Totale proventi e oneri finanziari	-4.368	-7.512	3.144	-42%
Risultato della gestione ordinaria	-58.222	3.610	-61.831	n.s.
Rettifica di valore di attività finanziarie	-1.838	-765	-1.073	140%
Risultato prima delle imposte	-60.059	2.844	-62.904	n.s.
Imposte d'esercizio	-6.527	-2.616	-3.912	150%
Utile netto	-66.587	229	-66.816	n.s.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO	31.12.2016	31.12.2015	Delta	Delta %
Importi in migliaia di Euro				
Attivo immobilizzato	462.282	498.030	(35.748)	(7%)
Altre attività (passività) non correnti	(158.743)	(94.496)	(64.247)	68%
Attività correnti	245.226	291.769	(46.543)	(16%)
Passività correnti	(213.205)	(298.840)	85.635	(29%)
Capitale circolante netto	32.021	(7.071)	39.093	(553%)
Attività (Passività) per imposte differite	(300)	6.228	(6.528)	(105%)
Fondi rischi e TFR	(77.044)	(86.671)	9.627	(11%)
CAPITALE INVESTITO NETTO	258.216	316.020	(57.804)	(18%)
Patrimonio netto	112.515	179.102	(66.587)	(37%)
<i>Debiti finanziari non correnti</i>	<i>50.579</i>	<i>57.522</i>	<i>(6.943)</i>	<i>(12%)</i>
Indebitamento finanziario non corrente	50.579	57.522	(6.943)	(12%)
Liquidità	(1.001)	(1.873)	872	(47%)
Crediti finanziari correnti	(5.659)	(25.292)	19.633	(78%)
Debiti finanziari correnti	101.782	106.561	(4.780)	(4%)
Indebitamento finanziario corrente netto	95.122	79.396	15.725	20%
Indebitamento finanziario netto	145.701	136.919	8.783	6%
MEZZI PROPRI ED INDEBITAMENTO (DISPONIBILITÀ) FINANZIARIO NETTO	258.216	316.020	(57.804)	(18%)

LA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si riporta l'ammontare della posizione finanziaria netta e il dettaglio delle sue principali componenti al 31 dicembre 2016 e il corrispondente dato al 31 dicembre 2015, facendo riferimento alle Raccomandazioni facendo riferimento alle Raccomandazioni dell' "ESMA - European Securities and Markets Authority".

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2016	31.12.2015	Delta	Delta %
<i>Importi in migliaia di Euro</i>				
Depositi bancari e postali	447	1.326	(879)	(66%)
Assegni	306	210	96	46%
Cassa	248	337	(89)	(27%)
A.Liquidità	1.001	1.873	(872)	(47%)
Crediti finanziari verso il Comune di Torino per rimborso mutui	3.500	23.061	(19.561)	(85%)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	2.159	2.231	(72)	(3%)
B.Crediti finanziari correnti	5.659	25.292	(19.633)	(78%)
Obbligazioni - quota corrente	(750)	(500)	(250)	50%
Debiti correnti verso altri finanziatori	(6.631)	(12.581)	5.949	(47%)
Debiti correnti verso banche	(94.400)	(87.704)	(6.697)	8%
Debiti verso controllante per dividendi	-	(5.777)	5.777	-
C.Debiti finanziari correnti	(101.782)	(106.561)	4.780	(4%)
Obbligazioni - quota non corrente	(2.470)	(3.470)	1.000	(29%)
Debiti non correnti verso banche	(34.851)	(39.939)	5.088	(13%)
Debiti non correnti verso altri finanziatori	(7.482)	(14.113)	6.631	(47%)
Debiti verso controllante per dividendi	(5.777)	-	(5.777)	-
D.Debiti finanziari non correnti	(50.579)	(57.522)	6.943	(12%)
E.POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (A+B+C+D)	(145.701)	(136.919)	(8.783)	6%

I crediti finanziari correnti sono significativamente diminuiti (euro 19.633 migliaia) essenzialmente per effetto della riclassifica del credito finanziario verso il Comune di Torino per rimborso mutui scaduto al 31 dicembre 2016 di ammontare pari a euro 21.167 migliaia, rispettivamente per euro 3.500 migliaia tra i crediti verso controllanti esigibili entro l'esercizio successivo e per il residuo euro 17.667 migliaia (il cui valore al netto della svalutazione è pari a euro 17.114 migliaia) tra i crediti verso controllanti esigibili oltre l'esercizio successivo. Inoltre si precisa che i crediti finanziari verso il Comune di Torino per rimborso mutui classificati in bilancio oltre l'esercizio successivo includono anche ulteriori euro 40.375 migliaia (per l'importo pari a euro 5.524 riferito alle rate a scadere 2017 rateizzate in 10 anni a partire dal 2018; euro 34.851 migliaia per rate a scadere con decorrenza 2018). Tale classificazione è coerente con lo schema di convenzione approvata dal Consiglio Comunale il 13 settembre 2017 il quale prevede il rimborso delle rate scadute dei mutui contratti da GTT per l'acquisto di motrici tranviarie afferenti la linea 4 in 10 anni mediante pagamento di rate annuali di pari importo con decorrenza 30 aprile 2018. Il suddetto schema di convenzione è peraltro incluso negli Accordi di cui viene fornita illustrazione nel successivo paragrafo "Rapporti con Parti Correlate".

I crediti finanziari correnti includono le “Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni” pari a euro 2.159 migliaia riferiti a due conti correnti vincolati rispettivamente con BNL a garanzia del pagamento delle rate del finanziamento e con MPS a garanzia di un contratto di manutenzione stipulato con un fornitore.

I debiti finanziari diminuiscono complessivamente per euro 11.723 migliaia per effetto del rimborso delle rate di finanziamento verso l’istituto BNL, del rimborso del prestito obbligazionario con Fondazione Cassa Risparmio di Torino e del rimborso delle rate dei mutui accesi per gli investimenti nelle motrici tranviarie afferenti la linea 4 i quali trovano corrispondenza nei crediti iscritti verso la controllante. La società non ha acceso nuovi finanziamenti né mutui, tuttavia a causa della tensione finanziaria ha dovuto rinviare nel corso del 2016 il rimborso di alcune rate dei mutui per investimenti corrisposti in ritardo agli enti finanziatori.

Con particolare riferimento alle linee di affidamento in essere si segnala quanto di seguito indicato:

- nell’esercizio 2016 Intesa San Paolo non ha più rinnovato la linea di affidamento pari a 8 milioni di euro;
- nell’esercizio 2016 la Banca Credito Valtellinese ha ridotto la linea di affidamento da 7 milioni di euro a 5 milioni di euro.

Inoltre si precisa che il debito finanziario per i dividendi dovuti alla controllante è stato riclassificato tra i debiti finanziari non correnti in coerenza con la moratoria prevista nel Piano Industriale 2017-2021 mediante la quale GTT s’impegna a rimborsare il suddetto importo insieme agli ulteriori debiti maturati verso il Comune di Torino a partire dal 2022 sino al 2030 tramite corrispondenza di rate annuali posticipate crescenti.



ATTIVITA' SVOLTA NEL 2016

Servizio urbano di superficie

Nel corso del 2016 sono stati attuati i seguenti provvedimenti, orientati principalmente alla rimodulazione del servizio nei giorni e nelle fasce non di massimo impegno:

- revisione degli intervalli di passaggio da inizio servizio a ore 7.00 sulle linee bus, per adeguamento allo standard di rete;
- revisione degli intervalli di passaggio sulla linea 4 nelle fasce orarie non di punta, compresa quella serale;
- revisione degli intervalli di passaggio sulle altre linee tranviarie, per adeguamento allo standard di rete (a seconda dei casi, intervenendo sulle fasce orarie di punta e/o di morbida);
- revisione del profilo di servizio, nelle giornate festive, sulle linee tranviarie e bus sostitutive di linee tranviarie;
- revisione del profilo di servizio, nelle giornate di sabato e festive, sulle linee bus;
- adozione di una rete simile a quella festiva nelle due settimane centrali di agosto, in termini di linee gestite.

A livello di rete, è stato ripristinato l'esercizio della linea 13 tranviaria da piazza Campanella a Gran Madre, con introduzione della linea 13n sulla tratta Servais – Campanella.

Altri interventi hanno riguardato la modifica di tracciato delle linee 44 e 62, con adozione di un tracciato unico nelle giornate feriali e festive.

Metropolitana

Nel 2016 sono proseguite importanti attività legate alle opere di estensione della Metropolitana alla tratta Lingotto - Bengasi, lunga circa 1.900 metri e composta dalle stazioni Italia 61 e Bengasi. La stazione terminale Bengasi, oltre ad avere le predisposizioni per un grande parcheggio sotterraneo di corrispondenza, ha tre posizioni di parcheggio per i treni di riserva onde consentire migliori possibilità di gestione del servizio di trasporto e un vano idoneo al rimessaggio temporaneo notturno dei veicoli speciali utilizzati per la manutenzione della galleria. In questo modo questi ultimi non saranno costretti a ritornare presso il deposito di Collegno a termine attività di manutenzione e ciò potrà consentire diverse strategie sugli orari di servizio, rendendo non continuativamente necessaria la chiusura anticipata del servizio del lunedì.

Nel corso dell'anno sono state altresì eseguite o avviate importanti attività di evoluzione o manutenzione straordinaria necessarie per poter mantenere elevati standard prestazionali e di qualità del servizio.

L'**illuminazione interna** delle stazioni viene progressivamente convertita a LED garantendo sia condizioni di migliore luminosità delle stesse che importanti risparmi energetici.

Il rinnovo degli apparati meccanici di maggiore usura delle **scale mobili** delle stazioni (che sono più di 180) unito ad attenti metodi di manutenzione preventiva ha portato la funzionalità globale di questi impianti a valori assoluti (superiori al 97,5%) nonostante le gravose condizioni di funzionamento a cui sono soggetti (assenza di coperture esterne, lunghi periodi di funzionamento, ecc.). La struttura di esercizio Metro è attiva, mediante costituzione di una A.T.I. con la società OTIS, con un servizio di manutenzione e gestione degli impianti di risalita meccanizzata per il collegamento del centro storico di Rivoli ed il relativo Castello, ricoprendone la responsabilità di esercizio dal mese di maggio 2016.

Nel 2016 è andato a regime il processo di **revisione generale dei treni**, attività di manutenzione straordinaria (i cui oneri sono di competenza della società INFRA.TO), con un rateo produttivo di 10 veicoli/anno. In questa operazione gli apparati di marcia, trazione, controllo e anche gli arredi dei treni sono profondamente rinnovati o sostituiti.

A seguito del manifestarsi di fenomeni di sovraffollamento dei treni, in particolar modo nelle ore di punta della tratta Bernini - Porta Nuova, nell'ambito delle revisioni generali dei veicoli ed in via sperimentale, sono stati rimossi sulla vettura B di ciascun veicolo, due coppie di sedili a correre (vis a vis) uno per ciascun senso di marcia, in modo da garantire da un lato un più fruibile incarrozzamento da parte della clientela e dall'altro un maggior numero di passeggeri trasportati. A tal proposito, l'U.S.T.I.F territoriale ha rilasciato il nulla osta ai fini della sicurezza.

Si ricordano inoltre diversi interventi minori distribuiti su tutte le stazioni della linea: installazione di **defibrillatori automatici** a disposizione dei passeggeri e dei soccorsi, attivazioni di **display** per la visualizzazione dei tempi di attesa delle linee di superficie nei pressi delle uscite delle stazioni, per una migliore e più informata mobilità intermodale dei passeggeri, attivazione delle possibilità di rinnovo dei propri abbonamenti presso le emittitrici di biglietti delle stazioni con pagamento **bancomat**.

Nel mese di ottobre 2016, nell'ambito del contratto di collaborazione da parte della società ULIN due rappresentanti GTT (esercizio e manutenzione materiale rotabile) hanno svolto l'audit presso il sito di Uijeongbu (Corea del Sud) con particolare focus in merito ad analisi disservizi e revisione generale del materiale rotabile.



Inoltre è in fase di contrattualizzazione un ulteriore accordo di cooperazione con la metropolitana di Tolosa con particolare riferimento alla evoluzione del sistema da trasporto con treni da 26m a 52m, analogamente a quanto in servizio a Torino.

GTT ha partecipato ad incontri INTERVAL, riunioni periodiche di gestori di sistemi di trasporto basati su tecnologia VAL avvenute per l'anno 2016 presso Parigi-Orly e Nantes.

Con riferimento alle attività di manutenzione straordinaria ed evolutiva regolate dalla convenzione GTT/Infra.To, nel corso dell'anno 2016 sono stati eseguiti interventi di particolare rilevanza relativi alle revisioni generali dei veicoli VAL 208NG, ad attività di rinnovo degli impianti di risalita (scale mobili), alla risoluzione dell'obsolescenza, ad attività di manutenzione straordinaria del parcheggio a raso presso la stazione Fermi, agli impianti speciali antincendio e ventilazione, agli impianti generali non di sistema, ai fabbricati con opere edili nonché agli impianti di illuminazione e di sistema (monitor, batterie, automatismi e trazione) e videosorveglianza.

Servizio Extraurbano

Gli interventi svolti nel corso del 2016 sono stati un consolidamento, anche a livello di indirizzo, di quelli effettuati l'anno precedente :

- adeguamento della periodicità delle corse al mutato calendario scolastico (principalmente soppressione di corse nelle giornate di sabato e adeguamento degli orari delle corse studentesche dal lunedì al venerdì);
- maggiore integrazione di linee operanti in Val di Susa con il SFM.

Rinnovo del parco bus e tram

Nel corso dell'anno 2016 si è proceduto alla gestione della procedura che ha portato alla aggiudicazione della fornitura di 20 autobus di lunghezza 12 m ad alimentazione esclusivamente elettrica, cofinanziata dalla regione Piemonte nell'ambito del progetto di riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera. Tali autobus sono entrati in servizio nella seconda metà dell'anno 2017.

Flotta bus

Per quanto riguarda il parco autobus i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2016 hanno riguardato:

- Risanamento telai veicoli IVECO serie 491 sia ad alimentazione gasolio che metano;

- Risanamento telai veicoli IVECO interurbani ad alimentazione a gasolio;
- Sostituzione lampade interne con led su 20 autobus ad alimentazione CNG urbano;
- Risanamento pavimenti autobus urbani Van Hool e Bassotto;
- Completamento dell'installazione sui veicoli 18 m ad alimentazione metano di un sistema di spegnimento incendio vano motore;
- Continuazione degli interventi di risanamenti impianti di climatizzazione.

Flotta tranviaria

Per quanto concerne il parco tranviario i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2016 hanno riguardato:

- Per le motrici 5000 è terminata la fase di sperimentazione del nuovo compressore *oil free* a pistoni;
- Prosecuzione degli interventi di revisione ed aggiornamento dell'impianto freno sulle motrici della serie 6000;
- Prosecuzione dell'attività di modifica di una scheda del regolatore trazione volta a minimizzare il numero di guasti registrati a carico dei tram della serie 6000.

Attrezzature

Presso l'Officina Centrale sono in corso o previsti i seguenti interventi:

- Completate le attività per la messa a punto della nuova sala prova cambi e attività di reinter-nalizzazione delle lavorazioni a regime;
- allestimento della sala revisione ponti al fine di effettuare all'interno dell'azienda tali lavorazioni.

Per quanto riguarda l'impianto Venaria si procederà con i seguenti interventi:

- installazione passerella per l'effettuazione delle manutenzioni sugli imperiali delle motrici tranviarie;
- inizio attività per l'installazione di un nuovo impianto di lavaggio bus nel piazzale per rendere le attività più efficaci e consentire il futuro allargamento dell'officina tram.

Presso l'impianto Gerbido si è saturata l'attività del forno di verniciatura dell'area carrozzeria grazie all'introduzione di una ditta esterna a seguito di gara d'appalto, questo ha permesso di avere una organizzazione centralizzata delle lavorazioni per tutte le officine del GTT.

Logistica

E' stata completata l'attività di riorganizzazione che ha portato ad una contrazione del numero dei magazzini periferici che sono passati da cinque a due rivedendo il servizio di distribuzione materiali.

Attività di controllo biglietti a bordo veicoli

Cinque anni fa è stato dato avvio all'attività di controllo sulla linea 4 con la presenza a bordo dei mezzi dell'agente di controllo. Tale esperimento ha migliorato l'utilizzo dei mezzi e dei titoli di viaggio e ha prodotto una riduzione del fenomeno dell'evasione e un incremento dei passeggeri paganti. Successivamente la presenza delle emettitrici di titoli di viaggio a bordo, l'introduzione della bigliettazione elettronica (BIP) e l'installazione del sistema di videosorveglianza a bordo veicolo hanno in parte ridotto la necessità della presenza continua del "bigliettaio" e quindi a partire dal giugno del 2014 le modalità di controllo sono state modificate e, su tutte le linee di superficie (automobilistiche e tranviarie) nonché in metropolitana, sono presenti squadre di controllo giornaliere degli Assistenti alla Clientela organizzate in maniera specifica per ottimizzare il contrasto all'evasione.

Nell'anno 2016 il personale, che dal 2015 ha conseguito la qualifica di Polizia Amministrativa, ha stilato circa 143 mila verbali, di cui 35 mila di sole esazioni a bordo e ha controllato 200 mila vetture su tutto il territorio di competenza, per un totale di circa 2,9 milioni di passeggeri controllati.

Impianti ferrotranviari

Gli interventi più significativi realizzati nel 2016 sono stati i seguenti:

- corso Filippo Turati incrocio con corso Lepanto – rinnovo dei gruppi tranviari (scambi e incroci) presenti sull'asse di corso Turati e su corso Unione Sovietica (linea 4);
- corso Unione Sovietica angolo piazzale S. Gabriele da Gorizia: rinnovo gruppi scambi 951 e 952 e di m. 120 binario in retta (linea 4);
- corso Unione Sovietica / via Imperia: rinnovo binario in curva e risanamento pavimentazione (linea 4);
- corso Matteotti angolo via dell'Arsenale: rinnovo incrocio del gruppo 519 (linea 15);
- corso Tassoni angolo via Cibrario: rinnovo scambio n. 467 (linee 9 – 13 – 16);

- via Pietro Micca tra via XX Settembre e piazza Solferino: risanamento sede tranviaria promiscua con parziale rimozione della pavimentazione lapidea (linee 6 – 13 – 15);
- via Venaria: risanamento pavimentazione sede tranviaria nel tratto compreso tra via Sansovino e corso Grosseto (linea 9);
- via Fontanesi: rifacimento manto stradale tra corso Regina Margherita e corso Tortona (linea 15);
- via Sacchi tra corso Stati Uniti e corso Sommeiller: risanamento a tratti con fresatura e rifacimento manto stradale (linea 4);
- via Vinovo tra via Nizza e via Genova: rifacimento manto stradale.

Oltre ai sopraindicati lavori, nel programma 2016 sono stati inseriti e realizzati interventi di ricostruzione delle rotaie tranviarie mediante sistemi automatici di saldatura e di riprofilatura nonché interventi su attrezzature e banchine di fermata, finalizzate a migliorarne l'accessibilità ed il comfort.

Il Settore Tranvie ha inoltre effettuato tutte le necessarie attività di verifica sulla rete e le manutenzioni, ordinarie e straordinarie, sui vari componenti dell'impianto tranviario, sulle vie di corsa, sulle banchine ed attrezzature di fermata cittadine.

Con particolare riferimento alle attività di verifica rivolte al rilievo delle anomalie puntuali sulle pavimentazioni, al fine di rendere più oggettive le rilevazioni, documentando anche fotograficamente la situazione pre e post intervento, è stato consolidato l'utilizzo del software denominato "MAPPO", appositamente sviluppato con S.I.T., all'interno del Settore e presso le Imprese esterne che operano sulle pavimentazioni in modo da rendere omogenea e completa la metodologia di archiviazione degli interventi. Tale procedura è stata progressivamente estesa anche su altre attività di verifica degli impianti.

Per quanto riguarda le pavimentazioni stradali, il Settore ha proceduto, tramite una dedicata collaborazione con il Politecnico di Torino, alla completa revisione, ed aggiornamento, delle specifiche tecniche di capitolato per gli appalti relativi.

L'Officina ha realizzato gli elementi accessori all'armamento (cuori, incroci, scambi, curve e complessivi) per le manutenzioni della rete binari di superficie nonché quelli necessari per il ripristino dell'impianto tranviario di piazza Carlo Emanuele parzialmente demolito per la costruzione di un parcheggio pertinenziale sotterraneo.

In qualità di Officina autorizzata per l'Italia alla manutenzione degli apparati tedeschi Hanning & Kahl, nell'ambito dell'Accordo Quadro, sono proseguite le attività di revisione e ricondiziona-

mento di ulteriori due casse elettroidrauliche poste sulla rete tranviaria di Messina.

Il settore Segnaletica di Tranvie, anche in ottemperanza agli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio con la Città, ha adempiuto alle circa 1700 richieste/segnalazioni/ordinanze pervenute dalla stessa in merito agli interventi di manutenzione e/o modifica alla segnaletica verticale e orizzontale, sia blu che bianca, sul territorio cittadino. Sono inoltre stati attuati tutti i necessari interventi di manutenzione straordinaria della segnaletica orizzontale sulle fermate e corsie riservate GTT, nonché i ripristini ed adeguamenti afferenti la segnaletica interna ed esterna dei comprensori aziendali.

Ferrovie SFMA (Torino-Ceres) e SFMI (Canavesana)

Anche nell'anno 2016 sono continuati gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulla due linee in concessione a GTT, finanziati dalla Regione Piemonte sulla base dell'Accordo di Programma in attuazione dell'art. 15 del D.Lgs 422/97, in conto Fondo Comune di Rinnovo (Legge 297/78) e in conto Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di Trasporto.

Per quanto riguarda i veicoli ferroviari in esercizio sulle due ferrovie, nel corso del 2016, ai fini della continuità ed efficienza manutentiva, sono stati stipulati i contratti per le forniture di ricambi e per le revisioni necessarie alle famiglie di veicoli TTR (acquisto di un modulo chopper IGBT per n. 10 TTR, sostituzione dischi freno per le sale portanti di n° 9 TTR). Relativamente ai veicoli ETRY 0530 si è conclusa la fornitura di n. 80 ruote monoblocco. Per quanto riguarda i veicoli ETR 234 (Coradia Meridian) in data 03/10/2016 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione dell'08/08/2011 relativo all'intervento Trasp. 1.3 "Acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale" per l'acquisto di materiale di ricambio.

A seguito richiesta specifica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di sostituire il dispositivo vigilante di tipo passivo con altro di tipo attivo, GTT ha proceduto con l'affidamento della progettazione e l'acquisto della componentistica necessaria all'effettuazione dell'intervento. Per l'installazione del dispositivo è stata trasmessa la documentazione tecnica alla Regione Piemonte che ha rilasciato il nulla osta sia in linea tecnica sia in linea economica.

Con riguardo al rinnovo degli impianti tecnologici sono stati stipulati i contratti per la fornitura di schede funzionali all'impianto CTC, la fornitura delle apparecchiature del blocco conta assi di

nuova generazione, la fornitura di n. 6 interruttori extrarapidi per gli impianti di trazione elettrica e la fornitura di n. 128 barriere in materiale isolante per i passaggi a livello.

Con riguardo all'armamento ferroviario, sede e opere d'arte, è stato stipulato il contratto per i lavori di manutenzione straordinaria dell'armamento per diverse tratte delle ferrovie SFMA (Torino-Ceres) e SFM1 (Canavesana). I lavori sulla linea Canavesana si sono conclusi a ottobre 2016, mentre sono ancora in corso i lavori sulla linea Torino-Ceres la cui ultimazione è prevista per marzo p.v.). Sono inoltre stati contrattualizzati gli interventi di molatura in opera di rotaie e scambi sulla ferrovia Torino-Ceres.

Nell'ambito delle opere riguardanti i fabbricati, nel primo semestre 2016 si sono conclusi l'impianto di monitoraggio del ponte ferroviario sul torrente Stura nel Comune di Venaria e i lavori di rinnovo dell'impianto di depurazione presso il sito di Ciriè.

Nel mese di luglio si è conclusa la progettazione esecutiva relativa all'adeguamento dei marciapiedi nelle stazioni di Volpiano e San Benigno sulla ferrovia del Canavese mentre ad agosto è stato stipulato il contratto per l'esecuzione dei lavori di bonifica della copertura in fibrocemento amianto e manutenzione straordinaria della SSE di Rigola ultimati nel gennaio 2017.

Parcheggi

Nel 2016 si sono avviati una serie di interventi finalizzati alla sostituzione di impianti di automazione vetusti nonché al potenziamento ed adeguamento tecnologico di una serie di sistemi necessari per garantire la sicurezza e la "governance", in locale ed in remoto, delle varie strutture.

In particolare:

- a seguito dell'aggiudicazione della procedura 142/2014 si è potuto avviare la sostituzione dei primi tre impianti di automazione che hanno comportato un impegno notevole da parte del settore in quanto, oltre ad esser particolarmente invasivi, hanno riguardato i principali parcheggi a rotazione e precisamente il S. Stefano, il V. Fusi e il Fontanesi. Per minimizzare i disagi si è deciso di attuarli in rapida successione partendo da luglio ad ottobre;
- a fine anno è stato autorizzato il secondo contratto applicativo che consentirà di procedere alla sostituzione delle automazioni presso i parcheggi Nizza, D'Azeglio oltre a far fronte all'attrezzaggio dei nuovi parcheggi, Monti e Nino Bixio, che verranno consegnati dalla Città a GTT;
- ad inizio del 2016 è stata affidata la procedura per l'acquisto di 550 parcometri finalizzati all'ampliamento delle nuove aree di sosta ed alla sostituzione di una serie di parcometri or-



mai obsoleti. A seguito delle indicazioni della Città, al momento, si è avviato il contratto applicativo per la sostituzione di 135 parcometri.

Tali nuovi apparati saranno supervisionati da un sistema di centralizzazione che ne monitorerà puntualmente lo stato e potranno gestire le transazioni elettroniche in modalità on-line:

- anche per i parcometri già installati sul territorio si è avviata la prima fase dell'implementazione che consentirà la gestione delle transazioni, attualmente in modalità off-line, in modalità on-line, più sicura sia per l'utenza che per GTT. Seguirà poi una seconda fase, il cui sviluppo è legato alle implementazioni che dovranno essere attuate dal Settore Sviluppo e Tecnologia, che prevederà l'integrazione del sistema BIP sui parcometri con la possibilità di utilizzare il parcometro come boa di ricarica ed utilizzare la carta BIP per la gestione di titoli di sosta;
- nell'ambito dell'ammodernamento dei sistemi di videosorveglianza, a seguito delle richieste della Questura, è stato costituito un tavolo di lavoro trasversale, composto da SIT, TPL, Metro e Parcheggi, che ha valutato possibili soluzioni finalizzate ad adeguare gli attuali impianti con i nuovi standard di sicurezza. Si è, quindi, prevista la sostituzione, per i parcheggi di maggior importanza dell'intera infrastruttura preservando comunque il sistema di supervisione e videosorveglianza individuato nel sistema MileStone. Per quelli di minor importanza invece si provvederà alla sostituzione degli apparati e, tramite convertitori, a preservare l'infrastruttura esistente. Anch'essi verranno inseriti nel sistema di supervisione MileStone. Dal tavolo di lavoro sono state quindi definite le specifiche tecniche che hanno portato all'indizione di gara per l'acquisto di 1200 TVCC per mezzi del TPL e 1000 TVCC per parcheggi;
- visti i notevoli problemi legati agli apparati di interfonia che attualmente sfruttano reti ISDN terze, si è avviata una negoziazione finalizzata a "virtualizzare" i server interfonici presenti presso la COP e a convertire le centrali periferiche, poste presso i singoli parcheggi, in modo da dirottare il traffico delle chiamate tramite i punti SOS sulla rete di fibra ottica GTT;
- a seguito di invito a procedura ad evidenza pubblica indetta dal Gruppo Luigi Lavazza S.p.A., GTT ha presentato offerta, in ATI con Skidata, per la gestione per dieci anni del parcheggio pubblico da 190 posti auto circa di proprietà dello stesso Gruppo e sito nell'area tra Corso Palermo e via Bologna. L'offerta è stata valutata positivamente;
- a fine 2016 è stato consegnato dalla Città il parcheggio Richelmy, già attrezzato nel 2013 da GTT, che ha così potuto procedere all'apertura. La struttura è posta nelle vicinanze dell'Ospedale Maria Vittoria e della "Casa di Cura Richelmy" e potrà fornire una valida offerta all'utenza diretta verso tali strutture;

- GTT ha messo in vendita, con procedura ad evidenza pubblica, 42 posti auto, il cui diritto di superficie scadrà fra 77 anni, facenti parte del comparto privato del Parcheggio V.Fusi. A seguito di chiusura della procedura sono stati venduti alcuni posti mentre i restanti GTT provvederà a rimetterli in vendita oltre che a istituire forme di abbonamento (mensile e trimestrale) a posto fisso;
- la Città ha richiesto a GTT di valutare la possibilità di attuare la gestione di ulteriori strutture quali quella dei Bastioni, sita di fronte al Duomo, e del PalaNuoto, parcheggio posto di fronte allo Stadio Olimpico Grande Torino, in adiacenza all'Università ed alla Piscina Olimpica;
- a seguito della comunicazione della Città di Torino n. 00013059 del 24/02 u.s., che richiama la sentenza della Corte di Cassazione n. 2973/16, l'attività operativa del personale abilitato al c. 133 è stata ridimensionata e limitata ai soli accertamenti alle violazioni in materia di sosta con particolare riferimento a quelle commesse sulle corsie riservate e/o nei tratti di strada di transito dei mezzi pubblici; di fatto la mansione è stata sostanzialmente depotenziata tanto da renderla ininfluyente rispetto agli obiettivi previsti con tale percorso professionalizzante.

Sono state realizzate attività finalizzate alla sicurezza ed adeguamento normativo in alcune strutture quali il rifacimento scale del parcheggio Molinette con trattamenti antiscivolo, l'adeguamento dell'impianto antincendio del parcheggio Isonzo, con tracciatura e coibentazione della rete idranti e sprinkler oltre all'individuazione di stalli per "disabili" con relativa campagna di comunicazione. Si segnala che i dati relativi all'area per camper Caio Mario mostrano il crescente gradimento per tale iniziativa.

Nella seconda metà dell'anno è stata potenziata l'offerta tariffaria sulla base della proposta di modulazione per i Parcheggi, sia raso che struttura, mirata, principalmente alla fidelizzazione della clientela. Tale proposta prevede l'introduzione di nuovi titoli plurimensili (trimestrali/annuali) a condizioni vantaggiose ed, sin dall'avvio, ha evidenziato un apprezzamento da parte dell'utenza per le nuove soluzioni incentivanti.

Ingegneria e Opere civili

Per quanto attiene al patrimonio immobiliare di GTT, il Settore Ingegneria e Opere Civili (I.O.C.) nel corso del 2016 si è occupato principalmente di riqualificazione dei siti e, a questo riguardo, si evidenziano i principali interventi posti in essere.

Certificati di Prevenzione Incendi (C.P.I.) per le varie sedi aziendali

Si è proseguito nell'espletamento delle attività propedeutiche all'ottenimento/rinnovo dei C.P.I.

sintetizzabili nell'aggiornamento/adeguamento della documentazione e nell'esecuzione dei lavori di: realizzazione degli impianti antincendio (segnalazione e spegnimento), adeguamento normativo degli impianti elettrici, realizzazione delle compartimentazioni antincendio e di protezione delle strutture, e nella predisposizione delle richieste documentali avanzate dai Vigili del Fuoco a seguito di verifica degli esami progetto, il tutto relativamente ai siti aziendali dei Depositi urbani (Manin, Tortona, Gerbido, Venaria), siti extraurbani (Rivarolo T.P.L, Giaveno, Ivrea, Cumiana e Condove) nonché del Parcheggio Racconigi.

Per il deposito Nizza è stata presentata l'integrazione della documentazione richiesta a seguito di un precedente sopralluogo del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

Contemporaneamente si è proceduto al rinnovo dei Certificati di Prevenzione Incendi in scadenza (sito di Corso Francia 6 e dei parcheggi: Buenos Aires, Fortino e Isonzo).

E' stata avviata la gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione della tracciatura elettrica della reti di alimentazione degli impianti antincendio a idranti e a pioggia dei Parcheggi Racconigi, Valdo Fusi e Santo Stefano.

Sono stati portati a termine i lavori per adeguamento alle normative antincendio dei locali destinati a sala revisione "ex sala prova motori diesel" del sito di Via Manin.

Sono stati avviati i lavori di adeguamento alla normativa di prevenzione incendi del deposito San Paolo (realizzazione delle opere edili di compartimentazione, degli impianti antincendio e di rivelazione fumi, nonché gli impianti elettrici di pertinenza alle opere precitate), mentre l'adeguamento della restante parte degli impianti elettrici è attualmente oggetto di gara d'appalto.

Bonifiche amianto (M.C.A.)

A seguito del censimento aziendale sviluppato nel 2013 e dei successivi rinvenimenti, si è proceduto a porre in essere alcuni interventi di bonifica e sostituzione di M.C.A. nel Comprensorio San Paolo e Fiochetto dove sono stati rimossi manufatti (prevalentemente fibrocemento amianto e serramenti) e sostituiti con altri nuovi. Si sono effettuate le attività di bonifica di n. 7 bracci di aspirazione fumi presenti all'interno dell'officina autobus del deposito Gerbido. Sono stati rimossi e sostituiti con altri omologhi, i serramenti contenenti amianto nel sito di Condove, è stato predisposto il progetto per la bonifica e rifacimento delle coperture dell'officina bus di Rivarolo (ambito TPL) e si è esperita la relativa gara d'appalto. L'avvio dei lavori è stato programmato per la primavera 2017, non essendo opportuno iniziare lo smantellamento di una copertura nei mesi invernali.

Nel mese di gennaio 2016 hanno avuto inizio i lavori per la bonifica di manufatti contenenti amianto sulle coperture e sulle finestre del deposito Venaria (con contestuale rifacimento a nuovo delle coperture e dei serramenti perimetrali). Al 31 dicembre 2016 risultavano completa-

mente bonificati i serramenti di tre delle quattro pareti perimetrali del deposito e poco meno della metà delle coperture in eternit. Si prevede che i lavori proseguiranno in quanto nel frattempo si sono rinvenuti altri manufatti contenenti amianto la cui bonifica sarà oggetto di una variante ai lavori.

Risanamento strutture

Nel corso del 2016 si è provveduto ad eseguire i lavori di manutenzione ai vari fabbricati secondo esigenza. In particolare si evidenzia che sono stati realizzati il risanamento delle facciate lato via Porro del parcheggio in struttura "Fontanesi" e i lavori di messa in sicurezza dei serramenti della palazzina uffici di Via Manin 17.

E' stata avviata la gara per alcuni interventi di manutenzione straordinaria volti al ripristino delle facciate del fabbricato del Parcheggio Multipiano Stura.

Relativamente ai siti extraurbani sono stati completati gli interventi di sistemazione del solaio e degli uffici della Direzione Ferrovie nel sito di Rivarolo.

Sono stati realizzati gli interventi di rifacimento dell'intonaco del muro di contenimento del terrapieno del piazzale della Stazione di Superga con posa in opera di strumentazione per il monitoraggio in tempo reale dei movimenti franosi presenti.

E' stata realizzata la regimentazione della raccolta acque meteoriche del piazzale esterno lato CRAL del Deposito San Paolo, nonché il rifacimento dell'impermeabilizzazione della copertura dei magazzini e installazione parapetto anticaduta lungo il perimetro di copertura del comprensorio di Via Giordano Bruno.

E' stata completata la ristrutturazione dell'ufficio e dell'area di distribuzione presente all'interno dell'officina del magazzino ricambi nel comprensorio Manin.

Sono stati avviati gli interventi per l'unificazione punti di presa a contatore per acque potabili e adeguamento rete di distribuzione nel Comprensorio Manin.

E' stata realizzata la rimozione di due serbatoi interrati a pareti semplici in lamiera di ferro e ripristino delle pavimentazioni nei comprensori di Via Giordano Bruno e di Chivasso e la trasformazione di un serbatoio a parete semplice in doppia parete con controllo in continuo dell'intercapedine presso il comprensorio di Giaveno.

E' stato affidato il montaggio di una nuova linea vita sulla copertura della Stazione di Superga.

Interventi sugli impianti elettrici

Nel corso del 2016 si è proceduto alla progettazione degli impianti elettrici per alimentare le stazioni di ricarica dei nuovi bus elettrici nei depositi Gerbido e Tortona.

Ristrutturazione dei servizi igienici

Nel 2016 si è proceduto nell'attività già avviata nel 2014. E' stato ultimato il rifacimento del servizio igienico del magazzino ricambi all'interno del comprensorio Manin. Sono in corso di ultimazione i lavori di ristrutturazione e adeguamento a norme dello spogliatoio e servizi igienici al primo piano interrato del Padiglione Nervi.

Relativamente ai servizi igienici ai capilinea sono stati installati i servizi igienici di Corso Re Umberto, Corso Massimo d'Azeglio e Corso Cairoli; sono in corso gli iter autorizzativi e le predisposizioni di quanto occorrente per la posa di un nuovo servizio igienico nei Comuni di Grugliasco e di Chieri.

Cabine di manovra

Nell'ambito del progetto di riqualificazione delle cabine di manovra presenti nei depositi, si sono adeguate alle prescrizioni normative le due cabine di manovra del deposito Nizza e le due del deposito San Paolo. Parimenti sono stati affidati i lavori per il rifacimento di quella tranviaria del Deposito Tortona, mentre è stata avviata la procedura per la fornitura di n 7 box-container attrezzati ad uso cabine di manovra bus e tram presso gli stabilimenti GTT Venaria, Tortona e Gerbido.

Comunicazione

GTT è stata anche protagonista nel 2016 della vetrina italiana delle tecnologie ferroviaria "Expo Ferroviaria" con uno stand che ha anche ospitato una simulazione degli scambi ferroviari fra due stazioni.

Per quanto concerne il sito internet GTT, è stato messo *on line* il nuovo calcolo percorso, che offre risposte più personalizzate per il viaggio anche per le persone con disabilità motoria.

Sono stati anche introdotti nuovi servizi per conoscere gli arrivi in fermata in tempo reale, sia tramite l'applicazione di messaggistica istantanea Telegram, sia attraverso l'APP internazionale dei trasporti pubblici Moovit.

Mobilità delle Persone con Disabilità

Si elencano di seguito le principali attività dirette alla mobilità delle persone con disabilità:

- E' stata aggiornata l' implementazione dell'applicazione GTT per smart-phone e i-phone dedicata alle persone con disabilità visiva;
- E' stata quasi completata l'affissione sulle paline urbane del simbolo di accessibilità della fermata;

- Prosegue il lavoro di sostituzione alle fermate della tabella del percorso della linea, con l'indicazione a fianco di ciascuna fermata del percorso, del simbolo dell'accessibilità;
- Per il secondo anno consecutivo e' stata ufficializzata nei canali scolastici dell'area Metropolitana l'offerta di incontri formativi per le scuole medie inferiori e superiori sulla mobilità con particolare riferimento alle persone con disabilità motoria e visiva. L'attività è effettuata congiuntamente con le Associazioni "APRI" e "UILDM" ;
- Con gli autisti neo assunti nel corso della parte di formazione sulla mobilità delle persone con disabilità, continuano gli interventi riguardante i comportamenti da tenere con clienti con disabilità intellettiva (in collaborazione con la cooperativa sociale "La Bottega");
- E' stato ospitato sugli schermi della Metropolitana un filmato (realizzato dall'associazione APRI) sulle abilità delle persone con disabilità visive, con contenuti "informativi - educativi" nei confronti della cittadinanza;
- Prosegue l'impiego con le Associazioni UILDM e APRI un filmato destinato non solo per la formazione interna dei conducenti, ma anche e soprattutto per la formazione nelle scuole;
- In occasione della giornata Internazionale delle persone con disabilità, GTT effettuato, come ogni anno, il servizio di trasporto delle scolaresche per il Palaruffini, sede del tradizionale incontro dei ragazzi;
- E' stato aumentato il numero delle linee automobilistiche dichiarate accessibili (la quasi totalità di quelle gestite direttamente da GTT);
- E' stata completata la verifica dell'accessibilità di tutte le fermate suburbane (oltre 1200) : l'informazione delle circa 900 risultate accessibili è stata inserita sul sito GTT;
- E' stato implementato a fine 2016 il calcolo automatico del percorso anche per le persone con disabilità;
- Sono state coinvolte le associazioni delle persone con disabilità visiva per la scelta dei nuovi indicatori di linea a led;
- Si sono effettuati incontri tra le associazioni ed i capi dei conducenti del servizio urbano e di quello extraurbano per uno scambio reciproco di informazioni utili sia alle persone con disabilità sia ai conducenti;
- Sono stati effettuati incontri con utenti con disabilità visiva dell'eporediese;
- Durante i festeggiamenti per i 10 anni della Metro, in alcune stazioni sono stati organizzati, in collaborazione associazioni di persone con disabilità, stand informativi, percorsi con cane guida e bastone bianco, mostre fotografiche .



INNOVAZIONE E SVILUPPO TECNOLOGIE

Progetto BIP

Il progetto BIP nel corso del 2016 ha raggiunto la sua maturità ed è stato esteso a tutti gli ambiti di applicazione inizialmente previsti.

Finanziato dalla Regione Piemonte, il progetto BIP si prefigge di facilitare l'accesso ai servizi di mobilità, contrastare l'evasione e le frodi, migliorare la qualità, l'efficienza e la sicurezza del servizio di trasporto pubblico anche con sistemi di monitoraggio della flotta e videosorveglianza a bordo. Il sistema di bigliettazione realizzato si basa su una "smart card" con microchip ove caricare i titoli di viaggio elettronici: una carta intelligente che ha l'obiettivo di offrire all'utenza una maggiore libertà di viaggio sul trasporto regionale, essendo utilizzabile sui veicoli di tutte le aziende di trasporto dell'area metropolitana (compresi i treni GTT e Trenitalia) nonché nella Provincia di Cuneo e nella Provincia di Novara; tale carta è inoltre interoperabile con altri servizi quali car sharing e bike sharing. Il progetto prevede la sostituzione progressiva di tutti i titoli di viaggio cartacei (abbonamenti e biglietti) con i titoli elettronici: smart card per gli abbonamenti e "chip on paper" (biglietto cartaceo intelligente) per carnet e biglietti.

La validazione del titolo di viaggio avviene semplicemente avvicinando il titolo di viaggio elettronico contactless (senza contatto) agli apparati di validazione di bordo o di stazione (di colore blu nel caso GTT).

A partire dal 2012, su tutta la flotta urbana e suburbana (tram e autobus) che ammonta oggi a circa 1200 veicoli, sono operativi gli apparati di bordo necessari per la validazione elettronica. A questi si aggiungono 300 veicoli GTT extraurbani facenti parte del Consorzio Extra.To, operativi a partire dal novembre 2013. Sempre nel 2013 sono state rese operative le stazioni ferroviarie delle linee Torino-Aeroporto-Ceres (SFMA) e Canavesana (SFM1).

Nel corso del 2014, per agevolare la validazione dei titoli elettronici, è stato installato sui veicoli urbani da 12 metri un ulteriore validatore in corrispondenza della porta posteriore.

A seguito di sottoscrizione, con le associazioni dei commercianti, di un protocollo di condivisione delle modifiche contrattuali determinate dal BIP (tra cui il livello di aggio, le procedure di addebito, i costi del GPRS), a cominciare da febbraio 2013 è stata avviata la procedura di sottoscrizione dei contratti con le singole rivendite; procedura ultimata nel maggio 2013. Le installazioni dei terminali di vendita, denominati POS (Point Of Sale), sono state avviate di conseguenza e completate ad agosto 2013. Da allora sono operative con il POS circa 1000 rivendite urbane. A partire

dagli incassi del mese di agosto 2013 tali rivendite sono state tutte abilitate all'addebito tramite RID bancario, oggi SDD (Sepa Direct Debit).

Analogamente si è proceduto per le rivendite extraurbane GTT: oltre 250 rivendite presenti sul territorio da luglio 2013 sono dotate di POS e da ottobre 2013 sono state progressivamente abilitate all'addebito tramite SDD.

I primi titoli elettronici su smart card BIP sono stati gli abbonamenti annuali e plurimensili studenti (agosto 2012) mentre i primi titoli elettronici su chip on paper sono stati i carnet prevalorizzati da 5 e 15 corse (dicembre 2012); sono quindi passati su supporto elettronico gli abbonamenti urbani mensili – compresi studenti – e settimanali (febbraio 2013), i mensili e settimanali Formula sulla rete di vendita urbana (maggio 2013) e sulla rete di vendita extraurbana GTT (ottobre 2013). E' opportuno sottolineare che in origine solo 373 rivendite urbane-suburbane erano abilitate a vendere titoli Formula in versione cartacea; con il passaggio al BIP tutte le rivendite urbane ed extraurbane possono vendere titoli Formula.

Nel marzo 2014 è stata avviata la vendita in formato elettronico anche delle espansioni Formula; nel giugno 2014 è stata avviata la vendita elettronica dei titoli della Rete Urbana di Ivrea, con contestuale apertura di una biglietteria BIP, e nel luglio successivo è stata infine avviata la vendita elettronica dei biglietti singoli extraurbani (un unico supporto chip on paper per le 10 tariffe a fasce esistenti).

Nel luglio 2014 sono state aperte le biglietterie BIP presso le stazioni ferroviarie di Torino Dora e Ciriè, e sono state installate le emettitrici automatiche di biglietti, denominate TVM (Ticket Vending Machine) presso le stazioni ferroviarie di Rivarolo, Torino Dora, Madonna di Campagna, Venaria, Caselle Aeroporto, San Maurizio, Ciriè e Nole.

Nella campagna studenti 2014 è stato possibile rinnovare gli abbonamenti annuali/plurimensili studenti anche presso la rete di vendita tramite POS (con l'aggiunta di una piccola commissione per il costo del servizio) e ricaricare gli abbonamenti acquistati on-line o presso gli ATM bancari direttamente a bordo dei mezzi extraurbani (in aggiunta ai consueti canali di ricarica quali TVM e boe di ricarica presso i Centri Servizi). Sono iniziate inoltre le prime sperimentazioni per l'utilizzo di apparati di telefonia mobile quale canale di vendita dei titoli di viaggio elettronici ed emulazione delle smart card BIP mediante tecnologia NFC.

Nel gennaio 2015 è stata aperta la biglietteria BIP presso la stazione ferroviaria di Rivarolo.

Nel febbraio 2015, su un campione di 30 autisti, è stata avviata la vendita a bordo dei biglietti di corsa semplice mediante gli apparati di bordo BIP; tale modalità di vendita è stata poi estesa nel corso dello stesso anno a tutti i depositi extraurbani.



Nel giugno 2015 sono state installate le emettitrici automatiche, TVM, presso i depositi Fiocchetto e Alba; nel corso dell'anno tutte le TVM sono state abilitate ai pagamenti mediante carte bancomat e carte di credito.

Nella campagna studenti 2015 sono confluiti sulla smart card BIP tutti gli abbonamenti intercomunali GTT (annuali, plurimensili studenti, mensili e settimanali), acquistabili sia presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie e la biglietteria di Alba, operativa da marzo 2015, sia progressivamente presso le rivendite extraurbane GTT.

Nella stessa campagna studenti è stato possibile rinnovare sulla rete di vendita POS gli abbonamenti annuali e plurimensili universitari, gli abbonamenti annuali ordinari e anziani di Ivrea, gli abbonamenti plurimensili studenti di Ivrea.

Parallelamente all'introduzione dei nuovi titoli di viaggio elettronici, si è provveduto tramite specifiche campagne informative al ritiro progressivo dei titoli cartacei dalla rete di vendita.

Il ritmo dell'implementazione del progetto e della sua diffusione è anche testimoniato dall'andamento dei volumi mensili di vendita attraverso la rete di vendita sul territorio dotata di POS. Si è passati dai 700 euro di vendite del marzo 2013, ai circa 3,2 milioni di euro medi mensili venduti nell'anno 2014, ai circa 4,2 milioni di euro medi mensili venduti nell'anno 2015, ai circa 4,7 milioni di euro medi mensili venduti nell'anno 2016, con punte superiori ai 5 milioni di euro nei mesi di settembre e ottobre 2016.

Le validazioni complessive sugli apparati BIP nell'anno 2016 sono state oltre 17,5 milioni, con una media mensile pari a circa 1,5 milioni di validazioni.

Nel novembre 2015 si è svolto il collaudo Regionale per le ulteriori voci progettuali per le quali era stato richiesto ed assegnato il contributo regionale (tra le altre voci gli apparati BIP di stazione, i terminali di verifica, il terzo validatore sugli autobus 12 metri e la videosorveglianza di 100 autobus serie 3000).

Il collaudo definitivo con il fornitore del sistema BIP è stato avviato nel luglio 2015, avvalendosi anche del supporto del Politecnico di Torino, ed ha comportato 20 sessioni di collaudo, l'ultima delle quali nel mese di dicembre 2015; nel corso del 2016 tale attività è proseguita con ulteriori 6 sessioni e si è conclusa nel mese di novembre con l'emissione del certificato di regolare esecuzione.

Nel corso del 2016 sono state introdotte ulteriori migliorie a livello sia funzionale sia gestionale e sono stati effettuati specifici corsi di formazione per il personale interno, al fine di acquisire competenza ed autonomia nella gestione e nella configurazione del sistema BIP.

La direzione Sviluppo Tecnologie ha poi attivamente partecipato alla stesura del volume "Linee

guida per l'uso delle carte bancarie (Standard EMV C-LESS) nella bigliettazione elettronica del trasporto collettivo", prodotto da Club Italia con il patrocinio di Anav, Asstra, Federmobilità e TTS e con la collaborazione di Ferpress.

Nel luglio 2016 è stata aperta la biglietteria BIP presso la stazione ferroviaria di Volpiano.

A partire dal settembre 2016, a seguito di specifico accordo con Trenitalia, le validatrici di loro proprietà nel tratto in concessione della linea ferroviaria SFM1 tra la stazione di Chieri e la stazione di Settimo, sono state abilitate anche alla validazione dei biglietti elettronici GTT di corsa singola extraurbana.

A partire dal novembre 2016, nell'ambito del Consorzio Extra.TO e per la parte di propria competenza, si è poi provveduto a rendere accessibili i dati del sistema BIP all'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Nel corso del 2017 è stata introdotta la validazione obbligatoria dei titoli elettronici BIP in concomitanza con l'inizio di ciascun viaggio e sono stati avviati gli sviluppi software necessari per portare i biglietti di corsa singola ed i carnet su smart card.

CONTRATTI

Procedure competitive

- Si riportano i dati relativi alle procedure competitive espletate nel 2016 per acquisti di lavori, servizi e forniture inerenti all'attività svolta. Si riportano inoltre gli stessi dati relativi agli anni 2010-2015 per consentire anche una lettura dell'andamento mediante raffronto.

ANNO	TOTALE GARE				
	CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE E PERCENTUALE				
	offerta economicamente più vantaggiosa (valore complessivo gare)	%	prezzo più basso – valore complessivo gare	%	Valore totale
2010	9.230.221	35	17.490.481	65	26.720.702
2011	50.969.828	32	106.528.049	68	157.497.877
2012	58.544.956	37	99.984.888	63	158.529.844
2013	35.122.824	28	88.546.479	72	123.669.303
2014	29.678.406	30	68.478.449	70	98.156.855
2015	100.147.689	56	79.527.187	44	179.674.876
2016	47.030.727	46	55.099.704	54	102.130.431

Numero procedure

Nel 2016 sono state avviate 71 procedure contro le 78 del 2015 con una diminuzione del 9%.

Valori

I valori gestiti a base di gara evidenziano una variazione in diminuzione, passando dai 180 milioni di euro del 2015 ai 102 milioni del 2016, in larga parte dovuta a gare per acquisti con cadenza pluriennale o non ricorrenti di valore rilevante avviate proprio nel 2015 (pulizia materiale rotabile e locali, acquisto bus elettrici, full service pneumatici, sostituzione copertura stabilimento Venaria, fornitura parcometri, manutenzione impianti tecnologici parcheggi, servizio impianti climatizzazione e riscaldamento, telefonia mobile, servizio sostitutivo mensa, manutenzioni meccaniche motrici tranviarie e assicurazioni per un valore complessivo di 70 milioni di euro).

Ribassi

Con riferimento alle gare indette nel 2015 e nel 2016 e concluse nel 2016 di importo unitario superiore ad € 100.000, le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 18,2%, determinando un minor costo dell'ordine di 18,5 milioni di euro.

Tipologia appalti 2016

- Forniture => 49%
- Servizi => 39%
- Lavori => 12%.

Criterio di aggiudicazione

Ad aprile 2016 è entrato in vigore il nuovo codice appalti d.lgs. 50/2016 che, all'art. 95, ha stabilito la regola dell'offerta economicamente più vantaggiosa quale criterio di aggiudicazione. Il criterio del prezzo più basso è ammesso in via di eccezione (tra l'altro) per affidamenti di modesto importo e per acquisti con caratteristiche standardizzate. Nel 2016 le gare aggiudicate secondo il criterio del prezzo più basso per acquisti standardizzati (forniture di gasolio per trazione, energia elettrica, metano per riscaldamento e trazione, olii lubrificanti, anticongelanti, ricambi, titoli di viaggio) sono state 15, per un valore complessivo di € 46.399.657,18, pari all'84,21% del totale.

Contratti sottoscritti

I contratti sottoscritti nel 2016 sono stati 473, per un valore complessivo di 105 milioni, e comprendono, oltre agli affidamenti ad esito di procedure competitive indette nel medesimo anno:

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Introduzione

In data 26/27 aprile 2018, GTT ha definito con le parti correlate Regione, Città e AMP un documento programmatico che disciplina l'articolazione degli interventi complessivamente previsti da parte dei singoli predetti Enti per:

- (i) garantire la totale copertura del fabbisogno finanziario previsto dal Piano;
- (ii) definire transattivamente i Disallineamenti al 31 dicembre 2017 tra i corrispettivi annuali richiesti da GTT e quelli riconosciuti da AMP e tra i corrispettivi richiesti da GTT e quelli riconosciuti dalla Città di Torino relativamente al saldo servizi metro ante secondo semestre 2012;
- (iii) abbandonare a spese compensate tutti i giudizi pendenti che abbiano ad oggetto diretto o indiretto i Disallineamenti;
- (iv) condividere criteri di preventivazione e contabilizzazione dei servizi di TPL di superficie, dei servizi metro e dei servizi ferroviari, nonché delle agevolazioni tariffarie e del contributo a copertura degli oneri riferiti al CCNL, al fine di evitare che possano verificarsi futuri Disallineamenti.

GTT ha negoziato i contenuti delle transazioni di cui ai paragrafi che seguono sul determinante presupposto che le stesse rappresentano un adempimento essenziale ai fini dell'esecuzione del Piano e, conseguentemente, del superamento della crisi finanziaria, della garanzia di continuità aziendale e del mantenimento ed accrescimento, nel medio termine, del valore aziendale di GTT.

Ciò premesso, si specificano di seguito i contenuti dei citati interventi.

Interventi di Regione e di Agenzia della Mobilità Piemontese.

In relazione al contributo straordinario di complessivi euro 40 milioni attribuito dallo Stato alla Regione per far fronte alla situazione finanziaria di GTT ai sensi dell'art. 15, d.l. 148/2017 come conv. in l. 172/2017, la Regione ha in sintesi individuato la seguente destinabilità:

- a) per l'acquisto da parte della Regione, fermo il diritto di prelazione degli altri soci, della partecipazione di GTT in 5T Srl, ad un corrispettivo pari al valore pro-quota del patrimonio netto di tale società al 31 dicembre 2017 e dunque per un corrispettivo stimato di Euro 875.000;
- b) per la concessione di un contributo straordinario alla Città di Torino da destinare al pagamento del saldo dei servizi linea 1 della metropolitana ante secondo semestre 2012 per i quali GTT vanta un credito per un importo pari ad Euro 23.994.332,06 come risultante da Documento Programmatico;

- c) per la concessione di un contributo straordinario alla Città di Torino da destinare al pagamento, secondo i criteri di imputazione di cui all'art. 1193 comma 2 I periodo c.c., del corrispettivo dei servizi linea 1 della metropolitana per gli anni 2014-2017 richiesti da GTT all'Agenzia, per un valore complessivo pari ad Euro 15.130.667,94, oltre IVA, ed eventuali risorse rinvenienti dall'esercizio del diritto di prelazione di cui alla precedente lett. a).

La Regione ha inoltre ritenuto procedibile la transazione sottoscritta da AMP e GTT in data 26 aprile 2018 per consentire il completamento della definizione transattiva dei Disallineamenti tra i medesimi al 31.12.2017, che prevede il pagamento a GTT dell'importo complessivo di euro 23.950.413,22 iva esclusa (in quanto le fatture sono soggette a regime di split payment).

Regione e Agenzia hanno confermato la correttezza delle assunzioni di Piano relativamente ai corrispettivi futuri a carico dell'Agenzia dettagliati nell'allegato 5 al medesimo documento.

Regione, Agenzia e GTT si sono infine impegnate all'abbandono di tutti i contenziosi in essere aventi ad oggetto diretto o indiretto i Disallineamenti.

Interventi di Città di Torino e GTT

La Città di Torino ha previsto di:

- (i) gestire incassi e pagamenti in via allineata e funzionale rispetto al percorso di risanamento e rilancio di GTT delineato nel Piano, coerentemente con le condizioni e i limiti previsti dalle lettere a firma della Sindaca prot. 178 del 12 gennaio 2018 e prot. 0254 del 17 gennaio 2018 e con le precisazioni fornite dal socio FCT Holding S.p.A. nel corso dell'assemblea degli azionisti di GTT del 12 gennaio 2018;
- (ii) garantire, con la sottoscrizione da parte di FCT Holding S.p.A. di un aumento di capitale o con misure alternative, la copertura del fabbisogno finanziario residuo di Piano (fino a euro 25 milioni), che risultasse necessaria tenuto conto:
 - a) di quanto corrisposto a titolo di transazione dei disallineamenti rispetto a quanto previsto nel Piano;
 - b) degli effetti della gestione degli incassi di cui al precedente punto (i);
 - c) che in nessun caso l'aumento di capitale potrà eccedere l'ammontare massimo di euro 25 milioni;
- (iii) corrispondere a GTT le rate di mutuo (capitale e interessi) afferenti le motrici tramviarie della Linea 4 pari al 31 dicembre 2017 a complessivi euro 27.484.093,36 con le seguenti modalità: euro 3.500.000,00 già corrisposti entro il 31.12.2017; il saldo, pari a euro 23.984.093,36 in successive 10 rate annuali costanti senza interessi di pari importo;

(iv) definire - senza riconoscere la non correttezza delle rispettive diverse appostazioni contabili - gli interessi dovuti al 31 dicembre 2017 a favore di GTT in un importo netto pari a euro 2.055.115,74 da corrispondere con 10 rate annue costanti senza interessi nei termini specificati nella deliberazione C.C. n. mecc. 2017 03061/024 del 13 settembre 2017.

La Città ha inoltre confermato la correttezza delle assunzioni di Piano relativamente ai corrispettivi futuri a proprio carico dettagliati nell'allegato 5 al documento programmatico.

Si è infine impegnata a far sì che FCT Holding accetti che il proprio credito di Euro 5.776.979,49 relativo a distribuzione di dividendi di esercizi precedenti sia sospeso sino al 31 dicembre 2021 e sia corrisposto, senza interessi, in nove rate annuali crescenti con decorrenza dal 31 dicembre 2022 e scadenza al 31 dicembre 2030.

Quanto ai servizi metro ante 2012, la Città ha confermato che il saldo avverrà secondo le modalità di cui al paragrafo precedente.

Impegni tra Infra.To e GTT

GTT e Infra.To hanno sottoscritto in data 31 gennaio 2018 un atto di transazione e di riconciliazione dei rispettivi debiti e crediti con riferimento al triennio 2014-2016 e all'esercizio 2017, senza con ciò riconoscere, neppure implicitamente, la non correttezza delle rispettive diverse appostazioni contabili.

Il contenuto della transazione con Infra.To e gli impegni di pagamento assunti da GTT in forza di essa sono in linea con le previsioni del Piano e sono correttamente e compiutamente in esso riflessi.

RISORSE UMANE, ORGANIZZAZIONE E RELAZIONI INDUSTRIALI

Organico

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2016 è stata di 4.807 dipendenti. Al 31/12/2016 la forza totale era di 4.761 persone, 117 unità in meno rispetto al valore puntuale dell'inizio dell'anno per effetto di 21 inserimenti in organico e di 138 uscite dall'Azienda. La contrazione dell'organico è in coerenza con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi previsti a budget. Nel 2016, sino all'entrata in vigore del D.Lgs 175/16, sono continuate le assunzioni di personale di guida e si è conclusa la procedura ai sensi degli artt. 4 e 24 della L. 223/91 per il personale di struttura che in totale ha fatto registrare uscite anticipate per 98 dipendenti (67 nel 2015 e 31 nel 2016).

Sviluppo, organizzazione, formazione, comunicazione interna

Nel 2016, le principali attività di sviluppo organizzativo hanno riguardato:

- Progettazione di un nuovo sistema per la valutazione delle prestazioni del personale amministrativo (impiegati e funzionari) con predisposizione degli strumenti di valutazione e formazione di tutti i valutatori;
- Aggiornamento e implementazione della mappa dei processi GTT attraverso un progetto di rimappatura complessiva iniziato nel 2016;
- Processi strutturati di ricerca interna di personale volontario da adibire a diversa mansione per lo sviluppo delle persone e il riequilibrio degli organici;
- Revisione e aggiornamento di processi e procedure HR.

GTT investe nella formazione come strumento di sviluppo delle competenze interne. Gli interventi formativi sono riconducibili a 4 macro aree tematiche:

- formazione obbligatoria: sicurezza (antincendio, primo soccorso, ...), ambiente (normativa di riferimento, emissioni in atmosfera, ...), energia (elettrica e metano) e legale (qualità, privacy, mod.231, ...);
- formazione al ruolo e comportamenti organizzativi (comunicazione interpersonale, gestione del conflitto, gestione del tempo, problem solving, people management, formazione formatori, ...);
- formazione tecnica di aggiornamento, specifica per ogni settore aziendale, basata sul ruolo;
- convegni-seminari.

La quantità complessiva di formazione erogata nel 2016, che ha coinvolto 6.688 partecipanti, è stata di 42.158 ore così suddivise:

- 19.504 formazione obbligatoria (46%)
- 19.307 formazione tecnica/addestramento (46%)
- 2.857 formazione al ruolo e comportamenti organizzativi (7%)
- 490 seminari e convegni (1%).

Nel 2016 sono stati attivati 13 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi nel nostro caso) e si è registrato il rientro dei fondi impegnati con i piani attivati nel 2015. Nel complesso, circa il 93% dei costi di formazione esterna erogata nell'anno 2016 è rientrato nei piani di formazione finanziata.

Il piano del 2016 è stato orientato al "saper fare": la maggior parte delle risorse, infatti, è stata de-

stinata all'addestramento e alla professionalizzazione del personale, soprattutto in ambito tecnico ed informatico, e alla formazione obbligatoria (92% in totale).

Si segnala in particolare, per quanto riguarda la formazione tecnica, la formazione specialistica necessaria per abilitare il personale che cura la manutenzione dei treni, la formazione sulla diagnostica dedicata al personale di manutenzione delle officine bus, e la formazione finalizzata al conseguimento delle abilitazioni ferroviarie per dirigenti movimento. Anche in ambito informatico l'investimento formativo è stato importante, per mantenere alto il livello di competenza degli specialisti.

Una piccola ma importante parte del piano è stata dedicata alla formazione di ruolo. Per supportare il progetto di valutazione del personale impiegatizio, sono stati formati tutti i funzionari e responsabili, attraverso 9 edizioni di un apposito corso di formazione, con lo scopo di fornire a tutti gli strumenti e le competenze per affrontare la valutazione dei propri collaboratori.

Per quanto riguarda la comunicazione interna, il sito internet dedicato ai dipendenti "Sportello personale" è il mezzo più utilizzato per la diffusione delle comunicazioni istituzionali e per la fruizione dei servizi offerti (es. consultazione busta paga e CU, prenotazione divise, comunicazione stato di malattia, cambio residenza e IBAN, preconsenso del servizio per alcuni settori, modulistica e documenti vari...). Nel corso del 2016 la percentuale di utilizzo di questo canale ha raggiunto il 98,5% del personale.

Infortuni e sorveglianza sanitaria

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l'azienda. Nel 2016, dopo diversi anni di contrazione, si è registrato un lieve aumento del numero degli eventi (+2%) rispetto all'anno precedente (aumento del 3% circa senza considerare gli eventi in "itinere"). In ogni caso, complessivamente, il confronto 2016-2009 evidenzia un decremento degli infortuni pari a circa il 20% (a parità di perimetro).

Anche per il 2016 GTT ha garantito l'attuazione del piano di sorveglianza sanitaria con la struttura convenzionata; le visite sono state effettuate con modalità idonee ad un costante miglioramento del processo e contenimento dei costi. Proseguono con regolarità i controlli alcolimetrici nei vari siti aziendali, finalizzati ad una maggior sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori interessati.

Relazioni industriali

Nel 2016 le relazioni industriali si sono svolte in un contesto, rispetto al 2015, ancor più influenzato dalla contrazione delle risorse disponibili per il TPL, e dagli sviluppi del quadro legislativo e contrattuale in cui opera l'Azienda.

Lo scenario complesso, ancor più per situazioni interne alle Organizzazioni Sindacali, ha portato ad una limitata contrattazione aziendale, senza che fosse possibile pervenire ad obiettivi di maggior risalto, quale il rinnovo della contrattazione del Premio di Risultato (e le relative agevolazioni sulla "tassazione sostitutiva") o del parallelo istituto del SIAMM (sistema incentivante del middle management).

Tra le intese più rilevanti del 2016 vi sono stati comunque diversi interventi di flessibilità nell'organizzazione del lavoro (gestione del servizio urbano per la giornata del 1° Maggio, settore extraurbano, settore Parcheggi, settore SPEV), nonché azioni per il miglioramento della sicurezza sul lavoro attraverso l'installazione di nuove tecnologie, in linea con i nuovi dettati normativi.

Infine, si evidenzia che anche nel 2016 sono state raggiunte intese volte a promuovere piani formativi per sostenere il mantenimento e lo sviluppo delle competenze del personale.

Welfare aziendale

Nel 2015 abbiamo concentrato la nostra attenzione su due iniziative legate a situazioni di disagio; una derivante dalla sovraesposizione finanziaria (*con la collaborazione con la Fondazione anti usura "la Scialuppa"*) l'altra connessa al manifestarsi di eventi traumatici (*la procedura traumatizzati e il disturbo post traumatico da stress*).

Nel 2016 queste iniziative sono proseguite anche grazie all'attività del Centro di Ascolto, da sempre attento nell'intercettare i segnali più deboli.

Il Centro di Ascolto

E' una realtà in GTT sin dal 2005. In questi 11 anni gli psicologi del centro di ascolto hanno supportato dipendenti e azienda su temi quali:

gestione del disagio sociale attraverso:

- counseling
- consulenza psicologica
- psicoterapie brevi
- sostegno psicologico

altre aree di collaborazione:

- attività di coaching
- attività di prevenzione e valutazione del rischio “*stress-lavoro correlato*”
- supporto della gestione del “*disturbo post traumatico da stress*” (PTSD)

Dal 2005 ad oggi hanno usufruito di tale servizio 628 utenti (*dato al 31.12.2016*).

Solo nel 2016 sono state 99 le persone che si sono rivolte al Centro di Ascolto.

AMBIENTE QUALITA' E SICUREZZA

Nel corso del 2016 l'ente di certificazione RINA ha condotto audit di terza parte per ciascun sistema (verifiche di seconda sorveglianza per i sistemi Qualità e Sicurezza, e di prima sorveglianza per i sistemi Ambiente e Sicurezza delle Informazioni). L'esito degli audit di parte terza, è stato positivo ed ha permesso il mantenimento di tutte le certificazioni e l'implementazione di utili azioni di miglioramento, trattamenti e azioni correttive. A seguito del buon esito delle attività affidate a RINA Services Spa, a fine dicembre 2016 è stata esercitata l'opzione di rinnovo del contratto per ulteriori tre anni. Al fine di preparare l'azienda all'attività di gap analysis rispetto ai requisiti delle nuove norme Qualità e Ambiente (ISO 9001:2015 e ISO 1401:2015), RINA Services ha condotto importanti interventi formativi sull'evoluzione normativa per aggiornare le figure coinvolte nei sistemi Qualità e Ambiente.

- A partire dalla primavera del 2016 è stato avviato il progetto di adeguamento dell'attuale Sistema di Gestione Qualità ai requisiti della nuova norma ISO 9001:2015;
- Nel 2016 GTT ha ottenuto un importante riconoscimento per quanto riguarda lo sviluppo della qualità: la “certificazione di prodotto” secondo la norma UNI EN 13816:2002 in relazione alla linea tramviaria 4;
- A novembre 2016 GTT ha sottoscritto il Protocollo d'Intesa per gli Acquisti Ecologici (Protocollo APE) promosso dalla Città Metropolitana di Torino, impegnandosi pertanto ad applicare i Criteri Ambientali Minimi (CAM) nell'ambito degli acquisti di prodotti e servizi. Infatti la fornitura di energia elettrica per l'anno 2017, che ammonta a circa 95.000 MWh, è stata aggiudicata a seguito di adesione di GTT alla convenzione SCR (Società di Commitenza della Regione Piemonte) che ha appunto previsto nel bando l'applicazione dei relativi CAM (almeno il 50% dell'energia acquistata deve essere certificata dal fornitore come proveniente da fonti rinnovabili).

RISK MANAGEMENT

La gestione dei rischi aziendali rappresenta una componente essenziale del Sistema di Controllo Interno di corporate governance di una Società.

Vengono individuate le seguenti tipologie di rischio:

- rischi finanziari (tasso d'interesse, tasso di cambio, spread, liquidità)
- rischio di credito
- rischio energetico
- rischi operativi

Rischio Finanziario

L'attività di GTT è soggetta al rischio di liquidità, ovvero che l'impresa non sia in grado di rispettare gli impegni di pagamento a causa della difficoltà di reperire fondi (funding liquidity risk). La conseguenza è un impatto negativo sul risultato economico nel caso in cui l'impresa sia costretta a sostenere costi aggiuntivi ovvero oneri finanziari per fronteggiare i propri impegni o, come estrema conseguenza, una situazione di insolvibilità che, come nella situazione attuale della Società, pone a rischio la continuità aziendale.

Il fabbisogno finanziario del Piano e gli impegni finalizzati alla sua copertura sono stati strutturati per consentire a GTT di procedere al puntuale pagamento dei debiti correnti e dei piani di rientro dei debiti scaduti.

Il rischio finanziario trova dunque adeguata copertura nelle disposizioni del Piano e nel sistema di monitoraggio della sua corretta esecuzione.

Rischio di credito

Il rischio di credito deriva essenzialmente dal rapporto con gli Enti Comune di Torino e AMP e dalla forte concentrazione di tali crediti.

Come più dettagliatamente specificato nella sezione relativa ai rapporti con parti correlate, gli impegni a sostegno della copertura del fabbisogno finanziario del Piano prevedono, da un lato, la definizione transattiva dei Disallineamenti verso la Città di Torino e verso l'AMP e, dall'altro lato, la specifica conferma da parte di detti Enti della copertura finanziaria dei corrispettivi futuri previsti nel Piano con riferimento ai servizi di TPL che svolgerà la società.

Anche il rischio di credito, ed in particolare il rischio di futuri disallineamenti, trova dunque adeguata copertura nelle disposizioni del Piano e nel sistema di monitoraggio della sua corretta esecuzione.

Rischio energetico

Tale tipologia di rischio, strutturale, dipende dalle oscillazioni dei prezzi dell'energia elettrica, del metano e del gasolio sui mercati. In merito al rischio di fluttuazione dei prezzi della materia prima il rischio per GTT è tanto minore quanto più è breve il periodo di durata dell'approvvigionamento. GTT già da anni ha provveduto a rivedere le sue scelte di approvvigionamento, intendendo effettuare politiche di copertura di tale rischio.

Infatti per l'energia elettrica e per il metano da riscaldamento e da autotrazione sono attivate gare pubbliche a prezzo fisso e con durata annuale. Per il gasolio sono attivate due gare nell'arco dell'anno (una per il prodotto estivo e una per il prodotto invernale) per non gravare l'extra costo del prodotto invernale anche sul prodotto estivo. La gara del gasolio non è a prezzo fisso, in quanto questa modalità non trova risposta sul mercato, ma fa riferimento alla Staffetta Nord e chiede un miglioramento sui prezzi di gestione della fornitura.

Rischi operativi

Rientrano in questa categoria tutti i rischi non ricompresi negli ambiti precedenti che possono impattare sul conseguimento degli obiettivi operativi, vale a dire relativi all'efficacia ed all'efficienza delle operazioni aziendali inclusi i livelli di performance, di redditività e di protezione delle risorse da eventuali perdite.

ALTRE INFORMAZIONI

La Società nel corso dell'esercizio non ha posseduto, né direttamente né per interposta persona, azioni della Società controllante.

La Società non possiede azione proprie.

La Società non ha optato per il consolidato fiscale.

La Società non ha effettuato attività di Ricerca e Sviluppo capitalizzate.

Non risultano strumenti di finanza derivata ai sensi dell'art. 2428, comma 3, 6 bis, CC.

Il Bilancio consolidato 2016 del Gruppo GTT non è stato predisposto facendo riferimento al contenuto del D.Lgs 127/1991. Tuttavia GTT, in forma volontaria, procederà alla predisposizione del Bilancio consolidato per l'esercizio 2017 di prossima approvazione.

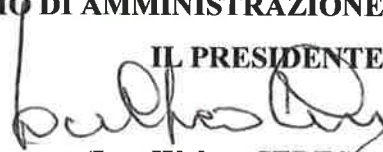
Si comunica che la Società ha adottato il Documento Programmatico sulla Sicurezza nel trattamento dei dati personali.

* * *

Torino, 2 maggio 2018

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE



(Ing. Walter CERESA)

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016

Stato Patrimoniale

Conto Economico

Rendiconto Finanziario

Nota Integrativa

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Corso Turati 19/6 – 10128 Torino

Capitale sociale interamente versato Euro 76.006.664,00

Registro Imprese di Torino e Codice Fiscale n. 08555280018

Partita IVA n. 08559940013

Socio Unico FCT Holding S.p.A.



STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

Importi in Euro	31/12/2016	31/12/2015 Riesposto (*)
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B. IMMOBILIZZAZIONI:		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
1. Costi di impianto e di ampliamento	-	-
2. Costi di sviluppo	-	-
3. Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	12.981.382	10.333.453
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	25.314	26.190
5. Avviamento	-	-
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	2.713.287	8.595.811
7. Altre		
- Migliorie beni di terzi - Migliorie diverse	510.747	1.046.169
- Migliorie beni di terzi - Parcheggi	31.996	76.712
Totale Immobilizzazioni Immateriali	16.262.726	20.078.335
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	165.097.955	169.200.625
2. Impianti e macchinario	24.191.756	25.169.004
3. Attrezzature industriali e commerciali	2.705.590	2.740.892
4. Altri beni:		
- Mobili	807.950	955.313
- Macchine d'ufficio	9.508.728	6.916.069
- Automezzi	960.397	967.494
- Migliorie a beni di terzi	-	-
- Beni gratuitamente devolvibili:		
Impianti e materiale ferroviario	342.198.088	341.616.279
Fondo copertura (Comune di Torino)	36.189.307	36.189.307
Fondo copertura (Stato, Regione)	306.008.781	305.426.972
5. Materiale rotabile	194.709.803	214.633.831
6. Immobilizzazioni parcheggi:		
- Opere Civili	17.209.911	19.232.239
- Altre immobilizzazioni	4.723.800	3.980.819
7. Immobilizzazioni in corso e acconti:		
- Investimenti diversi	13.497.875	15.630.517
- Investimenti parcheggi	843.528	4.738.993
- Beni gratuitamente devolvibili:		
Impianti e materiale ferroviario	3.069.190	2.773.385
Fondo copertura (Stato, Regione)	3.069.190	2.773.385
Totale Immobilizzazioni Materiali	434.257.293	464.165.796
III. Immobilizzazioni finanziarie:		
1. Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	1.821.419	3.609.086
b) Imprese collegate	6.144.082	6.277.828
c) Enti controllanti	-	-
d) Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
d-bis) altre imprese	3.386.724	3.389.245
2. Crediti:		
a) verso Imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	409.427	509.427
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
b) verso Imprese collegate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
c) verso Enti controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
d) verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
d-bis) verso altri:		
1) Stato, Regione, altri Enti territoriali		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
2) Altri enti del settore pubblico allargato		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3) Diversi		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3. Altri titoli	-	-
4. Strumenti finanziari derivati attivi	-	-
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	11.761.652	13.785.586
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	462.281.671	498.029.717

Importi in Euro	31/12/2016	31/12/2015 Riesposto (*)
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
I. Rimanenze:		
1. Materie prime sussidiarie e di consumo	26.468.338	27.694.941
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3. Lavori in corso su ordinazione	-	-
4. Prodotti finiti e merci	417.362	-
5. Acconti	-	-
Totale Rimanenze	26.885.700	27.694.941
II. Crediti		
1. Verso clienti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	98.360.680	98.119.679
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
2. Verso Imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	311.590	540.836
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3. Verso Imprese collegate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	8.683.822	8.318.096
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
4. Verso Enti controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	42.286.118	71.292.910
- esigibili oltre l'esercizio successivo	65.318.700	39.939.144
5. Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	10.640.639	18.727.787
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-bis Crediti tributari		
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.725.951	13.278.517
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-ter Imposte anticipate	2.815.092	9.342.498
5-quater Verso altri:		
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali		
- esigibili entro l'esercizio successivo	30.698.756	44.051.372
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
b) Altri enti del settore pubblico allargato		
- esigibili entro l'esercizio successivo	242.777	102.629
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
c) Diversi		
- esigibili entro l'esercizio successivo	19.639.370	24.691.636
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale Crediti	284.723.495	328.405.104
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:		
1. Partecipazioni in Imprese controllate	-	-
2. Partecipazione in Imprese collegate	-	-
3. Partecipazioni in Enti controllanti	-	-
3-bis Partecipazioni in Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
4. Altre partecipazioni	-	-
5. Strumenti finanziari derivati attivi	-	-
6. Altri titoli	2.159.083	2.230.663
Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	2.159.083	2.230.663
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali presso:		
a) Banche	311.447	1.263.476
b) Poste	135.661	62.351
2. Assegni	305.885	210.047
3. Danaro e valori in cassa	247.585	338.484
Totale Disponibilità Liquide	1.000.578	1.874.358
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	314.768.856	360.205.066
D. RATEI E RISCONTI		
	5.804.820	8.011.601
TOTALE ATTIVO	782.855.347	866.246.384

PASSIVO

Importi in Euro	31/12/2016	31/12/2015 Risposta (*)
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	76.006.664	76.006.664
II. Riserve da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione		
a) riserva di rivalutazione L.2/2009	97.405.995	97.405.995
IV. Riserva legale	932.947	921.516
V. Riserve statutarie	-	-
VI. Altre riserve distintamente indicate		
a) riserva straordinaria	3.946.396	3.729.194
b) riserva avanzo di fusione	809.531	809.531
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-	-
VIII. Uti (perdite) portati a nuovo	-	-
IX. Uti (perdita) dell'esercizio	(66.586.883)	228.621
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-	-
Totale Patrimonio Netto	112.514.650	179.101.521
B. FONDI PER RISCHI E ONERI		
1. per trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2. per imposte, anche differite	3.114.576	3.114.576
3. strumenti finanziari derivati passivi	-	-
4. altri	11.018.629	17.573.583
Totale Fondi per Rischi e Oneri	14.133.205	20.688.159
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO		
	66.025.254	69.097.397
D. DEBITI		
1. Obbligazioni		
- esigibili entro l'esercizio successivo	750.000	500.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.470.081	3.470.081
2. Obbligazioni convertibili		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3. Debiti verso soci per finanziamenti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
4. Debiti verso Banche:		
a) Banche per linee di fido		
- esigibili entro l'esercizio successivo	79.895.831	70.844.554
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
b) Banche per mutui		
- esigibili entro l'esercizio successivo	7.004.446	4.859.099
- esigibili oltre l'esercizio successivo	34.850.682	39.939.144
c) Banche per finanziamenti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	7.500.000	12.000.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5. Debiti verso altri finanziatori		
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.631.244	12.580.500
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.481.703	14.112.947
6. Acconti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	219.221	41.051
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
7. Debiti verso Fornitori		
- esigibili entro l'esercizio successivo	125.289.260	126.103.093
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
8. Debiti rappresentati da titoli di credito		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
9. Debiti verso Imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.675.518	9.931.372
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
10. Debiti verso Imprese collegate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.373.805	1.828.647
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
11. Debiti verso Enti controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	61.252.365
- esigibili oltre l'esercizio successivo	77.310.384	-
11-bis Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.075.461	42.300.278
- esigibili oltre l'esercizio successivo	33.189.837	-
12. Debiti tributari		
- esigibili entro l'esercizio successivo	13.089.378	10.415.486
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.120.755	13.381.118
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
14. Altri debiti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	25.647.900	25.592.145
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale Debiti	455.575.507	449.151.879
E. RATEI E RISCONTI		
1. Ratei e risconti	14.713.563	13.772.739
2. Contributi in conto investimenti	119.893.168	134.434.689
Totale Ratei e Risconti	134.606.731	148.207.428
TOTALE PASSIVO	782.855.348	866.246.384

(*) - I dati comparativi sono stati riclassificati al fine di recepire le disposizioni previste dal D.lgs. 139/2015

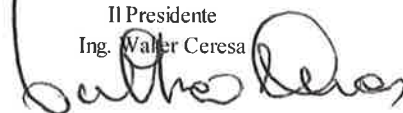
CONTO ECONOMICO

Importi in Euro	31/12/2016	31/12/2015 Riesposto (*)
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi	148.227.200	145.819.818
<i>a) delle vendite e delle prestazioni</i>	141.854.726	139.510.217
<i>b) da copertura di costi sociali</i>	6.372.474	6.309.601
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	17.734.189	21.312.124
5) Altri ricavi e proventi:	273.228.462	289.721.980
<i>a) diversi</i>	65.861.856	77.188.361
<i>b) quota annua di contributi in c/investimenti</i>	12.238.614	12.303.644
<i>c) compensazioni economiche</i>	195.127.992	200.229.975
Totale Valore della Produzione (A)	439.189.851	456.853.922
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(39.888.118)	(45.980.932)
7) Per servizi	(90.311.278)	(95.776.364)
8) Per godimento di beni di terzi	(37.415.327)	(34.681.058)
9) Per il personale:		
<i>a) Salari e stipendi</i>	(156.275.015)	(160.713.185)
<i>b) Oneri sociali</i>	(46.466.741)	(46.861.293)
<i>c) Trattamento di fine rapporto</i>	(9.106.410)	(8.816.543)
<i>d) Trattamento di quiescenza e simili</i>	(3.125.893)	(2.980.076)
<i>e) Altri costi</i>	(2.426.381)	(2.117.915)
Totale Personale	(217.400.440)	(221.489.012)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
<i>a) Ammortamento delle Immobilizzazioni Immateriali</i>	(7.748.208)	(6.243.392)
<i>b) Ammortamento delle Immobilizzazioni Materiali</i>	(47.440.882)	(33.165.977)
Totale ammortamenti	(55.189.090)	(39.409.369)
<i>c) Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni</i>	(2.096.078)	-
<i>d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide</i>	(43.030.911)	-
Totale ammortamenti e svalutazioni	(100.316.079)	(39.409.369)
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(1.309.164)	(689.592)
12) Accantonamenti per rischi	(604.447)	(3.035.304)
13) Altri accantonamenti	-	-
14) Oneri diversi di gestione	(5.798.935)	(4.670.967)
Totale Costi della Produzione (B)	(493.043.788)	(445.732.598)
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	(53.853.937)	11.121.324

Importi in Euro	31/12/2016	31/12/2015 Riesposto (*)
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
a) in imprese controllate	-	-
b) in imprese collegate	-	-
c) in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
d) in altre imprese	30.186	29.338
16) Altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso:		
1) imprese controllate	-	-
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	-	-
4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
5) altri	-	-
b) da titoli iscritti nelle immobiliz. che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	88	-
d) proventi diversi dai precedenti da:		
1) imprese controllate	34.109	86.620
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	626.825	740.636
4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	68.963	64.480
5) altri	1.085.153	945.122
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
a) imprese controllate	(175.970)	(263.810)
b) imprese collegate	-	-
c) enti controllanti	(967.317)	(718.031)
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(496.093)	(374.163)
e) altri	(4.573.549)	(8.021.856)
17-bis) Utili e perdite su cambi	-	-
Totale proventi e oneri finanziari (C)	(4.367.605)	(7.511.664)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	(1.837.935)	(765.210)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
Totale delle rettifiche (D)	(1.837.935)	(765.210)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	(60.059.477)	2.844.450
20) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
- correnti	-	(36.740)
- differite e anticipate	(6.527.406)	(2.579.089)
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(66.586.883)	228.621

(*) - I dati comparativi sono stati riclassificati al fine di recepire le disposizioni previste dal D.lgs. 139/2015

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Ing. Walter Ceresa



RENDICONTO FINANZIARIO

Importi in Euro	2016	2015
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	- 66.586.883	228.621
Imposte correnti sul reddito	6.527.406	2.615.829
Interessi passivi/(interessi attivi)	4.397.791	7.339.561
(Dividendi)	30.186	-
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	57.617	- 74.687
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	- 55.634.255	10.109.324
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		-
Accantonamento TFR	9.106.410	8.816.544
Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	43.030.911	-
Accantonamento Fondo rischi e oneri e acc.to per incentivi (costo lavoro)	1.191.831	5.203.001
Ammortamenti delle immobilizzazioni	55.189.090	39.409.369
Svalutazioni immobilizzazioni materiali	2.096.078	-
Svalutazioni partecipazioni	1.837.935	765.210
Svalutazioni per perdite durevoli di valore (svalutazione magazzino)	300.000	-
Altre rettifiche per elementi non monetari (rilascio fondo rischi)	-	- 10.035.458
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	57.118.000	54.267.990
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		-
Decremento/(incremento) delle rimanenze	926.603	494.512
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	- 35.368.358	- 7.981.530
Decremento/(incremento) dei crediti tributari	7.380.596	- 4.497.847
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	- 635.663	36.016.754
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	2.206.781	1.630.284
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	- 10.243.430	- 11.893.285
Incremento/(decremento) debiti tributari	2.673.892	3.418.815
Altre variazioni del capitale circolante netto	32.958.890	25.836.958
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	57.017.311	97.292.651
<i>Altre rettifiche</i>		-
Interessi incassati/(pagati)	- 4.397.880	- 9.508.290
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	30.186	-
(Utilizzo TFR)	- 12.178.553	- 11.394.000
(Utilizzo dei fondi rischi e oneri)	- 2.486.785	- 6.324.243
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	37.984.279	70.066.118
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	37.984.279	70.066.118
		-
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		-
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		-
(Investimenti)	- 24.141.799	- 29.594.000
Disinvestimenti	738.712	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	- 57.617	92.687
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		-
(Investimenti)	- 3.932.598	- 6.316.000
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		-
(Investimenti)	-	- 7.190
Prezzo di realizzo disinvestimenti	186.000	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		-
(Investimenti)	-	- 304.864
Prezzo di realizzo disinvestimenti	71.580	500.001
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	- 27.135.722	- 35.629.366
		-
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		-
<i>Mezzi di terzi</i>		-
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	9.051.277	- 18.266.946
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori	- 12.580.500	1.864.682
Rimborso finanziamenti	- 7.443.115	- 16.820.016
<i>Mezzi propri</i>		-
Rimborso prestito obbligazionario	- 750.000	- 750.000
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	- 11.722.338	- 33.972.280
		-
<i>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)</i>	<i>873.781</i>	<i>464.472</i>
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2016	1.874.358	1.409.886
Disponibilità liquide al 31 dicembre 2016	1.000.578	1.874.358

NOTA INTEGRATIVA

Struttura del Bilancio e criteri di formazione

Nell'esercizio 2015 è stata recepita nell'ordinamento italiano la "Riforma Contabile" in attuazione della direttiva europea 2013/34 con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dlgs n.139/15. Il suddetto decreto integra e modifica il codice civile che contiene le norme generali per la redazione del bilancio d'esercizio relativamente agli schemi, ai criteri di valutazione, al contenuto della nota integrativa e della relazione sulla gestione.

Le modifiche legislative sono entrate in vigore dal 1 gennaio 2016 e, per la Società, non vi è stata la necessità di rilevare effetti conseguenti ai suddetti cambiamenti, sul saldo di apertura del patrimonio netto al 1 gennaio 2015, in accordo a quanto previsto dall'OIC 29.

La Società ha provveduto a riesporre i saldi di bilancio al 31 dicembre 2015 al fine di adeguarli ai nuovi schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico previsti dagli art. 2424 e dall'art. 2425 del Codice Civile. Pertanto, gli schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico relativi all'esercizio 2015, presentati ai fini comparativi, differiscono dal bilancio approvato dall'assemblea dei soci del 20 Luglio 2016, per tener conto degli effetti della Riforma Contabile.

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 c.c. così come riformate dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34.

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 risulta costituito dai seguenti documenti:

- Stato Patrimoniale;
- Conto Economico;
- Rendiconto Finanziario;
- Nota Integrativa.

Il rendiconto finanziario è stato predisposto secondo le disposizioni contenute nell'articolo 2425 ter del Codice Civile.

La presente Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi e, in taluni casi, un'integrazione dei dati di Bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 Codice Civile che sono in linea con le modifiche normative introdotte dal Dlgs 139/15 e con i principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità.

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del Codice Civile, fatta eccezione per l'adozione dei nuovi principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio. La presente nota integrativa viene redatta, così come consentito dall'art. 2423 del codice civile, in migliaia di euro, ove non diversamente ed espressamente menzionato. Lo Stato Patrimoniale, il Rendiconto Finanziario, il Conto Economico sono espressi in unità di Euro.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, controllate delle controllanti si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

A partire dal presente bilancio, i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio nonché la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio sono esposti in appositi paragrafi della presente Nota Integrativa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate agli schemi di bilancio con l'abolizione dei conti d'ordine nello Stato Patrimoniale, l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato Patrimoniale è commentato in un apposito paragrafo della presente Nota Integrativa.

Il Bilancio consolidato 2016 del Gruppo GTT non è stato predisposto facendo riferimento al contenuto del D.Lgs 127/1991. Tuttavia GTT, in forma volontaria, procederà alla predisposizione del Bilancio consolidato per l'esercizio 2017 di prossima approvazione.

Valutazioni sulla continuità aziendale

In sede di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016, analogamente ai precedenti esercizi, il Consiglio di Amministrazione ha effettuato le necessarie valutazioni circa la verifica della sussistenza del presupposto della continuità aziendale, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro. Tali valutazioni dovrebbero riguardare quanto meno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio prudenzialmente abbia ritenuto opportuno considerare, anche in virtù della necessità di posticipare l'approvazione dello stesso ben oltre i limiti massimi consentiti dalla vigente normativa per le ragioni in precedenza esposte, un arco temporale di circa ventiquattro mesi, ossia almeno fino al 31 dicembre 2018.

Nell'effettuazione di tali valutazioni il Consiglio di Amministrazione, come più volte accaduto nei



mesi scorsi, ha preso atto della citata situazione di tensione finanziaria, giudicata non più sostenibile, le cui motivazioni risiedono principalmente nei mancati incassi di crediti dagli Enti (AMP e Comune di Torino) in forza del contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana in essere tra i concedenti e la concessionaria GTT e di altri rapporti contrattuali in essere.

Come detto, tale tensione finanziaria, progressivamente accentuatasi negli ultimi esercizi, ha inevitabilmente comportato:

- un significativo incremento del livello di scaduto commerciale e, da ultimo, uno scaduto di natura tributaria e previdenziale anch'esso rilevante;
- l'impossibilità di effettuare investimenti che ha, a sua volta, comportato:
 - (a) l'obsolescenza del parco circolante con conseguenti incrementi dei costi di manutenzione;
 - (b) l'esigenza di disporre di un parco mezzi superiore a quello strettamente necessario per far fronte ai fermi tecnici dei mezzi.

Tale analisi ha messo in luce il venir meno del presupposto della continuità aziendale alla data della redazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, in assenza del concretizzarsi delle specifiche azioni, così come contenute nel Piano, idonee a consentire il superamento dello stato di crisi finanziaria in cui versa la Società, ed in particolar modo degli introiti finanziari connessi agli impegni assunti dalla Regione - anche a nome e per conto dell'AMP - e dalla Città di Torino, (di seguito, cumulativamente, le "**Parti**") per la copertura del fabbisogno finanziario del Piano.

Come ampiamente illustrato nel successivo paragrafo "Rapporti con Parti Correlate" tali impegni, oggetto degli Accordi, sono stati assunti dalle Parti sul presupposto essenziale che:

- (i) sia garantita la totale copertura del fabbisogno finanziario previsto dal Piano;
- (ii) siano definiti transattivamente tutti i disallineamenti al 31 dicembre 2017 tra i corrispettivi annuali richiesti da GTT e quelli riconosciuti dall'AMP e tra i corrispettivi richiesti da GTT e quelli riconosciuti dalla Città di Torino relativamente al saldo servizi metro ante primo semestre 2012 (di seguito congiuntamente i "**Disallineamenti**"); a tal fine, GTT, AMP e Città di Torino hanno istituito un apposito gruppo di lavoro congiunto, rappresentato da tecnici designati da ciascuna di esse, che ad oggi ha completato la propria attività;
- (iii) siano abbandonati a spese compensate tutti i giudizi pendenti tra le Parti, tra i quali quelli aventi ad oggetto diretto o indiretto i Disallineamenti;
- (iv) siano condivisi criteri di preventivazione e contabilizzazione dei servizi di TPL di superficie,

dei servizi metro e dei servizi ferroviari, nonché delle agevolazioni tariffarie e del contributo a copertura degli oneri riferiti al CCNL, resi da GTT al fine di evitare che possano verificarsi futuri Disallineamenti;

(v) sia garantito un costante monitoraggio dell'attuazione del Piano.

In sintesi, la finalità degli impegni assunti dalle Parti è stata pertanto quella di dotare GTT dei mezzi sufficienti per l'esercizio dell'attività d'impresa in condizioni di continuità aziendale, situazione ad oggi non sussistente, per il pagamento dei costi connessi al risanamento, per il rimborso dello scaduto commerciale e tributario/previdenziale e per il finanziamento del piano degli investimenti a supporto delle attività industriali volte a rimuovere le criticità riscontrate.

Il Piano Industriale è stato avviato anche nelle more della sottoscrizione degli accordi con gli Enti che ne costituiscono presupposto essenziale in quanto autorizzato dal Socio e per poter avviare le attività non procrastinabili in mancanza di una tempestiva attuazione delle quali l'intero piano sarebbe stato pregiudicato.

Le azioni poste in essere con tempestività da parte del Consiglio di Amministrazione che hanno portato alle misure ed ai provvedimenti in precedenza ricordati, hanno indotto gli Amministratori, nel valutare l'esistenza del presupposto della continuità aziendale, a ravvisare la sussistenza di alcune criticità che contribuiscono in maniera determinante alla permanenza di significative incertezze circa la possibilità per la Società di continuare ad operare in continuità aziendale per il prevedibile futuro, pur prendendo atto con soddisfazione che i citati Accordi rappresentano un imprescindibile importante passaggio nel percorso di graduale ritorno della Società in condizioni di sostenibilità economico-finanziaria della gestione.

In particolare, le principali criticità emerse sono così riassumibili:

- come ampiamente descritto nella presente relazione sulla gestione e nella nota integrativa, coerentemente con l'informativa fornita nel bilancio dell'esercizio precedente, i disallineamenti emersi per alcune specifiche partite a credito vantate da GTT verso l'AMP in relazione alle somme spettanti alla luce dei contratti di servizio per il Trasporto Pubblico Locale, Metro e Ferrovia, permangono per ammontari significativi alla data odierna nonostante gli Amministratori, anche sulla base di approfondimenti giuridici effettuati con il supporto di legali esterni atti a determinare la sussistenza del diritto alla luce del contratto di servizio in

essere, ritengano congrui gli ammontari accertati a bilancio. Nei mesi scorsi, come in precedenza citato, le Parti hanno lavorato alla stesura di un'ipotesi di accordo finalizzata a definire transattivamente tutti i Disallineamenti sino alla data del 31 dicembre 2017 tra i corrispettivi annuali richiesti da GTT e quelli riconosciuti dall'AMP (unitamente ai corrispettivi richiesti da GTT e quelli riconosciuti dalla Città di Torino relativamente al saldo servizi metro ante primo semestre 2012). Tale accordo richiama, tra l'altro, il citato contributo straordinario di complessivi Euro 40 milioni di cui all'art. 15, commi 1 quinquies e 1 sexies del "decreto fiscale" n. 148 del 16.10.2017 come convertito in legge 4.12.2017 n. 172. Seppur confidando che, a seguito della sottoscrizione degli Accordi, GTT riceva quanto prima i flussi finanziari sottostanti, sino ad oggi i mancati incassi riferiti alle annualità pregresse e la loro significatività hanno contribuito in maniera determinante alla tensione finanziaria nella quale versa la Società. Alla data odierna il Consiglio di Amministrazione, prendendo atto con soddisfazione della disponibilità dimostrata da parte di Regione e Città di Torino a finanziare lo squilibrio finanziario previsto nel Piano, non può non rilevare il permanere di una situazione di incertezza sulle tempistiche necessarie per il versamento da parte dell'AMP e della Regione dei fondi ivi previsti, elemento indispensabile per consentire alla Società di onorare impegni verso enti previdenziali, tributari e, più in generale, verso i fornitori di beni e servizi la cui porzione di scaduto ha ormai assunto ammontari non più sostenibili;

- come ampiamente descritto nella presente relazione sulla gestione e nella nota integrativa, coerentemente con l'informativa fornita nel bilancio dell'esercizio precedente, nel recente passato i disallineamenti emersi per alcune specifiche partite a credito vantate da GTT verso il Comune di Torino hanno negativamente pesato sulla gestione finanziaria della Società, situazione che tuttavia sembra aver trovato una soluzione soddisfacente per GTT come di seguito esposto. Infatti, per quanto riguarda il disallineamento di Euro 24,0 milioni dei saldi a credito della Società verso il Comune di Torino per il servizio di gestione della linea metropolitana fino al primo semestre 2012, rispetto ai corrispondenti impegni di spesa assunti da quest'ultimo, basati sul Programma Triennale Regionale (tale Programma, così come il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, entrambi approvati dalla Regione Piemonte, sono stati a suo tempo oggetto di ricorso al TAR e di ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte di alcuni enti soggetti di delega nonché da parte di vettori esercenti il trasporto pubblico di persone, tra cui GTT), occorre evidenziare che tale ammontare ha finalmente trovato adeguata copertura finanziaria nei Fondi messi a disposizione dal-

la Regione Piemonte. Analoga situazione, almeno dal punto di vista delle sue implicazioni di natura finanziaria, si presenta con riferimento ai crediti per mutui, le cui rate scadute e rimborsate dalla Società all'ente finanziatore ammontano al 31 dicembre 2016 ad Euro 28 milioni, a fronte delle quali il Comune di Torino con lettera del 10 aprile 2017 ha comunicato che, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2017 - 2019, "è stato previsto con iscrizione in apposito capitolo, un importo finalizzato a contributo per la copertura dei mutui da voi contratti". Successivamente, in data 13 settembre 2017, il Consiglio Comunale della Città di Torino ha assunto una deliberazione a tal proposito avente ad oggetto quanto segue: "Rimborso delle quote di capitale ed interessi relative ai mutui contratti da GTT per l'acquisto di motrici tramviarie serie 6000 afferenti la linea 4. Interessi di mora attivi e passivi. Schema di convenzione recante la regolazione degli importi pregressi dovuti". Tale bozza di convenzione ha previsto il pagamento di Euro 3,5 milioni nell'esercizio 2017 (incasso avvenuto in data 1 dicembre 2017) e la restante somma pari a Euro 24,5 milioni in quote uguali nei successivi 10 anni con scadenza della prima rata il 30 aprile 2018. Pur tenendo conto che tale proposta di convenzione non è stata sottoscritta da GTT, il piano di rimborso in oggetto è stato incorporato nella stesura del Piano. Seppur prendendo atto con soddisfazione di tale riconoscimento dei suddetti debiti in oggetto da parte dell'ente, il protrarsi delle tempistiche per l'incasso da parte del Comune di Torino di tali partite scadute e, per quelle di natura finanziaria, a suo tempo rimborsate da GTT agli istituti bancari, potrebbe ulteriormente contribuire ad aggravare la situazione finanziaria di GTT e costringere nuovamente la Società a non onorare gli impegni verso il Comune di Torino, in particolare il pagamento dei canoni dei parcheggi riferiti agli ultimi esercizi;

- la forte concentrazione dei crediti e il mancato incasso dagli enti (AMP e Comune di Torino) hanno costretto la Società a sospendere il pagamento dell'IRPEF per alcune mensilità, a rateizzare il debito verso l'INPS, a sospendere il pagamento dell'IMU dovuta al Comune di Torino per gli anni 2016 e 2017, a differire il pagamento di alcune rate di finanziamento nonché a differire ben oltre i termini contrattuali i pagamenti dovuti ai fornitori di beni e servizi. Con riferimento ad alcuni fornitori la Società ha concordato piani di rientro che, alla data odierna, risultano sostanzialmente rispettati. Alcuni fornitori, considerati i tempi di dilazione del pagamento delle loro fatture da parte di GTT, hanno notificato alla Società decreti ingiuntivi a fronte dei quali la stessa ha sinora onorato i suoi impegni rispettando i termini di legge. Il perdurare dello stato di tensione finanziaria generato dai mancati incassi



dagli enti potrebbe impedire agli Amministratori di onorare le scadenze concordate con i fornitori e, conseguentemente, indurre le controparti a ricorrere allo strumento giuridico del decreto ingiuntivo in maniera crescente rispetto al recente passato. Analogamente, l'incertezza sulle tempistiche di incasso dagli enti impedisce attualmente agli Amministratori di poter rispettare le scadenze di legge per i versamenti dei contributi/ritenute (IRPEF/INPS) e delle imposte indirette;

- quale elemento essenziale per assicurare la copertura finanziaria ad una parte rilevante del fabbisogno previsto a Piano, gli Amministratori, per il tramite di RTO, hanno avviato negoziazioni con alcuni primari istituti di credito per ottenere dagli stessi alcuni interventi finanziari. Il riscontro ottenuto da tali primarie istituzioni creditizie è stato positivo e, in quanto tale, incorporato nelle ipotesi di manovra finanziaria previste a Piano; tuttavia alla data odierna non sussiste alcuna certezza circa tali flussi finanziari in entrata in quanto soggetti a delibera da parte dei competenti organi societari delle banche, la cui tempistica non è ancora stata comunicata a GTT.

Le significative incertezze in precedenza citate riguardanti le tempistiche di incasso degli ammontari risultanti dalla definizione in via transattiva delle partite pregresse con il Comune di Torino e con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese nonché l'ottenimento di nuova finanza dagli Istituti Bancari, rappresentano ad oggi una criticità gestionale per gli Amministratori in quanto non risulta al momento possibile assicurare che le azioni industriali e di efficientamento operativo pianificate nel prossimo futuro dalla Società si concretizzino con la tempistica prevista a Piano, con conseguenti impatti di natura economica o finanziaria ad oggi non prevedibili.

Alla luce di quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione ritiene che la possibilità per GTT di continuare la propria operatività in continuità aziendale per il prevedibile futuro sia necessariamente legata ai seguenti eventi significativi, che sono tutti fuori dal controllo della Società:

- il versamento da parte dell'AMP e della Regione dei fondi previsti dagli Accordi (circa Euro 62,5 milioni), elemento indispensabile per consentire alla Società di onorare impegni verso enti previdenziali, tributari e, più in generale, verso i fornitori di beni e servizi la cui porzione di scaduto ha ormai assunto ammontari non più sostenibili;

- la sottoscrizione e soprattutto il versamento, anche in più tranches, da parte dell'Azionista FCT Holding S.p.A., entro la fine del 2018, dell'aumento di capitale scindibile in denaro di GTT, o diversa misura di sostegno, che risultasse necessario alla copertura del fabbisogno finanziario di Piano, tenuto conto che l'impegno in tal senso assunto nei confronti della Società da parte dell'azionista ultimo rappresentato dalla Città di Torino prevede che, in nessun caso, l'aumento di capitale potrà eccedere l'ammontare massimo di Euro 25 milioni;
- la positiva conclusione dei processi deliberativi da parte degli istituti di credito con i quali sono intercorse con esiti positivi discussioni finalizzate all'ottenimento degli interventi previsti dalla manovra finanziaria, con il conseguente incasso degli ammontari previsti a Piano giudicati anch'essi essenziali nel sostenere il percorso di risanamento finanziario ed industriale della Società.

Tutto ciò premesso, il Consiglio di Amministrazione, in ultima analisi e tenuto conto dell'autorizzazione ottenuta in data 12 gennaio 2018 dall'assemblea di GTT al Piano, precedentemente approvato con voto unanime dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 2 gennaio 2018, delle attività svolte nei mesi scorsi e dell'impegno manifestato a più riprese dalla Sindaca, dal Presidente della Regione Piemonte, dagli Assessori comunali e regionali competenti, che ha portato in ultima analisi alla sottoscrizione degli Accordi, nonché della disponibilità da parte degli istituti finanziari a supportare GTT nel percorso di riequilibrio finanziario in quanto entità strategica per la Città di Torino e, più in generale, per l'intera rete della mobilità nella Regione Piemonte, ritiene che la previsione di ragionevole buon esito delle azioni in precedenza esposte consentirà di ripristinare la valutazione positiva in tema di continuità aziendale, donde la possibilità di procedere, allo stato, all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 sul presupposto appunto di tale continuità.

Principi generali di redazione del Bilancio

La valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata ispirandosi a criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuità aziendale per le ragioni in precedenza esposte; la rilevazione e la presentazione delle voci è stata effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, ove compatibile con le disposizioni del Codice Civile e dei principi contabili OIC.

L'applicazione del principio della prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e proventi da non riconoscere in quanto non realizzati. In particolare, gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso.

L'applicazione del principio della competenza ha comportato che l'effetto delle operazioni sia stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni si riferiscono e non a quello in cui si sono realizzati i relativi incassi e pagamenti.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga ai criteri di valutazione, di cui all'art. 2423, comma 4, del Codice Civile, in quanto incompatibili con la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico. Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

Nel successivo commento ai criteri di valutazione adottati per le voci di bilancio sono indicate le modalità con cui la Società ha applicato i criteri e modelli contabili previsti dagli OIC in attuazione del principio della rilevanza.

Applicazione dei nuovi principi contabili OIC

L'applicazione delle novità normative introdotte dal D.Lgs. 139/2015 e dei nuovi principi contabili OIC ha comportato modifiche di classificazione per effetto delle voci di bilancio nuove o eliminate nonché modifiche ai criteri di valutazione. Si rinvia allo specifico allegato dedicato alla riconciliazione dei saldi patrimoniali ed economici riferiti all'esercizio 2015.

I criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli eventuali oneri accessori.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente in funzione della loro prevista utilità futura.

La voce Diritti di brevetto industriale e Diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno accoglie principalmente i costi sostenuti per il Progetto BIP nell'esercizio e in quelli precedenti, ammortiz-

zato con un'aliquota pari al 10% in base alla presunta vita utile residua dell'applicativo.

I costi di ricerca e i costi di pubblicità, ove esistenti, sono interamente imputati a costi di periodo nell'esercizio di sostenimento. I costi di sviluppo sono oggetto di capitalizzazione solo se sia dimostrabile la fattibilità tecnica del completamento dell'attività, l'intenzione dell'ultimazione della stessa, la sua concreta possibilità di utilizzo, il processo di determinazione dei futuri benefici economici attesi e la possibilità di determinare in modo oggettivo il costo attribuibile all'attività immateriale. In mancanza di uno soltanto degli accennati requisiti, i costi in questione sono interamente imputati al periodo del loro sostenimento.

Le concessioni, licenze, marchi e diritti simili sono relativi a licenze d'uso software e sono ammortizzati in tre anni.

Le altre immobilizzazioni immateriali riguardano migliorie su beni di terzi (ammortizzate sulla base della durata del rapporto contrattuale sottostante), e il software realizzato internamente al fine di adattare gli applicativi concessi in licenza d'uso (ammortizzato in tre anni).

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione immateriale viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile	Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile
Costi di impianto e di ampliamento	3 anni	Concessioni, licenze e diritti simili	3 anni
Costi di sviluppo	5 anni	Altre - Migliorie a beni di Terzi - Parcheggi	9 anni
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3/10 anni		

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte nel Bilancio al costo di acquisto o di costruzione interna. Nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Gli oneri accessori includono gli oneri finanziari che vengono capitalizzati per la quota imputabile ai beni fino al momento della loro entrata in funzione, nel caso di cessi che rispettino i requisiti richiesti al riguardo dai Principi contabili di riferimento.

Le immobilizzazioni, compresi i beni gratuitamente devolvibili, sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Per gli investimenti entrati nel ciclo produttivo nel corso dell'esercizio le aliquote di ammortamento

mento sono ridotte del 50%.

La rivalutazione operata ai sensi della L. 2/2009 nell'esercizio 2008 con l'applicazione del metodo misto che prevedeva lo "storno del fondo ammortamento" nonché la "rivalutazione del costo storico" per la parte eccedente ha prodotto un prolungamento del processo di ammortamento. La rivalutazione ha comportato l'iscrizione nel Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 di una riserva di rivalutazione al netto dell'imposta sostitutiva calcolata sul valore della rivalutazione. Nel corso del 2016 la Società ha tuttavia proceduto alla svalutazione di alcuni immobili di proprietà (depositi), che nel Piano Industriale 2017-2021 sono destinati alla dismissione, sulla base di perizie estimative redatte da professionisti indipendenti.

Le aliquote applicate, ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene, sono le seguenti:

Immobilizzazioni	Aliquote	Immobilizzazioni	Aliquote
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	3,33%	Macchinari	7,50%
Fabbricati industriali	3,00%	Mobili ed arredi	9,00%
Tram serie 2800-3100	6,25%	Macchine elettroniche	20,00%
Tram serie 6000	3,33%	Personal Computers e Hardware	33,00%
Tram 5000 e relativi accessori	8,34%	Automezzi di servizio	15,00%
Autobus	6,67%	Vetture di servizio	18,75%
Impianti	7,50%	Attrezzature varie	9,00%

I contributi, erogati dallo Stato e dalla Regione a fronte d'investimenti relativi alle Ferrovie Torino-Ceres e Canavesana, gratuitamente devolvibili al termine delle relative concessioni all'Ente concedente, sono riportati in detrazione delle immobilizzazioni e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento finanziario.

Relativamente ai summenzionati beni, i fondi di ammortamento e le spese di ripristino o di sostituzione attinenti i beni gratuitamente devolvibili, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione al Concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- sostituzione dei beni reversibili con vita utile inferiore al residuo periodo di concessione;
- ripristino o sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nel piano

finanziario vigente.

In merito ai criteri d'imputazione dei costi sostenuti per gli investimenti infrastrutturali relativi ai compendi ferroviari e ferrotranviari si è tenuto conto di molteplici fattori comuni sia alla relativa titolarità, sia alle fonti dei corrispettivi finanziamenti e co-finanziamenti, che agli eventuali vincoli di reversibilità gratuita.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono imputati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti alle immobilizzazioni cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo delle stesse. Hanno natura incrementativa le spese che comportino ragionevolmente un aumento dei benefici economici futuri, quali l'aumento della vita utile, l'incremento della capacità produttiva, il miglioramento delle qualità del prodotto, l'adozione di processi di produzione dai quali dipenda una sostanziale riduzione dei costi di produzione.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono iscritte al costo di acquisto o di sottoscrizione. L'importo iscritto in Bilancio viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui le partecipate abbiano subito perdite ed il valore recuperabile delle stesse, determinabile in base ai flussi reddituali futuri, sia inferiore al valore di iscrizione in Bilancio.

Il valore originario viene ripristinato quando vengono meno i motivi della svalutazione effettuata e ciò sia confermato dalle prospettive reddituali.

I crediti inclusi tra le immobilizzazioni finanziarie sono iscritti al loro presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Il materiale, gli apparecchi di scorta per la manutenzione e le rimanenze di materie prime, sono valutati al minore tra il costo di acquisto calcolato secondo il metodo del costo medio ponderato ed il presumibile valore di sostituzione rilevato dall'andamento del mercato. I beni obsoleti e a lenta movimentazione, ove rilevati, sono svalutati in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo mediante lo stanziamento di un apposito fondo svalutazione magazzino portato in riduzione dal corrispondente valore iscritto nell'attivo patrimoniale.



Strumenti finanziari derivati

La Società non detiene strumenti finanziari derivati.

Crediti e debiti

I crediti e i debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e per i crediti del presumibile valore di realizzo. Tuttavia per i crediti e debiti già in essere al 1 gennaio 2016 il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato.

I crediti sono rappresentati in bilancio al netto dell'iscrizione di un fondo svalutazione a copertura dei crediti ritenuti inesigibili. Le stime sulla recuperabilità dei crediti sono effettuate sulla base dell'esperienza passata, dell'andamento degli indici di anzianità dei crediti scaduti, della situazione economica generale, di settore e di rischio della controparte (in particolare per gli enti pubblici), nonché sui fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che hanno riflessi sui valori alla data del bilancio.

La suddivisione degli importi esigibili entro e oltre l'esercizio è effettuata con riferimento alla scadenza contrattuale o legale, tenendo anche conto di fatti ed eventi che possano determinare una modifica della scadenza originaria, della realistica capacità del debitore di adempiere all'obbligazione nei termini contrattuali e dell'orizzonte temporale in cui, ragionevolmente, si ritiene di poter esigere il credito.

Interessi

Il D.Lgs. n. 231 del 2002 ha introdotto una disciplina legale di tutela degli interessi del creditore, attribuendo al medesimo la facoltà di ricorrere a specifici strumenti, anche di carattere processuale al fine di ottenere l'effettiva realizzazione del proprio credito. A tal fine, il D.Lgs. 231/2002 ha, tra l'altro, disciplinato la maturazione degli interessi di mora disponendo che essi decorrono automaticamente, dal giorno successivo alla scadenza del termine per il pagamento e ha introdotto la previsione di un tasso per interessi moratori più alto (calcolato sulla base del tasso di riferimento della Banca Centrale Europea, aumentato, di regola, di otto punti percentuali), fatta salva la facoltà delle parti di determinare una differente misura degli interessi.

Sempre secondo il D.Lgs. 231/2002 il ricavo per interessi di mora su crediti scaduti e non ancora incassati deve partecipare al reddito di periodo secondo il principio di competenza economica.

Il calcolo degli interessi verso il Comune di Torino derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, in attesa di creare una Tesoreria accentrata con il Socio unico, sulla base di un tas-

so d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti accesi a causa dei ritardati incassi e che risulta essere pari al 2,2%.

Gli interessi sono inoltre stati calcolati a partire dall'esercizio 2011, anno in cui GTT S.p.A. si è aggiudicata la gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Torino e non ha più usufruito di un'aggiudicazione *in-house*.

In merito agli interessi verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, considerando irragionevolmente bassi, e quindi iniqui, quelli indicati nel contratto di servizio (EURIBOR semestrale maggiorato di uno spread pari a 0,35 percentuali), GTT S.p.A. ha applicato la stessa metodologia utilizzata per il Comune di Torino, calcolando gli interessi ad un tasso del 2,2% pari al tasso di indebitamento medio della società.

Crediti tributari e Crediti per imposte anticipate

La voce "Crediti tributari" accoglie gli importi certi e determinati derivanti da crediti per i quali sia sorto un diritto di realizzo tramite rimborso o in compensazione.

La voce "Crediti per imposte anticipate" accoglie le attività per imposte anticipate determinate sulle differenze temporanee deducibili tra i valori iscritti in bilancio e i valori riconosciuti fiscalmente, applicando l'aliquota stimata in vigore al momento in cui si ritiene tali differenze si riverseranno.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Ratei e Risconti

I ratei e i risconti sono stati iscritti sulla base del principio della competenza economico temporale e contengono i ricavi / costi di competenza dell'esercizio ed esigibili in esercizi successivi e i ricavi / costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

Contributi in conto impianti

Sono contabilizzati in Bilancio al momento dell'incasso o, se precedente, all'atto della notizia della formale delibera di erogazione. Vengono iscritti nella voce "Risconti" al passivo patrimoniale e accreditati al conto economico in proporzione all'ammortamento delle attività cui si riferiscono.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono accantonati a fronte di perdite o passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura del periodo sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati e commentati nella Nota Integrativa, senza procedere allo stanziamento di un fondo.

In caso di eventi solamente remoti e cioè di eventi che hanno scarsissime possibilità di verificarsi non viene contabilizzato alcun fondo, né vengono date informazioni aggiuntive od integrative.

Il fondo imposte differite, ove esistente, accoglie le imposte che, pur essendo di competenza del periodo, si renderanno esigibili solo in esercizi successivi, per effetto dell'esistenza di differenze temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore alla stessa attribuito ai fini fiscali.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Rappresenta il debito maturato a tale titolo verso tutti i dipendenti alla fine del periodo, dedotte le anticipazioni corrisposte, conformemente alle norme di legge ed ai contratti di lavoro vigenti.

Gli accantonamenti maturati a far data dal 1° gennaio 2008, rilevati nel conto economico tra i costi del personale, in ossequio alla riforma della previdenza complementare, vengono periodicamente versati ai fondi pensionistici complementari prescelti dal lavoratore dipendente a partire dalla data della scelta; quelli maturati prima della scelta sono stati addebitati al T.F.R.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono iscritti in Bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica, tramite l'accertamento dei relativi ratei e risconti. Sono indicati al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi, nonché delle imposte direttamente connesse alla prestazione di servizi.

In particolare:

- i ricavi sono rappresentati dai proventi del traffico, dai ricavi della gestione parcheggi e dai ricavi a copertura degli oneri sociali (contributi CCNL, oneri di malattia,...), nonché dalle erogazioni spettanti ai sensi dell'art.19 del D.lgs. del 19 novembre 1997 n. 422 per il trasporto pubblico locale;

- i ricavi per prestazione di servizi sono riconosciuti sulla base dell'avvenuta prestazione e in accordo con i relativi contratti;
- i ricavi per vendita di beni sono riconosciuti al momento del trasferimento della proprietà, che di regola corrisponde alla consegna o alla spedizione del bene;
- i costi sono contabilizzati secondo il principio della competenza;
- i proventi e oneri finanziari sono contabilizzati in base al principio della competenza temporale;
- i dividendi sono iscritti nell'esercizio in cui si tiene l'assemblea della partecipata che delibera la distribuzione di utili o riserve.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate in base al reddito imponibile e alle aliquote d'imposta vigenti alla data di bilancio.

Inoltre, ove esistenti, in ottemperanza a quanto previsto nell'OIC n. 25 elaborato dalla Commissione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sono stanziati in Bilancio le imposte differite e anticipate. Le imposte differite/anticipate sono state calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee originatesi tra i valori iscritti in Bilancio e i valori riconosciuti fiscalmente, applicando le aliquote fiscali previste dalla normativa in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.

Le imposte differite e anticipate generatesi nel periodo sono indicate nel conto economico in un'apposita linea della voce "Imposte sul reddito dell'esercizio", in quanto dette imposte, al pari di quelle correnti, sono considerate oneri del periodo. Eventuali imposte differite generatesi in esercizi precedenti sono contabilizzate nella voce "Imposte sul reddito dell'esercizio".

Le imposte anticipate vengono rilevate nel rispetto del principio della prudenza, solo quando vi è la ragionevole certezza del loro futuro recupero ovvero quando la Direzione dimostra, sulla base della proiezione dei risultati fiscali riferiti ad un arco temporale ragionevole, l'esistenza di redditi imponibili non inferiori all'ammontare delle differenze che si annulleranno.

Impegni, rischi e garanzie

Le garanzie prestate sono iscritte per l'ammontare dell'effettivo impegno della società alla data di chiusura del periodo. Impegni, garanzie e rischi includono le garanzie prestate direttamente o indirettamente iscritte per un importo pari all'ammontare dell'impegno.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

Le tabelle che seguono, ove non diversamente indicato, riportano i dati in migliaia di Euro.

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

Il capitale sottoscritto dai soci risulta interamente versato, di conseguenza non sussistono crediti verso soci per versamenti ancora dovuti.

B) IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

Per le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio e per le altre informazioni relative alle immobilizzazioni immateriali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia al prospetto Allegato n. 1.

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2016 (Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno) si riferiscono principalmente a software applicativo acquistato a titolo di proprietà, a software applicativo acquistato a titolo di licenza d'uso a tempo determinato e a costi sostenuti per software applicativo sviluppato internamente.

Le migliorie su beni di terzi si riferiscono a oneri pluriennali riferiti in particolare ai parcheggi in concessione d'uso; la riduzione rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto degli ammortamenti dell'esercizio.

Le immobilizzazioni in corso e acconti includono in particolare i costi inerenti progetti informatici diversi (SL, Major) per la parte in fase di realizzazione e i costi sostenuti per il proseguimento del Progetto BIP.

La voce Diritti di brevetto industriale e Diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno accoglie principalmente i costi sostenuti per il Progetto BIP nell'esercizio e in quelli precedenti, ammortizzato con un'aliquota pari al 10% in base alla presunta vita utile residua dell'applicativo.

Le aliquote d'ammortamento applicate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

Immobilizzazioni materiali

Il valore delle immobilizzazioni materiali esposto in Bilancio è indicato al netto dei fondi d'ammortamento ed è relativo a:

- Terreni, fabbricati industriali e costruzioni leggere;

- Impianti e macchinari;
- Attrezzature;
- Altri beni, che includono mobili, macchine d'ufficio, automezzi e beni gratuitamente devolvibili (ferrovie);
- Materiale rotabile (bus e tram);
- Immobilizzazioni parcheggi;
- Immobilizzazioni in corso e acconti le quali, sono suddivise tra investimenti diversi, parcheggi e beni gratuitamente devolvibili.

Per le movimentazioni intervenute in corso d'esercizio e le altre informazioni relative alle immobilizzazioni materiali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia ai prospetti riportati nell'Allegato n. 2.

Si precisa che l'aliquota d'ammortamento è stata ridotta del 50% per tutte le immobilizzazioni acquisite nell'esercizio. Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

La variazione dell'esercizio è dovuta principalmente all'effetto degli ammortamenti dell'anno, alle svalutazioni operate su alcuni depositi e alla dismissione di materiale rotabile obsoleto. In particolare nell'esercizio 2016 sono stati contabilizzati:

- maggiori ammortamenti con riferimento alle categorie autobus e tram conseguenti alla revisione del processo di ammortamento a seguito della revisione della residua vita utile che tenga conto del rinnovamento della flotta previsto nel Piano Industriale 2017-2021 autorizzato dall'Assemblea degli Azionisti in data 12 gennaio 2018.
- svalutazione dei depositi di Alba, Orbassano e Gassino per complessivi 2.096 €/000 sulla base di perizie estimative redatte da professionisti indipendenti.
- dismissioni di materiale rotabile per Euro 34,9 milioni di n. 22 motrici tranviarie serie 7000 pari a Euro 7,9 milioni e dismissioni di n. 195 vecchi autobus (mod. 380-480-490-491-591-Autosnodati-Extraurbani di diversi modelli) pari a Euro 27 milioni.

Immobilizzazioni finanziarie

Le Immobilizzazioni finanziarie, per euro 11.762 migliaia, sono così formate:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Partecipazioni in imprese controllate	1.822	(1.787)	3.609
Partecipazioni in imprese collegate	6.144	(134)	6.278

Partecipazioni in altre imprese	3.387	(2)	3.389
Crediti verso imprese controllate	409	(100)	509
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	11.762	(2.023)	13.785

Le partecipazioni di GTT ammontano a euro 11.352 migliaia. Nel corso del 2016 le variazioni sostanziali sono state:

- la liquidazione di Publitransport GTT S.r.l. in data 20 maggio 2016 con diminuzione del valore delle partecipazioni in imprese controllate per euro 51 migliaia, valore pari al 51% delle quote;
- la liquidazione di Torino Parcheggi S.r.l. avvenuta nel periodo tra il 6 aprile 2016 (data di inizio della procedura) e il 20 dicembre 2016 che ha comportato una rettifica in meno pari a euro 35 migliaia, importo pari al valore del 100% degli apporti;
- la rettifica del valore della partecipazione in Car City Club S.r.l. per euro 258 migliaia per effetto di una svalutazione e della deliberata riduzione del capitale sociale (a euro 10 migliaia); il valore della partecipazione è ora pari a euro 6,7 migliaia.
- la rettifica del valore della partecipazione in Ca.Nova SpA per euro 1.435 migliaia al fine di allineare il valore della partecipazione al pro quota di patrimonio netto della controllata desumibile dal bilancio al 31 dicembre 2016.

Si rende noto inoltre che, è stata deliberata la liquidazione di Millerivoli S.r.l. a decorrere dal 27 Maggio 2016, per effetto della quale si è ritenuto opportuno svalutare la relativa partecipazione per un importo pari a euro 134 migliaia. Inoltre si sono operate svalutazioni di euro 9 migliaia per quanto riguarda la partecipazione detenuta in Meccanica Moretta S.r.l.

Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le informazioni su alcune partecipate. Per il conto economico delle società si riportano solo le voci principali.

Car City Club S.r.l.

La Società svolgeva attività di progettazione e gestione di servizi per la mobilità complementari al trasporto locale e destinati a promuovere i trasporti di persone in forma collettiva in base ai modelli “*Car sharing*” e “*Car pooling*”, nonché l'organizzazione e la prestazione dei servizi volti all'attuazione dei piani degli spostamenti individuali.

GTT detiene il 67% del capitale e Leasys S.p.A. (gruppo FIAT) il 33%. Di seguito i dati di Bilancio 2016:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	841
Costi della Produzione	(1.646)
Risultato ante imposte	(808)
Utile (perdita) d'esercizio	(828)

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	50	Patrimonio Netto	(649)
Rimanenze	-	Fondi	107
Crediti	509	TFR	74
Disponibilità	46	Debiti	975
Ratei e risconti	37	Ratei e Risconti	135
Totale Attivo	642	Totale Passivo	642

Si precisa che l'Assemblea dei Soci ha deliberato in data 16 gennaio 2017, con atto rogito Notaio Musso, di porre in liquidazione la Società. Gli effetti della liquidazione decorrono dal 31 gennaio 2017.

Extra.To S.c.ar.l.

In data 17.09.2010 è stato costituito con rogito dal notaio Angelo Chianale, il consorzio Extra.To, che rappresenta l'operatore unico per i trasporti della Provincia di Torino. Di seguito i dati di Bilancio 2016:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	39.297
Costi della Produzione	(39.297)
Risultato ante imposte	2
Utile (Perdita) d'esercizio	1

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	178	Patrimonio Netto	114
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	23.624	TFR	2
Disponibilità	897	Debiti	24.437
Ratei e risconti	18	Ratei e Risconti	164
Totale Attivo	24.717	Totale Passivo	24.717

5 T.S.r.l.

L'attività della Società consiste nella realizzazione di nuove tecnologie telematiche riguardanti i trasporti pubblici per Torino e l'area conurbata e nel migliorare e promuovere quelle già esistenti.

Il Capitale sociale è pari a Euro 100.000 ed è così ripartito:

G.T.T. S.p.A.	35,00%	Regione Piemonte	30,00%
Comune di Torino	30,00%	Città Metropolitana di Torino	5,00%

Di seguito i dati di Bilancio al 31 dicembre 2016:

(in migliaia di Euro)	
Valore della Produzione	5.493
Costi della Produzione	(5.401)
Risultato ante imposte	45
Utile (Perdita) d'esercizio	3

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	268	Patrimonio Netto	2.509
Rimanenze	254	Fondi	41
Crediti	4.717	TFR	763
Disponibilità	124	Debiti	2.036
Ratei e risconti	52	Ratei e Risconti	66
Totale Attivo	5.415	Totale Passivo	5.415

Bus Company S.r.l.

Società leader nella provincia di Cuneo per l'esercizio del trasporto passeggeri in concessione ed in appalto urbano (area conurbata del comune di Cuneo dal 2001 oltre al servizio della Città di Alba tramite la controllata "Fogliati"), interurbano (Provincia di Cuneo e Provincia di Torino) con una percorrenza complessiva annua pari a circa 5.000.000 km., nata nel corso dell'esercizio 2015 dalla fusione per incorporazione della società A.T.I. S.p.A. nella SEAG S.r.l. Svolge, altresì, servizio di trasporto interregionale e di noleggio autobus. Il capitale sociale è così ripartito:

Famiglia Galleano	44,30%
G.T.T. S.p.A.	30,00%
Cordusio Società Fiduciaria per Azioni (gruppo Unicredit)	25,70%

Di seguito i dati che si evincono dal Bilancio al 31 dicembre 2016:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	30.298
Costi della Produzione	(26.187)
Risultato ante imposte	4.108
Utile d'esercizio	3.031

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	11.097	Patrimonio Netto	17.294
Rimanenze	902	Fondi	2.538
Crediti	16.695	TFR	2.188
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	791	Debiti	22.725
Disponibilità	15.644	Ratei e Risconti	676
Ratei e risconti	292	Totale Passivo	45.421
Totale Attivo	45.421		

Ca.Nova S.p.A.

G.T.T. S.p.A.	59,34%
AMC s.s.	30,09%
Intercar SpA	10,37%

Di seguito i dati di Bilancio al 31 dicembre 2016:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	15.306
Costi della Produzione	(15.419)
Risultato ante imposte	(113)
Perdita d'esercizio	(375)

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	4.341	Patrimonio Netto	3.041
Rimanenze	236	Fondi	15
Crediti	13.219	TFR	958
Attività finanz. che non cost. immobilizz.	-	Debiti	13.147
Disponibilità	349	Ratei e Risconti	1.231
Ratei e risconti	247	Totale Passivo	18.392
Totale Attivo	18.392		

Millerivoli S.r.l. in liquidazione

G.T.T. S.p.A.	40%
Comune di Rivoli	60%

(in migliaia di Euro)	2016
Valore della Produzione	784
Costi della Produzione	(756)
Risultato ante imposte	6
Utile d'esercizio	4

ATTIVO 2016	(in migliaia di Euro)	PASSIVO 2016	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	3.280	Patrimonio Netto	416
Rimanenze	-	Fondi	187
Crediti	78	TFR	112
Disponibilità	188	Debiti	2.834
Ratei e risconti	3	Ratei e Risconti	-
Totale Attivo	3.549	Totale Passivo	3.549

Le restanti partecipazioni, pur costituendo impegno duraturo, non rappresentano, dal punto di vista Patrimoniale e/o dei volumi economici, immobilizzazioni di valore significativo.

Crediti verso Imprese controllate

I crediti iscritti a questo titolo, per l'importo totale di euro 409 migliaia distinti per natura sono di seguito dettagliati:

(in migliaia di Euro)	Finanz.to Soci	Finanz.to fruttifero	Totale crediti
Ca.Nova S.p.A.	409	-	409
Totale	409	-	409

(in migliaia di Euro)	Valore al 31/12/15	Incrementi	Decrementi	Valore al 31/12/16
Ca.Nova S.p.A.	409	-	-	409
Car City Club S.r.l.	100	-	(100)	-
Totale	509	-	(100)	409

Crediti verso Imprese collegate

Non risultano crediti verso Imprese collegate.

Crediti verso lo Stato

Non risultano crediti verso lo Stato iscritti tra le Immobilizzazioni finanziarie.

C) ATTIVO CIRCOLANTE**RIMANENZE**

Il valore delle rimanenze, alla chiusura dell'esercizio 2016, risulta pari a euro 26.886 migliaia ed è composto da:

- 1) materie prime per euro 26.468 migliaia. Tale valore (al lordo del Fondo svalutazione magazzino) al 31 dicembre 2016 si è ridotto rispetto a quanto in essere al 31/12/2015 prevalentemente per effetto di un maggiore utilizzo delle scorte (ricambi per materiale rotabile e di materiali per impianti). Il fondo svalutazione magazzino è stato costituito negli esercizi precedenti per tenere conto dell'obsolescenza tecnica e della lenta rotazione di alcuni codici di ricambi;

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Ricambi per materiale rotabile	22.207	(459)	22.666
Materiali per impianti	4.482	(436)	4.918
Ricambi per materiale ferroviario	2.215	(58)	2.273
Materie prime e materiali vari	1.797	(120)	1.917
Materiali presso terzi	1.276	41	1.235
Combustibili e carburanti	1.082	(40)	1.122
Materiali per impianti ferroviari	545	85	460
Oli lubrificanti	483	(17)	500
Materiale ferroviario finanziato	88	-	88
Pneumatici	14	(3)	17
Svalutazione magazzino	(7.721)	(220)	(7.501)
Totale	26.468	(1.227)	27.695

- 2) la voce "Prodotti finiti e merci" ammonta a euro 417 migliaia e rappresenta il valore contabile residuo del parcheggio "Capuana" il quale è stato destinato alla vendita e pertanto riclassificato dalla voce "Immobilizzazioni materiali – parcheggi" alla voce "rimanenze" dell'attivo circolante.

CREDITI

(in migliaia di Euro)	2016	2015
Verso clienti	141.524	106.104
Verso imprese controllate	312	541
Verso imprese collegate	8.831	8.421
Verso Enti controllanti	122.622	118.855
Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	10.713	18.757
Crediti tributari	6.663	14.044
Imposte anticipate	2.815	9.342
Verso Altri	61.990	74.797
Totale	355.470	350.861
Fondo Svalutazione Crediti	(70.747)	(22.456)
Totale Netto	284.723	328.405

I crediti sono esposti al valore di presunto realizzo ovvero al netto del fondo svalutazione che, al 31 dicembre 2016, è stato incrementato per l'importo di euro 48.291 migliaia, di cui euro 43.031 migliaia accantonati nell'esercizio ed euro 5.260 migliaia riclassificati al fine di ottenere una migliore rappresentazione patrimoniale dalla voce "Fondi per rischi e oneri" a fronte del contenzioso in essere con il fornitore Defendini verso il quale la Società vanta un saldo netto a credito di pari importo (credito per euro 7.786 migliaia; debito per euro 2.526 migliaia). Al 31 dicembre 2016 il fondo presenta quindi un saldo pari a euro 70.747 migliaia.

La movimentazione del fondo svalutazione crediti nel corso dell'esercizio è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2015	Accantonamenti	Riclassifiche	Utilizzi	31/12/2016
Fondo Svalutazione crediti v/Clienti	7.985	35.207	-29	0	43.163
Fondo Svalutazione crediti v/Imprese collegate	103	44	0	0	147
Fondo Svalutazione crediti v/Enti controllanti	7.623	7.394	0	0	15.017
Fondo Svalutazione crediti v/Impr.sottoposte al controllo delle controllanti	30	42	0	0	72
Fondo Svalutazione crediti v/Erario	765	172	0	0	937
Fondo Svalutazione crediti v/Altri crediti	5.950	171	5.289	0	11.410
Totale	22.456	43.031	5.260	0	70.747

La riclassifica di euro 29 migliaia è relativa al credito verso il consorzio Scat iscritto nella voce "Crediti verso altri".

Crediti verso clienti

Sono relativi principalmente a crediti per prestazioni diverse. Sono crediti con esigibilità entro 12 mesi dalla chiusura del presente esercizio e risultano, per Euro 98.361 migliaia, così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Agenzia Mobilità Piemontese e Regione Piemonte	118.473	30.655	87.818
Clienti diversi	21.532	5.153	16.379
Provincia di Torino	1.519	(389)	1.908
Fondo Svalutazione Crediti	(43.163)	(35.178)	(7.985)
Totale	98.361	241	98.120

Il saldo verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese e Regione Piemonte al lordo del Fondo svalutazione crediti per complessivi euro 118.473 migliaia è comprensivo degli interessi attivi su ritardati pagamenti per euro 10.567 migliaia.

Gli Amministratori hanno valutato i crediti al valore di presumibile realizzo considerando l'ammontare dei flussi finanziari attesi dagli Accordi sui disallineamenti emersi nel bilancio 2016 e nei bilanci degli esercizi precedenti che vede coinvolti il Comune di Torino, l'Agenzia della Mobilità Piemontese e la Regione Piemonte. Ne consegue che il Fondo svalutazione crediti verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese è stato incrementato nell'esercizio per euro 35.178 migliaia. Per maggiori dettagli sugli impegni della Regione Piemonte, dell'Agenzia Mobilità Piemontese contenuti negli Accordi si rinvia al paragrafo "Rapporti con Parti Correlate" della Relazione sulla gestione.

Il saldo dei "Clienti diversi" risulta così composto:

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31.12.2016
TRENITALIA	9.627
IGP DECAUX	1.227
IREN	941
AVIP	511
CONDOMINIO VALDO FUSI	449
IVECO ORECCHIA	427
GRUPPO ARGENTA	411
PROVINCIA DI ALESSANDRIA	390
ATM MESSINA	364
LEONARDO	345
ACIMMAGINE	302
F.C.A. ITALY SPA	276
OTIS	258
AEM TORINO DISTRIBUZIONE	257
ALTRI CLIENTI DIVERSI < A 250€/000	5.747
Totale	21.532

Il credito verso la Provincia di Torino risulta di seguito dettagliato:

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31/12/16
Contratti di Servizio	1.486
Abbonamenti progetto "Mobilityamoci"	33
Totale	1.519

Crediti verso imprese controllate

Al 31 dicembre 2016 la voce "Crediti verso imprese controllate" pari a Euro 312 migliaia, risulta di seguito dettagliata:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Ca.Nova S.p.A.	246	(12)	258
Meccanica Moretta S.r.l. in Liquidazione	48	6	42
Car City Club S.r.l. in Liquidazione	18	(57)	75
Publitransport GTT S.r.l. (da Liquidazione)	-	(165)	165
Torino Parcheggi S.r.l. (da Liquidazione)	-	(1)	1
Totale	312	(229)	541

I crediti in oggetto sono esigibili entro l'esercizio successivo.

Crediti verso imprese collegate

Sono pari a euro 8.684 migliaia e comprendono:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Extra.TO S.c.r.l.	8.265	358	7.907
Millerivoli S.r.l. in Liquidazione	373	61	312
Bus Company S.r.l. (ex A.T.I. S.p.A.)	111	17	94
5T S.r.l.	70	(26)	96
S.A.P. S.r.l. (da liquidazione)	12	-	12
Fondo Svalutazione Crediti	(147)	(44)	(103)
Totale	8.684	366	8.318

Il credito nei confronti di Extra.To pari ad euro 8.265 migliaia è relativo principalmente alle prestazioni effettuate a fronte del Contratto di servizio per l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma con l'Agenzia della Mobilità Piemontese nei mesi di novembre e dicembre 2016 e della quota dei saldi 2015 e 2016 non ancora incassati.

Crediti verso Enti controllanti

I crediti verso la Città di Torino ammontano, al 31 dicembre 2016, a euro 107.605 migliaia (al netto di un Fondo svalutazione crediti di Euro 15.017 migliaia) e risultano di seguito dettagliati:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Contributi su mutui per investimenti	61.542	(1.458)	63.000
Contratti di servizio gestione metropolitana	23.995	-	23.995
Interessi Attivi	13.456	625	12.831
Addebito costo Ausiliari della Sosta	8.498	2.050	6.448
Agevolazioni tariffarie	4.545	-	4.545
Contributo manutenzione segnaletica	2.600	1.000	1.600
Iva su contratti ed aff. Diversi	2.362	-	2.362
Mobilityamoci	1.854	916	938
Contributi vari	1.372	(515)	1.887
Rilasci attestati sosta	1.046	1.046	-
Contributo oneri rinnovo CCNL	720	-	720
Corrispettivo giornate ecologiche	632	102	531
Fondo Svalutazione crediti	(15.017)	(7.394)	(7.623)
Totale	107.605	(3.628)	111.233

La composizione dei crediti per mutui su investimenti è rappresentata in dettaglio nell'allegato n. 10 e recepisce lo schema di convenzione del Comune di Torino del 13 settembre 2017 con riferimento al rimborso dei mutui contratti da GTT SpA per l'acquisto delle motrici tranviarie serie 6000 afferenti alla linea 4 nonché al rimborso degli interessi attivi/passivi di mora.

I crediti per interessi attivi pari a euro 13.456 migliaia sono stati riclassificati al netto del Fondo svalutazione crediti (Euro 5.626 migliaia) alla voce "Crediti esigibili oltre l'esercizio successivo" alla luce dello schema di convenzione summenzionato.

Gli Amministratori hanno valutato i crediti al valore di presumibile realizzo considerando l'ammontare dei flussi finanziari attesi dagli Accordi sui disallineamenti emersi nel bilancio 2016 e nei bilanci degli esercizi precedenti, che vede coinvolti il Comune di Torino, la Regione e l'Agenzia della Mobilità Piemontese. Ne consegue che il Fondo svalutazione crediti verso il Comune di Torino è stato incrementato nell'esercizio per euro 7.394 migliaia.

Per maggiori dettagli sugli impegni del Comune di Torino contenuti negli Accordi si rinvia al paragrafo "Rapporti con Parti Correlate" della Relazione sulla gestione.

E' stata presentata nell'Allegato 9A alla Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali ed economici al 31 dicembre 2016 con la società controllante, le società controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti.

Si precisa che la principale parte correlata è il socio unico Comune di Torino che controlla la GTT SpA indirettamente mediante la società finanziaria "FCT Holding S.p.A.". In ottemperanza alla normativa vigente, la società FCT Holding S.p.A., per conto del Comune di Torino, ha inviato alle proprie partecipate la richiesta dei saldi reciproci di debito e credito al 31 dicembre 2016 per la riconciliazione dei saldi stessi al fine di consentire al Comune di Torino la redazione del Rendiconto per l'esercizio 2016.

Con particolare riferimento ai crediti verso la Città di Torino, si rinvia allo specifico paragrafo della Relazione sulla gestione "Rapporti con parti correlate".

Crediti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Le novità nella disciplina civilistica del bilancio d'esercizio introdotte dal D.Lgs. 139/2015 hanno effetto dal 1 gennaio 2016; negli schemi di Stato Patrimoniale, devono essere evidenziati i rapporti con le "imprese sottoposte al controllo delle controllanti". A tal fine, per l'esercizio 2016, la Città ha comunicato l'elenco delle società, dirette e indirette, controllate dal Comune di Torino che nella fattispecie sono:

A.F.C. Torino S.p.A.	SORIS S.p.A.
Centro Agro-Alimentare S.c.p.A.	Infra.TO S.r.l.
F.C.T. Holding S.p.A.	Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A.
S.M.A. Torino S.p.A.	LumiQ S.r.l.
Risorse Idriche S.p.A.	C.C.T. S.r.l.
Aida Ambiente S.r.l.	5T S.r.l.

Al 31 dicembre 2016 i suddetti crediti ammontano ad euro 10.641 migliaia e sono così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Infra.TO S.r.l.	10.523	(8.044)	18.567
S.M.A.T. S.p.A.	165	33	132
A.F.C. Torino S.p.A.	25	(33)	58
Fondo Svalutazione Crediti	(72)	(42)	(30)
Totale	10.641	(8.086)	18.727

Il credito verso Infra.TO S.r.l. comprende principalmente gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della Società sulla rete tranviaria e sulla Metropolitana rispettivamente per euro

2.332 migliaia e per euro 4.113 migliaia. Sono inoltre inclusi Euro 2.118 migliaia relativi a lavori eseguiti sulla Linea 4 e sulla Linea 16 ed addebiti di varia natura per euro 1.942 migliaia.

Crediti tributari

La voce, al 31 dicembre 2016, pari a euro 5.726 migliaia accoglie i crediti verso l'erario e risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Credito per IVA	3.602	(2.095)	5.697
Credito Irap versata in acconto	620	(4.235)	4.855
Credito erario accisa gasolio 2016	1.660	(1.051)	2.711
Crediti di imposta	781	-	781
Fondo Svalutazione Crediti	(937)	(172)	(765)
Totale	5.726	(7.553)	13.279

Si precisa che parte del saldo a credito per IVA, per un importo di euro 1.888 migliaia, si riferisce alle somme chieste a rimborso riferite a periodi precedenti.

Crediti per imposte anticipate

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 2.815 migliaia si è movimentato nell'esercizio per effetto degli stanziamenti del periodo pari a euro 148 migliaia riferiti ai Fondi del personale e per effetto dei rilasci per euro 6.676 migliaia.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione del conto economico dedicata all'informativa sulla voce Imposte sul reddito dell'esercizio e all'Allegato n. 7.

Crediti verso altri

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 50.581 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2015
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali				
Verso Stato per contributi rinnovo CCNL	19.178	3.827	-	15.351
Verso Regione Piemonte	11.947	(16.661)	-	28.608
Verso Ag.Mob.Piemontese per contr.CCNL	1.584	-	-	1.584
Verso Provincia di Torino	265	-	-	265
Verso Stato per contr.ferrovia Canavesana	181	(53)	-	234
Verso Comuni diversi	90	-	-	90

Verso province diverse	83	(19)	-	102
Fondo Svalutazione Crediti	(2.629)	(446)	-	(2.183)
Totale	30.699	(13.352)	-	44.051
(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2015
b) Altri enti del settore pubblico allargato				
Verso Inail	189	110	-	79
Verso Inps	54	30	-	24
Totale	243	140	-	103
(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2015
c) Diversi				
Crediti diversi	10.700	47	-	10.653
Verso Agenzia Defendini	7.786	29	-	7.757
Crediti verso il personale	6.570	(251)	-	6.821
Crediti verso Altre imprese partecipate	2.296	142	-	2.154
Crediti per sinistri attivi	797	45	-	752
V/rivenditori titoli viaggio/sosta	143	-	-	143
Depositi cauzionali	125	1	-	124
Verso diversi per conguagli "Formula"	3	(6)	-	9
Fondo Svalutazione Crediti	(8.781)	229	(5.289)	(3.721)
Totale	19.639	236	(5.289)	24.692
Totale generale	50.581	(12.977)	(5.289)	68.846

La voce "Crediti verso la Regione Piemonte" include gli importi residui dei contributi per l'acquisto di n. 158 autobus urbani (L.296/06) per euro 1.092 migliaia e degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria nella misura di euro 7.933 migliaia con riferimento all'esercizio 2012 e di euro 716 migliaia con riferimento all'esercizio 2016. Si precisa inoltre che è compreso nella voce il credito di euro 1.067 migliaia afferente il contributo al "Progetto Bip". La voce crediti verso il personale si riferisce ad anticipazioni concesse ai dipendenti in fase di assunzione. Tale anticipo verrà recuperato al momento della cessazione del rapporto di lavoro.

La voce "Crediti diversi" include crediti di varia natura di cui i più significativi sono di seguito elencati:

Natura del credito (in migliaia di Euro)	Importo al 31/12/16
Decreto ingiuntivo v/Operosa in attesa sentenza	2.304
Proventi del traffico competenza 2016 incassati 2017	1.711
Agenzia M.P. – contrib.piano ricerca GTT-Iribus	1.703
Crediti diversi per pratiche di recupero	846
Proventi metropolitana competenza 2016 incassati 2017	682
Polizze assicurative diverse – riadeguamento premi	432
Crediti v/rivendite per rid insoluti	337

Museo del Cinema – Ascensore Mole A.	228
A.T.T.S. – anticipo spese	100
Altre voci diverse	2.357
Totale	10.700

Come indicato dalla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'esposizione della specifica ripartizione dei crediti secondo l'area geografica. In ottemperanza al documento OIC n.1, l'evidenziazione del rischio Paese, distintamente per ciascuna voce, è fornita per tutti i crediti.

Il Fondo svalutazione crediti si è movimentato per effetto della riclassifica di euro 5.260 migliaia dalla voce "Fondi per rischi e oneri" a fronte del contenzioso in essere con il fornitore Defendini verso il quale la Società vanta un saldo netto a credito di pari importo (credito per euro 7.786 migliaia; debito per euro 2.526 migliaia) e di euro 29 migliaia a fronte del credito verso il Consorzio SCAT di pari importo.

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Altri Titoli

Il saldo al 31 dicembre 2016 accoglie importi rispettivamente per euro 1.500 migliaia e per euro 658 migliaia versati il primo su un conto corrente vincolato presso la Banca Nazionale del Lavoro a titolo di "Riserva del debito" quale garanzia a fronte di eventuali ritardati pagamenti delle quote di rientro del finanziamento in essere e il secondo su un conto corrente vincolato presso il Monte dei Paschi di Siena a garanzia di un contratto di manutenzione stipulato con Siemens.

Inoltre sono qui allocate le azioni di F.N.M. S.p.A. per Euro 1.774 di proprietà di GTT S.p.A.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 1.001 migliaia è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Depositi bancari	311	(953)	1.264
Denaro e valori in cassa	248	(90)	338
Assegni	306	96	210
Depositi postali	136	74	62
Totale	1.001	(873)	1.874

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo al 31 dicembre 2016 è composto esclusivamente da risconti attivi e ammonta a euro 5.805 migliaia di cui si riporta la composizione:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Sp.registraz.contr.servizio TPL	2.300	(209)	2.509
Assicurazioni	1.795	(821)	2.616
Interessi Iveco Finanziaria	1.012	(949)	1.961
Canone battelli 2012-2020	518	(130)	648
Altri	180	(96)	276
Affitti	-	(2)	2
Totale Risconti attivi	5.805	(2.207)	8.012

PASSIVO**A) PATRIMONIO NETTO**

Il Patrimonio Netto è pari a euro 112.515 migliaia.

Nell'allegato prospetto n. 8a sono dettagliate la composizione e le variazioni dello stesso al 31 dicembre 2016.

In conformità al n. 7- bis) del comma 1 dell'art. 2427, Codice Civile nell'Allegato n. 8b si riporta l'indicazione, distinta per ciascuna voce di Patrimonio Netto, della loro possibilità di utilizzazione e di distribuibilità, oltre il loro impiego nei precedenti esercizi.

Il Capitale sociale, di euro 76.007 migliaia, interamente sottoscritto e versato, è composto da 76.006.664 di azioni del valore nominale di 1 Euro.

L'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 20 luglio 2016 ha deliberato la destinazione dell'utile d'esercizio 2015, pari a Euro 228.621, nella seguente misura:

- Euro 11.431 a Riserva Legale (pari al 5%)
- Euro 217.190 a Riserva Straordinaria (pari al 95%).

Indisponibilità di parte delle riserve ed utili portati a nuovo

I costi di impianto ed ampliamento, nonché di sviluppo sono interamente ammortizzati. Tutto ciò premesso, si puntualizza che nessun vincolo insiste sulle riserve disponibili, come prescritto dal n. 5) del primo comma dell'art. 2426 Codice Civile.

Ai sensi del n. 8-bis) del succitato articolo, si evidenzia che il saldo degli utili e delle perdite su cambi, iscritti a seguito della conversione delle attività e delle passività in valuta al tasso di cambio esistente alla chiusura del presente esercizio, è nullo.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Per imposte, anche differite

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a Euro 3.115 è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2015.

Altri Fondi

Al 31 dicembre 2016 il valore dei Fondi per Rischi e Oneri iscritto in Bilancio è pari ad euro 11.018 migliaia e risulta movimentato come di seguito dettagliato:

Descrizione	31/12/2015	Utilizzi	Riclassifiche	Accantonamenti	Costo del lavoro	31/12/2016
Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali	9.265	(2.446)	(260)	50	487	7.096
Fondo rischi per copertura perdite	-	-	-	554	-	554
Altri Fondi	5.000	-	(5.000)	-	-	-
Fondo oneri L.336/70-270/88 e TFR	3.309	(41)	-	-	100	3.368
Totale (in migliaia di Euro)	17.574	(2.487)	(5.260)	604	587	11.018

Il Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali è stato costituito a fronte di passività connesse a situazioni già esistenti ma con esito pendente in quanto si risolveranno in futuro, in particolare a copertura di rischi inerenti eventuali oneri futuri derivanti da contenziosi con il personale, oneri per il ricorso all'incentivazione all'esodo e oneri per il recupero ambientale. Il suddetto Fondo è stato principalmente utilizzato per le erogazioni riferite al ricorso all'incentivazione all'esodo, per le vertenze con il personale e per alcuni interventi di bonifica ambientale. L'accantonamento del periodo si riferisce a maggiori oneri per l'incentivazione all'esodo nonché a maggiori oneri per interventi di bonifica ambientale.

Il Fondo rischi per copertura perdite accoglie l'accantonamento del periodo rappresentativo della quota di perdita della controllata Car City Club Srl per Euro 554 migliaia.

La voce Altri Fondi accoglie lo stanziamento effettuato negli anni precedenti a fronte del rischio di inesigibilità del saldo netto creditorio nei confronti del fornitore Agenzia Defendini Srl (in procedura

concorsuale) con il quale la Direzione ha interrotto da alcuni anni il rapporto contrattuale. Nel corso del 2016, per una migliore rappresentazione in bilancio il suddetto Fondo è stato interamente riclassificato nell'attivo patrimoniale al netto del relativo credito.

Il Fondo oneri Legge 336/70-270/88 e TFR concerne gli accantonamenti per oneri contributivi conseguenti all'applicazione della legge per l'esodo del personale inidoneo.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il debito per TFR identifica l'effettivo impegno dell'Azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31 dicembre 2016 e ammonta a euro 66.025 migliaia. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2016. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge e tenuto conto della rivalutazione.

A partire dal 1° gennaio 2008 la legge finanziaria ha previsto che le Società con almeno 50 dipendenti siano tenute a trasferire i futuri accantonamenti annui di TFR o ad un fondo pensione esterno a contribuzione definita scelto dal dipendente stesso, o qualora il dipendente abbia deciso di continuare a ricevere il TFR sulla base delle medesime modalità stabilite in passato, ad un fondo di tesoreria speciale costituito presso l'INPS. Le informazioni di cui al punto 4) dell'art. 2427 del c.c. interessano i seguenti movimenti dell'esercizio:

(in migliaia di Euro)	2016	2015
Saldo iniziale	69.097	74.842
Quota maturata e stanziata a Conto Economico	2.243	1.989
Utilizzi per liquidazioni/anticipazioni	(5.315)	(7.734)
Saldo finale	66.025	69.097

La tabella che segue evidenzia gli importi trasferiti all'INPS per effetto della normativa che regola il TFR a partire dall'esercizio 2007:

(in migliaia di Euro)	
Esercizio 2015	6.974
Esercizio 2016	6.824

D) DEBITI

Obbligazioni

Il prestito obbligazionario di euro 10.000 migliaia è stato emesso nel corso del 2007 da G.T.T. S.p.a. di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. E' un

prestito emesso a tasso agevolato al fine di reperire le risorse da destinare all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale con scadenza 28 dicembre 2011; tale scadenza, di concerto con la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, è stata rivista e dilazionata ed è previsto un piano di rientro con quote mensili fino all'estinzione del prestito stesso. Alla chiusura dell'esercizio 2016 il valore risulta quindi essere pari a euro 3.220 migliaia.

Debiti verso banche

• Per linee di fido

Il saldo è iscritto a bilancio per complessivi euro 79.896 migliaia e risulta così composto:

- Unicredit per euro 39.084 migliaia;
- Banca Nazionale del Lavoro per euro 15.237 migliaia;
- Intesa San Paolo per euro 14.905 migliaia;
- Credito Valtellinese per euro 5.428 migliaia;
- Cariparma per euro 5.242 migliaia.

• Per mutui

Il saldo accoglie debiti a medio-lungo termine per operazioni di mutuo e sono pari a euro 41.855 migliaia, con una riduzione rispetto al 2015 di euro 2.944 migliaia. I valori iscritti in Bilancio hanno riscontro nella contropartita registrata tra i crediti verso il Comune di Torino, in quanto si tratta di operazioni garantite da fondi deliberati a copertura, da parte dello stesso Comune, come risulta dall'Allegato n.11.

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Mutuo OPI per materiale rotabile	17.875	(1.692)	19.567
Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	16.426	(461)	16.887
Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	7.554	(791)	8.345
Totale	41.855	(2.944)	44.799

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a euro 34.851 migliaia.

Si precisa che la tensione finanziaria in cui versa la Società ha comportato il differimento del pagamento delle rate dei mutui sopra dettagliati.

• Per finanziamenti

Il saldo accoglie un finanziamento in essere con Banca Nazionale del Lavoro acceso nel 2012 per euro 30.000 migliaia al fine di garantire le risorse necessarie a far fronte agli investimenti del progetto "Italia 150". Il debito residuo al 31 dicembre 2016 ammonta a euro 7.500 migliaia.

Debiti verso altri finanziatori

Il saldo pari a euro 14.113 migliaia rappresenta il valore del debito nei confronti di Iveco Finanziaria per l'accensione di un finanziamento al fine di saldare il debito di GTT verso Irisbus S.p.A. per la fornitura del materiale rotabile già identificato dal piano investimenti 2011 della Regione Piemonte. Tale finanziamento, con durata di 50 mesi, verrà rimborsato in quote mensili.

Debiti verso fornitori

L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2016, pari ad euro 125.289 migliaia.

Sono debiti che scadranno nel corso dell'esercizio 2017.

La voce nel corso dell'esercizio si è movimentata come rappresentato di seguito:

(in migliaia di euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Debiti verso fornitori	125.289	(814)	126.103
Totale	125.289	(814)	126.103

Si riporta di seguito l'elenco dei fornitori più significativi:

Fornitore	Saldo 31.12.2016
IVECO ORECCHIA S.p.A.	9.507
TRENTALIA S.p.A.	8.849
IREN MERCATO S.p.A.	6.375
A2A ENERGIA SPA	5.000
ENI FUEL NORD S.p.A.	4.307
EREDI CAMPIDONICO SPA	4.249
HERA COMM SRL	3.204
AGENZIA DEFENDINI S.r.l.	2.527
CNS CONSORZIO NAZIONALE SERVIZI	2.072
ENI FUEL SPA	2.071
DUSSMANN SERVICE S.r.l.	1.824
TELECONTROL VIGILANZA SPA	1.727
FEDI GOMME S.r.l.	1.706
OTIS SERVIZI S.r.l.	1.655
SIEMENS S.p.A.	1.631
L'OPEROSA SOC. COOP. a.r.l.	1.539
ALSTOM FERROVIARIA S.p.A.	1.523
SOCOFAT-SOCIETA' COOP FATTORINI	1.473
AEM TORINO DISTRIBUZIONE S.p.A.	1.408
TRANSFIMA GEIE	1.335
SELEX ES S.p.A.	1.242
ACEA PINEROLESE ENERGIA S.r.l.	1.203
IRETI SPA	1.190
SKIDATA S.r.l.	1.187
CARROZZ. NUOVA SAN LEONARDO Srl	1.051

Come ampliamento illustrato nella Relazione sulla gestione, la Società a causa della tensione finanziaria imputabile al mancato incasso dagli enti ha accumulato un rilevante scaduto verso i fornitori e, con alcuni, sono stati concordati piani di rientro che alla data odierna risultano sostanzialmente rispettati. Tuttavia alcuni fornitori hanno notificato decreti ingiuntivi a fronte dei quali la Società ha onorato i propri impegni rispettando i termini di legge.

Debiti verso controllate

Il saldo pari a euro 11.676 migliaia è riferibile a debiti commerciali e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Ca.Nova S.p.A.	11.241	2.114	9.127
Meccanica Moretta S.r.l.	381	(234)	615
Car City Club S.r.l.	54	(135)	189
Totale	11.676	1.745	9.931

Debiti verso collegate

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a Euro 2.374 riguarda debiti commerciali per euro 2.105 migliaia e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
ST S.r.l.	1.858	265	1.593
Bus Company S.r.l. (ex A.T.I. S.p.A.)	376	231	145
Extra TO S.c.r.l.	140	49	91
Totale	2.374	545	1.829

Debiti verso Enti controllanti

L'esposizione verso la Città di Torino ammonta a euro 77.310 migliaia. Il saldo al 31 dicembre 2016 è composto da partite scadute ed è stato classificato tra i debiti esigibili oltre l'esercizio successivo in quanto il Piano industriale 2017-2021 prevede una moratoria sino al 31 dicembre 2021 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare lo scaduto a partire dal 2022 sino al 2030 mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti.

La composizione dei suddetti debiti è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
<i>Verso la Città di Torino:</i>			
Canoni parcheggi	53.894	12.227	41.667
Per ripristini e varie	17.639	3.831	13.808
<i>Verso F.C.T. Holding S.p.A.:</i>			
Per quote di utili d'esercizio	5.777	-	5.777
Totale	77.310	16.058	61.252

Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Il D.Lgs. 139/2015 ha introdotto, dal 2016, delle novità civilistiche che disciplinano gli schemi di

Bilancio. Di conseguenza si è provveduto ad iscrivere la nuova voce di debito che, al 31 dicembre 2016 ammonta a euro 42.265 migliaia è risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Infra.TO S.r.l.	42.117	(37)	42.154
S.M.A.T. S.p.A.	148	2	146
Totale	42.265	(35)	42.300

Nel corso dell'esercizio 2016 GTT e Infra.To hanno attuato una verifica congiunta delle rispettive posizioni che si è conclusa con la sottoscrizione di un accordo transattivo in data 31 gennaio 2018 finalizzato alla risoluzione dei disallineamenti delle partite a credito/debito riferite al triennio 2014-2016. Alla luce di tale accordo il debito residuo scaduto al 31 dicembre 2016 è stato riclassificato alla voce "Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti esigibili oltre l'esercizio successivo" per complessivi euro 33.190 migliaia.

Debiti tributari

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 13.089 migliaia (euro 10.415 migliaia al 31 dicembre 2015) risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Debiti v/erario per ritenute Irpef	12.403	7.003	5.400
Debiti v/erario per iva	686	-	686
Debiti v/erario per Irap	-	(4.330)	4.330
Debiti v/erario per Ires	-	-	-
TOTALE	13.089	2.673	10.416

Si precisa che la tensione finanziaria della Società ha comportato la sospensione del pagamento di alcune mensilità IRPEF maturate nell'esercizio 2016 pagate nell'esercizio 2017.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale riguardano la posizione debitoria della Società nei confronti degli Istituti previdenziali. L'importo di euro 11.121 migliaia è da regularsi in base agli adempimenti di legge. Si precisa che la tensione finanziaria della Società ha comportato la rateizzazione di alcune mensilità.

Altri debiti

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 25.648 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Verso dipendenti	17.640	48	17.592
Altre voci	5.259	(1.135)	6.394
Opere Ferroviarie	1.493	1.028	465
Proventi del traffico di competenza es.2017	882	17	865
Cauzioni in denaro da terzi	374	98	276
Totale	25.648	56	25.592

Si tratta di debiti che scadono entro 12 mesi.

In ottemperanza alla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'indicazione della specifica dei crediti e dei debiti secondo l'area geografica. Come stabilito dal documento OIC n.1, l'evidenziazione del rischio Paese, distinta per ciascuna voce, è fornita per tutti i debiti.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Alla chiusura dell'esercizio 2016 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di euro 134.607 migliaia. In dettaglio:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
<i>Ratei passivi:</i>			
Interessi su mutui	442	(53)	495
Assicurazioni	42	5	37
Totale	484	(48)	532
<i>Risconti passivi:</i>			
Abbonamenti plurimensili studenti	14.129	997	13.132
Altre voci	101	(8)	109
Totale	14.230	989	13.241
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>			
Contributi per acquisto materiale rotabile	90.415	(8.141)	98.556
Contributi realizzazione Parcheggi	14.001	(4.897)	18.898
Contributi vari	15.477	(1.504)	16.981
Totale	119.893	(14.542)	134.435
Totale ratei e risconti passivi	134.607	(13.601)	148.208

La voce contributi vari comprende principalmente il contributo BIP per euro 6.005 migliaia e altri contributi per acquisto tram per euro 7.134 migliaia.

La voce Risconti passivi pluriennali include, come previsto dall'OIC n. 16, le quote di contributi in conto investimenti accertate ed imputate agli esercizi di competenza in relazione all'ammortamento dei cespiti cui si riferiscono. Si tratta di costi di competenza dell'esercizio da sostenersi in esercizi successivi e di proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi. Pertanto sono iscritte in tali voci soltanto le quote di costi e ricavi comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in funzione del tempo.

IMPEGNI, RISCHI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2016 il saldo pari a euro 367.696 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Polizze fidejussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi e partecipate	276.653	2.722	273.931
Materiale ferroviario retrocesso alla Regione Piemonte	74.876	-	74.876
Cessione di crediti a Società di Factoring	-	-	-
Polizze fidejussorie versate a garanzia obblighi contrattuali	15.060	-	15.060
Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite	919	(48)	967
Materiali di terzi presso l'Azienda	188	81	107
Totale	367.696	2.755	364.941

Le polizze fidejussorie versate a garanzia di obblighi verso terzi si riferiscono principalmente a:

- Garanzie verso INFRA.TO a fronte del canone di concessione ceduto in garanzia a Cassa Depositi e Prestiti per tutta la durata del contratto di servizio;
- Garanzie verso la Città di Torino nonché azionista;
- Garanzie verso la controllata Ca.Nova SpA.

Le polizze fidejussorie a garanzia di obblighi contrattuali accolgono le garanzie rilasciate a fronte di forniture. I titoli di viaggio e della sosta rappresentano la dotazione fiduciaria iniziale che GTT S.p.A. fornisce alle rivendite contestualmente all'accensione del contratto di fornitura con le stesse. Per completezza espositiva si precisa che la Società ha presso la Meccanica Moretta beni di proprietà in comodato d'uso gratuito come 2 sollevatori per rialzo carrozze ferroviarie.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

E' stata riportata la composizione delle singole voci del Conto Economico che hanno determinato il risultato della gestione 2016 nonché la comparazione con i corrispondenti dati dell'esercizio precedente.

Le tabelle che seguono, ove non diversamente indicato, riportano i dati in migliaia di Euro.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono pari a Euro 141.855 migliaia.

Per il commento delle singole voci si rinvia a quanto indicato nella relazione sulla gestione.

Ricavi per categoria di attività

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Proventi del Traffico	107.421	1.497	105.924
Parcheggi	29.431	873	28.558
Altri proventi	3.498	200	3.298
Vendita metano	1.481	(219)	1700
Noleggi	24	(6)	30
Totale	141.855	2.345	139.510

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Biglietti ascensore Mole Antonelliana	1.617
Servizi vari di trasporto	1.005
Biglietti linea Sassi-Superga	677
Servizi per c/Comuni diversi	182
Biglietti Navigazione sul Po	17
Totale	3.498

Ricavi a copertura di costi sociali

L'importo di euro 6.372 migliaia, erogato a titolo di rimborso dal Comune di Torino e dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese, riguarda il contributo forfettario, relativo alle agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di utenti (pensionati a basso reddito, anziani, disoccupati). Si tratta di un importo corrispondente a quanto impegnato dal Comune e nel caso dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese a quanto erogato negli anni precedenti.

Incrementi delle immobilizzazioni per lavori interni

Il saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 17.734 migliaia include: la mano d'opera diretta ed indiretta imputabile alle commesse per euro 10.273 migliaia, i costi di materiali di magazzino sostenuti per la realizzazione interna di investimenti per euro 3.638 migliaia e le spese sostenute per prestazioni di servizi inerenti manutenzioni straordinarie, prevalentemente di tram e autobus per euro 3.823 migliaia.

Altri ricavi e proventi diversi

La composizione analitica del saldo al 31 dicembre 2016 pari a euro 65.862 migliaia si evince dal prospetto di seguito allegato:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Rimborsi da enti	35.082	(132)	35.214
Rimborsi diversi	14.573	(888)	15.461
Altri ricavi	6.393	(8.524)	14.917
Sanzioni amministrative	3.195	(506)	3.701
Pubblicità	2.124	215	1.909
Canoni diversi	1.318	(7)	1.325
Rimborso danni	1.028	(701)	1.729
Rimborso costi gestione mense	743	(42)	785
Canoni immobili	561	53	508
Penali da inadempimenti contrattuali	539	(633)	1.172
Prestazioni non di trasporto rese a terzi	163	(119)	282
Rimborso da 5T S.c.a r.l.	143	(42)	185
Totale	65.862	(11.326)	77.188

I “rimborsi da enti” si riferiscono principalmente ai contributi erogati dagli Enti competenti a fronte dei maggiori oneri del personale derivanti dal rinnovo del C.C.N.L. di categoria per euro 31.538 migliaia nonché al rimborso erogato da parte della Città di Torino per il servizio svolto dagli “Ausiliari della Sosta” per complessivi euro 2.049 migliaia, in base ad un accordo siglato tra GTT e il Comune per l'esercizio 2016.

Il saldo dei “Rimborsi diversi” risulta così composto:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori II.FF. e linea 4	4.466
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori Metropolitana	4.113
Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione	2.845
Altre voci minori	657
Rimborso spese generali per interventi su ferrovia	382
Addebito servizi diversi a Soc.Partecipate	353
Rimborso costi formazione personale	341
Rimborso spese assicurative	325
Rimborsi di competenza esercizi precedenti	303

Addebito ad Acimmagine canone 2015 park centro	255
Rimborso spese condominiali	160
Spese servizio neve	127
Rimborsi e differenze incassi Formula	76
Rimborsi riscaldamento, pulizia, enel, imp.registro	53
Rimborso spese sanzioni amministrative	32
Rimborso personale distaccato	32
ATM Messina – consulenze e prestazioni	21
Rimborso spese pubblicazione bandi di gara	20
Rimborso cariche elettive	9
Rimborso spese registrazione contratti	2
Rimborsi bolli su fatture attive	1
Totale	14.573

Il saldo degli “Altri ricavi” risulta così composto:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Ricavi di competenza esercizi precedenti	2.499
Infra.To atto transattivo	1.620
Diritti tessera su abbonamenti	585
Comune di Torino – rilascio attestati sosta 2016	527
Incassi Ristotram	439
Canone battello navigazione sul Po	239
Vendita materiali	223
Compenso vendita documenti tariffa integrata	161
Ricavi mense aziendali	44
Rimborso e altri ricavi vari	33
Sanzioni parcheggi	23
Totale	6.393

Quota annua di contributi in c/investimenti

Riguarda la quota di competenza dei contributi da Enti diversi per investimenti in proporzione alle quote di ammortamento degli “asset” ai quali si riferiscono. Il saldo pari a euro 12.239 risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Materiale Rotabile	8.573	(589)	9.162
Immobilizzazioni Parcheggi	1.582	2	1.580
Impianti diversi	1.277	632	645
Impianti Fissi	429	23	406
Apparecchiature Bip	374	(133)	507
Fabbricati	4	-	4
Totale	12.239	(65)	12.304

Compensazioni economiche

Ai sensi dell’art.19 del D.lgs. 19/11/1997 n. 422 il saldo, pari a euro 195.128 migliaia, accoglie i trasferimenti dai seguenti Enti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Agenzia Mobilità Piemontese – T.P.L.	157.779	(5.190)	162.969
Agenzia Mobilità Piemontese – Metropolitana	20.958	(129)	21.087
Extra.TO	13.499	135	13.364
Cons.Granda Bus	1.908	47	1.861
Consorzio COAS – AT	608	55	553
SCAT – AL	376	(20)	396
Totale	195.128	(5.102)	200.230

Le compensazioni 2016 si riferiscono in particolare a:

- Servizio T.P.L. per euro 139.913 migliaia;
- Contratto Servizio Metropolitana per euro 20.958 migliaia (di cui Euro 955 migliaia di competenza esercizi precedenti);
- Servizi ferroviari per euro 17.414 migliaia;
- Servizio TPL Extraurbano per euro 16.392 migliaia (di cui Euro 53 migliaia di competenza esercizi precedenti);
- Altro (pedaggio ferrovia) per euro 451 migliaia.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci

Gli acquisti di materie prime nell'esercizio ammontano complessivamente a euro 39.888 migliaia.

Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Gasolio per trazione	18.696	(2.801)	21.497
Materiali per manutenzioni e consumi	15.522	(2.717)	18.239
Metano per trazione	4.095	(351)	4.446
Biglietti e tessere	794	(96)	890
Lubrificanti	702	(127)	829
Materie prime	79	(1)	80
Totale	39.888	(6.093)	45.981

Costi per servizi

I costi per servizi ammontano a euro 90.311 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Manutenzioni e riparazioni	24.282	1.306	22.976
Consumo energia elettrica (trazione e utenze diverse)	15.387	701	14.686
Trasporto pubblico affidato a terzi	15.131	(1.401)	16.532
Altre spese	6.898	(24)	6.922

Spese per coperture assicurative	6.894	(4.997)	11.891
Lavaggio veicoli e pulizia locali	5.051	(95)	5.146
Aggio ai rivenditori	3.467	59	3.408
Vigilanza	2.491	155	2.336
Prestazioni varie e canoni vari	2.750	63	2.687
Servizio mensa	2.068	(32)	2.100
Riscaldamento locali	1.800	(494)	2.294
Rifornimento carburante	1.749	(30)	1.779
Consulenze professionali	1.379	(511)	1.890
Gestione 5T	684	(166)	850
Compensi al Consiglio di Amministrazione	209	3	206
Compensi al Collegio Sindacale	71	(2)	73
Totale	90.311	(5.465)	95.776

La composizione della voce “Altre spese” è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Spese e commissioni bancarie	1.424	272	1.152
Spese telefoniche	1.334	(12)	1.346
Prestazioni diverse	952	(56)	1.008
Spese postali	813	(39)	852
Visite e controlli sanitari	660	(3)	663
Acqua, gas	468	(75)	543
Pubblicità, promozione e comunicazione	435	(70)	505
Spese formazione personale	406	69	337
Smaltimento rifiuti	143	(22)	165
Pubblicazione bandi di gara	117	(67)	184
Varie	97	(43)	140
Spese di trasporto	49	22	27
Totale	6.898	(24)	6.922

Ai sensi di legge si evidenzia che i compensi spettanti alla Società di Revisione ammontano ad euro 42 migliaia.

Costi per godimento di beni di terzi

Il saldo ammonta euro 37.415 migliaia e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Canone concessione Parcheggi	12.227	(334)	12.561
Canone linea 1 metropolitana	10.701	1.672	9.029
Concessione d'uso Impianti Fissi	8.261	861	7.400
Canone linea 4 tranviaria	4.147	747	3.400
Noleggi vari	914	(53)	967
Canoni per concessioni	685	11	674
Affitti passivi	480	(170)	650
Totale	37.415	2.734	34.681

Costi per il personale

Il saldo pari a euro 217.400 migliaia comprende le competenze 2016, gli accantonamenti relativi alle ferie maturate e non godute e ad altri importi maturati dal personale. La suddetta voce risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
<i>Salari e stipendi</i>	156.275	(4.438)	160.713
<i>Oneri sociali</i>	46.467	(394)	46.861
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	9.106	289	8.817
<i>Trattamento di quiescenza e simili</i>	3.126	146	2.980
<i>Altri costi</i>	2.426	308	2.118
Totale	217.400	(4.089)	221.489

La composizione del costo 2016 sostenuto dall'Azienda con riferimento al trattamento di fine rapporto di lavoro si evince dalla tabella seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Accantonamento al T.F.R.	9.106	289	8.817
Accantonamento al Fondo Priamo	2.797	142	2.655
Contributo Azienda al Fondo Priamo	1.138	31	1.107
Accantonamento ad altri fondi previdenziali	402	(5)	407
Totale	13.443	457	12.986

L'organico aziendale al 31 dicembre 2016 è pari a n. 4.761 unità e risulta così formato:

	31/12/2016	31/12/2015	Media 2016	Media 2015
Conducenti di linea	2.308	2.365	2.317	2.348
Operai	751	774	768	782
Impiegati	523	531	529	547
Addetti ai servizi accessori e ausiliari	380	395	398	397
Funzionari	229	243	236	245
Movimento Metroferro	229	229	229	233
Verificatori titoli di viaggio	130	142	131	145
Capi tecnici e capi operai	130	121	122	129
Graduati	66	61	62	65
Dirigenti	15	17	15	17
Totale	4.761	4.878	4.807	4.908

Ammortamenti e svalutazioni

L'importo totale di Euro 100.316 migliaia risulta così suddiviso:

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a euro 7.748 migliaia, è calcolato in conformità ai criteri di valutazione illustrati all'inizio della presente Nota integrativa. L'importo è iscritto al lordo della quota di competenza dell'esercizio del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti" per euro 374 migliaia.

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali pari a euro 47.441 migliaia si riferisce alle seguenti categorie:

(in migliaia di Euro)	Esercizio 2016		
	Lordo	Contributi	Netto
Fabbricati	3.875	4	3.871
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	620	429	191
Impianti diversi	2.274	1.276	998
Macchinari	111	-	111
Totale Impianti e Macchinario	3.005	1.705	1.300
Attrezzature Varie	480	-	480
Mobili e arredi	174	-	174
Macchine elettroniche	1.646	-	1.646
Automezzi	283	-	283
Totale Altri Beni	2.103	-	2.103
Materiale Rotabile	35.160	8.573	26.587
Immobilizzazioni Parcheggi	2.818	1.582	1.236
Totale	47.441	11.864	35.577

La tabella evidenzia il valore della quota di ammortamento al netto della quota di competenza dell'esercizio del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti".

Per ulteriori dettagli si rinvia ai prospetti delle variazioni delle immobilizzazioni, in allegato alla presente Nota.

- *Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni*

Sono registrate in questa voce le svalutazioni operate sul valore di alcuni fabbricati destinati alla vendita, in linea con quanto previsto dal Piano Industriale 2017-2021, al fine di adeguarne il valore contabile a quello desumibile dalle perizie estimative redatte da professionisti indipendenti.

L'importo di euro 2.096 migliaia risulta così composto:

- per euro 881 migliaia attiene la svalutazione del Deposito di Alba;
- per euro 858 migliaia attiene la svalutazione del Deposito di Orbassano;
- per euro 357 migliaia attiene alla svalutazione del Deposito di Gassino Torinese.

• *Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide*

L'accantonamento del periodo al Fondo Svalutazione crediti ammonta a euro 43.031 migliaia. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto evidenziato, nella presente Nota Integrativa, relativamente ai crediti verso clienti, Enti controllanti, tributari e crediti diversi.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Le rimanenze di magazzino evidenziano, al 31 dicembre 2016, una variazione negativa di Euro 1.309.164 rispetto al 2015 da attribuire alla contrazione delle scorte di ricambi materiale rotabile, di materiali per impianti nonché all'incremento, per euro 220 migliaia, del Fondo Svalutazione Magazzino.

Accantonamenti per rischi

La voce, di euro 604 migliaia, riporta i seguenti accantonamenti:

- al Fondo per altri rischi e oneri per euro 554 migliaia;
- al Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali per euro 50 migliaia.

Altri accantonamenti

Non ve ne sono.

Oneri diversi di gestione

La composizione di tale voce pari a euro 5.799 migliaia è dettagliata nella tabella seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
oneri e spese varie	1.867	1.234	633
I.M.U.	1.692	14	1.678
Tasse e contributo comunali	916	6	910
Oneri e spese indeducibili	431	-8	439
quote associative (Enti e Associazioni)	348	73	275
Tassa registrazione contratti	226	-15	241
quote associative (altre)	180	-119	299
Altri diversi	139	-57	196
Totale	5.799	1.128	4.671

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI**Proventi da partecipazioni**

Tale voce accoglie il dividendo della partecipata Nord Ovest Servizi SpA pari a euro 30 migliaia.

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Proventi da partecipazioni in altre imprese (Nord Ovest Servizi S.p.A.)	30	1	29
Totale	30	1	29

Altri proventi finanziari

Tale voce ammonta a euro 1.815 migliaia e risulta così dettagliata:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Proventi diversi da			
Imprese controllate:	34	(53)	87
<i>Car City Club S.r.l.</i>	3	(2)	5
<i>Publitransport GTT S.r.l.</i>	31	26	5
<i>GTT City Sightseeing S.r.l.</i>	-	(77)	77
Imprese collegate	-	-	-
Enti controllanti:	627	(114)	741
<i>Città di Torino</i>	627	(114)	741
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti:	69	5	64
<i>Infra.TO S.r.l.</i>	69	5	64
Altri:	1.085	140	945
<i>Altri interessi attivi (var)</i>	1.083	141	942
<i>Interessi attivi su c/c bancari</i>	2	(1)	3
Totale	1.815	(22)	1.837

I Proventi finanziari verso Enti controllanti includono gli interessi attivi per ritardato incasso in relazione a crediti scaduti vantati dalla società nei confronti della Città di Torino conteggiati nella misura del 2,2%. Gli Altri interessi accolgono gli interessi attivi per ritardato incasso in relazione ai crediti scaduti nei confronti dell'Agenzia della Mobilità Piemontese per complessivi euro 1.057 migliaia.

Per i commenti sugli interessi attivi verso gli Enti si rinvia al paragrafo della Nota Integrativa "I criteri di valutazione".

Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono pari a euro 6.213 migliaia così dettagliati:

(in migliaia di Euro)	31/12/2016	Variazioni	31/12/2015
Interessi e oneri verso			
Imprese controllate:	176	(88)	264
<i>Ca.Nova S.p.A.</i>	157	(107)	264
<i>Torino Parcheggi S.r.l.</i>	19	19	-
Imprese collegate	-	-	-
Enti controllanti:	967	249	718
<i>Città di Torino</i>	967	249	718
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti:	496	122	374
<i>Infra.TO S.r.l.</i>	496	122	374
Altri:	4.574	(3.448)	8.022
<i>Interessi passivi su c/c bancari</i>	1.676	(1.589)	3.265
<i>Interessi su finanziamenti vari</i>	1.809	(1.202)	3.011
<i>Altri interessi</i>	1.089	(657)	1.746
Totale	6.213	(3.165)	9.378

Tra gli Oneri finanziari verso Enti controllanti sono stati iscritti interessi passivi a fronte dei ritardati pagamenti in relazione a debiti scaduti nei confronti della Città di Torino conteggiati al medesimo tasso del 2,2% in precedenza commentato in relazione ai Proventi finanziari verso Enti Controllanti e, quindi, in condizioni di reciprocità.

Per i commenti sugli interessi passivi verso gli Enti si rinvia al paragrafo della Nota Integrativa “I criteri di valutazione”.

D) **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE**

• *Rivalutazioni*

Non sono state effettuate rivalutazioni.

• *Svalutazioni*

L'importo di euro 1.838 migliaia si riferisce alle svalutazioni operate sul valore delle partecipazioni in

- Ca.Nova. S.p.A. per euro 1.435 migliaia;
- Car City Club S.r.l. per euro 258 migliaia;
- Millerivoli S.r.l. per euro 134 migliaia;
- Meccanica Moretta S.r.l. per euro 9 migliaia;
- A.T.C. Esercizio per euro 3 migliaia.

22) IMPOSTE SUL REDDITO

Imposte correnti

Le imposte sul reddito sono determinate in base al reddito imponibile e alle aliquote di imposta vigenti alla data del Bilancio (aliquota IRES 24% e aliquota IRAP 4,2%).

Non sono dovute imposte correnti per l'esercizio 2016.

Le perdite fiscali cumulate fino al 31 dicembre 2015 ammontano a euro 43.407 migliaia come risultante dal Mod. Unico 2016 (Rigo RS44).

La Società chiude l'esercizio 2016 con una perdita fiscale ai fini IRES e ai fini IRAP come rappresentato nelle tabelle successive.

Determinazione dell'imponibile IRES:

<i>(importi in migliaia di Euro)</i>	
A) risultato prima delle imposte	(60.059)
B) totale variazioni in aumento	61.952
C) totale variazioni in diminuzione	(10.469)
Totale IRES (A+B-C)	(8.576)
Utilizzo perdite fiscali	-
IRES	-

Determinazione dell'imponibile IRAP:

<i>(importi in migliaia di Euro)</i>	
Valore della produzione	439.190
Costi della produzione che rilevano ai fini IRAP	(229.612)
Totale	209.578
<i>Rettifiche in diminuzione:</i>	
-Rimborsi accise	(2.845)
-Erogazioni al personale deducibili	(1.594)
Totale rettifiche in diminuzione	(4.439)
<i>Rettifiche in aumento:</i>	
- oneri in deducibili	2.602
- IMU	1.684
Totale rettifiche in aumento	4.286
Valore della produzione lorda	209.425
Inail	(2.879)
Deduzione per cuneo fiscale	(83.129)
Deduzione personale	(128.401)
Totale deduzioni del personale	(214.409)
base imponibile IRAP netta	(4.984)
IRAP	-

Imposte differite/anticipate

Le imposte anticipate sono negative per euro 6.527 migliaia di euro e risentono di rilasci per euro 6.676 migliaia e accantonamenti pari a euro 148 migliaia.

Gli Amministratori hanno ritenuto di dover rilasciare le imposte anticipate stanziare negli esercizi precedenti in considerazione della proiezione dei risultati fiscali attesi futuri che evidenzia l'esistenza di redditi imponibili non capienti per riassorbire l'intero ammontare delle differenze che si annulleranno.

Si rinvia all'Allegato 7.

Altre Informazioni

La Società nel corso dell'esercizio non ha posseduto, né direttamente né per interposta persona, azioni della Società controllante.

La Società non possiede azioni proprie.

La Società non ha optato per il consolidato fiscale.

La Società non ha effettuato attività di Ricerca e Sviluppo capitalizzate.

Non risultano strumenti di finanza derivata ai sensi dell'art. 2428, comma 3, 6 bis, CC.

Non vi sono accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale, che possano influenzare in modo significativo la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società, ai sensi dell'art. 2427, punto 22-ter Codice Civile.

In materia di privacy, si comunica che la Società ha adottato il Documento Programmatico sulla Sicurezza nel trattamento dei dati personali.

I corrispettivi di competenza dell'esercizio spettanti a PricewaterhouseCoopers S.p.A. per la revisione legale dei conti ammontano, ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile, ad euro 41.850.

Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Piano industriale 2017-2021

Tenuto conto dell'art. 14 comma 2 del D.Lgs. 175/2016, come più volte specificato nel corso della presente relazione, GTT ha predisposto il piano di risanamento della situazione di crisi finanziaria della Società.

Il Piano approvato dal C.d.A. in data 2 gennaio 2018 e successivamente autorizzato dall'Assemblea dei Soci in data 12 gennaio 2018, evidenzia che, a fronte delle azioni previste, GTT è in condizione di generare la marginalità necessaria al risanamento del debito e alla sostenibilità del business nel medio-lungo termine, con conseguente superamento della crisi finanziaria. Il Piano conferma dunque la possibilità di conseguire gli obiettivi di cui al citato art. 14 D.Lgs. 175/2016 individuando le iniziative necessarie per *“prevenire l'aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause”*. Esso assicura altresì un significativo miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale per i cittadini ed il conseguimento degli obiettivi di mobilità sostenibile per la Città.

Premesso che in ossequio ai principi contabili (IAS 36 e OIC 9) e di revisione (ISAE 3400) nonché alle norme di comportamento e *best practices* in materia di redazione di piani industriali e di risanamento (cfr. Borsa Italiana, Università di Firenze e Assonime, CNDEC) nessun piano può – salvo per specifiche e motivate ragioni – eccedere l'orizzonte quinquennale, la Società ha provvede-

duto a normalizzare il flusso di cassa del 2021 per gli elementi ad oggi noti in ottica di scenario *steady state* (ovvero di stato stazionario al termine dell'orizzonte di Piano). Da tale simulazione emerge la capacità della Società nello scenario *steady state* di mantenere l'equilibrio finanziario prospettico oltre l'orizzonte di Piano, onorando anche i debiti verso il Comune, il cui piano di rientro è previsto in larga misura oltre la fine del Piano.

RAIL.TO

In data 12 giugno 2017 è stato ufficialmente costituito il Consorzio RAIL.TO tra GTT e Arriva Italia Rail che segue la manifestazione di interesse presentata ad aprile per la gestione congiunta del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM "Bacino Metropolitano").

Sul nodo ferroviario di Torino operano le 8 linee che fanno parte del Sistema Ferroviario Metropolitano (per complessivi 6,5 milioni di treni Km/anno), garantendo al momento oltre 350 collegamenti giornalieri tra Torino e il comprensorio (Valli di Lanzo e del Canavese, Valle di Susa, Pinerolo, Alba, Bra, Fossano, Asti e Chivasso).

Arriva Italia Rail è una società italiana controllata dalla tedesca Deutsche Bahn, uno dei leader mondiali nei servizi di trasporto passeggeri. Il Gruppo Arriva - con 60.000 addetti totali - trasporta ogni anno 2,2 miliardi di passeggeri in 14 paesi, generando ricavi annui per oltre 4 miliardi di euro e offre soluzioni modali su gomma e su ferro, principalmente riferite a servizi di trasporto pubblico locale. Sul territorio torinese, Arriva Italia Srl controlla Sadem S.p.A., società di trasporto pubblico locale. Il gruppo Arriva è in grado di trasferire nella nuova società le migliori *best practice* internazionali in termini di programmazione, marketing e gestione sinergica dei servizi.

Gli obiettivi del progetto sono molteplici: migliorare il livello di intermodalità attraverso una migliore integrazione dei diversi mezzi di trasporto e delle diverse reti, integrando maggiormente la rete ferroviaria con la rete extraurbana e quella urbana (composta da metropolitana, rete tranviaria e bus); migliorare l'interoperabilità, garantendo agli utenti la possibilità di spostamenti facili e con una maggiore integrazione tariffaria su tutto il territorio.

A livello più generale, l'alleanza di due aziende con le caratteristiche sopra ricordate potrebbe consentire migliori performance del sistema, dando risposte sia alle esigenze degli enti locali (gestione oculata e professionale delle risorse), sia a quelle degli utenti. Ciò sarà possibile anzitutto attraverso un corretto dimensionamento della domanda effettiva e potenziale (per garantire possibilità di crescita al trasporto pubblico) e l'introduzione di elementi di innovazione e digitalizzazione sempre maggiori.

La sfida congiunta di GTT e Arriva Italia Rail, per la gestione dell'esercizio ferroviario del nodo di

Torino, rappresenta una importante novità nel panorama del trasporto pubblico locale italiano.

Gli Accordi con Regione, AMP e Città di Torino

Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo “Rapporti con Parti Correlate” della Relazione sulla Gestione.

Evoluzione della gestione economica 2017

I dati economici di prechiusura riferiti all'esercizio 2017 evidenziano un trend dei proventi da traffico in aumento di circa l'1% rispetto al dato previsto a piano.

Le compensazioni economiche, in linea con le ipotesi di piano, sono diminuite di circa il 4% rispetto all'analogo dato 2016, anche a seguito della riduzione dell'offerta chilometrica.

Gli altri ricavi diminuiscono rispetto al 2016 circa del 25% e rispetto all'analogo dato previsto a piano del 18%: tale voce include essenzialmente i rimborsi da enti, rimborsi vari (assicurazioni, accise sul gasolio), i ricavi per la vendita di gas metano e i proventi delle multe.

I costi della produzione diminuiscono rispetto all'analogo dato 2016 dell'1,3% e rispetto al dato previsto a piano di circa l'1%. Tale andamento è principalmente imputabile alle variazioni delle seguenti voci:

- il costo delle materie prime si riduce rispetto al dato 2016 (-4,5%) per effetto della contrazione degli acquisti di ricambi di manutenzione (-10%) e della spesa per gas metano (-18%). Il costo del gasolio da trazione aumenta del 4% circa nonostante la contrazione dei consumi (il prezzo al litro di gasolio ha registrato nel corso del 2017 una crescita del 7,9%, passando da un prezzo medio di Euro 0,973 al litro nel 2016 ad Euro 1,049 al litro nel 2017).
- il costo dei servizi si riduce rispetto al dato 2016 (-2%) per effetto di una contrazione del costo dell'energia elettrica di trazione (-13%), grazie all'adesione alla convenzione SCR (Società di Committenza Regionale) che ha permesso di ottenere una fornitura proveniente al 50% da fonti rinnovabili certificate, con un prezzo di aggiudicazione inferiore, di una ulteriore riduzione dei costi assicurativi (-3%), di una riduzione dei costi manutentivi e riparazioni (-1%), di una riduzione del costo per utenze (-13%). In controtendenza aumenta il costo per subaffidamenti (+4% circa) per i maggiori affidamenti a terzi, come previsto dal piano.
- i canoni per godimento beni di terzi sono cresciuti per effetto dell'aumento del canone parcheggio dovuto all'incasso dei permessi residenti nell'ambito dei proventi della sosta.

- il costo del personale risulta lievemente in riduzione (-1% circa) rispetto al 2016 e rispetto alle ipotesi di piano per effetto della contrazione del numero di dipendenti pari a 115 unità (forza puntuale a dicembre).

Per effetto della dinamica delle suddette voci di ricavo e di costo la Società mantiene una redditività operativa positiva. La Direzione sta monitorando gli interventi previsti a piano finalizzati al perseguimento dell'obiettivo di razionalizzazione dei costi di produzione, al conseguente miglioramento della redditività operativa nonché al superamento della crisi finanziaria.

Proposte all'Assemblea

Signor Azionista,

In relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2016 che chiude con una perdita pari a euro 66.586.883;
2. approvare la seguente proposta di copertura della perdita dell'esercizio come segue:
 - euro 809.531 con riserva avanzo di fusione;
 - euro 3.946.396 con riserva straordinaria;
 - per i residui euro 61.830.956 con riserva di rivalutazione ai sensi della L. 2/2009.

V. ALLEGATI

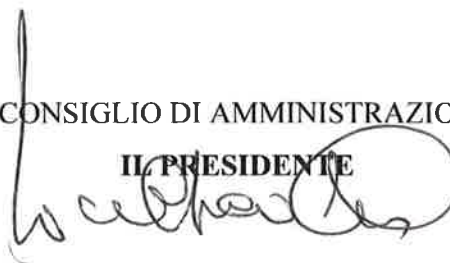
Si allegano, per far parte integrante della presente Nota Integrativa, i seguenti documenti:

Allegato 1	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni immateriali per l'esercizio chiuso al 31/12/2016
Allegato 2	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2016
Allegato 3	Analisi delle rivalutazioni
Allegato 4	Prospetto di analisi degli ammortamenti 2016
Allegato 5A	Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2016
Allegato 5B	Società partecipate – sede legale e capitale sociale al 31/12/2016
Allegato 6	Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2016
Allegato 7	Credito per imposte anticipate e Fondo imposte differite al 31/12/2016
Allegato 8A	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2016
Allegato 8B	Disponibilità ed Utilizzo del Patrimonio Netto al 31/12/2016
Allegato 9A	Prospetto dei rapporti commerciali con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2016
Allegato 9B	Prospetto dei rapporti finanziari con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2016
Allegato 10	Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti
Allegato 11	Debiti verso banche e copertura dell'Azionista
Allegato 12	Stato Patrimoniale al 31.12.2015 – dettaglio delle riclassifiche D.Lgs.139/2015
Allegato 13	Conto Economico al 31.12.2015 – dettaglio delle riclassifiche D.Lgs.139/2015

Torino, 2 maggio 2018

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE



BILANCIO AL 31/12/2016 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
(Valori in migliaia di Euro)

	VALORE A INIZIO ESERCIZIO	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				VALORE A FINE ESERCIZIO
		INCREMENTI	RICLASSIFICHE	DECREMENTI	AMMORTAMENTO	
1) Costi di impianto e di ampliamento	-	-	-	-	-	-
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	-	-	-	-	-	-
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	-	-	-	-	-	-
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-	-	-	-	-	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	-	-	-	-	-	-
7) Altre - Migliorie a beni di terzi	-	-	-	-	-	-
- Migliorie diverse	-	-	-	-	-	-
- Parcheggi	-	-	-	-	-	-
TOTALE	20.078	3.933	-	-	7.748	16.263

Movimentazione Immobilizzazioni materiali

ALLEGATO 2

Importi in euro migliaia

CLASSE CESPITE	31.12.2015				MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO						31.12.2016		
	COSTO STORICO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	IMMOBILIZZAZIONI			AMMORTAMENTI			COSTO STORICO	FONDO		VALORE NETTO
				ACQUISIZ.	RICLASS.	DISMISS.	Fondi BGD	VALUTAZIONI	VARIAZ.	QUANNO	DECREM.	AMMTO	
- Terreni	86.830		86.830					(365)	(365)				86.465
- Fabbricati	122.360	(39.990)	82.370	1.019	849			(1.731)	137	(3.875)			122.497
	209.190	(39.990)	169.200	1.019	849	-	-	(2.096)	(228)	(3.875)	-	(43.865)	165.097
- Impianti fissi ferroviari (Binari in deposito)	16.415	(6.396)	10.019	29	1.073				1.102	(620)			17.517
- Impianti diversi	49.360	(34.734)	14.626	834	63	(3)			894	(2.271)	3		50.254
- Macchinari	10.602	(10.077)	525	28					28	(111)			10.630
	76.377	(51.207)	25.170	891	1.136	(3)	(3)		2.024	(3.005)	3	(54.209)	24.192
2) IMPIANTI E MACCHINARIO													
- Attrezzature varie	11.204	(8.463)	2.741	320	125				445	(480)			11.649
	11.204	(8.463)	2.741	320	125	-	-		445	(480)	-	(8.943)	2.706
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI													
- Mobili	5.074	(4.119)	955	29		(29)				(174)	27		5.074
- Macchine ufficio	28.105	(21.189)	6.916	1.323	2.917	(120)			4.120	(1.646)	120		32.224
- Automezzi	6.917	(5.949)	967	210	66	(173)			103	(283)	173		7.020
- Beni gratuitamente devolvibili	341.616	(341.616)	-	566	16				-	-	-		342.198
	381.712	(372.873)	8.838	2.128	2.999	(322)	(582)		4.223	(2.103)	320	(1.783)	386.516
4) ALTRI BENI													
- Autobus	397.733	(270.614)	127.118	3.469	4.581	(27.052)			(19.002)	(26.265)	26.490		378.731
- Tram	196.255	(109.049)	87.206	1.845	5.976	(7.931)			(110)	(8.803)	7.858		196.145
- Battelli	13	(9)	4						-	(1)	(1)		13
- Materiale rotabile ferroviario	1.965	(1.659)	306						-	(91)	(91)		1.965
	595.966	(381.331)	214.634	5.314	10.557	(34.983)	(582)		(19.112)	(35.160)	34.348	(382.143)	576.854
5) MATERIALE ROTABILE													
- Immobilizzazioni parcheggi	53.800	(30.587)	23.213	989	650	(379)			1.260	(2.818)	278		55.060
	53.800	(30.587)	23.213	989	650	(379)			1.260	(2.818)	278	(33.127)	21.933
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI													
- Investimenti diversi	15.631	-	15.631	13.455	(15.588)				(2.133)	-	-		13.498
- Investimenti parcheggi	4.739	-	4.739	529	(4.425)	-			(3.896)	-	-		843
- Beni gratuitamente devolvibili	2.773	(2.773)	-	374	(79)				(1)	-	-		3.069
	25.143	(2.773)	20.370	14.358	(20.092)	-	(296)		(6.030)	-	-	(3.069)	14.341
7) IMMOBILIZZAZIONI CORSO E ACCONTI													
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.351.392	(887.224)	464.166	25.019	(3.776)	(35.687)	(878)	(2.096)	(17.418)	(47.441)	34.949	(900.594)	434.257

ANALISI DELLE RIVALUTAZIONI
Ai sensi dell'art.10 L.72/83, dell'art.11 L.342/00 e della L.2/2009
(COMPRESSE NEI VALORI DI CUI ALL'ALL. 2A)
(Valori in migliaia di Euro)

CATEGORIA DI BENI	COSTO STORICO	LEGGE 823/73	LEGGE 576/75	LEGGE 72/83	LEGGE 413/91	LEGGE 2/2009	VALORE DI BILANCIO
TERRENI E FABBRICATI	2.819	57	21	110	608	99.320	102.935
TOTALE	2.819	57	21	110	608	99.320	102.935



BILANCIO AL 31/12/2016

ANALISI AMMORTAMENTI (Valori in migliaia di Euro)

BENI IMMATERIALI									
	ALiquota %	ALiquota % SU ACQ.ANNO	AMMORTAMENTO ORDINARIO	ALiquota % SU ACQ.ANNO	ALiquota % SU ACQ.ANNO	AMMORTAMENTO ANTICIPATO	ALiquota % SU ACQ.ANNO	TOTALE AMMORTAMENTO	
1) Costi di impianto e di ampliamento	33,33%	33,33%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	20,00%	20,00%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	33,33% / 10%	33,33% / 10%	7.162	0,00%	0,00%	-	-	7.162	7.162
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	33,33%	33,33%	1	0,00%	0,00%	-	-	1	1
6) Immobilizzazioni in corso e acconti									
7) Altre - Miglione a beni di terzi									
- Mole Antonelliana	25,00%	25,00%	540	0,00%	0,00%	-	-	540	540
- Parcheggi	25,00%	25,00%	45	0,00%	0,00%	-	-	45	45
- Impianti Fissi	3,33%	3,33%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
TOTALE BENI IMMATERIALI			7.748					7.748	7.748
BENI MATERIALI									
1) TERRENI E FABBRICATI									
- Terreni									
- Fabbricati	3,00%	1,50%	3.875	0,00%	0,00%	-	-	3.875	3.875
totale			3.875						
2) IMPIANTI E MACCHINARIO									
- Impianti fissi ferroviari (Binari in deposito)	3,33%	1,67%	620	0,00%	0,00%	-	-	620	620
- Impianti diversi	7,50%	3,75%	2.274	0,00%	0,00%	-	-	2.274	2.274
- Macchinari	7,50%	3,75%	111	0,00%	0,00%	-	-	111	111
totale			3.005					3.005	3.005
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI									
- Attrezzature varie	9,00%	4,50%	480			-	-	480	480
totale			480						
4) ALTRI BENI									
- Mobili	9,00%	4,50%	174	0,00%	0,00%	-	-	174	174
- Macchine ufficio/P Computers e Hardware	20,00% / 33,00%	10,00% / 16,50%	1.646	0,00%	0,00%	-	-	1.646	1.646
- Automezzi/Vetture di servizio	15,00% / 18,75%	7,500% / 9,375%	283	0,00%	0,00%	-	-	283	283
totale			2.103					2.103	2.103
5) MATERIALE ROTABILE									
- Autobus	6,67%	3,34%	26.265	0,00%	0,00%	-	-	26.265	26.265
- Tram/Tram 5000-7000 e relativi accessori	6,25% / 8,34%	3,125% / 4,170%	8.803	0,00%	0,00%	-	-	8.803	8.803
- Battelli	6,75%	3,38%	1	0,00%	0,00%	-	-	1	1
- Materiale rotabile ferroviario	6,25%	3,13%	91	0,00%	0,00%	-	-	91	91
totale			35.160					35.160	35.160
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI									
- Immobilizzazioni parcheggi	5,00%	2,50%	2.818	0,00%	0,00%	-	-	2.818	2.818
totale			2.818						
TOTALE BENI MATERIALI			47.441					47.441	47.441
TOTALE GENERALE			55.189					55.189	55.189

BILANCIO AL 31/12/2016

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA	SALDO AL 31/12/2015	ACQUISIZIONE QUOTE 2016	SOTTOSCRIZIONE AUMENTI C.S.	COSTITUZIONI EX NOVO E DA FUSIONI/SCISSIONI	RIVALUTAZIONI & SVALUTAZIONI	TRASFERIMENTI PER FUSIONI/SCISSIONI	RETTIFICHE DI VALORE	LIQUIDAZ. E CESSIONI	SALDO AL 31/12/2016 (a)	QUOTA P.N. DI COMPETENZA (b)	DIFFERENZA (b-a)	% DI POSSESSO
IMPRESE CONTROLLATE												
C.A.NOVA S.p.A.	3.240	-	-	-	-	-	-	-	1.805	1.805	0	59,35%
CAR CITY CLUB S.r.l.	264	-	-	-	-	-	-	-	435	435	441	67,00%
MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	19	-	-	-	-	-	-	-	66	66	56	100,00%
PUBBLITRANSPORT GIT S.r.l.	51	-	-	-	-	-	-	51	-	-	-	0,00%
TORINO PARCHEGGI S.r.l.	35	-	-	-	-	-	-	35	-	-	-	0,00%
TOTALE	3.609	-	-	-	-	-	-	86	1.821	1.437	384	
IMPRESE COLLEGATE												
BUS COMPANY S.r.l.	5.681	-	-	-	-	-	-	-	5.681	5.188	493	30,00%
EXTRA TO S.c.a r.l.	38	-	-	-	-	-	-	-	38	43	5	38,05%
MILLERIVOLI S.r.l. (in liquidazione)	300	-	-	-	-	-	-	-	166	166	0	40,00%
5T S.r.l.	259	-	-	-	-	-	-	-	259	878	619	35,00%
TOTALE	6.278	-	-	-	-	-	-	-	6.144	6.276	132	
ALTRE IMPRESE												
NORD OVEST SERVIZI S.p.A.	2.625	-	-	-	-	-	-	-	2.625	2.717	92	15,00%
T.P.L. Linea S.r.l.	735	-	-	-	-	-	-	-	735	823	88	12,24%
CONSORZIO GRANDA BUS	8	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	
A.T.C. Esercizio	6	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	
Consorzio C.O.A.S.	5	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	
Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	
Fondazione "T.FENOGLIO"	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	
TURISMO TORINO e Provincia	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	
Banca Popolare ETICA	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	
Consorzio ATL3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Consorzio MOVINCOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
APAM Esercizio S.p.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTALE	3.389	-	-	-	-	-	-	-	3.387	-	-	
TOTALE GENERALE	13.276	-	-	-	-	-	-	86	11.352	-	-	

BILANCIO AL 31/12/2016

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA	SEDE LEGALE	CS AL 31/12/2016
IMPRESE CONTROLLATE		
CA.NOVA S.p.A. CAR CITY CLUB S.r.l. in liquidazione MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione) PUBLITRANSPORT GTT S.r.l. TORINO PARCHEGGI S.r.l. in liquidazione	Strada carpine 10, 10024 Moncalieri (Torino) Corso F. Turati, 15h, 10128 Torino Corso F. Turati, 19/6 10128 Torino Corso F. Turati, 19/6 10128 Torino Corso F. Turati, 19/6 10128 Torino	1.279 10 10 - -
IMPRESE COLLEGATE		
BUS COMPANY S.r.l. EXTRA TO S.c.a r.l. MILLERIVOLI S.r.l. (in liquidazione) 5T S.r.l.	Via Assarotti 10, 10122 Torino Corso F. Turati, 19/6 10128 Torino Corso Francia 98, 10098 Rivoli (Torino) Via Bertola 34, 10122 Torino	172 100 750 100
ALTRE IMPRESE		
NORD OVEST SERVIZI S.p.A. T.P.L. Linea S.r.l. CONSORZIO GRANDA BUS A.T.C. Esercizio S.p.A. Consorzio C.O.A.S. Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti a r.l. Fondazione pr l'ambiente "T.FENOGLIO" Onlus TURISMO TORINO e Provincia Banca Popolare ETICA Consorzio MOVINCOM APAM Esercizio S.p.A.	Corso XI Febbraio, 14 - 10152 TORINO Via Valletta San Cristoforo 3r - Savona Via Circonvallazione, 19 12037 - Saluzzo (CN) Via Leopardi 1 - 19124 La Spezia Via alla Stazione, 29, 14019 Villanova d'Asti AT Viale Milite Ignoto, 26/28 15121 - Alessandria Via Maria Vittoria 12 - 10123 Torino Via Maria Vittoria 19 - 10123 Torino Sede Centrale Via N. Tommaseo 7 - 35131 Padova Via Bertola 34 - 10122 Torino Via Dei Toscani 3C - 46100 Mantova	7.800 5.100 100 3.500 50 50 302 1.166 59.380 9 5.345

BILANCIO AL 31/12/2016

CREDITI E DEBITI PER AREA GEOGRAFICA (Valori in migliaia di Euro)

Crediti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
1) Verso Clienti	141.428	106.011	101	93	-	-	-	-	-	-	141.529	106.104
2) Verso imprese controllate	312	541									312	541
3) Verso imprese collegate	8.831	8.421									8.831	8.421
4) Verso Enti controllanti	122.622	118.855									122.622	118.855
5) Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	10.713	18.757									10.713	18.757
5 bis) crediti tributari	6.663	14.044									6.663	14.044
5 ter) imposte anticipate	2.815	9.342									2.815	9.342
5 quater) Verso altri	61.985	74.797	-	-	-	-	-	-	-	-	61.985	74.797
TOTALE CREDITI LORDI	355.369	350.768	101	93	-	-	-	-	-	-	355.470	350.861
- Fondo svalutazione crediti	70.747	22.456									70.747	22.456
TOTALE CREDITI NETTI	284.622	328.312	101	93	-	-	-	-	-	-	284.723	328.405

Debiti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
1) Obbligazioni	3.220	3.970									3.220	3.970
2) Obbligazioni convertibili	-	-									-	-
3) Debiti v/soci per finanziamenti	-	-									-	-
4) Debiti V/banche	129.251	127.643									129.251	127.643
5) Debiti V/altri finanziatori	14.113	26.694									14.113	26.694
6) Acconti	219	41	-	-	-	-	-	-	-	-	219	41
7) Debiti V/fornitori	125.033	125.379	256	663	-	-	61	-	-	-	125.289	126.103
8) Debiti rapp. da titoli di cred.	-	-									-	-
9) Debiti V/imp. controllate	11.675	9.932									11.675	9.932
10) Debiti V/imp. collegate	2.374	1.829									2.374	1.829
11) Debiti V/Enti controllanti	77.310	61.252									77.310	61.252
11 bis) Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	42.265	42.300									42.265	42.300
12) Debiti tributari	13.089	10.416									13.089	10.416
13) Debiti V/ist. previd. e sic. soc.	11.121	13.381									11.121	13.381
14) Altri debiti	25.648	25.592	-	-	-	-	-	-	-	-	25.648	25.592
TOTALE	455.318	448.428	256	663	-	-	61	-	-	-	455.575	449.152

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO al 31/12/2016

MOVIMENTAZIONE CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE E FONDO IMPOSTE DIFFERITE (Art. 2427 n.14 C.C.) **ALLEGATO 7**
(Importi in migliaia di euro)

	31.12.2015					31.12.2016
	Differenze temporanee	Credito per imposte anticipate IRES 27,5%-24%	Acc.ti IRES 24%	Rigiri IRES 27,5%	Differenze temporanee	Credito per imposte anticipate IRES 27,5%-24%
Fondo per il personale	900	248		(32)	900	216
Fondo incentivi all'esodo	2.167	596	93	(473)	901	216
Altri Fondi rischi	3.035	728	55	(783)	2.370	-
Perdite fiscali pregresse	9.741	2.338		(2.338)	9.741	-
F.do rischi Defendini	5.000	1.200		-	5.000	1.200
F.do svalut.ne crediti	9.501	2.613		(2.613)	9.501	-
IMU fabbricati	310	85		(85)	310	-
Interessi passivi di mora 2013	551	132		-	551	132
Interessi passivi di mora 2014	2.810	674		-	2.810	674
Interessi passivi di mora 2015	2.786	728		(352)	1.567	376
Credito per imposte anticipate	36.802	9.343	148 -	6.676	33.652	2.815
Interessi attivi di mora 2011/2012	5.133	(1.232)			5.133	(1.232)
Interessi attivi di mora 2013	2.481	(595)			2.481	(595)
Interessi attivi di mora 2014	3.629	(871)			3.629	(871)
Interessi attivi di mora 2015	1.735	(416)			1.735	(416)
Fondo imposte differite	12.977	(3.115)	-	-	12.977	(3.115)

BILANCIO AL 31/12/2016

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO
(Valori in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	RISERVA AVANZO DI FUSIONE	RISULTATO D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31/12/2014	76.007	97.406	812	2.688	810	2.191	179.914
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 12/06/2015	-	-	109	1.041	-	(2.191)	(1.041)
Versamento Dividendi all'Azionista	-	-	-	-	-	-	-
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2015	-	-	-	-	-	229	229
SALDO AL 31/12/2015	76.007	97.406	921	3.729	810	229	179.102
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 20/07/2016	-	-	11	218	-	(229)	-
Versamento Dividendi all'Azionista	-	-	-	-	-	-	-
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2016	-	-	-	-	-	(66.587)	(66.587)
SALDO AL 31/12/2016	76.007	97.406	932	3.947	810	66.587	112.515



BILANCIO AL 31/12/2016

DISPONIBILITA' ED UTILIZZO DEL PATRIMONIO NETTO
(Valori in migliaia di Euro)

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
<i>Capitale sociale</i>	76.007				
<i>Riserve di capitale:</i> - <i>Riserva di rivalutazione L. 2/2009</i>	97.406	A, B, C	97.406		
<i>Riserve di utili:</i> - <i>Riserva legale</i>	932	B	932		
<i>Altre riserve:</i> - <i>Riserva straordinaria</i> - <i>Riserva avanzo di fusione</i>	3.947 810	A, B, C A, B, C	3.947 810	-	-
<i>Utile (perdita) d'esercizio 2016</i>	(66.587)	A, B, C			
TOTALE	112.515		103.095	-	-
Quota non distribuibile (*)			932		
Residua quota distribuibile			102.163		

Legenda :

A) per aumento di capitale;

B) per copertura perdite;

C) per distribuzione ai soci

Note:

(*) ai sensi del primo comma, n. 5 dell'art. 2426 C.C. parte destinata a copertura dei costi pluriennali.

BILANCIO AL 31/12/2016

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL' ESERCIZIO 2016
(Valori in migliaia di Euro)

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI											
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	RICAVI (A1a; A1b)	ALTRI RICAVI	INTERESSI ATTIVI	PROVENTI STRAORDINARI	ACQUISTI DI MATERIALI	SERVIZI	GODIMENTO BENI DI TERZI	ONERI DIV.DI GEST./INTERESSI PASSIVI	ACQUISTI PATRIMONIALI
IMPRESE CONTROLLANTI											
COMUNE DI TORINO	35.466	63.909	5.631	3.338	627	-	-	962	12.408	422	-
F.C.T. Holding S.p.A.		-	-	-	-	-	-				-
IMPRESE CONTROLLATE											
CA.NOVA S.p.A.	246	11.212	-	338	-	-	1	10.411	1	157	2
CAR CITY CLUB S.r.l.	18	36	-	21	3	-	-	-	31	-	-
MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	48	381	-	5	-	-	5	181	-	-	352
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l. (liquidata)	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-
TORINO PARCHEGGI S.r.l. (liquidata)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPRESE COLLEGATE											
Bus Company S.r.l.	111	377	78	20	-	-	-	174	26	-	-
EXTRA TO S.c.a r.l.	8.115	140	21	13.652	-	-	-	256	-	-	257
MILLERIVOLI S.r.l. (in liquidazione)	364	-	-	47	-	-	-	-	-	-	-
5T S.r.l.	70	1.589	99	145	-	-	135	684	-	-	33
S.A.P. S.r.l. (liquidata)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI											
A.F.C. Torino S.p.A.	25	-	95	-	-	-	-	-	-	-	-
Aida Ambiente S.r.l.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.A.A.T. S.c.p.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.C.T. S.r.l.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infra.TO S.r.l.	10.505	42.083	-	10.198	69	-	-	418	23.390	496	-
Lumiq S.r.l. (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risorse Idriche S.p.A.	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
S.M.A.T. S.p.A.	92	148	43	30	-	-	-	451	-	1	-
SORIS S.p.A.	-	-	-	32	-	-	-	-	-	-	-
Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BILANCIO AL 31/12/2016

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL' ESERCIZIO 2016
(Valori in migliaia di Euro)

RAPPORTI FINANZIARI					
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	ONERI	PROVENTI	
IMPRESE CONTROLLANTI					
COMUNE DI TORINO	72.139	7.624	3.174	6.669	
F.C.T. Holding S.p.A.	-	5.777	-	-	
IMPRESE CONTROLLATE					
C.A.NOVA S.p.A.	-	29	-	-	
CAR CITY CLUB S.r.l.	-	17	-	-	
MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	-	-	-	-	
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l. (liquidata)	-	-	-	-	
TORINO PARCHEGGI S.r.l. (liquidata)	-	-	-	-	
IMPRESE COLLEGATE					
Bus Company S.r.l.	-	-	-	-	
EXTRA TO S.c.a.r.l.	3	-	-	-	
MILLERIVOLI S.r.l. (in liquidazione)	9	-	-	-	
ST S.r.l.	-	268	-	-	
S.A.P. S.r.l. (liquidata)	12	-	-	-	
IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO					
DELLE CONTROLLANTI					
A.F.C. Torino S.p.A.	-	-	-	-	
Aida Ambiente S.r.l.	-	-	-	-	
C.A.A.T. S.c.p.a.	-	-	-	-	
C.C.T. S.r.l.	-	-	-	-	
Infra.TO S.r.l.	19	34	-	-	2
Lumiq S.r.l. (in liquidazione)	-	-	-	-	
Risorse Idriche S.p.A.	-	-	-	-	
S.M.A.T. S.p.A.	-	-	-	-	
SORIS S.p.A.	-	-	917	-	
Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in liquidazione)	-	-	-	-	

BILANCIO AL 31/12/2016

ATTIVO CIRCOLANTE: CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI
(Migliaia di euro)

TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	ESERCIZIO 2016			ESERCIZIO 2015		
	TOTALE	SCADUTO (*)	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	TOTALE	SCADUTO
TRAM						
Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq. Tram 6000	22.598	7.217	1.921	13.459	22.394	5.319
Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000	11.431	3.877	822	6.732	11.650	3.305
	34.029	11.095	2.743	20.191	34.044	8.625
LEGGE 204						
Mutuo Banca OPI 120902	27.513	10.072	2.781	14.659	28.956	9.089
TOTALE	61.542	21.167	5.524	34.851	63.000	17.713
			ENTRO ES. 3.500	OLTRE ES. 34.851		5.348
				5.524		
				17.667		
	61.542		3.500	58.042		39.939

Di seguito si riporta la classificazione effettuata nel Bilancio al 31.12.2016 in coerenza con lo schema di Convenzione del Comune di Torino del 13 settembre 2017 per il rimborso delle rate scadute dei mutui :

BILANCIO AL 31/12/2016

DEBITI VERSO BANCHE E COPERTURA DELL'AZIONISTA
(Valori in Migliaia di Euro)

	Esercizio 2016		Esercizio 2015	
	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune
Mutuo Banca OPI	17.875	27.513	19.567	28.956
Mutuo Banca OPI	16.426	22.598	16.887	22.394
Mutuo Unicredit Banca	7.554	11.431	8.345	11.650
	41.855	61.542	44.799	63.000

Valori in migliaia di Euro[illegible]

[illegible]

BILANCIO AL 31.12.2015

(Valori in migliaia di Euro)

		E) Proventi straordinari			E) Oneri straordinari			ALLEGATO 13	
CONTO ECONOMICO	31/12/2015	Sopravvenienze attive			Sopravvenienze passive			Eliminazione della classe E	31/12/2015
	(A)							(B)	(A+B)
	PRE-RIFORMA								POST-RIFORMA
A) VALORE DELLA PRODUZIONE									
1) Ricavi	145.890	71	(141)					(70)	145.820
a) ricavi delle vendite e delle prestazioni	139.518	71	(78)					(7)	139.511
b) da copertura di costi sociali	6.372		(63)					(63)	6.309
2) variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione semilavorati e finiti	-							-	-
3) variazione dei lavori in corso di ordinazione	-							-	-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	21.312							-	21.312
5) altri ricavi e proventi:	284.146	5.622	(46)					5.574	289.720
- diversi	72.072	5.145	(30)					5.115	77.187
- quota di contributi in conto investimenti	11.931	372						372	12.303
- compensazioni economiche	200.143	103	(16)					87	200.230
- prestazioni intercompany								-	-
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE (A)	451.348	5.693	(187)					5.504	456.852
B) COSTI DELLA PRODUZIONE									
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo merci	45.950	(7)	38					31	45.981
7) per servizi	95.129	(715)	1.363					648	95.777
8) per godimento di beni di terzi	34.630	(69)	120					51	34.681
9) per il personale								-	-
a) salari e stipendi	160.699		14					14	160.713
b) oneri sociali	46.858		4					4	46.862
c) trattamento di fine rapporto	8.817							-	8.817
d) trattamento di quiescenza e simili	2.980							-	2.980
e) altri costi	2.090		28					28	2.118
totale costi per il personale (9)	221.444		46					46	221.490
10) ammortamenti e svalutazioni:									
a) ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	6.243							-	6.243
b) ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	33.166							-	33.166
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni								-	-
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide								-	-
totale ammortamenti (10)	39.409							-	39.409
11) variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	690							-	690
12) accantonamenti per rischi	3.035							-	3.035
13) altri accantonamenti	-							-	-
14) oneri diversi di gestione	4.596	(8)	82					74	4.670
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE (B)	444.883	(799)	1.649					850	445.733

DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)					
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
15) proventi da partecipazioni con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli relativi a controllanti e a imprese sottoposte al controllo di queste ultime					
da imprese controllate	-				-
da altri	29				29
Totale proventi (15)	29				29
16) altri proventi finanziari :					
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli relativi a controllanti e a imprese sottoposte al controllo di queste ultime	-				-
da imprese controllate	-				-
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-				-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-				-
d) proventi diversi dai precedenti, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti e da imprese sottoposte al controllo di queste ultime	-				-
da imprese controllate	10	77			87
da imprese controllanti	741				741
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti			64		64
altri	1.010		(64)		946
Totale altri proventi (16)	1.761	77	-	77	1.838
17) interessi e altri oneri finanziari					
a imprese controllate			264		264
a imprese controllanti	719				719
a imprese sottoposte al controllo delle controllanti			374		374
altri	8.411	(47)	(343)		8.021
Totale interessi e altri oneri finanziari (17)	9.130	(47)	295	248	9.378
17-bis) utili e perdite su cambi	-				-
utili su cambi					
perdite su cambi					
TOTALE PROVENTI/ONERI FINANZIARI (C)	(7.340)	124	(295)	(171)	(7.511)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE					
18) rivalutazioni :					
a) di partecipazioni.					
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni					
d) di strumenti finanziari derivati					
Totale rivalutazioni (18)	-	-	-	-	-

19) svalutazioni :					
a) di partecipazioni	765				-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni					765
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni					-
d) di strumenti finanziari derivati					-
Totale svalutazioni (19)	765	-	-	-	765
TOTALE RETTIFICHE (D)	(765)	-	-	-	(765)
E) Proventi e oneri straordinari					-
20) PROVENTI CON SEPARATA INDICAZIONE DELLE PLUSVALENZE DA ALIENAZIONI					-
sopra+valenze attive	6.441	(6.441)			(6.441)
altri proventi straordinari	98	(98)			(98)
prevento straordinario da valutazione partecipazioni	77	(77)			(77)
Totale proventi (20)	6.616	(6.616)			(6.616)
21) ONERI, CON SEPARATA INDICAZIONE DELLE MINUSVALENZE DA ALIENAZIONE E DELLE IMPOSTE RELATIVE A ESERCIZI PRECEDENTI					-
minusvalenze da alienazioni	23		23		(23)
sopra+valenze passive	2.108		2.108		(2.108)
onere straordinario da valutazione partecipazioni					-
Totale oneri (21)	2.131		2.131		(2.131)
TOTALE PARTITE STRAORDINARIE (E)	4.485	(6.616)	2.131	(4.485)	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B +/- C +/- D +/- E)					-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B +/- C +/- D)	2.845	-	-	-	2.845
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE					-
imposte correnti	37				37
imposte anticipate	2.676				2.676
imposte differite	97				97
imposte relative ad esercizi precedenti	-				-
Totale imposte (22)	(2.616)	-	-	-	(2.616)
23) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	229	-	-	-	229

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2016 REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea dei soci della Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Sede legale in Torino, Corso Turati 19/6

Oggetto: Relazione del collegio sindacale al bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 redatta ai sensi dell'art. 2429, co. 2, del codice civile

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della Vostra Società, entro la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'impostazione della presente relazione è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015.

L'organo di amministrazione ha reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 2 maggio 2018, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016:

- progetto di bilancio, formato da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa;
- relazione sulla gestione.

E' stata altresì predisposta, in attuazione degli obblighi imposti agli amministratori delle società "a controllo pubblico" dall'art. 6 co. 4 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 ("Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"), una "Relazione sul governo societario", contenente un'apposita informativa sul "Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale" adottato dalla Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (la "Società" o "GTT") ai sensi dell'art. 6 co. 2 della citata norma. Detta relazione contiene altresì l'indicazione degli strumenti di governo societario adottati ai sensi del co. 3 e riconducibili a quelli specificamente individuati dalla norma stessa quali regolamenti interni, ufficio di controllo interno, codici di condotta, programmi di responsabilità sociale d'impresa. La relazione dovrà essere presentata dagli amministratori in sede di assemblea e pubblicata contestualmente al bilancio d'esercizio.

Attività di vigilanza

Il collegio sindacale, a partire dal suo insediamento avvenuto in data 7 dicembre 2016, ha acquisito un'adeguata conoscenza della Società sulla base di un approfondito esame della tipologia di attività e delle caratteristiche della struttura organizzativa e contabile, pianificando le attività di vigilanza sulla base di una valutazione dei rischi intrinseci e delle criticità connesse ai suddetti profili di analisi.

Le attività svolte dal collegio hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, il periodo in cui, dopo una prima riunione conoscitiva tenutasi in data 20 dicembre 2016, si sono regolarmente svolte le riunioni di cui all'art. 2404 del codice civile, e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

Durante le predette verifiche periodiche, il collegio ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla Società, ponendo particolare attenzione ai problemi di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'eventuale impatto economico e finanziario e sulla struttura patrimoniale al 31 dicembre 2016 o quali eventi successivi alla data di chiusura del bilancio, nonché gli eventuali rischi specificamente connessi a perdite su crediti e all'evolversi della situazione finanziaria, monitorati con periodicità costante.

Le informazioni richieste dall'art. 2381, co. 5, del codice civile, sono state fornite dall'amministratore delegato con periodicità anche superiore al minimo fissato di 6 mesi e ciò sia in occasione delle riunioni programmate, sia in occasione degli accessi dei membri del collegio sindacale presso la sede della Società e anche tramite i contatti e flussi informativi (telefonici e/o con mezzi elettronici) con i membri del consiglio di amministrazione: da tutto quanto sopra deriva che l'organo delegato ha, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad esso imposto dalla citata norma.

Ai sensi dell'art. 2409-septies del codice civile il collegio sindacale ha scambiato con il revisore legale le informazioni necessarie per l'espletamento dei rispettivi compiti.

Il collegio sindacale ha periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze dettate dall'andamento della gestione.

A tale scopo, nell'ambito dello svolgimento della funzione riconosciutagli per legge, ha vigilato che il sistema di controllo e gli assetti organizzativi adottati dalla Società fossero adeguati a rilevare

tempestivamente segnali che facessero emergere dubbi significativi sulla capacità dell'impresa a operare come entità in funzionamento e, rilevata la presenza di indicatori di crisi finanziaria, ha richiesto chiarimenti all'organo amministrativo e sollecitato lo stesso ad adottare gli opportuni provvedimenti.

In particolare, convocando apposita riunione che si è svolta il 6 giugno 2017, il collegio sindacale ha preso atto dei segnali emergenti dagli indicatori di continuità aziendale forniti dal revisore legale e invitato l'organo amministrativo a effettuare dettagliate valutazioni sull'esistenza dei relativi presupposti, sviluppando in parallelo un percorso di preparazione/approvazione del bilancio e la formalizzazione di un piano di risanamento che avesse le finalità di prevenire l'aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause.

Il collegio sindacale, preso atto della decisione degli amministratori di adottare un piano industriale 2017 - 2021 con le finalità sopra indicate, ne ha quindi monitorato l'iter di formazione: dall'approvazione delle relative linee guida da parte del consiglio di amministrazione nella seduta del 27 giugno 2017; alla presentazione nella seduta del 28 luglio 2017 di una prima versione del piano, seppur non corredato dalla manovra finanziaria e accompagnato da una lettera degli advisor che ne attestava la natura di documento provvisorio ancora privo dei necessari livelli di condivisione con gli stakeholder; alla richiesta fatta il 9 agosto 2017 agli enti di riferimento di confermare entro il 15 settembre 2017 i propri impegni a sostenere il piano; alla presentazione il 15 settembre 2017 al consiglio di amministrazione di un aggiornamento degli schemi di bilancio 2016 che recepivano, in parte, gli effetti del piano in via di definizione; alla richiesta con nota congiunta di Regione Piemonte ("Regione") e Città di Torino ("Città") di sottoporre il piano ad asseverazione in modo da "mettere in sicurezza e rendere sostenibile nel tempo l'azienda stessa"; al conseguente processo di "Independent Business Review" (IBR), concluso con la relazione emessa da Deloitte Financial Advisory S.r.l. ("Deloitte") in data 8 novembre 2017 (aggiornata il 31 gennaio 2018 a piano autorizzato); alla presentazione di una nuova versione del piano approvata nella seduta del 15 novembre 2017, corredata per la prima volta da un'ipotesi di manovra finanziaria fondata su ipotesi preliminari e accordi informali coi soggetti interessati; alla decisione del socio, nell'assemblea del 24 novembre 2017, di rinviare l'autorizzazione del piano ritenendo necessari, anche su richiesta di Regione e sulla base delle osservazioni del collegio sindacale, alcuni ulteriori approfondimenti; alla presentazione di una nuova versione del piano al consiglio di amministrazione del 19 dicembre 2017, su cui il collegio ha espresso ulteriori osservazioni; a una riformulazione del piano in data 24 dicembre 2017 con modifiche solo formali rispetto alla versione precedente; all'asseverazione in



stessa data da parte di Deloitte, sotto forma di “negative assurance”, del giudizio sull’informativa finanziaria prospettica contenuta nel piano secondo i principi International Standard on Assurance Engagements 3400; e, infine, all’approvazione della versione definitiva del piano nella seduta del 2 gennaio 2018, avvenuta all’unanimità dopo avere considerato le osservazioni del collegio sindacale, oggetto di specifica comunicazione in cui il collegio ha altresì richiesto l’aggiornamento degli schemi di bilancio 2016 con le svalutazioni necessarie ad assicurare la coerenza con il piano oltreché con le rettifiche già comunicate dalla Società di revisione ma non ancora contabilizzate. Il collegio ha altresì rivolto all’organo amministrativo l’invito a inoltrare la predetta comunicazione al socio affinché disponesse di un’adeguata base informativa ai fini delle valutazioni e deliberazioni di propria competenza, che hanno portato nell’assemblea del 12 gennaio 2018 al provvedimento formale di autorizzazione del piano.

Il collegio sindacale, a valle del sopra descritto percorso, dà atto che Città (quale socio unico tramite FCT Holding S.p.A.) ha subordinato l’autorizzazione del piano alla condizione che GTT (nel suo consiglio di amministrazione) si obbligasse al rispetto di specifiche linee di indirizzo e che il consiglio di amministrazione, nella seduta del 24 gennaio 2018, vi ha dato formale riscontro pur evidenziando che la sostenibilità del piano era condizionata dal superamento di una serie di incertezze, dipendenti da eventi non sotto il suo controllo.

Tali eventi, a tutt’oggi non ancora realizzati, tenuto conto della dinamica gestionale, sono i seguenti: (i) l’incasso dell’importo netto di euro 23.950 migliaia definito a conclusione della transazione con Agenzia della Mobilità Piemontese (“AMP”) sui crediti pregressi, firmata in data 26 aprile 2018; (ii) l’incasso dei fondi derivanti dal contributo straordinario di euro 40 milioni, messi a disposizione della Regione per far fronte alla situazione finanziaria di GTT, stanziati dal collegato fiscale alla legge di bilancio 2018 (art. 15 co. 1-quinquies e 1-sexies decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017 n. 172); (iii) l’incasso delle risorse a copertura del fabbisogno finanziario di GTT che saranno concesse dagli istituti di credito con cui sono in corso delle negoziazioni; nonché (iv) la sottoscrizione e il versamento da parte dell’azionista ultimo rappresentato da Città, entro la fine dell’anno 2018, dell’aumento di capitale nell’ammontare massimo di euro 25 milioni o altra misura di sostegno che risultasse necessaria alla copertura del fabbisogno finanziario di piano.

Il collegio sindacale segnala al riguardo che la finanza ponte prevista a piano per euro 25 milioni già nel dicembre 2017 non è pervenuta, aggravando la tensione finanziaria della Società, con ciò configurandosi uno scostamento dal piano che è stato segnalato al consiglio di amministrazione.

Il collegio ha quindi raccomandato che si procedesse con la massima urgenza all'implementazione di un sistema strutturato di monitoraggio del piano, sulla cui base la Società potesse evidenziare tempestivamente gli eventuali scostamenti e adottare senza indugio gli opportuni correttivi, come peraltro auspicato dagli enti di riferimento (Città e Regione) che hanno posto tale obiettivo, unitamente all'approvazione del bilancio 2016, al vertice delle priorità.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività di vigilanza svolta a partire dalla riunione di insediamento, il collegio sindacale, lungo il complesso iter sopra descritto che ha portato all'adozione del piano industriale e all'approvazione del progetto di bilancio, può affermare che:

- le decisioni assunte dal socio e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale indicazione è rivolta anche in riferimento ai requisiti specifici previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 per le imprese partecipate pubbliche che, in presenza di indicatori di crisi finanziaria, hanno indotto gli amministratori, come sopra indicato, ad intraprendere attraverso il piano industriale un percorso di risanamento, ormai entrato nella fase attuativa, che richiede per la sua sostenibilità il tempestivo afflusso delle risorse straordinarie previste dalla manovra finanziaria;
- non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;



- non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 del codice civile;
- ha proceduto all'integrazione dell'ordine del giorno dell'assemblea del 31 luglio 2017 regolarmente convocata dall'organo amministrativo per richiedere all'azionista di sostenere il piano industriale in misura sufficiente a garantire l'assolvimento delle obbligazioni a scadenza sull'orizzonte temporale di fine anno, al netto degli apporti finanziari, che al momento non erano ancora quantificati, a carico della Regione Piemonte e di altri soggetti;
- non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, del codice civile;
- nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri previsti dalla legge.

Il collegio ha altresì verificato che con riferimento al 31 dicembre 2016 fossero svolte le procedure di confronto e riconciliazione dei saldi reciproci fra GTT e Città previste dall'art. 11, co. 6, lett. j del decreto legislativo n. 118/2011, sollecitandone e monitorandone l'attuazione nei termini di legge. Si richiama a tale riguardo la specifica relazione del revisore legale emessa in data 24 maggio 2017 che attesta che il prospetto riportante i crediti e debiti reciproci nei confronti di Città, redatto per le finalità previste dalla succitata normativa, è stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative allo stesso.

Osservazioni e proposte in ordine al bilancio ed alla sua approvazione

Si premette che il progetto di bilancio è stato approvato in via definitiva dal consiglio di amministrazione il 2 maggio 2018, ampiamente oltre i termini previsti dalla legge e dallo statuto. I motivi del rinvio sono esaurientemente esposti nella relazione sulla gestione e sono riconducibili al fatto che solo all'inizio del corrente anno è stato approvato il piano industriale 2017-2021 dalla cui realizzazione dipende il ripristino delle condizioni di continuità aziendale, nel cui presupposto il bilancio è stato predisposto dagli amministratori.

Il collegio sindacale ha, sin dal proprio insediamento, monitorato il processo di formazione del bilancio, chiedendo agli amministratori di considerarlo un processo dinamico e interconnesso alla definizione del piano industriale. In particolare, il collegio ha richiesto che il socio, nell'ipotesi di un prolungamento dei tempi di approvazione del bilancio, fosse tenuto costantemente informato delle problematiche valutative da risolvere ai fini dell'elaborazione del documento definitivo da

sottoporre all'assemblea. In quest'ottica, la direzione amministrazione finanza e controllo ha trasmesso una prima elaborazione degli schemi di bilancio 2016 in data 16 giugno 2017, cui è seguita la nota integrativa il 23 giugno 2017, documenti di cui il consiglio di amministrazione ha preso atto nella seduta del 27 giugno 2017 facendone oggetto di apposita informativa presentata al socio nell'assemblea del 29 giugno 2017; successivamente, il 15 settembre 2017, a seguito di un aggiornamento del piano industriale 2017-2021, veniva presentata al consiglio di amministrazione una nuova versione del preconsuntivo che recepiva, in termini di maggiori ammortamenti, l'assunto del piano relativo al rinnovo della flotta; quindi, il 9 gennaio 2018, per allineamento alla versione definitiva del piano, il consiglio recepiva un nuovo aggiornamento del preconsuntivo contenente ulteriori rettifiche; quindi, in data 14 febbraio 2018, definite anche le valutazioni dei crediti, delle partecipazioni e delle poste di natura fiscale, il consiglio di amministrazione procedeva all'approvazione del progetto di bilancio che teneva conto delle proposte (i) di transazione sui crediti non condivisi tra AMP e GTT e (ii) di protocollo d'intesa con la Regione, AMP e Città, cui facevano seguito, nelle sedute del 28 febbraio 2018 e 9 marzo 2018, la presa d'atto di alcune modifiche d'informativa richieste anche dal collegio sindacale; in data 24 aprile 2018, a seguito di ulteriori modifiche senza alcun impatto sul risultato netto d'esercizio il consiglio di amministrazione approvava nuovamente il progetto di bilancio, mentre in data 2 maggio 2018 lo stesso subiva gli ultimi aggiornamenti a seguito della sottoscrizione dell'"atto transattivo" tra AMP e GTT in data 26 aprile 2018 e del "documento programmatico" tra Regione, AMP, Città e GTT in data 26-27 aprile 2018.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stato dunque, a conclusione dell'iter sopra descritto, approvato dall'organo di amministrazione in data 2 maggio 2018 e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- l'organo di amministrazione ha altresì predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- tali documenti sono stati consegnati al collegio sindacale che ha provveduto, nei tempi concessi dall'azionista, alla redazione della presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429, co. 1, del codice civile;



- la revisione legale è affidata alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. che ha predisposto la propria relazione ex art. 14 del decreto legislativo 7 gennaio 2010, n. 39; in tale relazione il revisore legale, rilevata la presenza di molteplici e significative incertezze, dipendenti da fattori non sotto il controllo degli amministratori, che influenzano il presupposto della continuità aziendale utilizzato dagli amministratori stessi per redigere il bilancio, nonostante l'assenza di limitazioni allo svolgimento di adeguate procedure di verifica, giunge alla conclusione che la sussistenza di tali incertezze, i cui possibili effetti cumulati sul bilancio al 31 dicembre 2016 potrebbero essere rilevanti, impedisca l'espressione di un giudizio sul bilancio nel suo complesso.

Tale dichiarazione di "impossibilità di esprimere un giudizio" sul bilancio trova riscontro nelle valutazioni fatte dall'organo amministrativo che, alla luce delle incertezze medesime, ha dichiarato sia nella nota integrativa sia nella relazione sulla gestione la non sussistenza, alla data di approvazione del progetto di bilancio, delle condizioni di continuità aziendale. Ciò nondimeno, l'organo amministrativo, dopo approfondite valutazioni, ha ritenuto di predisporre il bilancio nel presupposto della continuità aziendale, facendo affidamento sulla realizzazione del piano industriale approvato dal consiglio di amministrazione il 2 gennaio 2018 e autorizzato dall'azionista nell'assemblea del 12 gennaio 2018.

Tutto ciò premesso il collegio sindacale, preso atto:

- delle valutazioni dell'organo delegato sulla continuità aziendale;
- dell'impossibilità di esprimere un giudizio espressa dal revisore legale;
- della vigilanza degli amministratori che, dietro sollecitazione del collegio sindacale, hanno partecipato al dibattito consiliare su questa tematica esercitando il potere di richiedere informazioni e valutazioni;
- dell'esito delle riunioni convocate dal collegio stesso con consiglio di amministrazione e revisore legale sul tema della continuità aziendale;
- dei numerosi scambi di informazioni effettuati ex art. 2409-septies del codice civile con il revisore legale che hanno sempre incluso questa tematica, nonché degli analoghi incontri avuti con l'organismo di vigilanza;



- dei primi riscontri del monitoraggio di attuazione del piano e in particolare dalla conferma delle prospettive di continuità aziendale emerse dalla relazione dell'organo delegato al consiglio di amministrazione del 7 maggio 2018;

ritiene appropriata la valutazione degli amministratori sulla continuità aziendale, ma considera a tal fine imprescindibile che si realizzino gli eventi, non sotto il controllo degli amministratori, previsti nella manovra finanziaria del piano ed in precedenza analiticamente specificati.

Viene quindi esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2016 si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, con particolare riferimento alla valutazione di crediti e debiti secondo il criterio del costo ammortizzato. Il cambiamento dei criteri di valutazione, che si è reso necessario per effetto della prima applicazione delle modifiche introdotte nell'art. 2426 del codice civile ad opera del decreto legislativo n. 139/2015, non ha comportato alcun effetto sul saldo di apertura del patrimonio netto al 1° gennaio 2016;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo si segnala che a seguito delle sopra citate modifiche normative si è resa necessaria la riclassificazione dei saldi di bilancio al 31 dicembre 2015, presentati ai fini comparativi, ai nuovi schemi di stato patrimoniale e conto economico previsti rispettivamente dagli art. 2424 e 2425 del codice civile;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo il collegio sindacale ha richiesto che venisse dato adeguato risalto all'andamento della gestione dopo la data di chiusura del bilancio, atteso che è decorso l'intero esercizio 2017 e che pertanto l'informativa sull'andamento successivo della gestione deve essere estesa a tale arco temporale e all'anno corrente fino alla predisposizione del bilancio;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, e dell'art. 2423 bis, co. 2 del codice civile;



- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del collegio sindacale ed a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nella nota integrativa per quanto attiene l'assenza di posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro;
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati;
- quanto alle operazioni con parti correlate si dà atto che delle stesse è fornita evidenza nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione ai sensi degli artt. 2427 e 2428 del codice civile. Il collegio sindacale dà atto della loro conformità alla legge e all'atto costitutivo e della loro rispondenza all'interesse sociale;
- in materia di controllo interno e della normativa di cui al decreto legislativo n. 231/2001, abbiamo preso atto, tenuto conto dei rapporti di Internal Audit, delle relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, da cui non emergono particolari criticità;
- in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la copertura del risultato netto di esercizio esposta in chiusura della nota integrativa, il collegio non ha nulla da osservare, facendo peraltro notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere negativo per euro 66.587 migliaia.

Il collegio sindacale concorda con la proposta di copertura della perdita d'esercizio fatta dagli amministratori in nota integrativa.

Conclusioni

Tutto ciò premesso, il collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio nel presupposto che siano acquisite da parte di GTT, nei tempi previsti per la piena copertura del fabbisogno di piano, le risorse finanziarie derivanti dall'atto transattivo sottoscritto in data 26 aprile 2018 con AMP, nonché quelle derivanti dall'accordo programmatico sottoscritto con Regione,

AMP e Città in data 26 e 27 aprile 2018 rappresentate: (i) dai fondi derivanti dal contributo straordinario di euro 40 milioni messo a disposizione dalla Regione; (ii) dalla concessione di linee di credito da parte del sistema bancario; e (iii) dalla sottoscrizione e versamento dell'aumento di capitale da parte del socio o diversa misura di sostegno.

Dall'incasso delle innanzi citate risorse dipende il superamento delle attuali incertezze e conseguentemente la prospettiva del ripristino delle condizioni di continuità aziendale nel cui presupposto il progetto di bilancio è stato redatto dagli amministratori.

* * *

Sulla base di quanto sopra esposto il collegio sindacale ritiene all'unanimità che non sussistano ragioni ostative all'approvazione da parte Vostra del progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 così come è stato redatto e Vi è stato proposto dall'organo di amministrazione.

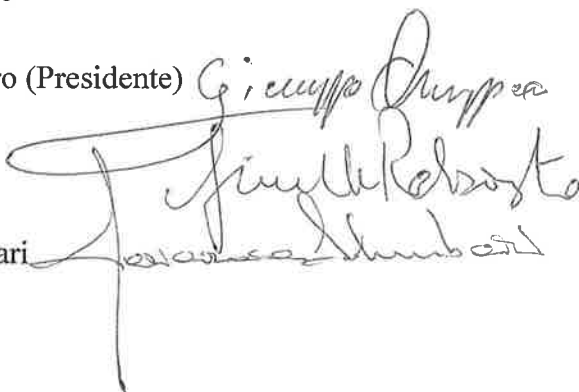
Torino, 9 maggio 2018

Il collegio sindacale

Giuseppe Chiappero (Presidente)

Giuseppe Robasto

Mariarosa Schembari

The image shows three handwritten signatures in black ink. The first signature, 'Giuseppe Chiappero', is written above the second signature, 'Giuseppe Robasto'. The third signature, 'Mariarosa Schembari', is written below the second. The signatures are fluid and cursive.



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI
SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39**

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

All'Azionista della
Gruppo Torinese Trasporti SpA

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA (la "Società" o "GTT"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2016, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, e dalla nota integrativa.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Tuttavia, a causa degli aspetti descritti nel paragrafo "*Elementi alla base della dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio*", non siamo stati in grado di formarci un giudizio sul bilancio di esercizio.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444393311

Elementi alla base della dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio

Nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa del bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2016 gli amministratori, al paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale", ravvisano la sussistenza di alcune criticità che contribuiscono in maniera determinante alla permanenza di significative incertezze circa la possibilità per la Società di continuare ad operare per il prevedibile futuro.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione ritiene che la possibilità per GTT di continuare la propria operatività in continuità aziendale per il prevedibile futuro sia necessariamente legata ai seguenti eventi significativi, che sono tutti fuori dal controllo della Società:

- il versamento da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese ("AMP") e della Regione Piemonte dei fondi previsti dal documento programmatico tra GTT, Comune di Torino, Regione Piemonte e AMP e dall'atto transattivo tra GTT e AMP (cumulativamente gli "Accordi"), sottoscritti in data 26 e 27 aprile 2018, che ammontano a circa Euro 62,5 milioni. Tali Accordi sanciscono la conferma dei rispettivi impegni previsti a vario titolo nel Piano Industriale 2017-2021 (il "Piano") che, come illustrato al paragrafo "L'approvazione del piano industriale" della relazione sulla gestione, è stato oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 2 gennaio 2018 e di autorizzazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti in data 12 gennaio 2018, dopo essere stato sottoposto a cura di primaria società di consulenza, con esito positivo, ad una *Independent Business Review* e ad una ulteriore revisione, eseguita sempre da parte dello stesso soggetto, finalizzata al rilascio, avvenuto a fine dicembre 2017, di una "Negative Assurance" ai sensi dell'*International Standard on Assurance Engagements 3400*.

L'incasso di tali fondi è stato considerato dagli amministratori un elemento indispensabile per consentire alla Società di onorare impegni verso enti previdenziali, tributari e, più in generale, verso i fornitori di beni e servizi la cui porzione di scaduto ha ormai assunto ammontari non più sostenibili;

- la sottoscrizione e soprattutto il versamento, anche in più tranches, da parte dell'Azionista FCT Holding SpA, entro la fine del 2018, dell'aumento di capitale scindibile in denaro di GTT, o diversa misura di sostegno, che risultasse necessario alla copertura del fabbisogno finanziario del Piano, tenuto conto che l'impegno in tal senso assunto nei confronti della Società da parte dell'azionista ultimo rappresentato dalla Città di Torino prevede che, in nessun caso, l'aumento di capitale potrà eccedere l'ammontare massimo di Euro 25 milioni;
- la positiva conclusione dei processi deliberativi da parte degli istituti di credito con i quali sono intercorse, con esiti positivi, discussioni finalizzate all'ottenimento degli interventi previsti dalla manovra finanziaria, con il conseguente incasso degli ammontari previsti nel Piano giudicati anch'essi essenziali nel sostenere il percorso di risanamento finanziario ed industriale della Società.

Quanto sopra descritto evidenzia che il presupposto della continuità aziendale, utilizzato dagli amministratori per redigere il bilancio d'esercizio, è soggetto a molteplici significative incertezze che dipendono da fattori che non sono sotto il controllo degli amministratori, con possibili effetti cumulati rilevanti sul bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2016.

Dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio

A causa degli effetti connessi alle incertezze descritte nel paragrafo "*Elementi alla base della dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio*", non siamo in grado di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2016.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

Siamo stati incaricati di svolgere le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Gruppo Torinese Trasporti SpA, con il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2016. A causa della significatività di quanto descritto nel paragrafo "*Elementi alla base della dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio*" della Relazione sul bilancio d'esercizio, non siamo in grado di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2016.

Torino, 9 maggio 2018

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, reading 'Piero De Lorenzi'.

Piero De Lorenzi
(Revisore legale)

