# GTT S.p.A.

## Bilancio d'esercizio
## al 31 dicembre 2022

# INDICE

*PROFILO DI GTT*.....3

*EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19*.....4

*EMERGENZA IN CONSEGUENZA DELLA GRAVE CRISI INTERNAZIONALE*.....9

**VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE**.....43

**SITUAZIONE ECONOMICA**.....46

**RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**.....56

**ATTIVITA' SVOLTE NEL 2022**.....57

**SISTEMI DI GESTIONE**.....113

**ALTRE INFORMAZIONI**.....118

**PROSPETTI DI BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA**.....119

# PROFILO DI GTT

## Organi societari

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE** [1]

***Presidente***

Antonio Fenoglio

***Amministratore Delegato***

Serena Lancione

***Consigliere***

Michele Paolino

**COLLEGIO SINDACALE** [1]

***Presidente***

Luca Asvisio

***Sindaci effettivi***

Alain Devalle

Laura Filippi

***Sindaci supplenti***

Giovanni Battista Palmisano

Sonia Luciani

**SOCIETÀ DI REVISIONE** [2]

PricewaterhouseCoopers SpA

---

[1] *Nominati il 15/07/2022, la durata della carica è prevista per tre esercizi.*

[2] *La durata dell'incarico è prevista sino ad approvazione del bilancio al 31/12/2022.*

## Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

GTT SpA (di seguito anche "GTT") opera nel settore della mobilità e gestisce in particolare, a seguito di procedure ad evidenza pubblica, servizi di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, metro), suburbano ed extraurbano ex art. 118 D.lgs. 50/2016. Gestisce inoltre due linee del Servizio Ferroviario Metropolitano. Per i relativi acquisti compresi nei settori speciali applica il D.lgs. 50/2016.

GTT applica al proprio personale non dirigenziale il CCNL Autoferro-Mobilità e, per il personale dirigenziale, il CCNL Dirigenti-Confservizi. Applica inoltre il RD 148/1931 e relativo Allegato A al personale autoferrotranviario.

GTT opera nel settore della Mobilità gestendo i seguenti servizi di trasporto pubblico locale e correlati sul territorio della Regione Piemonte:

- linea 1 della metropolitana automatica di Torino;
- rete urbana e suburbana di superficie nell'area di Torino e cintura;
- tratte della rete extraurbana regionale nelle province di Torino, Cuneo, Asti e Alessandria nell'ambito dei consorzi aggiudicatari;
- tratta ferroviaria SFMA-Torino-Ceres e infrastruttura ferroviaria SFM1 e SFMA;
- parcheggi a pagamento, a raso ed in struttura, nel Comune di Torino.

GTT gestisce inoltre le seguenti attività:

- segnaletica e servizi vari per la mobilità del Comune di Torino;
- servizi turistici quali ascensore della Mole Antonelliana, tramvia a cremagliera Sassi-Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, navette Reggia di Venaria e Castello di Rivoli.

## EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19

La crisi indotta dalla pandemia, le misure di distanziamento sociale e il forte impatto sulla mobilità hanno costretto a ripensare la vita quotidiana e gli spostamenti. I trasporti pubblici sono stati investiti pesantemente dagli effetti dell'emergenza sanitaria sia per effetto dei provvedimenti nazionali e regionali di limitazione della circolazione delle persone sia per la necessità di garantire le misure di contenimento del contagio. La digitalizzazione di attività economiche, lo sviluppo dell'e-commerce e la didattica a distanza (smart working, e-learning, DAD) hanno determinato una notevole contrazione della domanda di trasporto che si è protratta ben oltre la fase di emer-

genza.

Tali fattori hanno comportato l'esigenza di provvedere ad una consistente riprogrammazione dei servizi con un rilevante impatto di tipo organizzativo e finanziario per le aziende.

Questa riduzione ha inevitabilmente inciso sull'equilibrio finanziario dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, comunque tenuti ad assicurare il servizio pur con un livello inferiore di ricavi da biglietti.

Essa ha inciso anche su altri settori e mercati connessi, come quello della vendita di autobus e altri veicoli destinati al trasporto pubblico, che, a partire dall'esercizio 2020 ha subito un rilevante calo.

Le perdite sono state finora solo in parte compensate dalle misure straordinarie di supporto predisposte dal Governo.

Nel corso della crisi pandemica Covid-19 sono state introdotte numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

E' stato istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19.

Sono state introdotte alcune specifiche disposizioni e misure di sostegno per il TPL al fine di mitigare gli effetti negativi sotto il profilo finanziario dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

E' stato istituito, dalla legge di bilancio 2021 e incrementato dal DL n. 73/2021, un fondo per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi non effettuati causa Covid-19, il differimento dell'applicazione della riforma della ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL, l'anticipo alle regioni, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80% del Fondo nazionale TPL, l'attribuzione di un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL, la sospensione fino al 2024 dell'obbligo per regioni, gli enti locali e i gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi.

In particolare, si richiamano i seguenti provvedimenti:

1. decreto "Cura Italia" (D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020);
2. decreto "Rilancio" (D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020);
3. decreto "Rilancio 2" (D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020);
4. decreto "Ristori" (D.L. n. 137/2020 convertito in L. 176/2020);

5. Legge di bilancio per il 2021 (Legge 30 dicembre 2020 n. 178);
6. decreto “Sostegni” (D.L. n. 41/2021 convertito in L. 69/2021);
7. decreto “Sostegni bis” (D.L. n. 73/2021);
8. decreto “Sostegni ter” (D.L. n.4/2022).

Con Decreto “Cura Italia” - D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020, art. 92, comma 4 bis è stato introdotto il divieto di decurtare il corrispettivo e di irrogare sanzioni o penali ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico nel caso di minori corse effettuate o minori percorrenze realizzate causa Covid-19 fino al termine del periodo emergenziale; il comma ter dell’articolo 92 attribuisce alle pubbliche amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell’emergenza.
Con decreto legge n. 221 del 24 dicembre 2021 è intervenuta la proroga dello stato di emergenza nazionale e delle ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 fino al 31 marzo 2022.
Con Decreto “Rilancio” - D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020, Art. 200, comma 1 è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari verificatisi nel periodo di emergenza epidemiologica da Covid-19. Con tale fondo, inoltre, nei limiti delle risorse disponibili, è stata assicurata la copertura finanziaria anche all'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 dello stesso D.L. n. 34 del 2020, ossia agli oneri sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale per il rimborso dei titoli di viaggio, compresi gli abbonamenti, non utilizzati a seguito delle misure di contenimento epidemiologico disposte nel periodo di emergenza sanitaria.
L’Art. 200, comma 7 prevede che, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza Covid-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi.
Con Decreto “Rilancio 2” - D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020, al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e consentire l'erogazione dei servizi di TPL in conformità alle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 la dotazione del fondo di cui al D.L. n. 34

del 2020, per l'anno 2020, è stata incrementata di 400 milioni di euro.

Con Decreto "Ristori" - D.L. n. 137/2020 convertito in L. n. 176/2020 la dotazione del "Fondo" è stata incrementata per l'anno 2021 di 390 milioni di euro.

Con Legge di bilancio 2021 (Legge 30 dicembre 2020 n. 178) art. 1, comma 816 è stato previsto un ulteriore finanziamento per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021.

Con Decreto "Sostegni" - D.L. n. 41/2021 convertito in L. 69/2021 Art. 29, comma 1 è stata incrementata la dotazione del "Fondo", di cui al comma 1 dell'articolo 200 del D.L.34/2020, di ulteriori 800 milioni di euro per l'anno 2021. Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri, subita nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, rispetto alla media dei ricavi tariffari registrata nel medesimo periodo del biennio 2018/2019.

Con Decreto "Sostegni bis" - D.L. n. 73/2021 Art. 51 commi 1 e 4, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della Legge 178/2020, è stata incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi e possono essere utilizzate, nel limite massimo di 45 milioni di euro, per il riconoscimento di contributi in favore delle aziende di trasporto pubblico locale a titolo di compensazione dei maggiori costi sostenuti per l'utilizzo di prodotti per la disinfezione delle superfici toccate frequentemente dall'utenza e per l'uso di sistemi di sanificazione ovvero di disinfezione dell'ambiente interno dei mezzi di trasporto, nonché per ogni altra modalità e attività finalizzata a ridurre i rischi di contagio da Covid-19.

Inoltre la Camera, nella seduta del 24 marzo 2022, ha approvato definitivamente il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Sostegni ter - DL del 27.01.2022 n. 4, che introduce misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato il 17 marzo (A.C. 3522), in attesa della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. All'art. 24 dopo il comma 5, è stato inserito il comma 5 bis: "*«5-bis. Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da Covid-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Con-*

*siglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico – finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento».*

Anche per il 2022, l'impatto del Covid-19, e delle misure di contenimento adottate dal Governo ha comportato una contrazione dei ricavi da traffico, tale da compromettere l'equilibrio economico/finanziario delle imprese operanti nel settore del TPL.
La dotazione attuale del Fondo nazionale TPL, seppur incrementata con la legge di bilancio 2022, risulta ancora insufficiente a consentire un adeguato finanziamento del settore del trasporto pubblico regionale e locale, che, dopo due anni di pandemia, nonostante gli interventi finanziari a sostegno da parte dello Stato, sta vivendo un difficile momento a causa dell'incertezza che caratterizza principalmente la ripresa dei ricavi da traffico.
In tema di finanziamento del settore del trasporto pubblico regionale e locale, si evidenziano in conclusione le recenti richieste al Governo presentate dalla Conferenza Unificata delle Regioni e Province autonome.
Considerato che il decreto-legge n. 59/21 e il PNRR prevedono ingenti risorse destinati al rinnovo del parco rotabile, sia su gomma che su ferro, e lo sviluppo del trasporto rapido di massa ma ad esse non corrisponde alcuno stanziamento per l'esercizio dei servizi; visto il costante aumento del costo di energia elettrica, petrolio e gas naturale, che inevitabilmente avrà un impatto significativo anche sul settore del trasporto pubblico locale, soprattutto in vista delle scelte europee e nazionali in favore della elettrificazione della mobilità, la Conferenza ha richiesto l'adozione di provvedimenti normativi che contengano gli effetti negativi dei rincari di carburanti ed energia elettrica, attraverso la modifica del DM 21/12/2017, al fine di includere le imprese di TPL tra le categorie di imprese a forte consumo di energia e rendendole così beneficiarie delle agevolazioni ivi previste, nonché attraverso l'applicazione delle misure previste dal Decreto Legge 4/2022.

**EMERGENZA IN CONSEGUENZA DELLA GRAVE CRISI INTERNAZIONALE**

Nella notte tra il 23 e 24 febbraio 2022, è iniziato il conflitto in territorio ucraino.

Come ben noto, l'Unione Europea, come anche il Regno Unito e gli Stati Uniti d'America, hanno immediatamente inflitto una serie di sanzioni economiche pesantissime, le quali hanno puntato a colpire la Russia dal punto di vista industriale, finanziario e sociale. Naturalmente, a fronte di tali provvedimenti, anche la risposta russa non si è fatta attendere ed in particolare, il presidente Vladimir Putin ha stilato una lista di paesi ostili ed ha firmato il divieto di *import-export* su prodotti finiti e materie prime da e verso alcuni paesi, allo stato attuale ancora in fase di definizione. Gli effetti prodotti dai sopradescritti provvedimenti hanno generato un significativo impatto economico e sociale sia per la Russia che per i paesi della NATO.

In particolare, in Russia si è registrato un momentaneo crollo del Rublo nonché un incremento dell'inflazione del 17% in una settimana. In Italia, ad esempio, abbiamo immediatamente registrato un aumento del prezzo delle materie prime che si inserisce in un trend in crescita già precedentemente rilevato (ad esempio, energia elettrica, gasolio, etc…) nonché significative difficoltà nell'approvvigionamento di taluni prodotti dal mercato russo/ucraino che nel breve periodo porteranno ad una diminuzione dell'offerta e quindi ad un fisiologico incremento dei prezzi.

Pertanto, alla luce di quanto sin qui rappresentato appaiono evidenti gli **impatti diretti e indiretti** che il conflitto Russia – Ucraina potrà portare alle **imprese italiane** a seconda dei settori in cui operano.

Si richiamano, oltre al già menzionato decreto "Sostegni ter" (D.L. n.4/2022), i successivi provvedimenti:

1. decreto "Decreto Caro Energia" (D.L. n. 17/2022);
2. decreto "Decreto Aiuti" (D.L. n. 21/2022);
3. decreto "Decreto Aiuti" (D.L. n. 50/2022);
4. decreto "Decreto Aiuti bis" (D.L. n. 115/2022);
5. decreto "Decreto Aiuti ter" (D.L. 144/2022)
6. decreto "Decreto Aiuti quater" (D.L. n.176/2022).

I D.L. n. 17/2022 e 21/2022 dispongono il contenimento dei prezzi di gasolio e di benzina con la riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio di circa 0,30€ e l'esenzione dall'accisa per il gas naturale per autotrazione.

L'aliquota IVA applicata al gas naturale usato per autotrazione è stabilita nella misura del 5% e viene introdotto il contributo, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e di gas naturale. Inoltre si introducono le misure volte a migliorare la liquidità delle imprese, una rateizzazione sulla parte dell'aumento del costo rispetto all'anno precedente, concedibile con un minimo di 12 e un massimo di 36 rate mensili coperta con garanzia statale fino al 90% tramite SACE S.p.A.

Con il D.L. n. 50/2022, oltre a mantenere le agevolazioni per il contenimento dei prezzi energetici, si finanzia il fondo bonus trasporti che consiste in un buono da 60 euro per l'acquisto di abbonamenti ai trasporti pubblici, per dare un aiuto alla mobilità di studenti, lavoratori, pensionati con reddito inferiore a 35mila euro annui.

Infine con i successivi D.L. oltre a proseguire le agevolazioni per il terzo e quarto trimestre 2022, vi è l'istituzione di un fondo per il sostegno al trasporto pubblico locale, destinato al riconoscimento di un contributo per l'incremento del costo, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, sostenuto nel secondo quadrimestre 2022 rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante destinato all'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al trasporto pubblico locale e regionale su strada, lacuale, marittimo o ferroviario, sottoposto a obbligo di servizio pubblico.

Il decreto "Decreto Aiuti quater" (D.L. n.176/2022), sempre in linea di continuità con le misure approvate in precedenza, le proroga fino al 31 dicembre 2022 ed estende la rateizzazione coperta con garanzia statale tramite SACE S.p.A. alle somme fatturate entro il 30 settembre 2023.

**Quadro normativo trasporto pubblico locale**

GTT è impresa pubblica ai sensi dell'art. 3/1, lett. t), D.Lgs. 50/2016 (Codice Appalti), interamente partecipata dalla Città di Torino tramite la propria finanziaria FCT Holding Spa. E' perciò soggetta alle disposizioni dettate per le società in controllo pubblico dal D.Lgs. 175/2016, dalla L. 190/2012 in materia di prevenzione della corruzione e dal D.Lgs. 33/2013 in materia di trasparenza.

Opera nel settore della mobilità gestendo in particolare, a seguito di procedure ad evidenza pubblica, servizi di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, metro), suburbano ed extraurbano (settori speciali - art. 118 del Codice) e altri ferroviari.

Quale stazione appaltante, per acquisti di lavori, servizi e forniture, di importo pari o superiore alla soglia comunitaria, GTT applica:

- nei settori speciali, le disposizioni del Codice Appalti contenute e/o richiamate nella Parte II, Titolo VI, Capo I, applicabili alle imprese pubbliche;
- nei settori ordinari, su base volontaria, le disposizioni del Codice nei limiti indicati nelle Linee guida approvate dal Consiglio di Amministrazione GTT con deliberazione n. 4/11 del 15/05/2019 e successive modificazioni che si intendono automaticamente recepite.

Per acquisti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria GTT applica il proprio Regolamento Acquisti:

- nei settori speciali, in attuazione dell'art. 36/8 del Codice;
- nei settori ordinari, su base volontaria.

Con Decreto Semplificazioni (D.L. 76/2020) convertito con Legge 120/2020 recante misure urgenti per la semplificazione dei procedimenti e per l'innovazione digitale sono state introdotte disposizioni volte alla semplificazione delle procedure (anche) in materia di contratti pubblici:

- sono previste disposizioni derogatorie del Codice Appalti, con riferimento alle procedure di aggiudicazione dei contratti pubblici sotto e sopra soglia europea;
- si interviene, in materia di procedure per la conclusione del contratto di affidamento e in materia di ricorsi giurisdizionali;
- si proroga al 31 dicembre 2021 il regime speciale di liberalizzazione degli appalti;
- si prevedono nuovi limiti di importo per gli affidamenti diretti e le procedure negoziate senza bando;
- si stabiliscono predeterminati tempi di conclusione/aggiudicazione delle procedure.

Il Consiglio di Amministrazione di GTT in data 31/07/2020, ha adottato apposita delibera che prendendo in esame il "Decreto Semplificazioni" ed al fine di consentirne la sua piena attuazione ha definito gli indirizzi per il Regolamento acquisti sotto soglia nei settori speciali e ordinari.
Il Regolamento Acquisti sotto soglia comunitaria per i settori speciali ed ordinari, aggiornato secondo gli indirizzi del Consiglio di Amministrazione è stato approvato con Deliberazione n.4/4 del 27/02/2021.
Con "Decreto Semplificazioni bis" (DL 77/2021) convertito con Legge 108/2021, è stata definita la governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e sono state introdotte ulteriori misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione delle procedure. Il Decreto Semplificazioni bis ha anche introdotto novità in materia di appalti pubblici, intervenendo

in parte sul regime "ordinario" disciplinato dal D.lgs. 50/2016, in parte sulla normativa derogatoria dettata dal DL 76/2021 e dal DL 32/2019 (cd. "sblocca cantieri).

Molte disposizioni del "primo" Decreto Semplificazioni (DL 76/2020) che hanno introdotto il regime di affidamento "speciale" sono state estese alle procedure avviate sino al 30 giugno 2023 (non è richiesta la garanzia provvisoria per gli affidamenti diretti e le procedure negoziate senza bando; sono semplificate le verifiche antimafia; è consentita l'autocertificazione della regolarità contributiva; il sopralluogo può essere imposto solo se strettamente necessario; è sempre autorizzata la consegna in via d'urgenza, anche in pendenza di verifica dei requisiti).

La disciplina delle società partecipate pubbliche è stata oggetto di riordino per effetto delle innovazioni introdotte dal D.lgs. n. 175/2016 che ha introdotto una disciplina vincolistica specifica per le società a controllo pubblico su svariati fronti dell'operatività: regole di costituzione, di acquisto e cessione delle quote, disposizioni in materia di governance societaria, organi di controllo delle società a controllo pubblico, regime di responsabilità dei rappresentanti degli enti pubblici partecipanti, regime di controllo con riguardo alla prevenzione della crisi di impresa nonché disposizioni volte a incentivare l'economicità e l'efficienza mediante l'introduzione di procedure di razionalizzazione periodica e di revisione straordinaria, regole di gestione del personale, specifiche norme finanziarie per le partecipate degli enti locali.

La cosiddetta legge anticorruzione, legge 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" è una legge che prevede una serie di misure preventive e repressive contro la corruzione e l'illegalità nella pubblica amministrazione.

La legge individua in ambito nazionale l'Autorità nazionale anticorruzione e gli altri organi incaricati di svolgere, con modalità tali da assicurare azione coordinata, attività di controllo, di prevenzione e di contrasto della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

In attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, le società controllate e partecipate dalle pubbliche amministrazioni hanno l'obbligo di curare e predisporre il Piano triennale di prevenzione della corruzione sulla base del Piano Nazionale anticorruzione approvato dall'Anac.

Il Piano (PTPC) individua le aree in cui è maggiore il rischio di corruzione oltre che le soluzioni organizzative finalizzate a evitare tale rischio. Nel piano sono individuati gli obiettivi di legalità da raggiungere, gli uffici maggiormente a rischio e le misure a disposizione per la prevenzione della corruzione.

In data 23/3/2021 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha deliberato di

attribuire a GTT il rating di legalità assegnando il massimo punteggio attribuibile ("tre stellette").
La disciplina normativa del trasporto pubblico locale deriva da diverse fonti, che riflettono la pluralità di enti con attribuzioni normative e amministrative in materia, segno dell'importanza del settore e della sua connessione con molti altri rilevanti interessi.
Fermo restando le competenze attribuite alle Regioni dalla riforma del Titolo V della Costituzione, poiché il trasporto pubblico locale è presupposto per l'esercizio di molti diritti e il perseguimento di molti interessi pubblici, di esso si interessano amministrazioni statali e i diversi enti territoriali. Naturalmente, ciò richiede efficienti meccanismi di raccordo.

L'ordinamento giuridico europeo (Regolamento (CE) 1370/2007) definisce il «trasporto pubblico di passeggeri» come servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa.
In quanto "servizio d'interesse economico generale" i relativi gestori sono soggetti a specifici obblighi di pubblico servizio "compensati" con diritti di esclusiva e/o con compensazioni finanziarie da concedere tramite lo strumento del contratto di servizio.

Nell'ordinamento giuridico italiano il settore dei trasporti pubblici è stato interessato da una importante riforma, avvenuta con il D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 in attuazione della Legge n. 59 del 1997, che ha condotto alla regionalizzazione del settore con attribuzione alle Regioni ed agli Enti Locali di importanti funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e con la previsione di una netta separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quella della gestione vera e propria del servizio. Il D.Lgs. 422/1997 è stato recepito dalla Regione Piemonte con Legge Regionale 1/2000 e s.m.i.
Il quadro normativo che nasce dalla regolamentazione Europea è attuato in Italia attraverso la legislazione nazionale, la legislazione regionale e le deliberazioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Il Regolamento CE n. 1370/2007, modificato con il Regolamento UE 2016/2338, costituisce il riferimento normativo principale per quanto riguarda le procedure di affidamento dei servizi di TPL.
Il Regolamento è finalizzato a coordinare la politica europea dei "Trasporti" con le politiche europee della "Concorrenza" e del "Mercato Interno".
Considerando che molti servizi di trasporto passeggeri, che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale, non possono essere gestiti secondo una logica meramente

commerciale è necessario che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti vi sono l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. La necessità/opportunità di individuare "regole generali, valide per tutti gli operatori" è poi meglio ribadita nel regolamento dove vengono più volte richiamati i principi di trasparenza ed equità di trattamento.

Il TPL è soggetto alla disciplina generale in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete. I profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale rientrano nella materia " tutela della concorrenza" (Corte Cost. sent.n. 1/2014), mentre in generale il trasporto pubblico locale è oggetto di potestà residuale da parte delle Regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005). La complessità del sistema normativo del trasporto pubblico locale riguarda sia le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale che la questione del finanziamento di tale modalità di trasporto, nonché i rapporti tra le competenze legislative /normative locali, nazionali ed europee.

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento n.2338/2016 che stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva.

L'art. 4 del Regolamento 1370/07 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio che deve definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede la definizione ex ante, in modo obiettivo e trasparente, dei parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi, la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

In relazione all'aspetto programmatorio e di controllo, alle Regioni è stata attribuita l'adozione di una serie di atti programmatici ed operativi ai fini della organizzazione del settore, tra cui la rego-

lamentazione dei "servizi minimi", definiti come quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni.
E' stato complessivamente ridisegnato l'assetto organizzativo dei servizi di tpl, adottando gli strumenti della gara e del contratto di servizio, rispettivamente, per la scelta del gestore e per la successiva regolazione dei rapporti tra l'ente affidante e il gestore stesso.
Nell'attuale assetto delle competenze, come delineato dal decreto legislativo n. 50 del 2017, lo Stato provvede al finanziamento, strumento con il quale può incentivare l'evoluzione verso modelli e pratiche virtuosi; alle Regioni spettano la pianificazione e la programmazione dei servizi; agli Enti locali è affidata la gestione, compreso l'affidamento del servizio agli operatori; all'Autorità di regolazione dei trasporti sono affidati alcuni compiti regolatori.
In realtà il contesto del finanziamento dei servizi di TPL risulta maggiormente articolato. Regioni ed Enti Locali contribuiscono oggi al finanziamento dei servizi di TPL con quote rilevanti.
Le stesse amministrazioni locali – soprattutto le città di maggiori dimensioni – pianificano con accezione più ampia le politiche per la mobilità e per i territori, in cui sono inserite necessariamente azioni ed interventi su infrastrutture e servizi di trasporto pubblico locale.

Con l'art. 16-bis del DL 95/2012, come sostituito dall'art.1 c.301 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), è stato istituito il fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il fondo nazionale dedicato al TPL è ripartito direttamente soltanto tra le Regioni a statuto ordinario. Con DL 50/2017 sono stati disciplinati criteri di riparto della contribuzione statale (Fondo FNT), che prevedono, da un lato, incentivi al fine di migliorare l'efficientamento del servizio e, dall'altro, disincentivi per favorire la liberalizzazione del mercato con l'adozione delle gare ad evidenza pubblica per tutti i servizi di trasporto locale e regionale, compresi quelli ferroviari, prevedendo comunque alcune eccezioni nel meccanismo di penalizzazione in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) 1370.
L'introduzione dei nuovi criteri di riparto del fondo, che avrebbero dovuto trovare applicazione a decorrere dal 2020 è stata ulteriormente prorogata dall'articolo 200, comma 5 del DL. n. 34 del 2020, successivamente modificato dal D.L. n. 183 del 2020, che, nell'ambito delle misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha previsto che la ripartizione delle risorse per gli anni 2020 e 2021 avvenga applicando i criteri di riparto vigenti prima della "riforma" del fondo di cui al DL n. 50 del 2017.

# 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 propri 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**

La politica aziendale è stata riemessa ad Agosto 2020 dall'allora Amministratore Delegato ed è così articolata.

Per realizzare la propria missione GTT pianifica, attua, controlla e migliora i processi e le prestazioni aziendali attraverso sistemi di gestione ed i modelli organizzativi.
Nel rispetto dei valori che rappresentano l'Azienda, GTT attua la visione (principio ispiratore) di sviluppo sostenibile attraverso strategie supportate da obiettivi monitorabili e fedeli alle aspettative degli *stakeholder*.
Le linee strategiche di GTT sono basate sul miglioramento continuo attraverso l'attenzione a:

- identificazione aziendale, crescita della credibilità e della reputazione aziendale;
- esigenze e aspettative dei clienti, focalizzati sul cliente sia esterno che interno;
- individuazione e gestione dei rischi e delle opportunità con particolare riguardo a:
    - rispetto della legislazione vigente applicabile e dei requisiti che l'azienda intende sotto-

scrivere;

- miglioramento della prestazione dei processi (obiettivi di efficacia ed efficienza);
- misurazione di obiettivi specifici di sicurezza del trasporto e delle infrastrutture a supporto del costante impegno affinché non si verifichino eventi incidentali;

- salute e sicurezza dei lavoratori, con riferimento al costante impegno nella prevenzione, riduzione dei rischi, degli incidenti e delle malattie professionali;
- crescita della consapevolezza sul contributo di ciascuno nei processi aziendali, attraverso la partecipazione attiva di tutti;
- sostenibilità e vivibilità del territorio in cui eroga il servizio;
- protezione dell'ambiente e miglioramento delle prestazioni;
- innovazione tecnologica, integrazione e accessibilità dei servizi;
- trasparenza dei criteri di scelta e di gestione dei fornitori, con particolare riferimento alla qualità dei servizi/prodotti erogati, alla sicurezza delle infrastrutture e del trasporto, al rispetto dell'ambiente, al rispetto dei principi di tutela dei lavoratori e al rispetto della legislazione in materia di salute e sicurezza;
- codice etico: diffusione e conoscenza aziendale;
- garantire la disponibilità, integrità e riservatezza delle informazioni.

I sistemi di gestione e organizzativi, con cui GTT intende perseguire le strategie enunciate, sono:

- sistema di Gestione Qualità, Ambiente, Sicurezza sul lavoro, Sicurezza del Trasporto Ferroviario, Sicurezza delle Infrastrutture Ferroviarie;
- sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni;
- modello organizzativo 231 e Piano Triennale Prevenzione della Corruzione.

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.

GTT ha scelto di redigere la Dichiarazione Non Finanziaria, come definita dal decreto legislativo 254/2016. Tale documento illustra le politiche e i risultati di sostenibilità conseguiti dalla società. La scelta di assumere tali contenuti e obblighi, anche formali, è motivata dalla rilevanza strategica che l'azienda attribuisce ai temi della sostenibilità.

Si fa rinvio alla DNF 2022 di GTT presentata dal Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea contemporaneamente al corrispondente Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarietà tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

## DATI INDUSTRIALI

| **VETTURE KM** *(in milioni)* | **2021** | **2022** |
|---|---|---|
| Produzione commerciale urbana e suburbana di superficie | 37,9 | 37,9 |
| di cui prodotti con vetture tranviarie | 4,6 | 5,1 |
| Produzione Metro | 10,6 | 10,5 |
| Produzione commerciale extra urbana su gomma | 10,3 | 10,5 |
| produzione ferroviaria (treni Km) | 0,3 | 0,3 |

| **PARCO ROTABILE CIRCOLANTE IN ESERCIZIO** | **2021** | **2022** |
|---|---|---|
| Numero autobus urbani e suburbani | 657 | 707 |
| Numero tram | 176 | 175 |
| Numero autobus extraurbani | 253 | 240 |
| Numero vetture metropolitana | 58 | 58 |
| Numero treni | 16 | 14 |

| **PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO** *(a pagamento)* | **2021** | **2022** |
|---|---|---|
| In struttura soggetti a canone | 4532 | 5107 |
| Pertinenziali | 781 | 739 |
| Su suolo pubblico – raso | 49525 | 49613 |

| **AREA SERVITA** | **2021** | **2022** |
|---|---|---|
| Numero di comuni serviti *(Torino incluso)* | 268 | 268 |
| Popolazione servita *(in milioni)* | 2,6 | 2,6 |

| **NUMERO ADDETTI** *(forza puntuale di fine anno)* | **2021** | **2022** |
|---|---|---|
| Totale | 4027 | 4089 |
| di cui conducenti di linea | 1969 | 2026 |
| di cui macchinisti e capi treno | 46 | 44 |
| di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari | 374 | 367 |
| di cui operai | 574 | 535 |

## SCENARIO DI MERCATO

### Domanda di mobilità

A tre anni dall'inizio della crisi sanitaria, il percorso di "ritorno alla normalità" per la mobilità dei cittadini si può dire concluso e la domanda ha ripreso a correre con una formidabile progressione soprattutto nel corso dell'anno 2022.

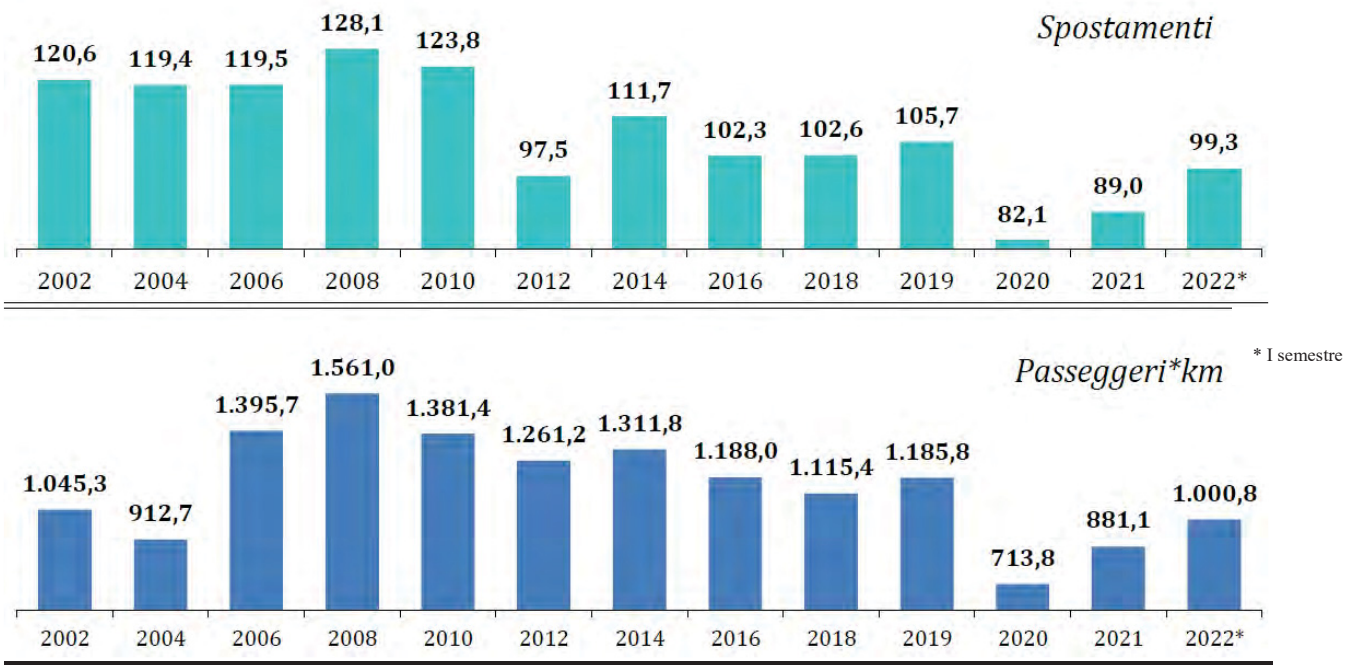



*Fig. 1: Spostamenti medi e numero pax*km (Fonte 19° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da ISFORT il 12/12/2022)*

In particolare nella media del primo semestre del 2022 si sono registrati quasi 100 milioni di spostamenti giornalieri (solo giorni feriali), un volume molto vicino alla soglia pre-Covid (-6% rispetto al 2019) (Fig.1).

In termini di passeggeri*km (distanze percorse) il rimbalzo è stato anche più robusto, ma poiché nel 2020 si era registrato un vero e proprio crollo, la distanza dal dato 2019 resta più ampio (-15%).

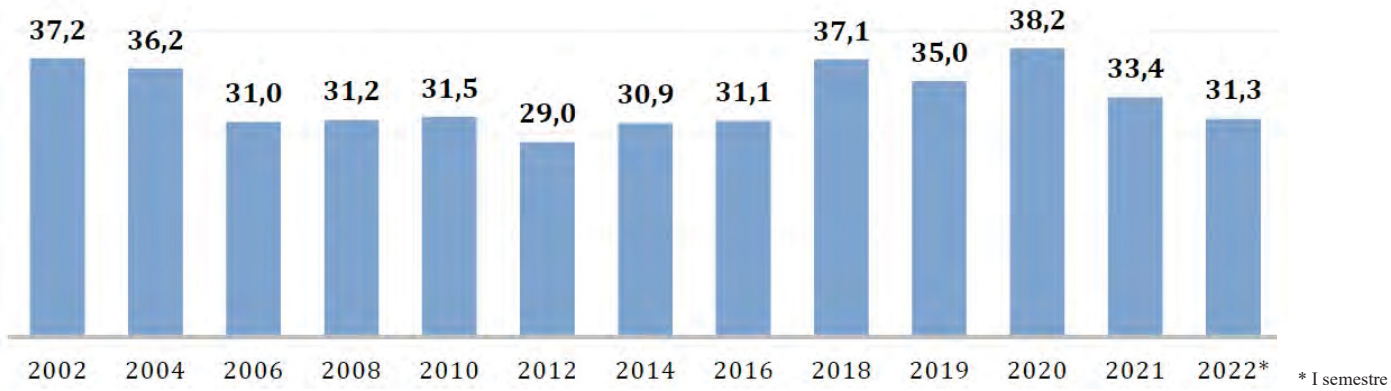



*Fig. 2: Tasso di mobilità e spostamenti medi. (Fonte 19° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da ISFORT il 12/12/2022)*

Aggregando i dati di ripartizione modale nell'ottica della sostenibilità del trasporto passeggeri (dal lato della domanda), si deve sottolineare con preoccupazione che il tasso di mobilità sostenibile, strutturalmente inferiore al 40% in tutta la serie storica da inizio millennio, si è pericolosamente abbassato sia nel 2021, sia nel primo semestre del 2022 scendendo sotto il livello pre-Covid (31,3% nel 2022 contro il 35% del 2019) (Fig. 2).

Si ha così la plastica conferma che la combinazione tra ripiegamento della mobilità attiva, pieno recupero dell'auto e faticosa risalita del trasporto pubblico sta producendo un'uscita dall'emergenza sanitaria nella domanda di mobilità verso equilibri peggiori, sotto il profilo della sostenibilità, rispetto agli anni precedenti.

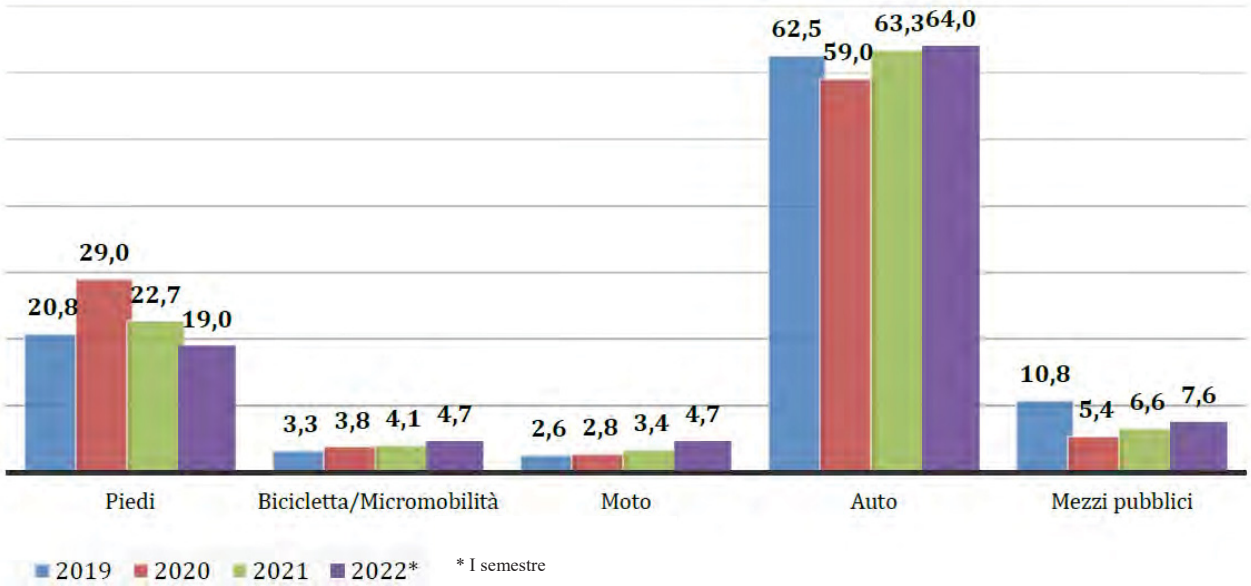



*Figura 3: Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato. (Fonte 19° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da ISFORT il 12/12/2022)*

La figura 3 riassume l'andamento della ripartizione modale dal 2019 al primo semestre del 2022. Guardando alle singole soluzioni di mobilità:

- gli spostamenti a piedi scendono nel 2021 al 22,7%, oltre 6 punti in meno rispetto al 2020, e nel 2022 scende ulteriormente al 19%, sotto la soglia pre-Covid; in valore assoluto la riduzione tra il 2019 e il primo semestre 2022 è stata pari al -14%. L'auspicato e ipotizzato consolidamento della mobilità pedonale, al netto di un fisiologico calo dopo l'esplosione del 2020, non sembra dunque confermarsi.
- gli spostamenti in bicicletta e con soluzioni di micromobilità (monopattini elettrici ecc.) incrementano invece il proprio peso (dal 3,3% del 2019 al 4,7% del primo semestre 2022); associando questo aumento alla crescita contestuale, proporzionalmente molto forte, della moto (dal 2,6% del 2019 al 4,7% del 2022) si può dire che la soluzione delle "due ruote" (motorizzate, elettriche o non-motorizzate) sta diventando un'opzione più robusta nelle scelte modali degli italiani;
- la quota dell'auto sale al 64%, un punto e mezzo in più del livello pre-Covid (era sceso al 59% nel primo anno della pandemia), riaffermando quindi la posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani;
- i variegati sistemi di trasporto pubblico (bus, treni, metro, tram, sistemi a fune ecc., incluso lo sharing) riconquistano porzioni di mercato nel 2021 e nel primo semestre 2022, significativi in valore assoluto ma come peso percentuale i livelli pre-Covid, già di per sé molto bassi, sono ancora lontani (7,6% nel 2022 contro il 10,8% del 2019). A causa del crollo registrato nel 2020 in valore assoluto il numero di passeggeri trasportati con i mezzi pubblici sono stimati nel primo semestre 2022 ancora inferiori di circa un terzo rispetto al valore del 2019.

**Sistema di Offerta**

La distribuzione dell'offerta rimane concentrata sul sistema della gomma (70% di passeggeri-km) rispetto al sistema Ferro ed impianti fissi (30% di passeggeri-km). L'età media del parco autobus nel 2022 si attesta a 10 anni, rispetto ai circa 7,5 della media europea. Nel quadriennio 2019-2022 si è registrata una progressiva sostituzione dei mezzi maggiormente inquinanti.

<u>Servizi di mobilità urbana e metropolitana</u>

In esito all'avvenuta aggiudicazione della procedura di gara per l'affidamento in concessione dei servizi di Mobilità urbana e metropolitana di Torino effettuata dalla Città di Torino, quale stazione appaltante in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, GTT è titolare del Contratto dei Servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino.

Il Contratto è stato sottoscritto il 29/10/2012 tra la Città di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (in qualità di ente concedente), la società INFRATRASPORTI.TO S.r.l. (in qualità di

gestore delle reti) e GTT (in qualità di concessionario).

L'affidamento della concessione di servizio ha durata di 15 anni (la durata del contratto, inizialmente decennale, è stata estesa di 5 anni con atto sottoscritto tra le parti il 29/11/2013) a decorrere dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto, e quindi dal 1/07/2012 con scadenza al 30/06/2027.

Il contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino, stante l'oggettiva interdipendenza e intermodalità funzionale dei servizi del sistema urbano dei trasporti, ha per oggetto (art.2) l'affidamento in concessione della gestione unitaria dei seguenti servizi:

- trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- esercizio della linea 1 di Metropolitana Automatica;
- servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
- trasporto turistico;
- ulteriori servizi attinenti la mobilità in forma intermodale connessi e/o complementari ai servizi suddetti per ragioni tecniche o per esigenze di economicità, ovvero che ne costituiscano ampliamento, entro il limite massimo del 50 per cento del valore globale dell'affidamento.

In ogni caso è prevista per ciascun servizio di cui alle successive sezioni la possibilità di applicazione del quinto d'obbligo.

L'esercizio dei servizi e l'adempimento degli impegni e degli obblighi dell'Ente Titolare del Contratto di servizio e del Concessionario sono disciplinati nella sezione I - Parte generale. Ulteriori disposizioni specifiche sono previste per le singole tipologie di servizio.

Il Contratto si compone quindi delle seguenti Sezioni:

– Sezione I – Parte generale;
– Sezione II – Servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
– Sezione III – Servizio di gestione della linea 1 della metropolitana automatica;
– Sezione IV – Servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana e gestione del servizio degli ausiliari del traffico;
– Sezione V – Gestione dei servizi turistici.

***

<u>Servizi trasporto pubblico locale extraurbano</u>

GTT, nell'ambito di Consorzi aggiudicatari a seguito di gare, dei relativi Contratti di servizio di trasporto pubblico Extraurbano (Extra.To Scarl per i contratti della Città Metropolitana di Torino e dell'Agenzia Mobilità Piemontese-AMP, Grandabus per la Provincia di Cuneo, SCAT per la Pro-

vincia di Alessandria e COAS per la Provincia di Asti), gestisce servizi di trasporto pubblico locale extraurbano attinenti la Città Metropolitana di Torino e le Province di Cuneo, Asti e Alessandria.

Le procedure di affidamento dei servizi di TPL Extraurbano sono state sospese con determinazioni dirigenziali dell'Agenzia Mobilità Piemontese del 03/12/2020 sino al 31/01/2022. Con determinazioni dirigenziali del 30/12/2021, preso atto che lo stato di emergenza è stato prorogato sino al 31/03/2022, sino al 31/03/2023 (e comunque sino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione di conclusione dell'emergenza), disponendo ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 l'applicazione in capo agli Operatori Economici (Consorzi aggiudicatari e titolari dei servizi) degli Obblighi di Servizio Pubblico previsti dai contratti che regolavano la concessione dei servizi di TPL.

Con Determinazioni Dirigenziali dell'Agenzia Mobilità Piemontese del 30 dicembre 2021, dato atto del periodo di sospensione sino al 31/03/2023 delle procedure di affidamento dei Servizi di TPL, determinato dall'articolo 92, comma 4-ter del DL 17 marzo 2020, n. 18, convertito dalla legge N.27/2020, sono stati pertanto confermati in capo ai Consorzi gestori gli Obblighi di Servizio Pubblico sino al 31/03/2023, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, già previsti dai contratti di servizio.

La Regione Piemonte con D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021 ha esteso la copertura finanziaria per i servizi minimi anche per il 2022 senza procedere con un nuovo Programma Triennale, e con la D.G.R. n. 52-6344 del 22 dicembre 2022 ha avviato il percorso per la redazione ed approvazione del Programma Triennale dei servizi di Trasporto Pubblico locale 2023-2025 approvando uno specifico documento di indirizzo. La citata D.G.R., rispetto al quadro generale dei contenuti del Programma Triennale, ha prioritariamente previsto che l'Agenzia Mobilità Piemontese applichi a tutti i contratti di servizio in essere, ove possibile, la proroga ex art. 24 comma 5 bis del DL 4/22 convertito dalla L. 25/22, c.d. "proroga per investimenti". L'art. 24, comma 5 bis del decreto prevede che "Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da Covid-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico-finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interven-

ti afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento."

I Consorzi titolari dei contatti hanno rappresentato disponibilità ad avviare un confronto con l'Agenzia Mobilità Piemontese per la definizione dei piani di investimento, finalizzati all'ottenimento di una proroga ai sensi dell'art. 24 comma 5 bis anche in considerazione delle risorse che le imprese stesse sono pronte a impegnare per una più efficace e ampia realizzazione degli investimenti.

L'Agenzia Mobilità Piemontese con Delibera del CDA n. 4/2023 ha pertanto avviato il percorso per attivare quanto disposto dalla Regione Piemonte, ovvero la cd. proroga per investimenti prevedendo la necessità di ulteriori provvedimenti di emergenza della durata strettamente necessaria alla conclusione dell'intero iter relativo alla cd. Proroga per investimenti.

Con particolare riferimento ai contratti di servizio extraurbani afferenti la Città Metropolitana di Torino ( di cui è titolare Extra.To), si segnala che con nota  Agenzia Mobilità Piemontese protocollo n° 0001713 del 09/02/2023 avente ad oggetto "Obblighi di Servizio Pubblici imposti ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007,già previsti dal contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL..", sono stati trasmessi a Extra TO i programmi preventivi dei servizi extraurbani relativi all'anno 2023 per la definizione degli acconti mensili delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio. Nella stessa nota si afferma tra l'altro che "in coerenza con le risorse economiche disponibili, potrà essere predisposta la piattaforma contrattuale per l'affidamento diretto ex art. 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007 del contratto di servizio che dovrà garantire la continuità nell'erogazione dei servizi a decorrere dal 1/04/2023 sino all'inizio dell'esecuzione del contratto di servizio che sarà affidato nell'ambito della procedura di gara di cui agli avvisi di pre-informazione pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 04/01/2022."

Da ultimo, con Determinazioni dirigenziali dell'Agenzia del 31 marzo 2023, nelle more della conclusione dell'iter relativo alla cd. Proroga per investimenti, il cui PEF sarà sviluppato con decorrenza 1/1/2023 sono state confermate sino al 30/06/2023 in capo agli operatori Economici Gestori

di TPL (tra cui Extra.To) le imposizioni degli Obblighi di Servizio Pubblico, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, già previsti dai contratti di concessione dei servizi di TPL in essere.

***

"Contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario AMP - GTT"

La procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario metropolitano SFM si è conclusa con la Determinazione n. 524 del 18/09/2019 con la quale l'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione, per una durata di 15 anni, del servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" a Trenitalia.

Il Contratto di servizio ferroviario AMP-GTT Rep. n. 79 del 14/12/2006 resta valido fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

Con DD n.964/2022 del 30 dicembre 2022, l'Agenzia Mobilità Piemontese ha determinato tra l'altro di:

- Estendere la validità del provvedimento d'emergenza adottato con Determinazione Dirigenziale n. 796 del 31/12/2020, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007, avente ad oggetto l'imposizione a GTT degli obblighi di servizio di cui all'Allegato 1 della DD n.811/2020 per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres e per la manutenzione e gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e "Torino-Ceres";
- Individuare la data del termine finale del provvedimento di emergenza di cui al precedente punto nella prima fra le date corrispondenti ai due seguenti eventi, non ancora realizzatisi e non legati tra loro da un rapporto di implicazione:
    - il subentro di Trenitalia S.p.A. a GTT nella gestione del servizio ferroviario sulla linea Torino – Germagnano – Ceres;
    - il subentro di R.F.I. S.p.A. a GTT nella gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria delle linee Canavesana e "Torino-Ceres";
- Impegnare a favore di GTT le somme per il finanziamento nel primo semestre nell'esercizio 2023 dei servizi minimi ferroviari e di corse sostitutive a mezzo autobus previste da orario sulla tratta Venaria – Germagnano – Ceres nonché le somme per il finanziamento nell'intero esercizio 2023 per la manutenzione programmata ed accidentale dell'infrastruttura delle linee ferroviarie Canavesana e "Torino – Ceres".

Dal 30 giugno 2023 dovrebbe essere interrotto l'esercizio ferroviario su tutta la linea "Torino – Ceres" per i lavori in capo a RFI connessi al PNRR e al subentro di RFI stessa, previsto per la fine anno, nonché per i lavori sugli impianti di sicurezza.

Fino al cambio orario di dicembre 2023 (9/12/2023), il Gestore della rete resta GTT. Successivamente, in base a programma obiettivo la gestione della linea passerà a RFI.

La ripresa dell'esercizio commerciale è prevista per il 9 dicembre 2023 in concomitanza con il cambio orario e con il subentro da parte di RFI.

***

L'attuale assetto dei Contratti di Servizio è rappresentato nella tabella seguente:

| Contratti di Servizio TPL | Urbano e Suburbano Torino | Extraurbano Città Metropolitana di Torino | Extraurbano Area Metropolitana di Torino | Extraurbano Prov. Cuneo | Extraurbano Prov. Alessandria | Extraurbano Prov. Asti | Ferroviario Area Metropolitana di Torino |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aggiudicatario | GTT | Consorzio EXTRA.TO | Consorzio EXTRA.TO | Consorzio GRANDABUS | Consorzio SCAT | Consorzio COAS | GTT |
| Decorrenza contratto | 01.07.2012 | 01.01.2011 | 01.08.2012 | 23.12.2010 | 13.09.2010 | 22.05.2010 | Dal 1° gennaio 2021 Trenitalia è subentrata a GTT nell'esercizio della linea Torino – Settimo-Rivarolo della Sfm1. 2023 proroga contratto ferroviario sino a subentro di Trenitalia a GTT nella gestione del servizio ferroviario della linea sfmA Torino – Germagnano – Ceres |
| Scadenza contratto | 30.06.2027 | 31.12.2019 | 31.07.2019 | 22.12.2019 | 15.06.2019 | 21.05.2019 | |
| affidamenti Proroga* | | **30.06.2023** | **30.06.2023** | **30.06.2023** | **30.06.2023** | **30.06.2023** | |

*imposizione obblighi di servizio sino al 30/06/2023.

**Servizio di trasporto pubblico**

La rete GTT serve l'area del Comune di Torino, l'area Suburbana che comprende i Comuni della prima cintura e l'area Extraurbana (provincia di Torino e linea per Alba), attraverso quattro modalità intermodali di trasporto:

- Metropolitana
- Autobus
- Tram
- Ferrovia

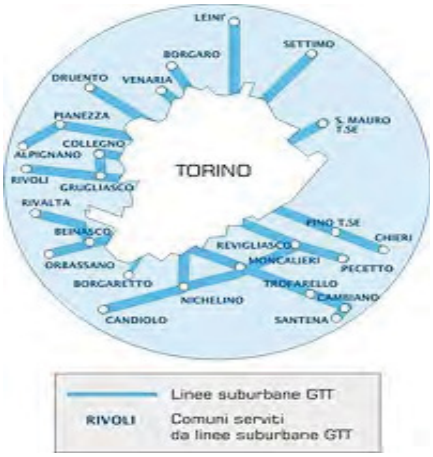
**Il servizio di trasporto pubblico: la ripresa dei servizi post pandemia**

Il Trasporto Pubblico Locale a livello nazionale è stato gravemente colpito dall'emergenza epidemiologica da Covid-19. Un settore che nel periodo pre Covid spostava oltre 14 milioni di persone al giorno, per un totale complessivo annuo di quasi 5,4 miliardi di passeggeri, ha improvvisamente subito un crollo della domanda e ha dovuto velocemente riorganizzare un servizio in linea con prescrizioni governative a volte anche di complessa applicazione.

Con la fine dello stato di emergenza a partire dal 31 marzo 2022, i servizi GTT sono tornati gradualmente alla normalità. Il mese di maggio in particolare ha segnato la ripresa completa di tutti i servizi di trasporto nella città di Torino e in Provincia anche legati alla ripresa del turismo e della vita notturna. Il servizio di metropolitana viene esteso nelle serate di venerdì e sabato sino alle 1.30 (con ultima partenza da Bengasi e Fermi all'1.00 di notte), riprendono le 8 linee notturne "Night Buster", la linea storica 7 e la linea Star 1 ferma per ragione di capienza dei mezzi da inizio pandemia.

## Linea metropolitana automatica di Torino

La Metropolitana Torinese, Linea 1, è entrata in esercizio nel 2006. E' completamente automatica e senza conducente (sistema VAL); collega Collegno con piazza Bengasi su un percorso che si snoda principalmente lungo i corsi Francia e Vittorio Emanuele II e via Nizza.
In aprile 2022 sono state inaugurate due nuove stazioni "Italia 61", in Via Nizza in corrispondenza del palazzo della Regione Piemonte, e la stazione capolinea "Bengasi" al centro dell'omonima piazza; con l'aggiunta della nuova tratta, la linea è servita da 23 stazioni e raggiunge i 13,9 km di lunghezza consentendo di arrivare a Piazza Bengasi da Collegno in 28 minuti.




## 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.

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

## Linee extraurbane automobilistiche

Attraverso la partecipazione ai consorzi affidatari del servizio di Trasporto Pubblico Extraurbano, GTT gestisce circa 70 linee che servono complessivamente 264 Comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino con una flotta bus di 297 mezzi a gasolio. Tali servizi, sono stati assegnati mediante gare a cui la Società ha partecipato nell'ambito dei consorzi aggiudicatari: o Ex-

tra.To : per i contratti della Città Metropolitana di Torino e dell'Agenzia Mobilità Piemontese - AMP; o Grandabus: per la Provincia di Cuneo; o SCAT: per la Provincia di Alessandria; o COAS: per la Provincia di Asti

**Linee Ferroviarie**

Il servizio ferroviario metropolitano piemontese (SFM) complessivamente è composto da 8 linee che servono 93 stazioni con 365 collegamenti giornalieri (1 treno ogni 8 minuti):
la linea «SFMA - Torino -Aeroporto - Ceres (Torino Dora –Ceres)»
la linea «SFMB - Cavallermaggiore -Bra - Alba»
la linea «SFM 1 - Chieri -Torino -Settimo T.se - Rivarolo C.se -Pont C.se»
la linea «SFM 2 - Pinerolo -Chivasso»
la linea «SFM 3 - Torino - Susa/Bardonecchia»
la linea «SFM 4 - Torino -Bra»
la linea «SFM 6 - Torino -Asti»
la linea «SFM 7 - Torino -Fossano»

All'interno dell'SFM, GTT svolge sia l'attività di trasporto passeggeri sia l'attività di regolazione della circolazione dei treni e gestione dell'infrastruttura ferroviaria data in concessione dalla Regione Piemonte. Da gennaio 2021, a valle di una massiccia riorganizzazione del business ferroviario, la Società gestisce l'infrastruttura delle linee SFMA e SFM 1 (circa 80 km di rete).
Per la sola linea SFMA, GTT opera anche in qualità di impresa ferroviaria a cui è affidato il trasporto passeggeri tramite la propria flotta di treni.
La linea SFMA, Torino-Aeroporto-Ceres, raggiunge 15 Comuni ed effettua fermata presso la stazione ferroviaria di "Caselle Aeroporto" interconnessa con l'Aeroporto Internazionale "Sandro Pertini".

La gestione ferroviaria è limitata alla tratta Venaria-Germagnano-Ceres a seguito dei lavori per il collegamento della linea al passante ferroviario di Torino, al termine dei quali sarà possibile raggiungere le stazioni di Torino Porta Susa e Torino Lingotto.

Il collegamento da Torino Porta Susa alla stazione ferroviaria di Venaria viene effettuato dalla linea bus SF2.

**L'attività di assistenza alla clientela e il nuovo servizio Holacheck**

La lotta all'evasione è un tema cruciale per garantire un servizio migliore ai clienti ed è uno degli impegni chiave dell'attuale gestione. Nel 2022 GTT ha incrementato in modo strutturale i controlli antievasione a bordo dei propri mezzi. Ha preso il via a partire dal 16 novembre 2022 un progetto sperimentale di 6 mesi, che prevede un servizio aggiuntivo alla normale operatività degli Assistenti alla Clientela GTT, affidato a "Holacheck", società che da oltre 10 anni fornisce servizi dedicati alle aziende di trasporto pubblico. 21 i nuovi addetti al controllo, dipendenti "Holachek", effettuano attività di verifica e sanzione a bordo mezzi; in squadre da tre persone, operano in modo disgiunto dagli Assistenti alla Clientela GTT e sono dedicati al controllo delle linee tranviarie di forza, in particolare le linee 4 e 10.

Il servizio è operativo sulla linea 4 e sulla linea 10.

I nuovi addetti al controllo sono in servizio tutti i giorni, dal lunedì alla domenica, dalle 6.00 alle 21.00 e, una volta a settimana, anche in orario serale. Il loro compito principale è quello di verificare i biglietti dei passeggeri ed elevare le sanzioni agli eventuali trasgressori. Il personale "Holacheck" non effettua servizio di vendita biglietti.

## Servizio gestione sosta a pagamento

**Parcheggi e Sosta Strisce Blu**

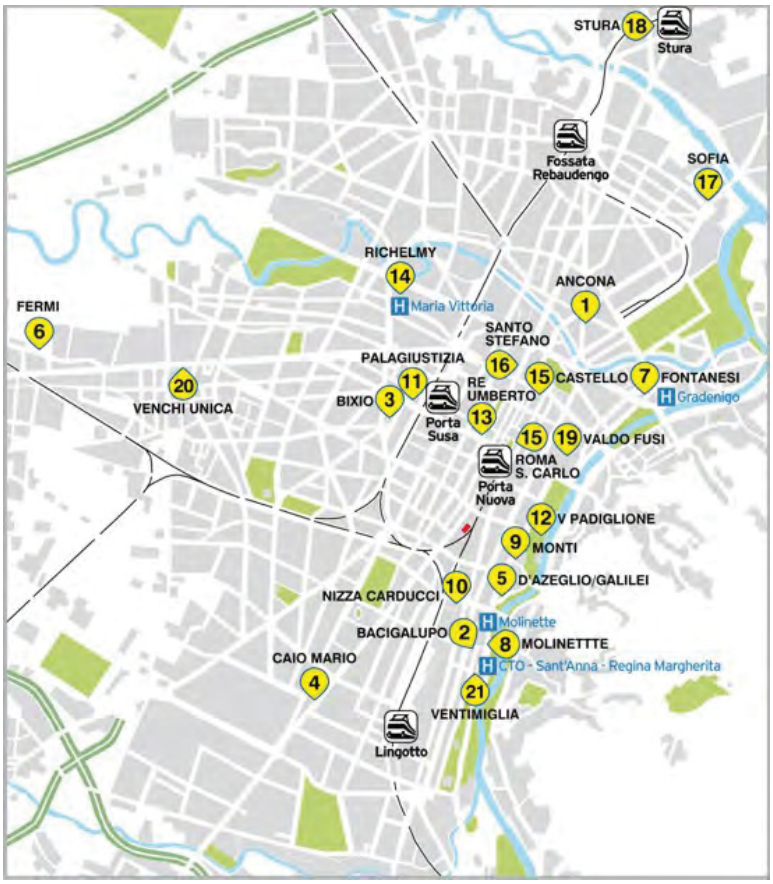
La gestione dei parcheggi a pagamento sia su suolo pubblico che in infrastruttura è stata affidata a GTT dal 1996. Il servizio di sosta a pagamento è svolto da GTT in tutta l'area urbana del centro città e nelle infrastrutture in concessione all'azienda. I posti auto a pagamento su suolo pubblico sono circa 50 mila stalli e i parcheggi a barriera o in struttura o pertinenziali gestiti sono 29 per circa 5 mila stalli.

**Parcheggi in struttura e a barriera**

Una centrale operativa attua una supervisione di tutte le infrastrutture mediante impianti che consentono di monitorare lo stato delle strutture e 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.

Parcheggi in Struttura

1. Ancona
2. Bacigalupo
3. Bixio
4. Caio Mario
5. D'Azeglio/Galilei
6. Fermi
7. Fontanesi
8. Molinette
9. Monti
10 Nizza/Carducci
11. Palagiustizia
12. V Padiglione
13. Re Umberto
14. Richelmy
15. Roma/S. Carlo/Castello
16. Santo Stefano
17. Sofia
18. Stura
19. Valdo Fusi
20. Venchi Unica
21. Ventimiglia
+ 8 parcheggi pertinenziali




## Servizi turistici

### Tranvia a dentiera Sassi-Superga

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

Anche nel 2022 la Tranvia ha dovuto rispettare le medesime disposizioni del Trasporto Pubblico Locale per l'emergenza sanitaria Covid-19, abbastanza stingenti fino a tutto marzo. In questo periodo il servizio è stato ridotto rispetto all'abituale capienza seguendo le diverse disposizioni varate a livello nazionale. Nel corso dell'anno ha effettuato 23 giornate di chiusura per interventi di straordinaria manutenzione.

Nel 2022 con la Tranvia hanno viaggiato oltre 105.300 passeggeri, un dato addirittura superiore al 2019 che registrava oltre 91 mila passeggeri. In considerazione dei quasi 64 mila passeggeri del 2021, possiamo leggere il dato come un segno di netta ripresa.

A conferma dell'interesse che genera per la particolarità del servizio, è stata più volte richiesta per riprese video in occasione di eventi (Eurovision Song Contest, ecc.) o per shooting fotografici.

Dal mese di novembre il servizio è stato operativo solo nei week end e festivi.

**Ristocolor e Gustotram**

Due motrici tranviarie eseguono un tour della città con attrezzature per la ristorazione con a bordo cucine e servizi igienici in entrambe le motrici.
Le disposizioni per il contenimento della pandemia da Covid-19 non hanno permesso un servizio regolare neppure nel primo trimestre 2022 in quanto si sono mantenute le misure cautelative imposte diminuendo la capienza di ogni tram ristorante da 30 a 18 posti per mantenere il distanziamento e inserendo divisori tra i tavoli. Il 2022 si è chiuso con un totale di 9.120 coperti con una ripresa rispetto al 2021 che aveva registrato 5.741 coperti, tenendo inoltre conto che nel corso del 2022 è terminato il contratto di collaborazione con il ristoratore nel mese di luglio.

Pertanto nell'attesa del subentro del nuovo gestore, l'attività è stata prorogata fino al mese di settembre ed interrotta nei mesi di ottobre – novembre e dicembre.

La gara nel mese di ottobre è stata aggiudicata a partire dal 13 gennaio 2023 data in cui ha iniziato ad operare la nuova gestione con una riorganizzazione del servizio ed il lancio di nuove iniziative.

**Ascensore panoramico della Mole Antonelliana**

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

Nel 2022 la Mole Antonelliana e l'Ascensore sono stati location per la puntata della trasmissione Rai "Città segrete" condotta dal giornalista Corrado Augias. Numerose inoltre le masterclass organizzate dal Museo Nazionale del Cinema durante le quali noti personaggi del mondo dello spettacolo e della cultura sono saliti sull'Ascensore.

Rispetto al 2021, che ha registrato quasi 108 mila passeggeri malgrado le chiusure e restrizioni dettate dall'emergenza sanitaria, l'anno 2022 mostra una leggera ripresa con oltre 212.500 visite malgrado la chiusura per manutenzione straordinaria dal 4 ottobre al 21 dicembre.

Sono comunque ancora distanti i numeri registrati nel 2019 pari a 403 mila visitatori.

**Bus Reggia Venaria e Parco della Mandria**

Il servizio bus "Venaria Express" collega Torino con la Reggia di Venaria e il Parco della Mandria.

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 avvicendano.

Il servizio è attivo tutti i giorni dal martedì alla domenica (la Reggia è chiusa il lunedì).

Nel 2022 si è tornati gradualmente alla normalità anche per quanto riguarda le realtà museali e turistiche e anche il servizio della linea Venaria Express, che esiste in funzione della Reggia di Venaria e del Parco de La Mandria, è stato di conseguenza adeguato.

Dopo la fine dello stato di emergenza pandemica, da inizio aprile, nelle giornate di sabato, domenica e festivi le corse fanno nuovamente capolinea presso l'autostazione di via Fiochetto. Sono state inoltre ripristinate tutte le fermate intermedie con la Reggia di Venaria, a partire da quella di piazza Vittorio Veneto; in piazza Castello effettua la fermata n. 472, collocata in centro piazza, in corrispondenza delle linee 13, 55, 56.
E' di nuovo possibile acquistare i biglietti con le tariffe hop on/hop off direttamente a bordo del bus oltre che presso le rivendite autorizzate.

Sono stati effettuati vari potenziamenti del servizio nei periodi di Carnevale, in concomitanza delle feste della Liberazione, del 1° Maggio e per la ricorrenza dell'anniversario di Superga.

Nel corso del 2022 sono stati trasportati circa 38.200 passeggeri, più del doppio di quelli del 2021 (circa 18.000), ma meno della metà dei circa 76.400 che hanno viaggiato nel 2019, in epoca pre-Covid.

**Sistema tariffario e rete vendita**

**Pagare deve essere semplice, sicuro e sostenibile**

Anche con il diminuire delle esigenze di distanziamento e di riorganizzazione degli abituali gesti in ogni contesto nate con il Covid-19, GTT ha continuato a muoversi in direzione della dematerializzazione dei titoli di viaggio che oltre a migliorare l'esperienza d'uso dell'utente, riduce drasticamente i costi commerciali legati ad acquisto, gestione magazzino e distribuzione dei supporti e riduce il numero di addetti di front-office spostandoli verso attività di back-office e assistenza remota ai clienti. Apre inoltre a scenari di politiche tariffarie più flessibili e integrazioni multimodali con altri operatori.
Punti di forza della digitalizzazione nel 2022 sono i sistemi di pagamento con biglietti comprati online (rafforazamento dell'e-commerce), pagati direttamente al tornello e sui bus con carte di credito (Tap&Go) o con il proprio smartphone (app ToMove).
L'innovazione è ormai consolidata. Rispetto al 2021, nel 2022 GTT ha registrato un incremento del 94% sull'acquisto di abbonamenti tramite web (complice la possibilità di utilizzare il "bonus Trasporti"), del 63% sull'acquisto dei biglietti singoli mediante app To Move e del 85% sull'acquisto di titoli di viaggio con la modalità Tap&Go.

Un ultimo aspetto da non trascurare è quello ecologico: i biglietti del bus virtuali equivalgono a meno carta in circolazione, in linea con i temi della sostenibilità sposati dall'Azienda.

Il dettaglio sui singoli canali digitali è reso a seguire.

Per ogni canale di pagamento ci si apre agli strumenti più diffusi.

## Rete di vendita

### Rivendite

Le rivendite sono poco meno di 1.250, in diminuzione del 5% rispetto al 2021, e si approvvigionano di documenti viaggio e sosta tramite una società che opera per conto di GTT. Nel 2022 le consegne sono rimaste dell'ordine delle 11.000, stabili rispetto 2021 e meno rispetto al 2019. Le rivendite possono comunque continuare a rifornirsi presso gli uffici di via Manin 17.

Nel 2022 si è completata la migrazione dei titoli magnetici a elettronici, in quanto anche i biglietti integrati metropolitani BIM sono stati portati su supporto elettronico. Pertanto ora la totalità delle vendite di titoli di viaggio avviene in modalità elettronica, tramite un terminale POS. Il ricavato viene gestito dal sistema attraverso RID bancario.

Il filo diretto tra GTT e la propria Rete distributiva è rappresentato da persone specializzate, i Promoter, che effettuano visite periodiche e interventi di assistenza presso le rivendite. Queste le principali attività:

- formazione degli esercenti per la corretta gestione della vendita e al loro continuo aggiornamento sull'utilizzo degli apparati di vendita, dei nuovi biglietti, abbonamenti, tariffe, linee e percorsi;
- effettuazione di interventi di assistenza tecnica sugli apparati di vendita a seguito di richie-

sta delle rivendite o di segnalazioni di anomalie riscontrate in remoto; attività internalizzata da aprile 2021 con sensibile risparmio di costi;
- recepimento di esigenze e criticità della clientela e dei rivenditori;
- monitoraggio e valutazione dei punti vendita.

**Parcometri e applicazione sosta per smartphone**

La rete consiste in circa 870 parcometri dislocati nell'area urbana dove è possibile provvedere al pagamento della sosta.

Nell'ottica del processo di digitalizzazione, contemplato con specifiche risorse dal Piano Industriale, si è proceduto nello sviluppo di attività mirate alla smaterializzazione dei pagamenti:

- pagamento della sosta agli addetti mediante il canale Satispay in aggiunta di quello di tipo tradizionale in contanti;
- smaterializzazione degli abbonamenti con vendita tramite APP brandizzata (SostaAPP GTT) che è stata rilasciata agli store (Android/iOS) a partire da dicembre 2021.

Pensata per il pagamento di tutti i titoli in abbonamento per la sosta su strada gestita da GTT (dal giornaliero all'annuale ai carnet plurisettimanali da 4 o 10 voucher) nel corso del 2022 ha dato la possibilità ai clienti anche di effettuare i pagamenti della sosta breve in affiancamento agli operatori app attualmente abilitati sul territorio.

Il pagamento della sosta breve, svolto attraverso SostApp e con le app degli operatori terzi porta l'innegabile vantaggio di poter pagare "al minuto" senza doversi recare al parcometro, stabilire l'orario d'inizio e di fine della sosta e poterlo, eventualmente, prolungare direttamente dal proprio cellulare o interrompere anticipatamente rispetto all'orario preventivato pagando, quindi, solo per il tempo realmente usufruito. I dati ci confermano infatti un particolare gradimento di questa tipologia di pagamenti con un trend in crescita: le operazioni di acquisto di ore di sosta tramite app sono state il 16% del totale nel 2019, del 22% nel 2021 e del 28% nel 2022, Si parla di circa 2,6 milioni di transazioni/anno.

**E-Commerce**

Il servizio nel 2022 ha gestito oltre 230mila transazioni riferite al trasporto pubblico e ulteriori 30mila per abbonamenti di sosta.

Per quanto riguarda i titoli TPL, sebbene gli spostamenti sul territorio siano ripresi in modo più importante rispetto al 2020, un clima di incertezza generale e le particolari disposizioni di Smart

Working hanno orientato i clienti a prediligere l'acquisto di abbonamenti mensili rispetto a quelli annuali. In questo scenario va inoltre considerato l'impatto del Bonus Trasporti, introdotto dal Governo Italiano da ottobre 2022 che poteva essere utilizzato solo su e-commerce o presso i Centri Servizi al Cliente e che ha reso più conveniente, per i clienti, l'acquisto di abbonamenti mensili rispetto agli abbonamenti annuali.

Su e-commerce sono in vendita anche particolari abbonamenti integrati (TPL+Park) acquistabili esclusivamente tramite questo canale e utilizzabili introdotti nell'area di sosta di piazza Bengasi vicina alla nuova stazione capolinea della metropolitana.

**Tariffe INTEGRATE**
**sosta + trasporto pubblico**

| ABBONAMENTO | TARIFFA INTEGRATA | COSTO SOSTA GIORNALIERA<br>Valori approssimati |
|---|---|---|
| Settimanale | 17,00€<br>5,00€ di sosta + 12,00€ TPL | 1,00€/g |
| Mensile | 57,00€<br>19,00€ di sosta + 38,00€ TPL | 0,90€/g |
| Trimestrale | 164,00€<br>50,00€ di sosta + 114,00€ TPL | 0,80€/g |
| Annuale | 499,00€<br>189,00€ di sosta + 310,00€ TPL | 0,75€/g |

**APP "TO Move"**

Il servizio di vendita diretta di titoli tramite "TO Move" nel corso del 2022 ha segnato un'ulteriore crescita (+63% rispetto al 2021). L'applicazione è disponibile per sistema operativo Android con tecnologia NFC. Consente ai clienti di acquistare in formato digitale 4 tipologie di biglietti urbani-suburbani e 2 extraurbani, pagabili con carta di credito o prepagata.

L'altra funzionalità gestita dall'applicazione è la lettura della smart card Bip e dei biglietti in formato chip on paper, per conoscere la validità dei titoli elettronici presenti.

Nel corso del 2022 sono stati rilasciati vari aggiornamenti della app per rafforzarla dal punto di vista della cybersecurity.

Nel 2022, i titoli di viaggio acquistati sono stati oltre 1 milione.

**TAP&GO ticketless**

In ogni stazione della metropolitana sono presenti varchi dedicati al pagamento con carte di pagamento contactless tramite appositi validatori facilmente identificabili dai loghi delle carte e dagli adesivi posizionati sul tornello e a terra. Anche su tutti gli autobus di nuova generazione, conse-

gnati dopo il 2019, sono presenti i validatori idonei al pagamento contactless, pertanto il sistema è attivo anche su una ventina di linee di superficie.

Il continuo rinnovamento del parco mezzi di GTT e l'acquisto di validatori contacltess da mettere sui tram serie 6000 e 5000 (previsto per il 2023) consentirà di estendere la funzione d'acquisto in maniera capillare.

Il sistema, attivo da luglio 2020, funziona con tutte le carte contactless dei circuiti Mastercard, Visa e American Express; carte di credito, carte prepagate e carte di debito con i marchi Mastercard/Maestro e Visa/V Pay e Amex. L'acquisto è possibile anche tramite carta virtuale su dispositivo smartphone o smartwatch.

Durante l'anno 2022 circa 1,5milioni di acquisti sono stati effettuati con questa modalità. Siamo certi che l'utilizzo di questo pagamento sui bus, ancora limitato, si affermerà sempre più con l'entrata in servizio dei nuovi mezzi in consegna nei prossimi anni.

**ATM POS**

Presso gli sportelli bancomat di Intesa Sanpaolo e Unicredit presenti a Torino e in tutta Italia è consentito rinnovare l'abbonamento GTT (abbonamenti mensili e annuali urbani e mensile under 26 e annuale under 26 ordinario).

**TVM Metro**

Presso le 23 stazioni della Linea 1 Metropolitana sono presenti:

- 52 emettitrici "Full", dove è possibile ricaricare titoli di viaggio elettronici BIP e acquistare biglietti di viaggio ordinari chip on paper;
- 9 emettitrici "Light", dove è possibile l'acquisto di biglietti chip on paper (City 100, Daily e Multicity).
- 25 boe di ricarica ed info titolo.

**TVM e Biglietterie Ferroviarie**

La gestione ferroviaria è limitata alla tratta Venaria-Germagnano-Ceres a seguito dei lavori per il collegamento della linea al passante ferroviario di Torino.

Sulla linea ferroviaria SFMA sono presenti:

*6 biglietterie gestite con personale GTT*

- Lanzo
- Mathi
- Balangero
- Ciriè
- Caselle Città
- Venaria

*7 emettitrici automatiche*

- Germagnano
- Lanzo
- Nole
- Ciriè
- San Maurizio c.se
- Caselle aeroporto
- Venaria

Inoltre GTT è presente con emettitrici automatiche anche all'autostazione di Torino Via Fiochetto, alla stazione di Rivarolo e al Terminal BUS di Alba.

**Ufficio Grandi Clienti**

Per aumentare la fidelizzazione della clientela l'ufficio Grandi Clienti cura e gestisce i rapporti con le aziende che, per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti casa – lavoro, hanno aderito all'iniziativa rivolta ad Aziende ed Enti dotate di Mobility Manager, secondo i dettami del decreto del Ministero dell'Ambiente denominato "Decreto Ronchi".
Tale progetto, concordato con l'Amministrazione Comunale di Torino, prevede sugli abbonamenti urbani, uno sconto da parte di GTT e un contributo da parte delle aziende interessate.

Nel 2022 le aziende che hanno usufruito degli incentivi legali alla figura del Mobility sono state 19 per un totale di 1.839 abbonamenti urbani (di cui 85 nuovi clienti) e 1.078 abbonamenti Formula.

Inoltre altre 45 aziende, pur non aderendo all'iniziativa sopra descritta, hanno utilizzato il canale Grandi Clienti per il rinnovo degli abbonamenti ai propri dipendenti per un totale di 4.320 abbonamenti.

Nel 2022 si è registrato un lieve aumento della richiesta di abbonamenti annuali che ha portato ad un aumento di fatturato del 15% rispetto al 2021. In totale sono stati prodotti 7.237 abbonamenti annuali per complessivi Euro 2.864.745

Dunque il risultato, se pur inferiore rispetto al 2020, conferma la fidelizzazione instaurata con le aziende clienti e l'interesse per il servizio di vendita e assistenza fornito.

Sono in atto interventi di sviluppo e semplificazione del processo di vendita.

**Centri di Servizio al cliente**

L'assistenza diretta al cliente è fornita attraverso 3 centri dedicati in Torino:

- stazione ferroviaria Porta Nuova;
- corso Francia 6;
- Caio Mario.

I Centri di Servizi al Cliente hanno affrontato una riorganizzazione per meglio rispondere alle rinnovate esigenze che la pandemia ha imposto. Dal 2020 stata introdotta la modalità di accesso agli sportelli solo su appuntamento da fissare attraverso l'app U-first.

GTT ha riorganizzato gli spazi e ridistribuito i Centri mantenendo inalterate le prestazioni offerte, con contestuale ampliamento della gamma di operazioni effettuabili su piattaforma e-commerce. Sono state garantite una maggiore diffusione sul territorio e allo stesso tempo la riduzione dei costi relativi all'affitto di stabili non di proprietà, con la chiusura del Centro Servizi di C.so Turati 13/A e il potenziamento degli sportelli attivi in quello di C.so Francia 6.

La politica di sviluppo dei canali di vendita digitali ha contribuito al rinnovamento dei Centri di Servizi al Cliente che, per i primi 8 mesi dell'anno, senza l'impegno della vendita diretta degli abbonamenti, hanno potuto dedicarsi con più attenzione all'assistenza post vendita e alla gestione delle pratiche più complesse. Da settembre a dicembre invece, causa l'impegno straordinario prodotto dalla gestione del "Bonus Trasporti" si è avuto nuovamente un aumento delle vendite dirette legate al trasporto pubblico effettuate presso i Centri di Servizi al Cliente.

**Il Sistema Tariffario**

Il sistema tariffario, è organizzato in 19 zone disposte su 5 anelli concentrici. La tariffa pagata è 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 40 km. 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 integrata.

Il sistema tariffario vigente, definito dal D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013, prevede che a partire dal 2015 sia ristabilito l'adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per il quale "a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno, è autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente". Il 20/7/2021 l'Agenzia Mobilità Piemontese ha deliberato l'applicazione di tale adeguamento a partire dal 1° gennaio 2022. Tenuto conto del tasso di inflazione programmato per gli anni 2019-2021 l'effetto di tale applicazione sui titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) comporta un adeguamento medio delle tariffe dell'1,51%.

Tale adeguamento tariffario interessa i servizi del sistema integrato Formula a cui partecipa GTT ed i servizi ferroviari e automobilistici extraurbani regionali Piemontesi.

**BIM**

Nel 2021 si è infine lavorato per rendere disponibile su supporto chip on paper il Biglietto Integrato Metropolitano (BIM) di tipologia BIM A e BIM B che permettono viaggi intermodali su tram, bus, ferrovie e metropolitana. Il nuovo supporto è disponibile dal 1° gennaio 2022 mentre non sarà più in vendita il BIM U (saranno validi per viaggiare fino e non oltre il 30 giugno 2022).

I BIM adegueranno le tariffe, secondo quanto previsto dalla *Delibera del CdA n° 7 del 26/03/2019*:

il BIM "Integrato A", valido per 100 minuti dalla convalida (rispetto ai precedenti 90 minuti) sulla rete urbana e suburbana GTT di Torino, sulla metropolitana e sulle linee ferroviarie Trenitalia e GTT entro i limiti della prima cintura, sarà in vendita a € 2,70 anziché € 2,50:

il BIM "Integrato B", valido per 120 minuti dalla convalida sulla rete urbana e suburbana GTT di Torino, sulla metropolitana, sulle linee ferroviarie Trenitalia e GTT e su alcune linee automobilistiche extraurbane gestite dal Consorzio Extra.To entro i limiti della seconda cintura, sarà in vendita a € 3,20 anziché a € 3,00.

**VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE**

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 ha registrato una perdita d'esercizio pari Euro 5,5 milioni, che ha ridotto il valore del patrimonio netto a Euro 17,8 milioni. Tale risultato, seppur negativo, risulta in significativo miglioramento rispetto agli esercizi precedenti.

Nonostante quanto sopra esposto, alla data del 31 dicembre 2022 la Società non è tenuta agli adempimenti previsti dai commi secondo e terzo dell'art. 2446 C.C. in ragione dell'avvenuta deliberazione dell'Azionista del 15 luglio 2022 mediante la quale è stata esercitata la facoltà di differire i suddetti obblighi, relativamente alle perdite riferite agli esercizi 2020 e 2021, entro la data di approvazione del bilancio relativo al quinto esercizio successivo a quello cui le perdite si riferiscono, così come previsto dall'art. 6 del D.L. 23/2020. Si rimanda al paragrafo "Patrimonio netto" della nota integrativa per maggiori dettagli.

Anche gli indicatori di rischio, di cui all'art. 6, co. 2, del TUSP, sono in miglioramento rispetto al passato e risultano rispettati i parametri finanziari (Covenant) previsti nel contratto di finanziamento SACE che hanno sostituito i precedenti parametri fissati dal contratto di finanziamento Intesa.

Tutto ciò premesso, gli Amministratori, avendo quale riferimento normativo l'art. 2, co. 1, CCII, norma che definisce in modo puntuale la nozione di crisi che si estende anche ai fini del TUSP, e considerando altresì i piani di cassa predisposti dalla Direzione, hanno compiuto le necessarie valutazioni circa la sostenibilità dell'indebitamento. Tali valutazioni, che dovrebbero riguardare quanto meno i 12 mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, sono state prudenzialmente estese ad un arco temporale di 18 mesi (ossia fino al 30 giugno 2024) e non hanno evidenziato

criticità circa la capacità della Società nel continuare ad operare come complesso economico in funzionamento.

Ciò nonostante, come altrove meglio precisato nel presente documento, la conduzione del business è stata pesantemente incisa da fenomeni di carattere esogeno i cui effetti perdurano nel tempo. Più specificatamente si tratta:

- dell'incremento dei costi energetici rispetto all'esercizio precedente: Euro +5,8 milioni per il gasolio (+36%), Euro + 1,1 milioni per il metano (+47%) e + Euro 6,8 milioni per energia elettrica (+65%). Tali aumenti si sono determinati principalmente per l'incremento dei prezzi: questi ultimi se pur ridottisi nel corso dei primi mesi del 2023, rimangono comunque superiori a quanto previsto nel piano approvato nel 2022;
- della riduzione dei volumi di traffico derivante da una riduzione della domanda dì trasporto pubblico nei grandi centri urbani quale conseguenza dell'impiego stabilmente diverso rispetto al passato del lavoro in remoto;
- dall'impatto inflattivo generale che si è riverberato su maggiori costi e conseguentemente ha inciso sui margini economici;
- del rinnovo del contratto di lavoro intervenuto nel 2022;
- della tuttora attesa completa attuazione da parte governativa dei provvedimenti necessari alla compensazione dei minori ricavi tariffari per l'intero esercizio 2021, così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1 gennaio 2022 e il 31 marzo 2022 (data di termine dello stato di emergenza sanitaria) destinata al ripristino dell'equilibrio economico e finanziario degli operatori del settore dei servizi di trasporto pubblico locale.

Si tratta di fenomeni che hanno inciso sull'equilibrio economico dell'attività, in relazione ai quali la Direzione ha individuato iniziative industriali strategiche volte ad assicurare l'equilibrio economico e finanziario della Società.

Tali iniziative, coordinate con gli stakeholder interessati e riflesse nel documento "Piano industriale 2023- 2027 Aggiornamento" (di seguito il "Piano Industriale"), oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 e, in seguito all'esame dell'azionista indiretto Comune di Torino, autorizzato dall'Azionista unico FCT Holding SpA in data 26 giugno 2023, sono di seguito sinteticamente descritte:

a) Incremento dei proventi da traffico stimati a partire dal 2024 grazie ad azioni specifiche, quali:

   - il rinnovo della flotta che sta generando fin dal corrente anno 2023 la percezione

nell'utenza del miglioramento del servizio pubblico e conseguentemente un maggior ricorso allo stesso a discapito dell'utilizzo del mezzo privato

- il miglioramento della velocità commerciale
- la smaterializzazione dei titoli di viaggio e di sosta con progressivo passaggio all'APP SostAPP e associazione della targa al veicolo (Rif. Investimenti su parcheggi)
- il potenziamento delle attività di controlleria sia sul trasporto che sui parcheggi
- altre misure che fanno riferimento all'art. 12 della L.R. 1/2000 e agli effetti della D.G.R. 36/2943 del 28/11/2011 e della D.G.R 13/6608 del 04/11/2013

b) Con riferimento ai canoni di gestione dei parcheggi a raso ed in struttura effettuata per conto della Città di Torino, si prevede una riduzione dell'impatto economico a seguito della ridefinizione puntuale dell'utilizzo degli stalli e delle attività svolte dal gestore GTT per il periodo 2023-2027.

c) Contrasto all'incremento dei prezzi dell'energia elettrica attraverso la riduzione dei consumi grazie alla costruzione di impianti di autoproduzione presso i depositi bus e tram prevista nel piano investimenti 2023-2027.

d) Aggiornamento dei canoni verso Infra.To per l'utilizzo dell'infrastruttura metro in relazione al fermo impianto per lavori di manutenzione straordinaria che caratterizzeranno gli esercizi 2023, 2024 ed in parte anche 2025.

e) Aggiornamento dei valori di manutenzione straordinaria riconosciuta da Infra.To a GTT a seguito dell'atto aggiuntivo sottoscritto tra le parti il 22 giugno 2023;

f) Rimodulazione dell'accordo legato alla corresponsione del premio di risultato ai dipendenti.

La Società si attende dalle iniziative individuate un effetto economico complessivo per il 2023 di circa Euro 6 milioni, ed un effetto complessivo medio annuo per il periodo 2024-2027 a regime delle azioni di circa Euro 16 milioni annui, tale da recuperare del tutto l'economicità di gestione.

Conseguentemente, la gestione corrente della società, come dalle indicazioni emerse nel Piano Industriale, produce sufficienti flussi di cassa per il pagamento dei debiti correnti e il rispetto degli impegni assunti nel corso dell'orizzonte di piano, nonché il ragionevole ripianamento delle perdite oggetto di sterilizzazione per effetto della disciplina emergenziale, nel 2026, entro il terzo del capitale sociale e, nel 2027, interamente.

In conclusione, alla luce di quanto sopra riportato, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio

d'esercizio al 31 dicembre 2022 nel presupposto della continuità aziendale, non avendo rilevato alcuna criticità nella capacità dell'azienda a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del presente bilancio.

**SITUAZIONE ECONOMICA**

L'andamento gestionale dell'esercizio 2022 è stato fortemente influenzato in parte dagli effetti indiretti legati alla grave crisi internazionale dovuta al conflitto in Ucraina, caratterizzata da forti rincari dei prezzi delle materie prime, con particolare riferimento ai costi energetici e, in parte, dall'emergenza epidemiologica mondiale da Covid-19, anche se in misura minore rispetto al 2020 e 2021, con il termine dello stato di emergenza a livello nazionale al 31 marzo 2022. I ricavi di GTT sono impattati da una riduzione strutturale dei passeggeri trasportati legata a vari fattori tra cui lo smart working, la ridotta propensione all'utilizzo del trasporto pubblico post pandemia, il mutamento generale delle abitudini e lo sviluppo della soft mobility. Tale riduzione è stata parzialmente bilanciata dall'introduzione del cd. Bonus trasporti per l'ultimo quadrimestre dell'anno, introdotto dal Governo con il Decreto Aiuti e consistente in un voucher di valore fino a 60 euro fruibile dagli utenti per l'acquisto di abbonamenti TPL ogni mese fino all'esaurimento dei fondi stanziati.

Per il primo trimestre 2022 è perdurato il riconoscimento integrale delle compensazioni chilometriche, a prescindere dal livello di produzione chilometrica effettuata. Il business della sosta a pagamento, pur registrando un incremento di costo per canoni (conseguente all'assenza di provvedimenti dispositivi della gratuità), registra una progressiva ripresa del fatturato.

Sul conto economico 2022 incide inoltre, in modo determinante, la contabilizzazione dei "Ristori" per i minor ricavi registrati nel 2021 nella misura di 27 milioni di euro:

- 15 milioni di Euro quale residuo della quota pari a 724 milioni di euro stanziata a livello nazionale a valere sull'esercizio 2021;
- 12 milioni di euro quale quota dei 350 milioni di euro stanziati dalla Legge di Bilancio 2023 (L. 197/2022) a valere sull'esercizio 2021.

Infine, l'incremento improvviso e sproporzionato dei prezzi delle materie prime energetiche, dovuto alle tensioni internazionali e a fenomeni di speculazione, ha indotto il Governo Italiano ad adottare delle misure che mitigassero gli effetti di tali aumenti sulle attività economiche. Pertanto,

l'esercizio 2022 beneficia della contabilizzazione dei Ristori e crediti di imposta per i maggiori costi energetici sostenuti. In particolare, si rilevano:

- 5 milioni di euro quali quota assegnata sul totale della quota di competenza dei contributi per l'incremento dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica per il II e III quadrimestre 2022; l'art 9, c. 1 del D.L. 115/2022 (cd. Decreto Aiuti bis), l'art. 6 del D.L. 144/2022 (cd. Decreto Aiuti ter) e l'art.3-bis, co. 2, del D.L. n. 176/2022 (cd. Decreto Aiuti quater), hanno stanziato, in totale, circa 460 milioni di Euro, dei quali, al momento, sono stati assegnati alle Regioni 140 milioni di Euro;
- 3,2 milioni di euro quali crediti di importa per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di gas metano ed energia elettrica per il II, il III e il IV trimestre dell'anno, rispetto al periodo analogo del 2021, previsti dal D.L. 17/2022 (cd. Decreto Caro Energia), dal D.L. 21/2022, dal D.L.50/2022 (cd. Decreto Aiuti), dal D.L. 115/2022 (cd. Decreto Aiuti bis), D.L. 144/2022 (cd. Decreto Aiuti ter) e dal D.L. 176/2022 (cd. Decreto Aiuti quater).

Per le motivazioni esposte il bilancio al 31.12.2022 chiude con una perdita di 5,5 milioni di euro.

L'analisi dei dati di conto economico al 31 dicembre 2022, in termini di raccordo con gli obiettivi di Piano è stata oggetto di una Independent Business Review Monitoring al 31 dicembre 2022 svolta da un soggetto terzo indipendente (Deloitte Financial Advisory Srl).

Nell'analisi della gestione operativa emerge un EBITDA positivo e pari a circa 47,3 milioni di Euro rispetto a 17,2 dello scorso esercizio (+30,1 milioni di Euro) e un EBIT di +0,6 milioni di Euro rispetto al -31,2 del 2021 (+31,8 milioni di Euro).
Il valore della produzione nel 2022 è superiore rispetto al 2021 (+47,8 milioni di Euro).
Si rileva altresì un aumento dei costi della produzione rispetto al 2021 pari a circa 16 milioni di Euro.

*Importi in migliaia di Euro*

| INDICATORI ECONOMICI | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---|---|---|
| Valore della produzione | € 421.282 | € 373.513 |
| Margine operativo lordo (EBITDA) | € 47.261 | € 17.242 |
| Risultato operativo (EBIT) | € 555 | -€ 31.227 |
| Risultato Netto | -€ 5.540 | -€ 35.909 |
| ROE (Risultato Netto/PN) | -31,10% | -155,43% |
| EBITDA Cash | € 24.200 | -€ 2.875 |
| EBITDA Margin (%) | 11,2% | 4,6% |

Si riportano di seguito le variazioni più significative riguardanti la situazione economica dell'esercizio 2022 rispetto al 2021.

I proventi del traffico per biglietti e abbonamenti sono pari a 84,4 milioni di Euro rispetto a 61,4 milioni di Euro del 2021.

Le vendite dei biglietti e abbonamenti nel 2022 sono cresciute rispetto al 2021 (+37,8%) e sono significativamente superiori all'esercizio precedente in tutti i mesi dell'anno. Tale aumento è avvenuto in particolare nell'ultimo quadrimestre dell'anno, grazie al cd. Bonus trasporti, introdotto dal Governo con il Decreto Aiuti che consiste in un voucher di valore fino a 60 euro fruibile dagli utenti per l'acquisto di abbonamenti TPL ogni mese fino all'esaurimento dei fondi stanziati.

Nel dettaglio, il numero totale dei bonus utilizzato per l'acquisto di abbonamenti GTT è pari a 138.924, per un valore di circa 6,5 milioni di Euro, ripartiti come di seguito:

| | E-COMMERCE | CSC / BIGLIETTERIE | N. BONUS UTILIZZATI | VALORE |
|---|---|---|---|---|
| SETTEMBRE | 28.577 | 8.812 | 37.389 | 1.951.072 |
| OTTOBRE | 24.527 | 7.209 | 31.736 | 1.472.006 |
| NOVEMBRE | 29.211 | 7.175 | 36.386 | 1.593.430 |
| DICEMBRE | 27.200 | 6.213 | 33.413 | 1.482.220 |
| **TOTALE** | **109.515** | **29.409** | **138.924** | **6.498.727** |

I ricavi della sosta, pari a 35,5 milioni di Euro, evidenziano un aumento rispetto al 2021 (+4%), e -4% rispetto ai livelli pre-emergenza Covid-19.

La gestione dei servizi turistici ha comportato ricavi pari a circa 1,9 milioni di Euro, in aumento del 70% circa rispetto all'esercizio precedente ma inferiore rispetto al periodo pre Covid di circa 1 milione di Euro. L'operatività dei servizi turistici per il 2022 è stata influenzata:

- dalla chiusura dell'ascensore della Mole Antonelliana per lavori straordinari nell'ultimo trimestre dell'anno;
- dalla chiusura nei giorni infrasettimanali, a partire da novembre, della cremagliera Sassi-Superga;
- dalla sospensione dell'attività Ristotram nell'ultimo trimestre dell'anno, in attesa della nuova aggiudicazione dell'appalto.

I rimborsi per agevolazioni tariffarie sono pari a 1,8 milioni di Euro, e corrispondono a quanto impegnato dal Comune di Torino per la competenza dell'esercizio 2022, stesso importo del 2021.

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a circa 8,5 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 e sono in aumento di 0,9 milioni di Euro, principalmente a seguito della maggiore attività di manutenzione straordinaria sulle motrici EF5000 e EF6000, che sono contribuite al 100% dal Ministero dei Trasporti tramite la Città di Torino.

La quota annua di contributi in conto investimenti è pari a circa 14,6 milioni di Euro, +2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale maggior valore è da ricondursi ai contributi riconosciuti per i lavori di manutenzione straordinaria sulle EF5000 e EF6000 effettuate nel 2021 e 2022, che verranno riconosciuti in 10 anni e sono pari ai relativi costi di ammortamento dell'esercizio.
Le compensazioni economiche si attestano a 183,3 milioni di Euro, -1,4 milioni di Euro rispetto all'anno precedente in relazione sia ai minori corrispettivi del servizio ferroviario sia a minori corrispettivi per il CdS urbano, in quanto per il 2021 era prevista l'erogazione dell'integrità del corrispettivo anche in presenza di una riduzione della produzione rispetto a quella programmata. Tale disposizione è stata applicata solo sino al primo trimestre 2022, in base all' art. 16 c.1 del D.L. 24 dicembre 2021, n. 221, che ha prorogato il termine previsto dall'art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in legge 24/04/2020) fino al 31 marzo 2022. Il Dipartimento delle politiche europee ha escluso la disciplina degli aiuti di Stato riconducendo tale intervento nell'ambito di

applicazione del Regolamento (EU) n. 1370/2007.

Come detto in precedenza negli altri ricavi e proventi sono stati registrati 27 milioni di Euro a titolo di ristoro dei mancati ricavi da traffico da parte del Fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del cosiddetto "Decreto Sostegni Bis", pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 25 maggio 2021 e convertito in Legge il 22 luglio 2021. Tale fondo (istituito con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro e poi incrementato di altri 537 milioni di Euro con il Decreto "Agosto" e il Decreto "Ristori" , di ulteriori 800 milioni di Euro con il Decreto "Sostegni" e di ulteriori 350 milioni di Euro con la Legge di Bilancio 2023) è destinato – per attribuzione esplicita nei decreti sopracitati e "in via prioritaria" per quanto riguarda il decreto Ristori - a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai per gli anni 2020 e 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019. L'importo dei ristori rilevato, pari a 27 milioni di euro, corrisponde a:

- 15 milioni di Euro quale residuo della quota pari a 724 milioni di euro stanziata a livello nazionale a valere sull'esercizio 2021;
- 12 milioni di euro quale quota dei 350 milioni di euro stanziati dalla Legge di Bilancio 2023 (L. 197/2022) a valere sull'esercizio 2021.

È da rilevare che il fabbisogno nazionale di ristori per l'anno 2021 è pari a 1,5 miliardi di Euro a fronte di uno stanziato di circa 1 miliardo di Euro. Infatti anche per GTT i ristori stanziati non coprono ancora il totale dei fabbisogni rilevati dal questionario mancati ricavi per l'anno 2021.

In tale voce, sono compresi, inoltre, i ristori e i crediti di imposta per i costi energetici sopra presentati.

I costi della produzione nel 2022 risultano in aumento rispetto all'anno precedente e sono passati da 404,7 milioni di Euro del 2021 a 420,7 milioni di Euro del 2022 (+4%).
La spesa per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci comprensiva della variazione delle rimanenze è pari a 42,0 milioni di euro ed è aumentata di circa 7,1 milioni di Euro.
La spesa per consumi di gasolio è aumentata di +35,8% per un aumento sia dei consumi sia del costo euro/litro rispettivamente di +7,5% e +26,3%.

| Consumi di gasolio per trazione | Anno 2021 | Anno 2022 | Delta 2022 - 2021 | % |
|---|---|---|---|---|
| *Litri (migliaia)* | 14.487 | 15.579 | +1.092 | +7,5% |
| *Euro (migliaia)* | 16.137 | 21.918 | +5.782 | +35,8% |
| *Euro/litro* | 1,114 | 1,407 | +0,293 | +26,3% |

Il costo per metano è aumentato del 46,9% sostanzialmente per l'aumento del costo euro/Kg (+65,5%) a fronte di una riduzione dei consumi (-11,2%).

| Consumi di metano per trazione | Anno 2021 | Anno 2022 | Delta 2022 - 2021 | % |
|---|---|---|---|---|
| *kg (migliaia)* | 5.056 | 4.488 | -568 | -11,24% |
| *Euro (migliaia)* | 2.415 | 3.548 | +1.133 | +46,9% |
| *Euro/kg* | 0,478 | 0,790 | +0,313 | +65,5% |

I costi per servizi sono pari a 89,2 milioni di Euro, registrando un aumento di 0,4 milioni di Euro rispetto al 2021.

Nel dettaglio la variazione delle principali voci di costo:

- costi per energia elettrica: aumentano di 6,8 milioni di Euro (+65,4%), per un aumento sia dei consumi sia del costo euro/kWh rispettivamente di +6,9% e +54,6%

| Consumi di energia elettrica | Anno 2021 | Anno 2022 | Delta 2022 - 2021 | % |
|---|---|---|---|---|
| *kWh (migliaia)* | 79.158 | 84.634 | +5.476 | +6,9% |
| *Euro (migliaia)* | 10.448 | 17.279 | +6.831 | +65,4% |
| *Euro/kWh* | 1,132 | 0,204 | +0,072 | -54,6% |

- costi manutentivi e riparazioni: + 0,5 milioni di euro;
- spese per manutenzione materiale rotabile: +3,4 milioni di Euro;
- compensi vendita documenti di viaggio e sosta: +0,4 milioni di Euro;
- prestazioni varie e consulenze legali e professionali: +0,2 milioni di Euro;
- riscaldamento: +2,8 milioni di Euro;
- assicurazioni: -0,56 milioni di Euro;

- spese per pulizia locali e materiale rotabile: stabile rispetto al 2021.

Sono state inoltre sostenute 0,57 milioni di Euro di spese Covid-19 di materiali e servizi per la sanificazione e igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture, informazioni all'utenza, mascherine, guanti, gel, assicurazione per i dipendenti.

I canoni per godimento beni di terzi nel loro insieme sono pari a 40,9 milioni di Euro, in aumento di circa 1,6 milioni di Euro rispetto al 2021.
I canoni impianti fissi, linea 4 e metro crescono di 0,5 milioni di euro per l'adeguamento all'inflazione e per l'adeguamento lavori 2022.
Il canone parcheggi, pari a 15,1 milioni circa, è in aumento di 0,2 milioni di Euro rispetto all'anno precedente.
Dal 2021 non c'è più il canone ferroviario verso RFI a seguito del rilascio della linea SFM1 a Trenitalia.

Il costo del personale risulta pari a circa 196,1 milioni di Euro mentre nel 2021 era pari a Euro 188 milioni di Euro, in aumento di +8,1 milioni di Euro rispetto all'anno precedente. Tale aumento è dovuto principalmente alla fusione per incorporazione della Società Ca.Nova S.p.A. (Società in precedenza controllata da GTT), al rinnovo avvenuto nel mese di maggio 2022 del CCNL autoferrotranvieri firmato e alla rivalutazione del TFR.

Gli oneri diversi di gestione sono aumentati di 0,5 milioni di Euro rispetto al 2021 e sono pari a 5,8 milioni di Euro.

La quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali è pari a circa 42,8 milioni di Euro, in riduzione di circa 1,7 milioni rispetto al 2021.

Non sono state registrate svalutazioni di immobilizzazioni (nel 2021 erano pari a 0,6 milioni di Euro). Sono stati registrati 3,9 milioni di accantonamento al fondo rischi, di cui 2,0 a copertura delle quote da versare ai dipendenti come riconoscimento di un'una-tantum relativa ai tempi cambio e alle indennità ferie di competenza 2022 e 1,9 milioni di Euro relativi al contenzioso in essere (come meglio dettagliato nel paragrafo dedicato all'argomento "Contenziosi inerenti le gare d'appalto anno 2022".
.
Tra i proventi finanziari figurano 0,4 milioni Euro e tra gli oneri finanziari 6,5 milioni di Euro che si riferiscono all'attualizzazione dei crediti e debiti verso la Città di Torino e i fornitori, oltre che

agli interessi passivi da corrispondere per il finanziamento garantito SACE, stipulato in data 28 giugno 2022.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta a -6,1 milioni di Euro, contro i -4,7 milioni di Euro dell'anno precedente.

## Conto Economico Riclassificato

| CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO<br>Importi in migliaia di Euro | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---|---|---|
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 127.179 | 103.924 |
| Altri proventi | 294.102 | 269.589 |
| **Totale ricavi** | **421.282** | **373.513** |
| Acquisto materie prime sussidiarie e di consumo | - 40.721 | - 34.825 |
| Variazione rimanenze di materie prime | - 1.291 | - 48 |
| Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi | - 130.077 | - 128.096 |
| Oneri diversi di gestione | - 5.849 | - 5.337 |
| Costo del personale | - 196.083 | - 187.965 |
| **Totale costi operativi** | **- 374.021** | **- 356.271** |
| **Margine operativo lordo (EBITDA)** | **47.261** | **17.242** |
| Ammortamenti e svalutazioni | - 42.769 | - 47.791 |
| Accantonamenti netti | - 3.937 | - 679 |
| Totale ammortamenti e accantonamenti netti | - 46.706 | - 48.470 |
| **Risultato operativo (EBIT)** | **555** | **- 31.227** |
| Totale proventi e oneri finanziari | - 6.095 | - 4.682 |
| **Risultato della gestione ordinaria** | **- 5.540** | **- 35.909** |
| Risultato prima delle imposte | - 5.540 | - 35.909 |
| Imposte d'esercizio | - | - |
| **Risultato d'esercizio** | **- 5.540** | **- 35.909** |

# Stato Patrimoniale Riclassificato

| STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO<br>Importi in migliaia di Euro | 31.12.2022 | 31.12.2021 | Delta |
|---|---|---|---|
| Attivo immobilizzato | 388.531 | 387.280 | 1.251 |
| Altre attività (passività) non correnti | (258.481) | (216.023) | (42.458) |
| *Attività correnti* | *218.763* | *200.415* | *18.348* |
| *Passività correnti* | *(209.686)* | *(205.757)* | *(3.928)* |
| **Capitale circolante netto** | **9.077** | **(5.342)** | **14.420** |
| Fondi rischi e TFR | (51.594) | (50.525) | (1.069) |
| **CAPITALE INVESTITO NETTO** | **87.533** | **115.390** | **(27.856)** |
| Patrimonio netto | 17.815 | 23.103 | (5.287) |
| *Debiti finanziari non correnti* | *72.823* | *34.272* | 38.552 |
| **Indebitamento finanziario non corrente** | **72.823** | **34.272** | **38.552** |
| Liquidità' | (67.613) | (1.030) | (66.583) |
| Crediti finanziari correnti | (7.931) | (9.386) | 1.454 |
| Debiti finanziari correnti | 72.439 | 68.431 | 4.008 |
| **Indebitamento finanziario corrente netto** | **- 3.106** | **58.015** | **(61.120)** |
| **Indebitamento finanziario netto** | **69.718** | **92.287** | **(22.569)** |
| **MEZZI PROPRI ED INDEBITAMENTO (DISPONIBILITÀ) FINANZIARIO NETTO** | **87.533** | **115.390** | **(27.856)** |

## DICHIARAZIONE SULL'INDEBITAMENTO

Di seguito si riportano la dichiarazione sull'indebitamento e il dettaglio delle sue principali componenti al 31 dicembre 2022 e il corrispondente dato al 31dicembre 2021, facendo riferimento alle Raccomandazioni dell'"ESMA – European Securities ed Markets Authority" (orientamento ESMA 32-382-1138 pubblicato il 4 marzo 2021).

| | DICHIARAZIONE SULL'INDEBITAMENTO<br>*Importi in migliaia di Euro* | 31.12.22 | 31.12.21 |
|---|---|---|---|
| A | DISPONIBILITA' LIQUIDE | 67.613 | 1.030 |
| B | MEZZI EQUIVALENTI A DISPONIBILITA' LIQUIDE | - | - |
| C | ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI | 7.931 | 9.386 |
| **D** | **LIQUIDITA' (A +B + C)** | **75.545** | **10.416** |
| E | DEBITO FINANZIARIO CORRENTE | 60.894 | 55.126 |
| F | PARTE CORRENTE DEL DEBITO FINANZIARIO NON CORRENTE | 11.545 | 13.305 |
| **G** | **INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE ( E + F)** | **72.439** | **68.431** |
| **H** | **INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO ( G - D)** | **- 3.106** | **58.015** |
| I | DEBITO FINANZIARIO NON CORRENTE | 72.823 | 34.229 |
| J | STRUMENTI DI DEBITO | | |
| K | DEBITI COMMERCIALI ED ALTRI DEBITI NON CORRENTI | - | 43 |
| **L** | **INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (I + J + K)** | **72.823** | **34.272** |
| **M** | **TOTALE INDEBITAMENTO FINANZIARIO (H + L)** | **69.718** | **92.287** |

L'indebitamento finanziario migliora di circa 22,6 milioni di Euro e si rileva quanto segue:

- maggiore liquidità: 66,6 milioni di Euro (per accensione finanziamento garantito SACE pari a 50 milioni di euro);
- minori crediti per mutui verso la Città: 8,8 milioni di Euro;
- aumento delle linee di fido: 5,8 milioni di Euro;
- riduzione debiti per mutui: 6,4 milioni di Euro;
- riduzione debiti v/Banca Intesa per finanziamenti: 3,7 milioni di Euro;
- aumento debiti per finanziamento garantito SACE v/pool di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e Cassa depositi e prestiti): 50 milioni di Euro
- riduzione debiti v/altri finanziatori: 2,3 milioni di Euro;
- riduzione di altri debiti commerciali: 0,04 milioni di Euro.

## RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

**Premessa**

Le parti correlate di GTT, sulla base dell'attuale assetto proprietario di gruppo, sono rappresentate, oltre che dalle imprese/entità da essa controllate, collegate e a controllo congiunto, anche dalla controllante FCT Holding SpA., dalla Città di Torino che detiene il 100% del capitale di FCT Holding, e dalle relative imprese/entità controllate, collegate e sottoposte a controllo congiunto. Inoltre, sono considerate parti correlate anche i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari di GTT e della sua controllante.

I rapporti intrattenuti da GTT con le parti correlate rientrano nell'ordinaria gestione dell'impresa e sono generalmente regolati in base a condizioni di mercato, cioè alle condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti. Tutte le operazioni poste in essere sono state compiute nell'interesse della Società, principalmente per dare attuazione ai contratti di servizio di TPL con essi stipulati.

Ai fini di assicurare la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parte correlate, realizzate dalla Società stessa o dalle sue società controllate, gli amministratori, i sindaci e i dirigenti apicali sono tenuti a segnalare per tempo al Consiglio di Amministrazione le singole operazioni che la società intende compiere, nelle quali sono portatori di interessi.

Nel corso del 2022 non si sono verificate operazioni con parti correlate persone fisiche.

GTT non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

I principali dati contabili relativi ai rapporti commerciali e diversi nonché ai rapporti finanziari con le parti correlate sono specificati nella nota integrativa e nei relativi allegati 9A e 9B ai quali si rimanda.

Si indicano di seguito sinteticamente le operazioni più rilevanti con le principali parti correlate.

### Imprese collegate e a controllo congiunto

**Bus Company Srl**

Bus Company (GTT 30%) è aggiudicataria, in ATI con altre imprese di TPL, di alcuni servizi urbani di Torino subaffidati da GTT in esito a gara pubblica.

**Extra.To s.c.a r.l.**

Extra.To (GTT 39,36%), è la società consortile affidataria di servizi di TPL extraurbano: parte di detti servizi è eseguita da GTT in qualità di consorziata esecutrice.

## Enti controllanti

**Città di Torino e FCT Holding**

La Città di Torino e FCT Holding hanno confermato tutti gli impegni presi nel Documento programmatico siglato in data 26/27 aprile 2018 sottoscritto da Regione Piemonte (anche per conto Agenzia Mobilità Piemontese – AMP), Città di Torino e GTT.

## Imprese/entità controllate/collegate/sottoposte a controllo congiunto dalla controllante FCT Holding e dalla Città di Torino

**Infra.To Srl**

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 ed all'esercizio 2017, senza con ciò riconoscere, neppur implicitamente, la non correttezza delle rispettive diverse postazioni contabili.

In data 28 dicembre 2018 è stato siglato un ulteriore accordo tra GTT e Infra.To riguardante la revisione del canone base per lavori di manutenzione straordinaria a far data dal 1° gennaio 2018 sino al 31 dicembre 2021 in coerenza con i piani industriali di GTT e di Infra.To.

**ATTIVITA' SVOLTE NEL 2022**

## Servizio urbano di superficie

**Ridisegno della rete urbana e suburbana di superficie**

A seguito delle richieste di variazioni di servizio avanzate dagli stakeholder territoriali, sono state condotte le relative analisi di fattibilità e sono state implementate le soluzioni valutate ad impatto positivo per la popolazione e il territorio. Nella fattispecie, le soluzioni in oggetto sono:

- Linea 34: prolungamento da Piazza Bengasi a Via Ventimiglia angolo via Biglieri servendo la zona ospedali e migliorando l'interscambio con la metropolitana (stazioni Bengasi, Italia 61, Lingotto e Spezia);
- Linea 76: provvedimenti di prolungamento percorso con attestamento capolinea in Viale Partigiani;
- Linea CP1: provvedimenti di prolungamento percorso nel comune di Pianezza e contestuale limitazione con attestamento capolinea in V. De Amicis nel comune di Collegno. A partire dal 13 settembre 2022 istituzione della nuova linea CP1 scolastica che collega il capolinea della metro Fermi con l'ITAS Pianezza;
- Linea 8: prolungamento del percorso nella zona sud di Torino da Piazza Carducci a Piazzale Caio Mario;
- Linea 63B: cambio percorso della linea con nuovo capolinea fittizio presso stazione Lingotto anziché in Piazza Carducci;
- Linea SM1: prolungamento in Via Paganini (Settimo Cielo);
- Linea 83: intensificazione delle corse da/per il Movicentro di Trofarello, includendo così le corse a più alta domanda della linea 103 extraurbana, permettendo quindi la soppressione di quest'ultima;
- Linea 81: ampliamento del servizio fino alle ore 24.00 in modo tale da garantire il collegamento serale tra il Comune di Moncalieri e la Città di Torino agevolando la fruibilità del servizio della linea 1 Metro e permettendo anche al lunedì un facile interscambio con la linea bus sostitutiva M1S.

Al contempo, sono stati condotti studi di fattibilità e relativi sopralluoghi volti a migliorare il servizio di trasporto pubblico nei comuni appartenenti alla seconda cintura della città metropolitana di Torino. Tra questi è possibile annoverare lo studio della modifica del percorso della linea 45B, con l'ottica di favorire il collegamento tra il comune di Santena e la città di Torino, del prolungamento della linea 45 in modo da servire il comune di Poirino, dell'implementazione della linea 32 e 36 navetta per il servizio di trasporto pubblico del comune di Alpignano, etc.

Inoltre, in collaborazione con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, con l'obiettivo di allineare domanda e offerta e garantire un servizio di trasporto pubblico capillare e non discriminatorio, sono stati avviati studi e analisi per l'implementazione dei servizi a chiamata a complemento dell'offerta esistente dei servizi fissi.

**Tavolo TPL**

Accanto agli interventi con orizzonte temporale nel breve-medio periodo, è necessario individuare una strategia di lungo periodo in modo da indirizzare le scelte di mobilità e valorizzare la rete integrandola in un disegno unico. A tale scopo, nel corso dell'anno, è stato intrapreso un lavoro sinergico di coprogettazione tra la città di Torino, l'Agenzia della Mobilità Piemontese, 5T S.r.l e GTT S.p.A.

Con l'obiettivo di creare una rete ancor più gerarchizzata ed estesa, sono stati previsti diversi interventi infrastrutturali che riguardano in particolar modo la rete tranviaria e metropolitana. Per tali interventi sono stati predisposti e presentati progetti di realizzazione in modo da attingere a finanziamenti pubblici come quelli del PNRR.

Accanto agli interventi infrastrutturali, il gruppo di lavoro ha individuato azioni di contesto volte ad aumentare l'attrattività della rete grazie al miglioramento della velocità commerciale, data la stretta correlazione tra questi. Tali azioni riguardano il recupero e l'estensione della priorità semaforica, l'infrastrutturazione delle corsie riservate e preferenziali, l'installazione di telecamere su alcuni punti critici per sensibilizzare la popolazione al rispetto della priorità dei mezzi di trasporto pubblico, provvedimenti a favore del TPL nella zona del centro città.

**Istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa**

Nel corso dell'anno sono stati effettuati numerosi incontri con la cittadinanza per fornire informazioni e accogliere osservazioni riguardo alle istanze inviate l'anno precedente al MIT/MIMS; si sono inoltre espletate procedure a corredo dei progetti presentati e di quelli già ammessi a finanziamento nel 2019.

Rivisti progetti in funzione mutate esigenze, nuovi assetti urbanistici.

**PNRR – Veicoli elettrici**

Nel corso del 2022 GTT S.p.A. ha proseguito il piano rinnovamento della flotta verso modalità di trasporto green. Oltre ai 334 mezzi elettrici e a metano acquistati grazie al finanziamento da risorse PNMS e altre fonti (DM223, RINDEC, FSC), GTT S.p.A. ha stilato il piano per l'acquisto e la messa in esercizio di 300 bus elettrici finanziati dal PNRR.

L' elettrificazione della flotta comporta un vero e proprio cambio di sistema con modifiche che riguardano la gestione delle linee, l'autonomia degli autobus e i sistemi di ricarica. Per tale motivo, nel corso del 2022 è stato intrapreso uno studio di fattibilità che ha portato all'individuazione di ben 4 hub di ricarica all'interno del territorio torinese (Porta Susa, Piazza Bengasi, Piazza Sofia,

Piazza Caio Mario) che, come per i depositi, saranno opportunamente infrastrutturati. Inoltre, è stato stilato un piano di ripartizione delle linee elettrificate tra i depositi e sono stati individuati i tempi di ricarica al capolinea e ai depositi stessi. Tali misure sono volte a garantire la continuità di servizio di tali mezzi.

**Gestione del servizio in periodo di emergenza sanitaria**

L'offerta di servizio ha continuato a essere modulata, fino al 31 marzo 2022, in funzione delle esigenze di mobilità, regolamentate attraverso le diverse normative che si sono succedute. A partire dal 1° aprile è tornato in vigore il servizio standard.

**Servizi per grandi eventi sportivi e culturali**

Il trasporto pubblico svolge un ruolo primario nella fruizione degli eventi culturali e sportivi del territorio. Se da un lato risponde alla domanda dei cittadini adattandosi alla peculiarità dell'evento, dall'altro genera importanti benefici tra cui la riduzione della congestione della città e dell'inquinamento atmosferico in occasione di tali eventi e ha un impatto positivo sulla sicurezza stradale. Al fine di modulare il servizio alle specifiche dell'evento, occorre una programmazione precisa e puntuale. Nel corso del 2022, GTT ha accompagnato i torinesi in occasione degli eventi sportivi e culturali ospitati nella nostra città.

Per quanto concerne gli eventi culturali, oltre ai consueti eventi annuali che costituiscono il fiore all'occhiello per la città, Torino ha ospitato eventi di rilevanza internazionale che hanno portato nella nostra città un notevole afflusso di turisti e quindi di passeggeri occasionali dei nostri mezzi. Se ne comprende la necessità di interventi volti a garantire la miglior esperienza di viaggio possibile per eventi di spicco come:

- Eurovision Festival: Dal 10 al 14 maggio, Torino ha ospitato l'evento musicale più seguito al mondo che ha fatto convergere al Pala Olimpico, sede ufficiale della manifestazione, e al Parco del Valentino, sede dell'Eurovision Village, migliaia di persone (oltre 30mila fra spettatori e personale accreditato). Per l'occasione GTT ha predisposto un piano dei trasporti con potenziamenti e linee dedicate. Ad esempio, è stato esteso l'orario della metropolitana in occasione delle serate degli spettacoli, è stata istituita la navetta "Eurovision Village" che collegava la stazione Porta Nuova con il Parco del Valentino durante le giornate della manifestazione, la linea 8 Blu del servizio notturno Night Buster ha dedicato un percorso speciale;
- Il Salone internazionale del Libro: dal 19 al 23 maggio Lingotto Fiere ha ospitato la più

grande e importante manifestazione italiana nel campo dell'editoria. La collocazione dell'evento in prossimità della stazione metropolitana Lingotto ha permesso ai 168 mila visitatori di raggiungere l'evento con i mezzi pubblici, anche interscambiando con la rete di superficie (linee 74, 34) oppure con un breve tragitto a piedi dalla stazione ferroviaria Lingotto, utilizzando il sovrappasso pedonale;

- Terra Madre Salone del Gusto: dal 22 al 26 settembre il Parco Dora ha ospitato lo Spazio Slow Food raggiungibile grazie alle linee 3, 9, 52, 60, 72 e 72B di GTT. Inoltre, in tale occasione sono state potenziate le linee in funzione degli orari della manifestazione ed è stata estesa l'ultima corsa delle line sopracitate un'ora dopo il termine serale della manifestazione;
- Flower Festival: in occasione della manifestazione musicale dell'estate piemontese Flower Festival, tenutosi nel Parco della Certosa Reale di Collegno dal 29 giugno al 16 luglio 2022, è stato intensificato il servizio della linea 33 con passaggi aggiuntivi in orario notturno;
- Kappa FuturFestival: dal 1 al 3 luglio 55 mila persone provenienti da 96 nazioni diverse hanno partecipato al festival della musica elettronica tenutosi al Parco Dora con ben quattro palchi. Per l'occasione, GTT ha predisposto deviazioni transitorie per il collegamento Torino-Reggia di Venaria che ha riguardato le linee 52, 60, 67 festiva, 72, 72B, SF2, W60.

Per quanto concerne gli eventi sportivi, c'è sempre più attenzione verso modalità di trasporto sostenibili in occasione degli eventi di grande richiamo. Tra questi si possono citare:

- ATP Finals: in occasione del torneo professionistico di tennis tenutosi al Pala Alpitour tra il 14 e il 21 novembre, GTT ha potenziato il servizio di collegamento con la sede della manifestazione raggiungibile con le linee 4 e 10, entrambe collegate alle principali stazioni ferroviarie di Torino (Porta Nuova e Porta Susa). Inoltre, per incentivare le modalità di trasporto green, GTT ha consentito ai possessori del biglietto per la sessione prevista nella stessa giornata di viaggiare gratuitamente su queste due linee;
- UEFA Women's Champions League: il 21 maggio lo Juventus Stadium ha ospitato la finale della UEFA Women's Champions League tra Barcellona e Lione. Le linee 9b, 72,62, 3 sono state appositamente programmate in modo da adeguare il servizio all'afflusso e deflusso. Terminata la manifestazione sportiva, ad esempio l'ultima partenza dallo stadio della linea 9b è avvenuto 45' dopo la fine della partita;

- Europei di calcio 2032: GTT ha partecipato allo studio e alla preparazione di un'offerta per la candidatura di Torino quale città ospitante dei prossimi Europei 2032 a confermare la presenza dell'Italia nella corsa ad eventi di tale tenore.

**Fusione GTT - Ca.Nova**

Ca.Nova, di cui GTT deteneva il 100% del capitale, gestiva servizi di TPL per subaffidamento diretto da GTT, sussistendo i presupposti di cui agli artt. 218 D.lgs. 163/06 e art. 7 D.lgs. 50/16.
Ca.Nova era soggetta alla direzione e coordinamento di GTT ex art. 2497 e ss. del Codice Civile.
In data 15/12/2021 le Assemblee di GTT e di CA.NOVA SpA hanno deliberato la fusione per incorporazione di CA.NOVA SpA. in GTT S.p.A. La delibera è stata iscritta in CCIAA in data 23/12/2021. L'atto di fusione è stato firmato in data 26/04/2022 e registrato in CCIAA il 05/05/2022.
In previsione della fusione, che è diventata effettiva da Maggio 2022, nei primi mesi dell'anno sono stati predisposti i turni macchina e uomo per tutte le linee di Ca.Nova (sia urbane che extraurbane) nella configurazione di servizio in vigore nel rispetto dei parametri contrattuali GTT.

**SHOW**

Il progetto SHOW (SHared automation Operating models for Worldwide adoption), finanziato dalla Comunità Europea, si prefigge di promuove la transizione verso forme di trasporto collettivo a guida autonoma, attraverso la sperimentazione di servizi gestiti con piccole flotte (nel caso di Torino due veicoli), che da un lato permetterà un ulteriore sviluppo della tecnologia impiegata, dall'altro favorirà una migliore accettazione di questo sistema di guida innovativo da parte degli utenti.
I veicoli coinvolti nella sperimentazione sono due shuttle a trazione elettrica, a guida autonoma, modello ARMA forniti dalla ditta francese Navya.
Il percorso predefinito si trova in zona ospedali, principalmente lungo via Genova e via Ventimiglia; la salita e discesa dai veicoli avverranno presso le fermate di TPL. Il servizio sarà della tipologia a chiamata, con prenotazione tramite App dedicata; a bordo dei veicoli sarà sempre presente un supervisore, scelto fra il personale di guida GTT, preposto a intervenire in caso di emergenza.
Il "Dipartimento per la trasformazione digitale" della Presidenza del Consiglio dei Ministri, attraverso il "Decreto di determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi decisoria" n.17/2022, ha autorizzato la circolazione delle due navette a guida autonoma, previa

predisposizione di tabelle di indicatori del servizio. GTT ha altresì ottenuto il nulla osta alla circolazione da parte del Comune di Torino e le targhe di prova da parte della Motorizzazione Civile.

Nell'autunno 2022 si è svolta la formazione dei supervisori e si sono espletati i test preliminari con i veicoli in servizio. Il 2022 si è chiuso in attesa da parte degli Enti Ministeriali preposti dell'autorizzazione definitiva, sulla base degli indicatori di esercizio forniti, in modo tale da poter avviare la sperimentazione con passeggeri a bordo nel corso del 2023.

**ToMove – Living Lab**

A seguito della presentazione della proposta di intervento a valere sul Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, Torino con il suo progetto ToMove è stata selezionata come Living Lab per testare soluzioni innovative di trasporto locale. Con tale progetto si propone di promuovere il co-sviluppo e la sperimentazione di servizi di mobilità autonoma, connessa e cooperativa (CCAM), una mobilità semplice, sicura e sostenibile; coinvolgere PA locale, Ricerca, Imprese, Utenti; dimostrare in campo l'integrazione tra "nuova mobilità" e servizi MaaS; perseguire in via trasversale gli obiettivi di sostenibilità energetica ed ambientale in linea con gli impegni della Mission europea "100 Climate Neutral Cities" a cui la Città di Torino ha aderito.

L'attività di ricerca applicata e di testing riguarderà i seguenti ambiti tecnologici: rilevazione movimento veicoli per l'analisi di interazione veicolo autonomo/altri attori stradali, con focus su Vulnerable Road Users; servizi C-ITS, eventualmente in edge cloud, basati sugli standard ETSI di riferimento su piattaforma C-Roads; inserimento di On-Board Unit su mezzi di trasporto, individuali o collettivi; servizi Blockchain per la certificazione delle comunicazioni tra veicoli autonomi (es: in ambito assicurativo); Open Data Platform CCAM con integrazione di dati satellitari e Digital Twin. Tali ambiti sono coerenti con i macro-trend CASES: Connectivity, Autonomous driving, Shared-mobility, Electrification, Servitization.

A partire da ottobre 2022, GTT S.p.A. in qualità di attore della quadrupla elica costituita da PA, Ricerca, Imprese, Utenti, è stata impegnata alle riunioni di kick-off e alla redazione del piano di risorse e impegno stimati per il progetto il cui lancio è previsto a maggio del 2023.

**Conta passeggeri**

I veicoli acquisiti da GTT a partire dal 2021 sono dotati di conta passeggeri funzionante grazie a un sistema di telecamere installate in corrispondenza delle porte di salita e discesa.

A seguito della messa a punto dei sistemi da parte dei fornitori (Swarco e Aesys), si sono svolte alcune verifiche sul campo al fine di stabilirne il grado di precisione ed effettuare una prima calibrazione.

**Servizio Extraurbano**

Nei primi mesi dell'anno, la programmazione del servizio è stata legata all'evolversi della pandemia da Covid-19.

Nel corso di tutto l'anno si è rivisto il programma di esercizio di alcune linee al fine di riallineare la produzione chilometrica erogata ai contributi a disposizione di AMP sui vari contratti di servizio (principalmente CMT – AMP - IVREA); sono state effettuate analisi di dettaglio sui carichi delle corse da razionalizzare, sulla ricaduta sui turni di servizio e gli interventi sono stati attuati in fasi successive nel corso di tutto l'anno; in particolare, le razionalizzazioni hanno riguardato le linee 92 - 103 - 107 - 133 - 134 - 135 - 143 - 165 - 168 - 321 - 329 - 429 - 432 - 510 - 511.

Nel corso dell'anno, inoltre, il servizio è stato rimodulato in funzione della domanda ed in particolare in funzione degli orari scolastici degli Istituti secondari di secondo grado. Terminato il periodo emergenziale causato dalla pandemia, non essendo più prevista l'attivazione di corse di potenziamento o legate a specifiche particolari esigenze di orario, GTT ha modulato opportunamente il servizio offerto sulla base del database "ORARISCUOLE" compilato da ogni istituto e sulle esigenze dei cittadini.

**Metropolitana**

Nel corso dell'anno 2022 la società Infra.To ha proseguito e sviluppato regolarmente i lavori di costruzione delle opere civili del prolungamento ovest Fermi – Cascine Vica. In particolare

- lotto 1 si sono conclusi gli scavi ed i rivestimenti delle gallerie naturali ed artificiale, le opere civili al rustico del manufatto di transizione, delle 2 stazioni, Certosa e Collegno Centro, e dei 2 pozzi di intertratta; sono stati avviati i lavori di finitura architettonica e impianti di gallerie e stazioni; avviati e quasi conclusi anche i lavori dei calcestruzzi di ricarica per le vie di corsa dei treni;
- lotto 2 sono in avanzato stato di esecuzione gli scavi delle gallerie, le opere civili al rustico dei pozzi, i solai di copertura e fondazione delle 2 stazioni, Leumann e Cascine Vica, le opere di contenimento perimetrale e la prima fase di scavo del parcheggio di interscambio.

Parallelamente sono stati avviati e condotti i lavori di costruzione dell'ampliamento officina manutenzione treni che hanno visto nel 2022 la completa ultimazione della fornitura e posa degli elementi prefabbricati della struttura del nuovo edificio e l'avvio dei lavori di finitura architettonica e impianti. L'ampliamento dell'officina prevede 3 linee di manutenzione per treni da 52 m, attrezzate con martinetti di sollevamento, compatibili per manutenzione anche di veicoli da 26 m (VAL 208 NG); di queste, 2 linee sono dotate di passerelle per lavori di manutenzione in quota.
Nel mese di novembre 2022 sono stati consegnati i lavori per la costruzione del nuovo deposito che prevede la realizzazione di n°6 vie della capacità di 4 treni da 52 m ciascuna.
A seguito dell'aggiudicazione avvenuta il 30/11/2021, in data 04/02/2022, Infra.To e ALSTOM Ferroviaria S.p.a hanno sottoscritto l'appalto per il servizio di migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, di adeguamento degli apparati di bordo del materiale rotabile VAL esistente e di immissione in linea di nuovo materiale rotabile già compatibile, con il sistema di segnalamento CBTC.
L'esecuzione in via d'urgenza è stata avviata il 01/12/2021, mentre la sua ultimazione è attesa per il 28/02/2025, contestualmente all'attivazione del servizio passeggeri sul prolungamento ovest Fermi – Cascine Vica.
Le attività che avranno più impatto con l'esercizio del servizio di trasporto pubblico sono:
l'ammodernamento degli apparati di terra (nel comprensorio tecnico, lungo la galleria e nelle stazioni);
l'adeguamento degli apparati di bordo (del materiale rotabile VAL esistente);
la fornitura di n. 4 nuovi treni e l'opzione per la fornitura di ulteriori 12 nuovi treni; i nuovi treni sono di lunghezza 52 m, convoglio unico con intercomunicante.

A queste si aggiungono il collegamento fisico tra la linea esistente ed il prolungamento ovest dell'area del retro-stazione dell'attuale capolinea di Fermi, nonché i deviatoi per il nuovo deposito nel comprensorio tecnico.
A seguito dell'avvio delle attività di contratto, si è da subito manifestata la necessità di avviare un'intensa attività di interfaccia coordinata da Infra.to che oltre al Gestore del servizio GTT ha visto il coinvolgimento del Sistemista della configurazione subentrante CBTC (Alstom) ed il Sistemista della configurazione in esercizio VAL GEIE Transfima; in capo di quest'ultimo è stata mantenuta l'esecuzione delle opere infrastrutturali di sistema quali armamento, porte di banchina, correnti forti e deboli.

Secondo programma, Alstom ha completato in data 03/06/2022 lo sviluppo della progettazione esecutiva, che nel successivo mese di agosto è stata approvata da Infra.To fatte salve le approvazioni di ordine superiore. Nei mesi successivi sono stati avviati i rilievi e le misurazioni sul campo e lo sviluppo della progettazione costruttiva. L'avvio delle attività è attesa per i primi mesi del 2023.

Tra i mesi di ottobre e novembre 2022, Infra.To ha bandito ed aggiudicato l'appalto correnti forti e correnti deboli, attività che continuano a far capo al GEIE Transfima, come per le precedenti tratte.

Nel mese di dicembre, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ridefinito i componenti della Commissione Nazionale di Sicurezza a cui sarà demandata l'attività istruttoria e approvativa sia del servizio di migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, sia per l'infrastruttura che per la flotta esistente, sia della fornitura del nuovo rotabile attrezzato con tecnologia CBTC, sia l'attivazione al servizio commerciale del prolungamento ovest attrezzato con tecnologia CBTC; la prima riunione di presentazione è programmata per il giorno 26/01/2023.

Coerentemente con il cronoprogramma generale della migrazione del sistema di segnalamento, nel mese di gennaio 2023, oltre alla messa a disposizione dell'area di lavoro dedicata ubicata all'interno del magazzino treno lavori (adiacente all'esistente deposito treni), GTT ha consegnato ad ALSTOM il primo veicolo VAL 208 NG su cui è stato avviato l'attrezzaggio dei nuovi apparati di bordo; il veicolo modificato costituirà il cosiddetto "Treno tipo" che sarà sottoposto ai test ed ai collaudi utili a certificare il corretto funzionamento dei nuovi apparati CBTC e la loro compatibilità con il sistema esistente VAL.

Nel mese di gennaio 2023, coerentemente con la pianificazione generale degli interventi in essere, congiuntamente ad Infra.To, sono state analizzate le interferenze/ripercussioni con l'esercizio della linea per l'anno 2023, e delineate in linea di massima per il 2024, che sono state oggetto di specifica comunicazione indirizzata agli Enti concedenti il servizio, Città ed Agenzia.

Complessivamente nel 2022 si sono registrati 33,0 milioni di passeggeri/anno, in aumento del 28% rispetto al 2021 (24,0 milioni) ma ancora in riduzione del 22% rispetto ai 42,8 milioni di passeggeri del 2019 (periodo ante Covid-19).

Nel corso dell'anno 2022, nella tratta in esercizio, sono proseguite importanti attività di evoluzione o manutenzione straordinaria necessarie per poter mantenere elevati standard prestazionali e di qualità del servizio.

E' proseguita la progressiva trasformazione a LED dell'illuminazione interna delle stazioni, al fine di migliorare le condizioni di luminosità e di ridurre i consumi energetici. Nel corso dell'anno è stata inoltre sostituita l'illuminazione di alcune zone di passaggio della palazzina uffici di Collegno con lampade a LED.

Presso le stazioni e i pozzi di ventilazioni sono stati effettuati interventi di sostituzione per obsolescenza di alcune apparecchiature. In particolare gli interventi hanno interessato gli inverter della ventilazione, i gruppi di continuità e i sistemi di condizionamento dei locali tecnici.

Per questi ultimi, sono stati sostituiti 14 condizionatori e il gruppo frigorifero di Lingotto.

Il periodico rinnovo degli apparati meccanici di maggiore usura delle scale mobili presenti nelle stazioni metro (complessivamente 142 impianti con le stazioni di Italia 61 e Bengasi), unito a manutenzione preventiva, ha mantenuto la funzionalità globale di questi impianti a valori assoluti superiori al 95%, nonostante le gravose condizioni di funzionamento a cui sono soggetti (assenza di coperture esterne, lunghi periodi di funzionamento, ecc.) ed i lunghi tempi di approvvigionamento di alcuni componenti di ricambio, dovuti anche alla situazione internazionale.

Analogamente la funzionalità globale degli ascensori presenti nelle stazioni metro (complessivamente 73 impianti con le stazioni di Italia 61 e Bengasi) ha mantenuto valori assoluti del 98,8%.

Presso le 23 stazioni della linea sono presenti 52 emettitrici automatiche di titoli di viaggio denominate "Full", grazie alle quali è possibile acquistare e ricaricare i titoli di viaggio elettronici BIP e 9 emettitrici automatiche di titoli di viaggio denominate "Light", di minori dimensioni, presso le quali è possibile acquistare titoli di viaggio di corsa singola o giornalieri su chip on paper effettuando il pagamento con carte bancarie o monete.

Nel corso del 2022 è proseguita su tutta la linea la sostituzione delle emettitrici "Full" con le emettitrici di nuova generazione, già presenti a Fermi, Porta Nuova, Italia 61 e Bengasi. Ad oggi 17 stazioni su 23 risultano attrezzate con emettitrici "full" di nuova generazione, mentre le restanti stazioni verranno allestite nel corso del 2023.

Per facilitare ulteriormente l'accesso al servizio di trasporto pubblico, in tutte le stazioni metro è presente un varco per l'accesso diretto mediante carte di credito/debito.

Per quanto riguarda i varchi di accesso alla stazione, nel mese di maggio 2022 è stato avviato l'aggiornamento di tutte le CPU (ormai obsolete) e dei Display, con allineamento ai modelli già presenti nelle nuove stazioni di Italia 61 e Bengasi; l'aggiornamento dell'intera linea verrà completato nel corso del 2023.

A circa 17 anni dall'entrata in esercizio della linea, la flotta di 58 veicoli ha percorso circa 82,8 milioni di km. Nei primi mesi dell'anno 2022 si è completato il primo ciclo di attività di Revisione

Generale (RG/1) dei Veicoli VAL, iniziato nell'anno 2015, contestualmente si sono concluse anche le attività relative al secondo ciclo di Revisione Leggera (RL/2). Nel mese di maggio sono invece iniziate le attività del secondo ciclo di Revisione Generale (RG/2) ogni 1,8 Mio di chilometri, che si distinguono dalle prime per la revisione del sotto-impianto porte. Le attività di RG/2 si sono concluse positivamente per i primi 6 veicoli della flotta, il cui ultimo collaudo è avvenuto nel mese di febbraio 2023 con i Funzionari ANSFISA.

Nel dicembre 2022, si è inoltre completata l'implementazione di un sistema di monitoraggio, particolarmente complesso, che consente alla Sala PCC di verificare l'eventuale apertura delle porte intercomunicanti presenti a bordo veicolo. Tale implementazione si è condivisa anche con il Detentore del Sistema (TRANSFIMA).

Durante l'anno sono proseguite importanti attività di manutenzione straordinaria inerenti adeguamenti normativi e la risoluzione dell'obsolescenza di impianti tecnologici appartenenti a sottosistemi rilevanti e a sottosistemi di sicurezza.

È stato aggiornato il software di gestione Mezzi Audio Video (MAV2.0) al fine di permettere l'inoltro delle chiamate di emergenza interfoniche su rete pubblica.

È stata inserita presso il PCC la nuova postazione Zbis di ticketing al fine di gestire le chiamate interfoniche per una migliore gestione delle chiamate in arrivo dall'interfono TVM di stazione, attività che sarà definitivamente completata nel primo trimestre del 2023.

In conformità alla Direttiva sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (Direttiva NIS), per la quale la Metropolitana di Torino è stata individuata come Operatore di Servizi Essenziali (OSE), è stato progettato ed inserito nei sistemi informatici Metro un sistema di disaster recovery MAV2.0 volto a gestire una emergenza di sicurezza informatica relativa ai soli servizi audio video, che permetta di recuperare in tempi rapidi le funzionalità del sistema MAV.

È continuata l'attività di revisione degli apparecchi di via, già in corso negli anni precedenti, mediante la revisione di ulteriori n.4 motori per complessivi n.18 motori su n.29; interventi di manutenzione straordinaria hanno interessato lo scambio C3 via 1 (inserimento Fermi), con totale sostituzione di parte dello stesso (blocco culla) e la sostituzione di una porzione di barra di guida in prossimità dei rilevatori di sgonfiamento (EDD 2 - tratta Fermi Paradiso).

È stata completata la revisione degli interruttori generali per un totale di 33 interruttori, è proseguita la revisione degli interruttori ultrarapidi di trazione, e parimenti è continuata la campagna di revisione degli UPS di sistema per complessive 16 macchine installate nei locali PET; si è inoltre proceduto con la sostituzione di gruppi batterie relative a centralina di comando (porte di banchina, QBAT, UPS).

Sono proseguite le attività di parziale sostituzione del sistema antincendio delle stazioni e del comprensorio tecnico Metro di Collegno (attività che proseguirà anche nei prossimi anni), in particolare relative ai rilevatori di fumo e calore.

## Rinnovo del parco bus e tram

### Rinnovo Flotta Bus

Nel corso dell'anno 2022 sono proseguite le azioni relative al rinnovo flotta bus già iniziate nell'anno precedente.

Pur non avendo immesso in servizio nuovi autobus l'anno 2022 ha visto:

- La stipula del contratto con IIA (Industria Italiana Autobus) per la fornitura di complessivi 122 autobus, così suddivisi:
    - 62 mezzi urbani di lunghezza 12 m ad alimentazione metano
    - 60 mezzi urbani di lunghezza 18 m ad alimentazione metano

  Le consegne avverranno progressivamente a partire da febbraio 2023 per concludersi entro dicembre 2023.

  Nelle suddette forniture è ricompreso il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni;
- La stipula del secondo contratto applicativo nell'Ambito di un Accordo Quadro per la fornitura di autobus urbani, con alimentazione esclusivamente elettrica, di lunghezza 12 m del costruttore BYD. Il secondo contratto applicativo prevede la fornitura di 60 autobus (ricomprendendo anche il previsto quinto d'obbligo) che saranno consegnati entro luglio 2023. Contestualmente alla fornitura verrà realizzata apposita infrastruttura di ricarica presso il deposito di Venaria;
- La stipula del contratto con IVECO-Orecchia per la fornitura di n. 50 autobus interurbani di lunghezza 12 m ad alimentazione gasolio Euro VI, la cui consegna si è conclusa a marzo 2023. Per tale fornitura è ricompreso il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni;
- La stipula del contratto con IVECO per la fornitura di n. 42 autobus interurbani di lunghezza 12 m ad alimentazione metano, aderendo ad apposita convenzione CONSIP. La consegna dei veicoli è prevista per il mese di luglio 2023.

Gli autobus sono parzialmente finanziati da Fondi del Ministero in percentuali diverse comprese tra il 90% per gli autobus elettrici, 60% per gli autobus interurbani a gasolio ed il 70% per quelli

urbani ed interurbani a metano.

**Rinnovo Flotta Tram**

A seguito della gara esperita nel corso del 2019 con l'aggiudicazione provvisoria alla ditta HITACHI Rail, nel maggio 2020 è stato sottoscritto un contratto quadro per la fornitura di 70 tram, di cui 30 sono stati ordinati contestualmente.

La consegna del primo tram per le prove di tipo è avvenuta ad inizio febbraio del 2022 ed al 31/12/2022 sono presenti a Torino n.6 motrici tramviarie utilizzate per le prove di messa in servizio ed addestramento del personale di guida. In parallelo è stato avviato l'iter per l'ottenimento del Nulla Osta all'Esercizio da parte delle Autorità (ANSFISA e Ministero delle Infrastrutture) che si prevede venga rilasciato entro la fine di giugno 2023.

Nel corso del 2022 è stato inoltre sottoscritto con HITACHI Rail, il secondo contratto applicativo per 40 motrici tramviarie andando ad esaurire quanto previsto dall'Accordo Quadro. Le suddette motrici tramviarie verranno consegnate in continuità con le 30 del primo contratto applicativo ad un ritmo di 2 tram/mese completando la fornitura entro il 2025.

**Flotta Bus (interventi straordinari)**

Per quanto riguarda il parco autobus i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2022 hanno riguardato:

- la sostituzione dei motori degli autobus IVECO serie Citelis per il raggiungimento del loro fine vita tecnico, nel corso del 2022 si è intervenuti su 52 motori su una flotta complessiva di 263 autobus;
- la sostituzione dei motori degli autobus IVECO serie Crossway EEV per il raggiungimento del loro fine vita tecnico, nel corso del 2022 si è intervenuti su 31 motori su una flotta complessiva di 76 autobus.

**Flotta tranviaria (interventi straordinari)**

Per quanto concerne il parco tranviario i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2022 hanno riguardato:

- per le motrici TPR5000, in via sperimentale è iniziata la sostituzione dell'impianto di climatizzazione della cabina di guida (ormai obsoleta) con una soluzione di ultima generazione. La sperimentazione ha dato esito positivo e si procederà progressivamente

all'ammodernamento della restante flotta;

- per le motrici 6000 sono proseguite le operazioni di revisione generale (lavorazioni EF) delle motrici stesse. Nel corso dell'anno 2022 sono state completate dieci EF e tre sono in corso di esecuzione.

**Attrezzature**

Si riassumono qui di seguito i principali interventi:

- presso l'impianto Tortona: nel corso del 2022 si è proceduto all'acquisto di piattaforme elevabili, attrezzature speciale per operare in sicurezza sulle motrici tramviarie tipo 6000; si è provveduto altresì all'acquisto di sollevatori per autobus
- presso l'impianto San Paolo si è provveduto all'acquisto di carro soccorso per il recupero e l'intervento in caso di deragliamento delle motrici tranviare
- presso l'impianto Venaria si è completata l'installazione della passerella per l'effettuazione delle manutenzioni sugli imperiali delle motrici tranviarie, attività che si completerà nel corso del 2022.

**Attività di controllo biglietti a bordo veicoli**

Nell'anno 2022, da gennaio a marzo, sono proseguiti i controlli congiunti con la Polizia Municipale a bordo vettura per la verifica della certificazione verde (Green Pass).

| | INTERVENTI | FF.OO | N. AGENTI FF.OO | N. AGENTI GTT | NUMERO CONTROLLI | turni uomo | ore impegno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GENNAIO - MARZO 2022 | 33 | POLIZIA MUNICIPALE | 209 | 153 | 4.970 | 876 | 5.697 |
| | 5 | CARABINIERI | 35 | 29 | 748 | 32 | 207 |
| | 2 | POLIZIA DI STATO | 27 | 18 | 993 | 8 | 54 |

Dal 1° maggio, con O.d.S. n°373/2022, vengono messe in atto le misure per favorire il rientro nell'ordinario in seguito alla cessazione dello stato di emergenza Covid-19.
Riprendono dopo la fine dello stato di emergenza gli interventi di verifica dei titoli di viaggio in collaborazione con la Polizia di Stato e con i Carabinieri.

| FORZE DELL'ORDINE | N° INTERVENTI | N. VETTURE | N. PASSEGG | VERBALI | ESAZIONI | TOTALE MULTE | % evasione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **POLIZIA DI STATO** | 9 | 128 | 3273 | 359 | 359 | 718 | 21,94% |
| **CARABINIERI** | 17 | 228 | 4259 | 563 | 555 | 1118 | 26,25% |
| | **26** | **356** | **7532** | **922** | **914** | **1836** | **24,38%** |

- A giugno riprendono i turni serali.
- Dal 1° novembre ritorno alla sede unica in corso Francia n°6
- Dal 16 novembre inizio sperimentazione di attività di controlleria affidata a ditta esterna.

Nell'anno 2022 il personale operante nella struttura degli Assistenti alla Clientela, composta in media da 93 agenti, ha redatto 80.321 sanzioni di cui 32.896 esazioni incassate direttamente a bordo con un incasso di 1.151.688,00€ e ha controllato 107.401 vetture su tutto il territorio di competenza, per un totale di 1.147.878 passeggeri.

Delle 32.896 esazioni incassate direttamente dagli agenti, il 56% è stato regolarizzato con pagamenti elettronici POS e SATISPAY.

| | 2020 | 2021 | DELTA 2020-2021 | | 2022 | DELTA 2021-2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ORE DI CONTROLLERIA** | 78.791 | 106.231 | 27.440 | 34,83% | 106.453 | 222 | 0,21% |
| **PASSEGGERI CONTROLLATI** | 707.319 | 822.391 | 115.072 | 16,27% | 1.147.878 | 325.487 | 39,58% |
| **VETTURE CONTROLLATE** | 78.417 | 112.128 | 33.711 | 42,99% | 107.401 | -4.727 | -4,22% |
| **VERBALI** | 31.053 | 41.450 | 10.397 | 33.48% | 47.425 | 5.975 | 14,41% |
| **ESAZIONI** | 15.232 | 29.592 | 14.360 | 94,28% | 32.896 | 3.304 | 11,17% |
| **TOTALE SANZIONI** | 46.285 | 71.042 | 24.757 | 53.49% | 80.321 | 9.279 | 13,06% |

**Impianti ferrotranviari**

Gli interventi più significativi realizzati nel 2022 sono stati i seguenti:

- Via XX settembre (tratto Matteotti – Bertola) i lavori di rinnovo di 590 m. di binario e del

deviatoio n. 551, iniziati a ottobre 2021, sono stati completati nel mese di aprile 2022 (linee 4 – 15) ed hanno interessato tutta la sede stradale;

- C.so Re Umberto / c.so Matteotti: rinnovo m. 95 di binario in curva con allargamento del raggio di curvatura (linea 15);
- Piazza della Repubblica: rinnovo dei gruppi (scambi) tranviari n. 237, 238, 244 e 245 con relative curve (linea 4);
- Corso Raffaello / via Madama Cristina: rinnovo di m. 45 di binario in curva e del deviatoio 962 (linea 9 – Uscite Deposito Nizza);
- Corso Raffaello / corso Massimo D'Azeglio: rinnovo m. 50 binario in curva (linea 9 – Uscite Deposito Nizza);
- Via San Tommaso angolo via Bertola: ricostruzione incrocio tranviario con robot di saldatura (linea 4 e 15;
- Deposito San Paolo: rinnovo m. 350 di binario corsie rimessaggio tram;
- Linea Sassi – Superga: sostituzione rotaie su m. 225 di binario in curva;
- c.so matteotti: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria nel tratto compreso tra via XX Settembre e c.so Re Umberto (linea 15);
- piazza Carlo Emanuele: sistemazione pavimentazione lapidea sede tranviari (linee bus);
- corso Giulio Cesare tra corso Emilia e corso Novara: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 4);
- Via Bibiana e via Chiesa Salute: risanamento a tratti della sede tranviaria in corrispondenza delle fermate bus;
- corso Palermo: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria nel tratto compreso tra largo Brescia e corso Regio Parco (lavori iniziati novembre 2022 in completamento febbraio 2023);
- corso Vittorio E. II, binario sud tra via Goito e via Madama Cristina: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 9);

Oltre ai sopraindicati lavori, nel programma 2022 sono stati inseriti e realizzati interventi di ricostruzione delle rotaie tranviarie mediante sistemi automatici di saldatura nonché interventi su attrezzature e banchine di fermata, finalizzate a migliorarne l'accessibilità ed il comfort.
La progressiva sostituzione dei controllori di comando degli scambi, avviata nel 2018, ha interessato, nel 2022, UN impianto (421 Sabotino) tra quelli che hanno richiesto maggior numero d'interventi per taratura o guasto elettronico.
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.
L'Officina ha realizzato gli elementi accessori all'armamento (cuori, incroci, scambi, curve e complessivi) per le manutenzioni della rete binari di superficie gestita da GTT.

Il settore Linea Aerea e Cavi ha provveduto alla sostituzione di circa 1200 m. di rete aerea in incroci dove il filo di contatto è risultato particolarmente usurato ed ha effettuato la variazione di tracciato della dorsale cavi di alimentazione in uscita dalla sottostazione "Raffaello", per un totale di m. 1040 di cavo da 1000 mq. Interferenti con la costruzione del nuovo collettore fognario SMAT.

**Ferrovie: Canavesana (parte SFM1) e Torino - Ceres (SFMA)**

Si riportano di seguito le principali informazioni relative alle ferrovie GTT per l'anno 2022; come previsto dalla normativa vigente, si distingue tra le attività svolte da GTT in qualità di impresa ferroviaria (Trasporto) e da GTT in qualità di gestore infrastruttura (Infrastruttura).

Anche nell'anno 2022, le ferrovie GTT hanno operato, come di seguito dettagliato, in un contesto in continua evoluzione sia per quanto riguarda l'ambito tecnico-operativo sia per quel che riguarda il quadro autorizzativo di riferimento.

Come per l'anno 2021, a seguito della parziale attuazione degli esiti di gara, che ha determinato il passaggio a Trenitalia del servizio passeggeri ferroviario sulla linea SFM1 (Chieri – Torino - Settimo – Rivarolo), le competenze di GTT in campo ferroviario risultano essere:

- esercizio del trasporto passeggeri sulla linea SFMA;
- gestione della circolazione e dell'infrastruttura ferroviaria sulle linee Settimo T.se – Rivarolo Cse, Rivarolo C.se – Pont – C.se e Torino - Ceres.

Sulla tratta SFM1 (Rivarolo – Pont) è sospesa la circolazione ferroviaria in attesa di lavori di elettrificazione e ammodernamento: AMP non ha affidato a Trenitalia il servizio su tale tratta, optando per servizi sostitutivi bus.

Inoltre anche nell'anno 2022 l'esercizio è interrotto sulla linea Torino – Ceres nella tratta Torino – Venaria per i lavori di interconnessione della linea con la rete RFI presso la stazione di Rebaudengo.

Le principali attività, progetti e interventi sviluppati nel 2022 hanno soprattutto riguardato l'adeguamento ai nuovi standard e norme applicabili, da un punto di vista operativo e organizzativo per il conseguimento e mantenimento delle certificazioni e autorizzazioni all'esercizio, e da un punto di vista tecnico-impiantistico.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese con propria Determinazione n. 796/2020 del 31/12/2020, aggiornata con successive Determinazioni n. 866 del 30/12/2021 e n. 964 del 30/12/2022 (per gli anni 2021, 2022 e 1° semestre 2023) ha adottato un Provvedimento d'emergenza con l'imposizione in capo a GTT degli obblighi di servizio per i servizi ferroviari in concessione sulla linea SFMA (da Venaria a Ceres).

# Trasporto Ferroviario

**Andamento del servizio ed evoluzione della situazione di affidamento del Nodo ferroviario di Torino**

GTT in qualità di impresa ferroviaria ha effettuato nel 2022 il servizio di trasporto passeggeri sulla linea SFMA - Torino – Ceres (rete isolata del Gestore GTT).

L'esercizio su tale linea è limitato alla tratta Venaria – Ceres, in quanto la tratta Torino Dora – Venaria è interrotta per i lavori di interconnessione con la rete RFI.

Grazie agli interventi di riprogrammazione dei servizi ferroviari sulla tratta residua e alla ottimizzazione dell'utilizzo delle composizioni di materiale rotabile, i nuovi orari consolidati hanno consentito la realizzazione di servizi ferroviari di ottima regolarità nell'anno 2022 (ritardi inferiori ai 5 minuti pari a 2,47% dei treni effettuati e ritardi inferiori ai 15 minuti 0,48% dei treni effettuati).

Relativamente al materiale rotabile si segnala a termine anno:

- l'alienazione di n. 4 elettromotrici Ale 054/056 ("Belghe") obsolete e normativamente non adeguate;
- a seguito dell'ottenimento delle autorizzazioni al transito nel punto di interconnessione provvisorio tra la rete nazionale e la linea SFMA a Torino Rebaudengo, ad aprile 2022 i 3 TTR sono stati trasferiti dal Nodo di Torino a Venaria;
- l'ultimazione delle attività di adeguamento alla vigente normativa sugli impianti antincendio (nuovo impianto riguardante l'ambiente passeggeri) su tutti i rotabili tipo TTR in servizio sulla linea SFMA;
- l'esecuzione delle attività di adeguamento funzionale sugli impianti WC (nuovo impianto a circuito chiuso) su tutti i rotabili tipo TTR in servizio sulla linea SFMA.

**Contesto normativo e situazione autorizzativa**

GTT Trasporto è tuttora in possesso e ha mantenuto il Certificato Unico di Sicurezza relativo alla rete RFI e GTT (linee Settimo – Rivarolo e Rivarolo – Pont), conseguito a maggio 2020, pur non avendo effettuato nel 2021 e 2022 esercizio su tali reti.

Per la linea SFMA, è stata presentata la *richiesta di Certificato di Idoneità* a settembre 2019, come previsto dalla normativa vigente; tale procedimento, sospeso da ANSF (ora ANSFISA) nel corso del 2020 fino al conseguimento del Certificato da parte dell'infrastruttura (avvenuto a dicembre 2020), è stato completato con il conseguimento del Certificato di Idoneità a giugno 2022, con va-

lidità fino al 27/11/2023.

**Infrastruttura Ferroviaria**

**Andamento del servizio ed evoluzione del contesto (affidamento del Nodo ferroviario di Torino e subentro RFI)**

GTT in qualità di Gestore dell'Infrastruttura gestisce le linee in concessione regionale

- Linea Canavesana (tratte Settimo T.se - Rivarolo C.se e Rivarolo C.se - Pont C.se);
- Linea Torino - Ceres.

Per quel che riguarda la linea Settimo - Rivarolo, nel 2022 sono proseguite le attività avviate l'anno precedente connesse all'avvicendamento dell'impresa GTT con Trenitalia sulla linea SFM1, avvenuta a gennaio 2021; in particolare sono state sviluppate le seguenti attività:

- monitoraggio e aggiornamento degli Accordi di Interfaccia tra impresa Trenitalia e gestore GTT e emanazione/aggiornamento norme di interfaccia;
- analisi condotte dal Gestore e supporto fornito a impresa/costruttori di veicoli per l'estensione dell'area d'uso dell'AISM sulla rete GTT per i veicoli.

Come disposto dalla DGR 12-8165 del 20 dicembre 2018, anche nel 2021 sono proseguite le attività del tavolo tecnico finalizzato a verificare le condizioni tecniche, amministrative ed economiche, per la stipula di un accordo per disciplinare la gestione unitaria con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale delle ferrovie Canavesana e Torino - Ceres.

Per quel che concerne il servizio, si segnalano in particolare le seguenti condizioni che nel corso del 2022 hanno avuto impatto sulle linee e sull'esercizio:

- per tutto il 2022, è stata sospesa la circolazione ferroviaria sulla linea Rivarolo - Pont in attesa di lavori di elettrificazione e ammodernamento della linea;
- per tutto il 2022 sulla linea Torino – Ceres è stato effettuato il servizio limitatamente alla tratta Venaria – Ceres in considerazione dei lavori di realizzazione dell'interconnessione della linea lungo corso Grosseto.

Per quel che concerne i progetti in corso, si evidenzia in particolare che nel 2022:

- sono proseguiti i lavori di interconnessione della linea Torino – Ceres alla rete nazionale in corrispondenza della stazione Rebaudengo, gestiti da SCR (Società di Committenza Regionale); a questo proposito l'impegno del Gestore GTT è risultato sempre più significativo in quanto è in carico a GTT la gestione dell'iter autorizzativo dell'intero progetto nei

confronti di ANSFISA;

- sono proseguite le attività di progettazione e propedeutiche all'implementazione degli impianti SCMT e RTB sulla linea Settimo – Rivarolo.

Sulla linea Canavesana, l'adozione già nel 2021 del Performance Regime come richiesto da ART ha permesso di poter misurare l'andamento del livello di servizio reso ai passeggeri; l'indicatore nel corso dell'anno 2022 è risultato pari a: treni con ritardo inferiore a 5': 94,5%; treni soppressi: 1,2%.

Oltre al miglioramento gestionale della manutenzione e della circolazione, allo sviluppo degli interventi di interconnessione della linea Torino – Ceres e degli interventi di adeguamento al Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (Sistema di Controllo Marcia Treno, Rilevamento Termico Boccole, ecc.), sono stati implementati i seguenti principali interventi:

- implementazione BCA condizionato sulla tratta Ciriè – Ceres (da completarsi nel 2023);
- installazione dissuasori sulle aste PPLL (come da programma di attrezzaggio);
- interventi sui marciapiedi di S. Benigno e Volpiano.

**Contesto normativo e situazione autorizzativa**

**Linea Canavesana**

La linea Canavesana, in quanto linea interconnessa è assoggettata, a seguito del DM 5/8/2016, alle norme europee in materia di sicurezza e interoperabilità, sotto la supervisione da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) per gli aspetti di sicurezza ferroviaria e sotto il controllo dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART).

Ciò ha comportato, per quel che concerne gli aspetti di sicurezza ferroviaria:

- la pianificazione dell'adeguamento tecnologico e regolamentare al fine di garantire gli standard di sicurezza richiesti e, nelle more dell'adeguamento tecnologico della rete, l'adozione di misure di prevenzione/mitigazione dei rischi (in particolare, riduzione della velocità massima sulla linea a 70 km/h e presenza di un secondo agente in cabina di guida);

- l'applicazione e sviluppo del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Nel corso del 2022 GTT ha proseguito in tali ambiti i lavori già avviati negli anni precedenti.
Per quanto riguarda le principali attività di adeguamento tecnologico, a seguito della valutazione degli interventi necessari da parte di GTT, RFI è stato individuato quale Soggetto Attuatore, a seguito di specifica Convenzione come nel seguito dettagliato. Nel corso del 2022, come sopra richiamato, sono proseguiti i lavori finalizzati in particolare alla progettazione e messa in servizio del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT) e del sistema di Rilevamento Termico Boccole per la tratta Settimo - Rivarolo, interventi valutati come prioritari.

L'attuale titolo autorizzativo del Gestore GTT è stato rilasciato da ANSFISA a dicembre 2021, a seguito della modifica del perimetro di competenza GTT e passaggio della stazione di Settimo a RFI, e ha validità fino a giugno 2024.
Nel corso del 2022 sono stati effettuati da parte di ANSFISA due audit relativi alla linea Canavesana:

- a maggio 2022 è stato effettuato un audit documentale di follow up relativo allo sviluppo dei progetti di adeguamento al RCF;
- a settembre 2022 è stato effettuato un audit sul processo circolazione.

A seguito di entrambi gli interventi di audit sono state definite le azioni da implementare per la risoluzione delle non conformità rilevate o delle criticità residue.

Per quel che concerne le attività sulle quali esercita il controllo l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), e in particolare in riferimento agli adempimenti definiti dal D. Lgs. 112/2015, nel corso del 2022 GTT Infrastruttura ha provveduto, secondo quanto previsto dalle norme vigenti, alla pubblicazione delle bozze e quindi della versione definitiva del *Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2024.* Si è inoltre provveduto agli aggiornamenti straordinari del PIR 2022 e del PIR 2023 per il recepimento della Delibera ART 141/2022 di settembre 2022.
Sempre nell'ambito dell'attuazione del D.lgs. 112/2015, avendo GTT optato per la separazione contabile (anziché separazione societaria), per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ed il Servizio di Trasporto, anche nel corso del 2022 RFI ha svolto il ruolo di Allocation Body, così come convenzionato nel 2020.

**Linea Torino - Ceres**

A partire da luglio 2019, a seguito della modifica normativa introdotta dal decreto legge n. 148, convertito con modificazioni tramite la Legge 4 dicembre 2017 n. 172, anche la linea Torino – Ceres è rientrata sotto la sorveglianza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).

A dicembre 2020 GTT ha conseguito il *Certificato di Idoneità all'esercizio per l'infrastruttura isolata,* con validità fino a giugno 2024.

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività previste nel Piano d'Azione per la risoluzione delle non conformità rilevate durante l'audit ANSFISA effettuato nel 2021 e incentrato sul processo manutentivo.

**Interventi in carico a soggetti Attuatori terzi con finanziamenti Regione Piemonte**

Si riporta di seguito lo stato dell'arte circa il convenzionamento degli interventi sulle linee con finanziamento della Regione Piemonte.

**Linea Canavesana - Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 (€11.892.000)**

In riferimento alla "Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore)", approvata con Decreto Ministeriale n.124 del 31/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 18/06/2018 (Reg. 1 Fg. 2220) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 14/11/2018 (Rep. 322) e ulteriore Atto Integrativo al Disciplinare attuativo del 14/11/2018, le attività sono in corso.

Da marzo 2021 si sono avviate le interfacce operative tra GTT ed RFI per la predisposizione della documentazione per la presentazione dell'impegno preliminare ad ANSFISA. Le priorità di attrezzaggio riguardano gli impianti SCMT ed RTB sulla tratta Settimo - Rivarolo, con obiettivo di attivazione nel 2023.

**Linea Torino-Ceres - Decreto Ministeriale n. 30 del 1° febbraio 2018 (€ 15.780.000)**

In riferimento alla "Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore) ", approvata con Decreto Ministeriale n. 140 del 08/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 06/06/2019 (Reg. 1 Fg. 1713) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 21/11/2019 (Rep.

424), le attività sono in corso ed in particolare nella seconda metà dell'anno si è sviluppata una intensa attività di interfaccia progettuale ed organizzativa con i Soggetti incaricati dei lavori di interconnessione alla rete nazionale (prevista nel 2023) in capo a SCR Piemonte con l'assiduo impegno e coinvolgimento di GTT in qualità di Soggetto Gestore.

**Interventi effettuati con finanziamenti Regione Piemonte da GTT**

Nel corso del 2022 sono continuati gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulle 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, ai fini della continuità ed efficienza manutentiva, sono proseguiti gli interventi affidati negli anni precedenti oltre agli adeguamenti normativi e di manutenzione straordinaria di cui ai paragrafi precedenti.

Le attività progettuali e di conduzione lavori civili ed impiantistici, a causa dell'interruzione delle attività di progettazione, direzione lavori, ecc. affidate a Infratrasporti, a partire dal 2020 hanno dovuto subire una riorganizzazione, anche tramite il ricorso ad affidamenti esternalizzati e specifici Convenzionamenti. Nell'ambito degli interventi di "Realizzazione dell'interconnessione della linea ferroviaria Torino - Ceres con il passante ferroviario a "Rebaudengo" (con committente la Società di Committenza Regionale - SCR Piemonte) è ultimata l'esecuzione degli interventi lungo la ferrovia Torino - Ceres nel tratto tra Torino e Venaria Reale, nella quale rientra il "Risanamento strutturale trave di bordo impalcato stradale cavalcaferrovia viale Roma presso la stazione GTT di Venaria Reale".

Con riguardo al rinnovo degli impianti tecnologici, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, è stata stipulata la Convenzione-tra la Regione Piemonte, il GTT ed SCR Piemonte per la realizzazione dell'intervento di "Fornitura e posa collegamenti in cavo enti lungo linea" della Ferrovia Torino - Certes tratta Torino - Ciriè. Sono stati inoltre stipulati i contratti relativi ai lavori di interfacciamento stazione Settimo GTT con ACC-M RFI e quelli relativi alla fornitura e posa trasformatore SSE di San Benigno C.se.

Inoltre sono stati stipulati e conclusi i contratti di fornitura e posa di grembiali per aste barriere dei passaggi a livello su ambedue le Ferrovie.

Con riguardo alla sede ferroviaria si sono conclusi i lavori relativi al rifacimento dei marciapiedi delle stazioni di Volpiano e S.Benigno sulla Ferrovia Canavesana.

In merito alle opere d'arte presenti sulle due linee ferroviarie, in base alle disposizioni

dell'ANSFISA in materia, sono proseguite anche nel corso del 2022 le visite ispettive sulle opere d'arte secondo la programmazione prevista dai piani di monitoraggio.

Relativamente all'intervento di consolidamento della pila del ponte sul torrente Stura si è proceduto nel 2022 con l'estensione della gestione dell'impianto di monitoraggio comprensivo dei monitoraggi inclinometrici. Per quanto concerne il progetto esecutivo, per gli "Interventi di manutenzione delle difese spondali e realizzazione di soglia a protezione del ponte ferroviario sul torrente Stura di Lanzo", nel 2022 è stato rielaborato sulla base dei nuovi prezziari della Regione Piemonte. È stato inoltre avviato il Convenzionamento tra la Regione Piemonte, il GTT ed SCR Piemonte (Soggetto Realizzatore dell'intervento) per la realizzazione dell'intervento.

Nell'ambito delle opere riguardanti i fabbricati, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, sono stati affidati e consegnati i lavori relativi al "Rifacimento di parte della copertura del fabbricato in uso al Museo Ferroviario Piemontese" e alla "Ristrutturazione tettoia rimessaggio materiale rotabile sita nel comprensorio ferroviario di Torino Porta Milano" della Ferrovia Torino-Ceres. Sono inoltre state affidate le attività di ricognizione patrimoniale, tra cui quelle relative al subentro di RFI alle Ferrovie Canavesana e Torino-Ceres.

**Parcheggi**

Nel 2022 nell'ambito degli investimenti stanziati ed in particolare con l'erogazione dei finanziamenti SACE, al fine di implementare e facilitare l'operatività del personale e dell'utenza, il settore ha predisposto la documentazione per l'avvio delle procedure di selezione per una serie di interventi strategici inseriti nel Piano Industriale 2021-2023.

Sono state date priorità agli interventi finalizzati alla sostituzione di impianti di citofonia e videosorveglianza 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 oltre all'ammodernamento degli impianti di automazione accessi per i parcheggi pertinenziali ormai vetusti e obsoleti.

In particolare:

- sono stati affidati a fine maggio 2022 i lavori di adeguamento edile ed impiantistico per l'ottenimento del CPI del parcheggio del Nuoto; l'esecuzione avverrà a seguito della consegna della struttura da parte della Città a GTT;
- è stata indetta gara ad evidenza pubblica per il rifacimento, presso i parcheggi Palagiustizia, Molinette, Bacigalupo, D'Azeglio, Stura, Sofia, XXMiglia, degli impianti di videosorveglianza e citofonia (SOS). Visto il notevole numero di partecipanti e i ribassi elevati è

stata avviata la procedura di verifica dell'anomalia che consentirà l'affidamento ad inizio 2023 con conseguente avvio dei lavori;

- si è completata la sostituzione dei corpi illuminati del parcheggio Monti e avviata per il piano interrato e P0 del parcheggio Fontanesi gli apparati di tipo tradizionale con analoghi a led al fine di efficientare i consumi energetici;
- sono state attivate le pratiche per il rinnovo dei certificati prevenzione incendi dei parcheggi Palagiustizia, Nizza, Fontanesi, Ancona, Bixio. Restano ancora da presentare le pratiche, ad onere di IOC, per i CPI dei parcheggi D'Azeglio e Richelmy scaduti a seguito delle proroghe del periodo emergenziale per i quali sono state fatte tutte le prove di funzionamento e verifiche con esito positivo;
- si è fornito supporto ai professionisti e alla Città di Torino per i parcheggi "Lancia" e "Bengasi" che verranno affidati per la gestione a GTT;
- è stata espletata consulenza tecnica alla Regione Piemonte per l'attrezzaggio del parcheggio interrato della Regione che sarà gestito, dopo il completamento, in via transitoria da GTT;
- a seguito dell'ampliamento dei poteri sanzionatori del personale addetto controllo sosta su strada del settore parcheggi la Città di Torino ha riattivato il rimborso per tale servizio.

Inoltre per facilitare l'operatività del personale di controllo e nell'ottica della smaterializzazione si sono attuate una serie di attività propedeutiche ed in particolare:

- è andata a regime l'APP brandizzata (SostaAPP GTT) che consente da parte dell'utenza ordinaria l'acquisto di tutti i titoli di sosta oltre che il pagamento della sosta al minuto. Sono previsti sviluppi dedicati per l'utenza business e a seguire per la gestione dell'occasionale nei parcheggi in struttura;
- si è avviata la configurazione del sistema di pre-verifica della regolarità della sosta mediante telecamera che consentirà, a fronte della progressiva smaterializzazione, di effettuare una verifica-semi automatica sulla regolarità della sosta velocizzando quindi l'operato del personale ausiliario. Al momento tale sistema è in fase di test sia per la carenza di mezzi operativi da destinarsi a tale attività sia per ridotte risorse destinabili a tale servizio;
- si è formalizzato con uno dei due fornitori l'implementazione sui parcometri installati della digitazione della targa; con il secondo si è in fase di negoziazione tale servizio integrativo.

Sono inoltre mantenute in essere le attività:

- connesse con il progetto di miglioramento delle performance del personale ausiliario con puntuale monitoraggio dei risultati in termini di verifiche e relativi giustificativi, sanzioni

elevate, vendite titoli di sosta. Tale percorso ha portato ad un aumento dei controlli con conseguente più puntuale attività sanzionatoria garantendo un livello di sanzioni sostanzialmente invariato a fronte di un progressivo numero di accertatori in costante riduzione.

A fine 2022 GTT e le OO.SS. hanno sottoscritto un verbale di accordo, che sarà sottoposto a referendum dei lavoratori, che supera l'attuale inquadramento normativo e retributivo di settore (Allegato "A") e inserisce tutto il personale del settore parcheggi nell'ambito del CCNL TPL (RD 148/1931).

**Settore Opere Civili**

- Patrimonio immobiliare

Per quanto attiene il patrimonio immobiliare di GTT, il settore Opere Civili (OC) nel corso dell'anno 2022 ha proseguito nella realizzazione delle opere di riqualificazione dei siti secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti e, a questo riguardo, si evidenziano per capitoli i principali interventi posti in essere.

- Transizione elettrica

Come previsto dal pilastro strategico del Piano Industriale 2021-2023 "rinnovo della flotta", nel 2022 è stata predisposta la documentazione di gara per l'inserimento dei nuovi bus elettrici mediante i finanziamenti previsti dal PNRR. Tale trasformazione epocale da trazione con motore endotermico a motore elettrico, comporterà di conseguenza un necessario adeguamento dei depositi a livello infrastrutturale (impianti di fornitura energia elettrica, cabine di Media Tensione, colonnine di ricarica, batterie di accumulo) con tempi di realizzazione pluriennali, con la definizione delle aree di ricarica e di sosta per ogni deposito che non era stato progettato al momento della sua costruzione per questa conversione e, pertanto, da adattare e da trasformare in modo radicale. Tale transizione interesserà tutti i depositi aziendali urbani ed alcuni capolinea, visto il gran numero dei mezzi da inserire (oltre 300) con incidenza sulla gestione quotidiana della flotta, per l'inevitabile disallineamento tra i mezzi a disposizione e le esigenze di esercizio. Inoltre, visti i volumi degli investimenti (circa 170 milioni di Euro complessivi, di cui circa 20 per le infrastrutture) e vista la complessità tecnica di questi interventi, sarà necessario coinvolgere, fin dalla fase progettuale, imprese specializzate nel settore per la gestione di appalti integrati che comprendano sia la fornitura dei mezzi, sia la fornitura e posa degli adeguati sistemi di ricarica, definiti in modo mirato per ogni deposito, strutturato in maniera differente l'uno dall'altro.

- Rifornimento nuovi bus elettrici nel deposito Gerbido

Nel corso del 2022, è proseguita l'installazione nel deposito Gerbido delle 25 nuove colonnine di ricarica dei bus elettrici, con un intervento del valore complessivo di circa 900.000 €, comprensivo di variante. Tale intervento permetterà la ricarica dei nuovi 50 bus elettrici prodotti dalla società BYD, acquisiti da GTT a fronte dei finanziamenti governativi messi a disposizione del settore Trasporti con riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera. Il previsto inserimento nel deposito Gerbido di ulteriori 50 bus elettrici di produzione BYD non sarà possibile a causa della dichiarata impossibilità di IREN di fornire al sito un'ulteriore quantità di energia elettrica, causa saturazione delle forniture nella zona del deposito stesso. Per ovviare a tale mancanza, GTT ha dovuto trovare una nuova collocazione nel deposito Venaria – piazzale lato Torino. Dopo la consegna del progetto esecutivo da parte di BYD a Febbraio 2023, GTT dovrà bandire nuova gara per la realizzazione di 25 nuove colonnine di ricarica per il rifornimento dei bus suddetti.

- Aumento costo dei materiali da costruzione e dei componenti impiantistici

Vista la critica situazione internazionale con il continuo aumento dei costi dei carburanti, dell'energia e delle materie prime, specialmente per i materiali da costruzione e impiantistici, il settore Opere Civili ha dovuto affrontare nel corso del 2022, numerose richieste di integrazioni contrattuali ed economiche e di anticipi di pagamenti da parte di GTT, gestiti con i settori Legale, Acquisti e AFC. A livello normativo, infatti, a seguito dell'emanazione del Decreto Legge n.73 del 25 maggio 2021, convertito poi nella Legge 106/2021 e, nello specifico, secondo l'articolo 1 septies, relativo alla revisione straordinaria dei prezzi a seguito dell'aumento dei materiali da costruzione, il settore Opere Civili ha prima dovuto riprendere e revisionare i computi estimativi dei lavori eseguiti e contabilizzati dall'1/1 al 30/6/2021, inerenti offerte antecedenti al 1° gennaio 2021, in base alle richieste di compensazione pervenute dalle imprese. E' stato quindi emesso il D.M. 30 settembre 2021, che ha fissato le modalità di utilizzo del Fondo per l'adeguamento dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi.

Analogo iter è stato seguito dal settore Opere Civili a seguito dell'emanazione del DM 4 aprile 2022, in relazione alle variazioni percentuali dei prezzi dei principali materiali da costruzione, verificatesi nel secondo semestre 2021. Per il 2022, inoltre, è stato emesso inizialmente il cosiddetto Decreto Aiuti pubblicato sulla gazzetta ufficiale n.114 del 17/5/2022, che nell'art. 26 prevede che per tutti i lavori eseguiti dall'1/1 al 31/12/2022 debbano essere applicati i valori riportati nel Prezziario Regione Piemonte edizione straordinaria di Luglio 2022 con la ripresa di tutta la contabilità lavori con l'applicazione di maggiori importi, non riconosciuti dalle stazioni appaltanti, al netto

dei ribassi formulati in sede di offerta.

- Superbonus 110% per interventi adeguamento energetico e bonus 90% per facciate: l'applicazione del cosiddetto Decreto Semplificazioni, ha condizionato fortemente il mercato delle imprese edili ed impiantistiche. Le stesse hanno privilegiato gli interventi in oggetto, più redditizi e con maggiore disponibilità di liquidità rispetto alle altre tipologie di lavorazioni, con una conseguente riduzione della disponibilità delle aziende edili qualificate (disposte anche a pagare penali pur di interrompere i contratti in vigore ed essere libere di aderire al decreto suddetto) e con un significativo aumento dei tempi di approvvigionamento dei ponteggi e dei materiali per cantiere. Questo ha generato una dilatazione dei tempi degli iter di gara e di realizzazione dei lavori stessi.
- Ottenimento delle attestazioni di prevenzione incendi (ex Certificati Prevenzione Incendi) comporta lo sviluppo, per le varie sedi aziendali, di molteplici attività di adeguamento delle strutture edili e degli impianti tecnologici alla normativa antincendio, quali ad esempio: aggiornamento degli "Esami Progetto", realizzazione di progettazioni esecutive degli interventi da realizzare per l'adeguamento alla regola di Prevenzione Incendi, realizzazione di gare d'appalto, direzione lavori, collaudi, predisposizione delle Certificazioni di idoneità e dichiarazioni che attestino la rispondenza di ciascun intervento alla Normativa vigente e predisposizione / presentazione ai Vigili del Fuoco delle SCIA per il rilascio delle nuove Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI) o rinnovo di quelle già conseguite. Le attività suddette si applicano sia nell'ambito dei depositi/siti urbani che in quelli extraurbani ed è oggetto di monitoraggio periodico da parte dell'Osservatorio Permanente Rischi Ambiente Sicurezza e Salute.

  Nello sviluppo del rinnovo delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI) in fase di scadenza, generalmente quinquennale, salvo diverse indicazioni impartite dal Comando Provinciale dei VVF territorialmente competente, si segnala che sulla Gazzetta Ufficiale n.° 300 del 03/12/2020 è stata pubblicata la Legge 27/11/2020 n.159 di conversione del D.L. 07/10/2020 n.125, stabilendo così i nuovi termini per la proroga degli atti amministrativi in scadenza, così distinti: per effetto della modifica intervenuta con l'articolo 3-bis, l'articolo 103, comma 2, della legge 24 aprile 2020, n.27 viene stabilito che tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni, segnalazioni certificate di inizio attività, attestati di rinnovo periodico di conformità antincendio e atti abilitativi comunque denominati in scadenza tra il 31/01/2020 e la data di cessazione dello stato di emergenza, con-

servano la loro validità per i 90 giorni successivi alla data della dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza; in base all'ultimo Decreto Legge n.221 del 24/12/2021 lo stato di emergenza legato alla pandemia Covid-19 è stato prorogato fino al 31/3/2022, con la scadenza fissata al 30 giugno 2022.

- Attività svolte nel corso del 2022:
    - deposito San Paolo: per il completamento dei lavori si è resa necessaria la redazione di una ulteriore variante integrativa che ha comportato il proseguimento dei lavori di realizzazione delle compartimentazioni, degli impianti antincendio e di rilevazione fumi. Attualmente si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione della SCIA ai fini antincendio entro giugno 2023, per integrazione con realizzazione dei nuovi filtri-fumo;
    - deposito Venaria: il progetto è stato approvato dal Comando dei Vigili del Fuoco di Torino il 10/04/2018. E' stato completato il secondo lotto per il rifacimento degli impianti elettrici. E' stata completata la progettazione esecutiva per le compartimentazioni e le opere strutturali oltre ad impianti antincendio e altre parti integrative impiantistiche, per le quali è in pieno svolgimento il percorso di verifica e di validazione del progetto, propedeutico all'avvio della gara. Si prevede la presentazione della SCIA entro il 30/6/2024;
    - deposito Gerbido: in data 01/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sui fabbricati B – C – F – N, completati al 31/12/2022. Relativamente all'officina attualmente utilizzata per la manutenzione dei bus a gasolio, nel corso dell'anno 2020 l'area Manutenzione Veicoli ha richiesto di valutare la possibilità di modificarne la destinazione d'uso per destinarla anche alla manutenzione dei bus a metano e dei bus elettrici; è stato pertanto affidato un incarico professionale a professionista esperto nella materia affinché predisponga una valutazione e una proposta di revisione del "Progetto ai fini antincendio" per l'officina gasolio, che dovrà essere adeguata alla "Regola di prevenzione incendi" prescritta per la gestione della manutenzione degli autobus a metano ed elettrici, in analogia a quanto già fatto a suo tempo per officine "Metano 1" e "Metano 2", per la quale è stato presentato il progetto esecutivo nel mese di Dicembre 2022, attualmente in fase di controllo e verifica ai fini della validazione del progetto. Per quanto inerente l'impianto di distribuzione del gas meta-

no, nel mese di dicembre 2021 sono state eseguite le prove impiantistiche e la pratica di rinnovo è stata presentata in data 30/6/2022 con protocollazione definitiva del 2/7/2022;

- deposito Tortona: in data 23/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sul deposito, attualmente completati. Nel corso del 2021 si è reso necessario sviluppare un'integrazione non prevista dal progetto, relativamente alla posa in opera di portoni raffreddati a lame d'acqua. Si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione al C.do Prov. VV.F. della SCIA ai fini antincendio entro il 30/6/2022, secondo quanto riportato nelle tabelle riepilogative del Riesame della Qualità, aggiornato a novembre 2021. L'attuale previsione di presentazione della SCIA è previsto entro la prima metà del 2023, per l'adeguamento della rete antincendio, tenuto conto della necessità di ribandire la gara andata precedentemente deserta;
- comprensorio tecnico di Chivasso: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro l'inizio del terzo trimestre 2023, con conclusione dei lavori prevista entro il 30/09/2023 (per i lavori di compartimentazione interni alla struttura) con la previsione di presentazione della SCIA sempre entro il 30/09/2023;
- comprensorio tecnico di Condove: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro il terzo trimestre 2023, per effettuare una modifica del sito che comporterà l'esclusione dell'attività 75.1A da assoggettare a controllo prevenzione incendi, con conclusione dei lavori prevista entro il 30/09/2023;
- comprensori tecnici di Cumiana e di Giaveno: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro il terzo trimestre 2023, per i lavori di compartimentazione interni alla struttura con la previsione di presentazione della SCIA entro Dicembre 2023.

- Bonifiche / monitoraggi dei MCA (Materiali Contenenti Amianto)

  A seguito del censimento aziendale e dei successivi rinvenimenti occasionali, si è provveduto a porre in essere gli interventi di bonifica / monitoraggio dei M.C.A. secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti. Gli interventi più significativi in atto attualmente riguardano:

- comprensorio Manin per la palazzina collaudo materiali ex reparto resine e per la palazzina uffici (si prevede di riavviare il cantiere entro il mese di Aprile 2023), relativamente alle guaine di impermeabilizzazione presenti sull'estradosso della copertura del Capannone Nervi.
- Deposito Gerbido: per i reparti carrozzeria e officina, relativamente alla sostituzione delle guarnizioni nei giunti flangiati degli impianti di aspirazione fumi, oltre alle controsoffittature presenti al piano terreno della palazzina uffici, ove è necessario l'intervento da eseguirsi successivamente a quelli di adeguamento delle strutture e di realizzazione delle compartimentazioni ai fini di protezione antincendio.
- Deposito Nizza: per quanto riguarda la bonifica dei serramenti delle coperture a shed e sostituzione con lastre in policarbonato e fumaioli di copertura, viste le difficoltà collegate ai lavori di bonifica sulla copertura, è stato proposto all'ASL competente di effettuare l'intervento eseguendo il solo confinamento dei mastici dei vetri contenenti amianto, intervento fattibile sotto il profilo della portanza della soletta.

- Ristrutturazione dei servizi igienici

  Relativamente ai servizi igienici posti ai capilinea era stata individuata, a seguito di gara, l'impresa aggiudicataria dei lavori per l'installazione di un servizio igienico in via Massari 114 angolo via Gandino al capolinea della linea 10, ma a seguito delle note problematiche collegate alla pandemia da Covid-19, la ditta incaricata ha richiesto la recessione del contratto. E' stato, quindi, necessario riappaltare i lavori con espletamento di nuova gara che ha individuato una nuova impresa che ha terminato l'intervento nel mese di marzo 2023. Inoltre con il settore TPL Esercizio sono state individuate le priorità di sostituzione di servizi igienici più datati posti ai capolinea con predisposizione di un piano quadriennale di intervento.

- Impianti di riscaldamento/condizionamento

  Generalmente questi impianti, vetusti e obsoleti vista l'età media circa ventennale, necessitano di continui interventi di manutenzione straordinaria e, nei casi più critici, di sostituzione degli stessi con evidenti forti ricadute a livello organizzativo ed economico. Inoltre, vista la stretta correlazione con le condizioni climatiche interne ai luoghi di lavoro, il non funzionamento o il funzionamento non ottimale degli impianti stessi potrebbe avere forti ricadute sull'attività lavorativa e sulle conseguenti rivendicazioni sindacali, fino al possibi-

le abbandono del posto di lavoro da parte dei dipendenti. Nel corso del 2022 si è attivato, quindi, per il deposito Gerbido un ulteriore passaggio al sistema di riscaldamento mediante allacciamento alla rete del Teleriscaldamento (già collegati la palazzina della Direzione, il deposito Nizza, gli uffici commerciali di c.so Francia 6). Inoltre è stato attuato con successo quanto previsto nel Piano Investimenti, con l'utilizzo dei fondi richiesti per sostituire/modernizzare gli impianti dei depositi non ancora collegati al Teleriscaldamento. In particolar modo con la sostituzione delle caldaie per il riscaldamento nei comprensorio Manin e nel deposito di Ivrea, oltre a manutenzioni straordinarie mirate negli altri depositi al fine di consentire l'avvio del riscaldamento in tutti i siti urbani e d extraurbani GTT a Ottobre 2022. A seguito della riorganizzazione GTT (OdS del 3/10/2022) il settore "Impianti a fluido e riscaldamento/climatizzazione" è stato trasferito da Opere Civili a Qualità, Ambiente, Sicurezza ed Energia.

- Riorganizzazione del patrimonio immobiliare aziendale

  Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di gestione per gli immobili di competenza. Anche in funzione del passaggio dei beni e delle infrastrutture dal settore ferroviario aziendale ad RFI SpA, sono state consegnate al settore ferroviario di appartenenza tutte le chiavi relative agli immobili liberi dislocati lungo le due linee ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres, per l'effettiva presa in carico della custodia e della gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sui fabbricati ferroviari comunque non afferenti al servizio. Si prosegue con il controllo periodico sul campo del permanere delle condizioni di sicurezza relativamente a ciascun immobile non utilizzato/inagibile, attivando di volta in volta gli interventi necessari per il mantenimento in sicurezza dei fabbricati. La situazione per gli immobili localizzati nel comprensorio di Bellaria Igea Marina è stata demandata al controllo diretto da parte del custode, per le note problematiche connesse agli spostamenti per la pandemia ancora in atto nel 2021.

  E' ancora in fase di gestione la problematica pendente sul sito di Venaria, relativamente alla gestione del contratto con il bar della stazione, a causa della chiusura del sito per le problematiche collegate con lo spostamento del servizio della linea ferroviaria alla stazione di Borgaro.

  Attività finalizzate alla valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale non più funzionale alle esigenze di servizio.

- Valorizzazione Patrimonio immobiliare

  Nell'ambito delle attività del Piano Industriale finalizzate al recupero economico mediante valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale non più funzionale alle esigenze di servizio, sono in atto le seguenti pratiche:

- comprensorio extraurbano di Orbassano: dopo l'approvazione del CdA per la vendita del sito, è stato predisposto il Piano Esecutivo Convenzionato di Libera Iniziativa (PECLI) per la valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare secondo l'iter tecnico-amministrativo previsto dalla legislazione urbanistica. Purtroppo, nel mese di Agosto 2020 una relazione tecnica geologica integrativa esplicativa ha evidenziato una potenziale contaminazione superficiale di una parte del sito. La città di Orbassano ha attivato quindi la conferenza dei servizi a seguito della quale gli enti interessati (ARPA, ASL, Città Metropolitana) hanno richiesto delle ulteriori verifiche ambientali relative alla bonifica dell'area. Il settore QASE GTT è stato quindi costretto a incaricare dei consulenti esterni al fine di progettare e realizzare le verifiche suppletive richieste con conseguenti possibili interventi di bonifica dell'area prima della vendita del comprensorio. La città di Orbassano ha attivato la conferenza dei servizi per quanto di competenza che si è svolta il 10/1/2022, a seguito della quale dovranno esprimersi gli enti interessati (ARPA, ASL, Città Metropolitana) per chiudere o per avviare nuovamente il processo di bonifica ambientale dell'area. Alla fine del predetto processo, tenuto conto delle integrazioni documentali da consegnare agli Enti preposti, dovrà essere riavviato l'iter burocratico presso la Città di Orbassano a cui farà seguito l'approvazione del PECLI in Giunta Comunale con successiva pubblicazione del bando di gara da parte di GTT SpA per la vendita dell'immobile, da sottoscrivere entro un anno dalla data di approvazione del piano esecutivo convenzionato;
- complesso immobiliare extraurbano di Alba: sono state bandite negli ultimi anni dal settore Acquisti GTT due gare pubbliche di vendita andate però deserte. Dal 2019 la situazione è rimasta in una fase di stallo, fino a quando nel 2022 è' stata indetta trattativa privata con la società Deltarent Srl, proprietaria del piano sottostante il piazzale del deposito, che è gestita dal settore Legale GTT supportato da legale esterno e che ha predisposto una delibera approvata dal CDA di Dicembre 2022 per la vendita del piazzale, del capannone e dei locali commerciali del deposito di Alba alla società suddetta. Visto che non sono stati mantenuti gli impegni presi da parte della società Deltarent, GTT ha ricevuto una nuova proposta di acquisto da parte di due società immobiliari riconducibili alla società Buscompany, a

cui il CdA ha dato benestare a proseguire la trattativa, per la quale si prevede di completare le procedure di acquisto entro il mese di luglio 2023;

- deposito extraurbano di Gassino: a seguito delle due gare pubbliche di vendita fatte in precedenza andate deserte e della trattativa privata non andata anch'essa a buon fine, è stata rivista la perizia tecnica di valutazione immobiliare sulla base del valore di mercato del bene. E' stata verificata con il settore tecnico-urbanistico la possibilità di richiedere una variante al PRGC, da sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione Comunale, che porterebbe ad una valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare con un nuovo valore commerciale, base di riferimento per una nuova gara pubblica di vendita del sito;
- palazzina Uffici distaccati di via Giordano Bruno: nel corso del 2019 il comprensorio, precedentemente utilizzato da più aree aziendali (Ufficio Acquisti, Controllo della Viabilità su strada e Segnaletica per parte del piazzale) è stato dismesso ed è stato dato in affitto all'impresa MATTIODA che ha realizzato il nuovo centro commerciale antistante la palazzina uffici aziendale. In data 31/12/2022 è stato chiuso il contratto di locazione, con la riconsegna dei locali a GTT avvenuta in data 18/1/2023;
- colonia aziendale di Bellaria – Igea Marina: dal 2019 l'Amministrazione Comunale locale, con cui GTT si è confrontata periodicamente, non ha ancora avviato gli interventi infrastrutturali ipotizzati a sostegno dell'area colonie in cui sorgono i fabbricati aziendali inutilizzati dal 2008. Attualmente gli immobili versano in condizioni di degrado progressivo e necessiterebbero, per il loro completo ripristino di un investimento complessivo stimato pari a circa 1,9 milioni di Euro per, a grandi linee, il ripristino delle facciate, l'impermeabilizzazione delle coperture, il rifacimento dei servizi igienici, della cucina, del locale lavanderia e dell'infermeria, la revisione degli impianti antincendio, elettrico e speciali, l'ammodernamento degli arredi e la risistemazione dell'area verde esterna con vegetazione e piante d'alto fusto (circa 6.000 metri quadrati). Per le note problematiche connesse agli spostamenti per la pandemia ancora in atto nel 2021, la situazione per gli immobili localizzati nel comprensorio di Bellaria Igea Marina è stata demandata al controllo diretto da parte del custode; a seguire, nel corso del 2022 il settore Opere Civili ha ripreso il monitoraggio diretto del sito a supporto dell'attività svolte direttamente dal custode;
- comprensorio immobiliare Fontanesi – Vendita porzione diritto di proprietà superficiaria: nel mese di febbraio 2021 la società Humanitas ha avanzato una nuova richiesta di confronto per la possibile cessione delle parti già oggetto di precedente manifestazione di interesse, reiterate più volte che hanno portato nel mese di gennaio 2022 ad un colloquio con

l'AD della società predetta previo confronto con i vertici di GTT e del Comune di Torino per verificare la fattibilità delle richieste avanzate. La società Humanitas ha manifestato interesse per l'acquisto dell'edificio che oggi ospita gli uffici dei parcheggi ambulanze e l'area circostante, non utilizzata da GTT. La richiesta è stata sottoposta alla Città di Torino, ha comunicato il proprio assenso alla vendita del bene. Nel dicembre 2022 anche il CDA GTT ha autorizzato la vendita dell'area suddetta che sarà concretizzata con il passaggio di proprietà della porzione predetta entro il mese di luglio 2023.

Nel frattempo, su indicazione specifica del Comune di Torino, GTT ha formalizzato il contratto di locazione delle aree esterne adibite a parcheggio pertinenziale per la società Humanitas, per le quali è stato registrato un contratto di locazione di tipo commerciale (6+6) con validità dal 01/03/2023 al 28/02/2029, con possibilità di rinnovo automatico alla prima scadenza per ulteriori sei annualità.

- comprensorio immobiliare Fontanesi – Locazione porzione di proprietà superficiaria: l'Ospedale Gradenigo ha manifestato interesse anche per la locazione di aree interne ed esterne al parcheggio in oggetto, su cui attualmente GTT esercita il diritto di superficie, ma non funzionali al servizio da adibire a parcheggio HUMANITAS / GRADENIGO a fronte di perdita di parcheggi pertinenziali a causa di lavori di adeguamento delle pratiche autorizzative richieste dal Comando provinciale di Torino dei Vigili del Fuoco. In analogia con quanto attuato per la vendita suddetta, GTT ha ottenuto l'assenso della Città di Torino e sarà quindi possibile formalizzare nei primi mesi del 2023 tale locazione;
- comprensorio extraurbano dismesso di Canale: in data 19/1/2022 è stata sottoscritta la scrittura privata di Transazione relativa alla restituzione dei beni alla proprietà dell'area dismessa, firmata dalle parti in pari data con una valorizzazione per GTT pari ad € 60.000, al netto dei canoni di locazione non corrisposti da GTT alla proprietà nel periodo compreso dal 1996 (data di scadenza del contratto di locazione dell'area) sino al mese di dicembre 2021.

- Acquisto area ex AMIAT

  GTT è in trattativa con IREN per l'acquisto di una porzione dell'area ex Amiat collegata al comprensorio GTT di corso Novara per incrementare il piazzale per il rimessaggio dei bus di prossima messa in servizio. Purtroppo la cessione della porzione di piazzale suddetta è ancora in sospeso, in quanto GTT dopo le verifiche ambientali con esito positivo compiute da IREN su due serbatoi interrati, è in attesa da parte di IREN stessa della messa a disposi-

zione dell'area prevista nei prossimi mesi con l'eliminazione concordata degli ostacoli strutturali ancora presenti nell'area.

- Gestione patrimoniale Ferrovie GTT

  Oltre alla gestione patrimoniale dei siti GTT TPL, è in carico al settore Patrimonio Opere Civili anche la gestione amministrativa dei contratti di locazione dei fabbricati ferroviari delle linee GTT Canavesana e Torino-Ceres che rappresentano, come numero di immobili, oltre il 50% dei beni in gestione. Inoltre, pur essendo la linea Canavesana già gestita da Trenitalia a livello di esercizio ferroviario con l'occupazione delle biglietterie e sale d'attesa, delle sale personale viaggiante, degli spogliatoi e refettori, sono ancora da essere stipulati tra Regione (futura proprietaria delle ferrovie GTT), GTT Ferrovie, con il supporto di Opere Civili, e Trenitalia i passaggi formali di proprietà con relativi contratti di locazione dei locali suddetti per le 12 stazioni della tratta. Analoga attività sarà, in un secondo tempo, da eseguirsi per le 21 stazioni della tratta Torino-Ceres al momento della presa in carico dell'esercizio ferroviario da parte di Trenitalia, previsto ad oggi a fine 2023.

- Personale tecnico qualificato

  Una delle maggiori criticità del settore Opere Civili ed in generale dei settori tecnici aziendali riscontrata nel 2022 è dovuta alla necessità di adeguare l'organico del personale tecnico specializzato. Nello specifico, in proporzione al numero ed alla complessità degli interventi previsti nel Piano Industriale, manca un numero adeguato di figure professionali con ruoli di progettista, direttore lavori, RUP, DEC. Infatti, gli stessi devono essere dotati, dove previsto dalla normativa vigente, degli indispensabili titoli di studio e abilitazioni per poter ricoprire i ruoli suddetti, avendo perso, negli ultimi anni, tecnici abilitati non rimpiazzati che non possono essere sostituiti se non con selezioni mirate anche esterne. Analoghe valutazioni si possono esprimere in merito all'organico del settore operaio Manutenzione fabbricati: idraulici/saldatori e verificatori porte REI di sicurezza. La condizione critica relativa al 2022, sarà confermata anche nel 2023 in relazione all'applicazione della "NASPI".

**Sistemi Informativi e Innovazione Tecnologica (SIIT)**

Nel 2022 è proseguita l'attività di mantenimento dell'efficienza e delle prestazioni dei sistemi informativi, di mantenimento della qualità e della correttezza delle procedure e di sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche e procedurali, in un contesto comunque di importante utilizzo di risorse di

rete dovuto al lavoro da remoto, alle riunioni in videoconferenza e ad un crescente aumento di attività di collaborazione virtuale, quali ad esempio condivisione di file e documenti e lavorazioni contemporanee.
Tali effetti sulla digitalizzazione, nati con l'emergenza sanitaria iniziata nel 2020, sono diventati strutturali nel 2021 e proseguiti nel 2022 ed il SIIT ha provveduto a mantenere strutturali le innovazioni adottate su reti e infrastrutture; nel contempo anche il 2022 è stato caratterizzato da fenomeni di criminalità informatica con eventi fortemente evocativi quali gli attacchi all'ASL Città di Torino. Il SIIT ha mantenuto alta l'attenzione sul tema della cybersecurity e, nel corso dell'anno, ha dedicato importanti risorse nel mantenere elevato il knowhow dei tecnici interni, anche mediante partecipazione a seminari e webinar, ed al rafforzamento dei sistemi antivirus e firewall, proseguendo la collaborazione con la Direzione Regionale della Polizia Postale, il confronto con altre realtà italiane, e le attività del gruppo di lavoro misto SIIT-Metropolitana. In più occasioni si è rilevato traffico anomalo e pericoloso in ingresso al perimetro dell'informatica aziendale e ogni volta la reazione, sia del software preposto sia delle persone del SIIT, è stata adeguata sia in termini di tempestività sia di adeguatezza.

Per quanto riguarda il mantenimento delle infrastrutture tecniche e informatiche e delle procedure, nel 2022 il SIIT ha continuato a fornire a tutti i settori aziendali i servizi di assistenza e manutenzione su postazioni di lavoro, su reti di connessione dati e protezione esterna, su sistemi operativi, software commerciali e software specifici di gestione processi aziendali, sul Centro di Controllo Aziendale (CCA) di bigliettazione e sugli apparati tecnologici di bordo e di terra; inoltre ha messo in operatività varie decine di nuovi PC portatili, in sostituzione di PC fissi, per consentire una maggior flessibilità logistica e la possibilità di lavorare anche da remoto, ponendo le condizioni per adottare eventuali soluzioni di postazioni condivise e coworking.
La disponibilità di tutti i processi aziendali (esercizio, manutenzione, contabilità, risorse umane, vendite, ecc.) si è confermata a livelli elevati, grazie a metodi e procedure consolidate e soggette a miglioramento continuo, come accertato dalle valutazioni di qualità e di conformità alla normativa ISO 27001.

Per quanto riguarda gli sviluppi, sono proseguite le attività relative a progetti già in corso e sono stati avviati nuovi progetti, sia programmati sia dettati da nuove esigenze emerse in corso d'opera; nel seguito sono elencati i principali progetti portati avanti nel 2022:

- la nuova piattaforma Intranet/sportello del personale e la nuova piattaforma Massa Vestia-

rio, integrate tra loro e sviluppate totalmente con risorse interne, sono entrate in produzione nelle prime settimane del 2022;

- sono stati avviati gli sviluppi per la nuova procedura Infortuni automatizzata, prossima al rilascio in produzione nel 2023;
- è stata identificata la nuova centrale telefonica IVR per il contact center al pubblico ed è stata conclusa la fase di setup secondo le specifiche del settore;
- nel luglio 2022 è stata implementata la revisione delle tariffe extraurbane e formula;
- sugli autobus di nuova fornitura sono stati installati apparati di bordo SIS e BIP di nuova generazione, curando particolarmente l'integrazione nell'AVM dei dati ricavati dai sensori di conteggio passeggeri; sono proseguite le attività per giungere all'utilizzo di un unico router di bordo per tutti i sottosistemi di bordo;
- a partire dal settembre 2022 sul sito e-commerce e presso i Centri al Servizio al Cliente è stata attivata la gestione del Bonus Trasporti, nel rispetto delle tempistiche previste e con un'importante attività di adeguamento delle procedure informatiche;
- per quanto riguarda gli sviluppi del sistema di bigliettazione elettronica e la digitalizzazione dei titoli, si è consolidato il canale EMV, e grazie all'arrivo di autobus di nuova fornitura dalla fine del mese di ottobre 2022 è stato incrementato il numero di linee abilitate;
- sono state attrezzate alcune vetture storiche con apparati abilitati ai pagamenti mediante EMV e sono stati realizzati i prototipi per avviare nel 2023 il retrofit delle motrici 6000 e 5000 con almeno 1 apparato di validazione di nuova generazione abilitato ai pagamenti mediante EMV;
- si sono consolidati i sistemi di infomobilità su web con indicazione dello stato di affollamento del mezzo oltre che alla posizione in tempo reale, e l'allestimento delle nuove fermate realizzate dopo la riapertura di corso Grosseto è avvenuto anche con i nuovi display del tipo "Via 4", alimentati a energia solare e con display a tecnologia e-paper;
- nell'ambito del progetto Torino Maas4Italy, ed in qualità di operatore TPL, è proseguita la collaborazione con la Città di Torino e con la società 5T per la predisposizione dei Piani Operativi e la definizione delle attività di Digitalizzazione del TPL;
- si è proceduto con l'integrazione in GTT della struttura informatica della società Canova;
- è stata avviata l'attività di integrazione nel sistema di bigliettazione della piattaforma di pagamento Satispay.
- è proseguita l'attività di analisi e costruzione di cruscotti e indicatori nell'ambito del progetto di business intelligence;

- sono proseguiti i penetration test e le analisi di vulnerabilità dei sistemi di sicurezza informatica;
- è proseguita la sperimentazione della piattaforma Google Workspace che integra casella di posta elettronica, programmi di scrittura e fogli elettronici, spazi di condivisione file, form e questionari, videoconferenza, calendari e collaborazione sugli stessi documenti.

Il personale SIIT ha inoltre partecipato attivamente alle attività di Asstra (gruppo di lavoro ITS) e di Club Italia, fornendo pregiati contributi alle discussioni tra colleghi di aziende di varie città italiane.
A seguito della riorganizzazione aziendale, dal mese di ottobre 2022 il SIIT è diventato IT – Information Technology, con contestuale uscita dal perimetro di competenza del settore Sistemi per l'esercizio e con ingresso delle attività di manutenzione del sistema di bigliettazione elettronica della linea 1 di Metropolitana.

## EVENTI DI COMUNICAZIONE E MARKETING

### Dopo l'emergenza: la comunicazione per il rilancio e la ripresa dei servizi

Il 2022, terminata l'emergenza sanitaria per la pandemia, è stato l'anno della ripartenza di tutti i servizi di GTT. La comunicazione in questo contesto ha svolto un ruolo strategico nelle attività di rilancio e ripresa di un settore particolarmente colpito dalla crisi emergenziale.

### Informazione di Servizio

L'informazione di servizio in tempo reale al cliente ha continuato ad essere centrale nelle attività di comunicazione, grazie a un intervento esteso a tutte le fermate dell'area urbana e suburbana di Torino: ciascuna fermata è stata dotata di un nuovo sistema con collegamento QR code per la consultazione degli orari e dei passaggi in fermata. Il QR code si presenta in rilievo, concepito per essere utilizzato anche da persone non vedenti.

Contestualmente si è assistito a una continua crescita nell'uso da parte dei clienti dei canali social prettamente

informativi, in particolare il canale "Avvisi GTT" Telegram che ha sfiorato a fine 2022 i 10.000 iscritti.

GTT ha investito ingenti risorse nel controllo informatizzato e nella geolocalizzazione dei mezzi, precondizione per garantire lo sviluppo dell'infomobilità come parte integrante del servizio di trasporto. La collaborazione con partner tecnologici innovativi come Moovit consente di valorizzare l'attività di trasporto e di infomobilità e offrire ai clienti servizi d'informazione all'avanguardia e attenti alle esigenze dei singoli.

**Il Bonus Trasporti**

Il 2022 è stato l'anno del "Bonus Trasporti"; a partire da settembre tutta la comunicazione e il servizio clienti GTT hanno lavorato in sinergia per fornire ai clienti le informazioni necessarie per richiedere il "Bonus" e acquistare l'abbonamento velocemente.

Dal 9 settembre GTT ha reso disponibile sulla piattaforma E-commerce la possibilità di acquistare l'abbonamento usufruendo del bonus trasporti e ha contestualmente attivato una campagna di comunicazione per informare i clienti di questa possibilità e orientarli nelle scelte: canali social, sito internet, video tutorial e anche un nuovo servizio di risposta "whatsapp" sono stati attivati insieme per supportare il cliente durante tutto il processo di acquisto.

**Digitalizzazione e Transizione Green**

Il 2022 ha consolidato il trend dell'incremento delle vendite digitali: i clienti si stanno fidelizzando al servizio e-commerce per l'acquisto degli abbonamenti e chi viaggia con il biglietto singolo apprezza sempre di più la possibilità di usufruire di un titolo smaterializzato. Nel corso del 2022, la quota di ricavi derivante dalle vendite online degli abbonamenti annuali urbani è cresciuta, attestandosi a circa il 60%, ben al di sopra degli altri canali come CSC e rivendite esterne in media al 15%. La quota online è ancora maggiore se riferita agli annuali Under 26: circa il 75% delle quantità vendute.

GTT sta alimentando questo trend investendo risorse importanti nella digitalizzazione e smaterializzazione dei titoli di viaggio: nel 2022, oltre alla metro interamente coperta dal servizio, le linee di superficie con servizio di pagamento contactless "Tap&go" sono salite a 25. L'obiettivo è rendere gradualmente disponibile il servizio su tutta la rete. GTT ha supportato l'estensione del "Tap&go" grazie a una campagna di comunicazione capillare e continua con immagini, video e

video tutorial, su tutti i propri canali di comunicazione. Tutti gli autobus dotati di sistema di pagamento "contactless" sono stati contraddistinti visivamente da un adesivo posto sulla porta anteriore.

Il 2022 rappresenta un anno di svolta per quella che sarà la vera transizione green di GTT; il tema è stato oggetto di comunicazione istituzionale, alla Stampa e alla Città. Nell'arco di 4 anni, grazie a interventi finanziari importanti in autofinanziamento, contribuzione degli Enti e i finanziamenti del PNRR la flotta di GTT sarà completamente rinnovata. A luglio 2022 è stato annunciato l'arrivo di 122 nuovi bus urbani a metano e altri 50 autobus ad alimentazione tradizionale per l'extraurbano, nuovi veicoli che si aggiungono ad altri 120 bus elettrici, 50 dei quali già in servizio da settembre. Grazie ai fondi del PNNR che prevede un finanziamento di 170 milioni di € entro il 2026 GTT potrà acquistare altri 300 bus elettrici. L'età media della flotta urbana scenderà a 7,9 anni nel 2023 e a 4 entro la fine del 2026. Nel 2026 il 63% della flotta bus GTT sarà a trazione elettrica, il 25% a metano e solo il 12% ad alimentazione tradizionale.
Al centro dell'attività di comunicazione alla Città anche il nuovo tram Hitachi; i primi veicoli sono stati consegnati a GTT nel corso del 2022 per la prima fase di rodaggio e messa in esercizio; a settembre tutti i cittadini di Torino hanno potuto ammirare in Piazza Castello il primo esemplare dei 70 veicoli che saranno gradualmente inseriti in esercizio a partire dalla prima metà del 2023.

**La nuova Carta dei Servizi e i progetti con le Associazioni dei Consumatori**

GTT, in stretta collaborazione con le Associazioni dei Consumatori, ha rinnovato la Carta della Mobilità, documento che racchiude obiettivi e standard dei servizi erogati da GTT e regola i rapporti tra l'azienda e i suoi utenti. Il percorso di lavoro ha avuto inizio ad aprile 2022 e ha coinvolto insieme nel lavoro di definizione del documento GTT, Agenzia Mobilità Piemontese e Comune di Torino che si sono confrontati con le Associazioni dei Consumatori (Movimento Consumatori, Codacons Piemonte, ADOC, Adiconsum Piemonte, Tutelattiva, Federconsumatori Piemonte) e con la rappresentanza delle Persone con Disabilità. La Carta è stata così aggiornata e ampliata rispetto alla precedente edizione. Risultano potenziati i servizi di comunicazione, in particolare quelli che forniscono informazioni in tempo reale all'utenza (tramite app e in fermata) e ridefiniti gli obiettivi volti a garantire la minimizzazione dell'impatto ambientale. Una parte consistente della Carta è dedicata al rapporto con il cliente; il documento illustra tutti gli strumenti a disposizione degli utenti per un proficuo dialogo con GTT.

## Comunicazione per le persone con disabilità

### Attività di informazione e sensibilizzazione

L'attività di informazione e sensibilizzazione ai temi della disabilità in collaborazione con le Associazioni del territorio che rappresentano le persone con disabilità, iniziata nel 2021 a seguito delle nuove assunzioni del personale di guida, è stata completa nel corso del 2022. Contestualmente il personale di guida è stato formato e aggiornato al corretto uso del sistema Infobus; la tradizionale formazione è stata affiancata da una campagna informativa in collaborazione con L'A.P.R.I. , UIC ed APIC.

Con le medesime finalità e con la partecipazione delle Associazioni è stata organizzata anche una attività formativa per gli operatori di stazione Metro.

### Rinnovo flotta bus e tram

GTT continua a porre grande attenzione ai temi della accessibilità in particolare nella definizione dei capitolati di acquisto dei nuovi mezzi. Il rinnovo del parco veicoli in atto ha consentito l'introduzione di innovazioni e il miglioramento degli standard di accessibilità.

- Accessi e spazi interni: pianale ribassato, raddoppio delle postazioni o dello spazio dedicato ai PRM (passeggeri a ridotta mobilità) e al cane guida per non vedenti, maggior ampiezza negli spazi di passaggio, movimentazione e stazionamento, sedili "gialli" dedicati alle persone a mobilità ridotta;

  E' proseguita nel 2022 l'attività di allestimento delle motrici 6000 per consentire la presenza contemporanea di due carrozzine per senso di marcia.
- Informazione per la clientela: sistemi di segnalazione visiva e sonora all'esterno del mezzo visibili anche a distanza e con porte aperte, Infobus a bordo migliorato (maggiori dimensione del monitor, layout con font più leggibile, nome della fermata in rilievo rispetto al punto di interesse, voce che annuncia fermata e direzione);
- Dispositivi a bordo: display luminosi visibili anche a distanza, pulsante sulle porte centrali d'ingresso che avvisa il conducente della presenza di una persona a mobilità ridotta o di una persona con passeggino (pulsante analogo è posto nella area dedicata per prenotare la fermata), altri pulsanti relativi alla prenotazione della fermata, riconoscibili anche per la

superficie in braille, sono posti in prossimità dei sedili "gialli".

**Manifestazioni Sport e disabilità**

Dopo due anni di pandemia GTT è stata chiamata ad organizzare un servizio informativo e di potenziamento linee per:

- La Giornata Internazionale della Disabilità (3 dicembre) organizzato da CPD presso il Pala Ruffini con la partecipazione degli studenti di alcune scuole torinesi e della prima cintura.
- I Giochi Nazionali Estivi Special Olympics, evento sportivo che vede la partecipazione di giovani atleti con disabilità cognitiva;
- SBAM - Sport, Benessere Alimentare e Movimento, una giornata all'insegna dello sport presso il Parco Dora, cui hanno partecipato molti studenti delle scuole torinesi, organizzato dalla CPD.

**GTT e gli eventi**

Torino ha ospitato nel 2022 eventi di grande rilievo anche internazionale: una rinascita dal punto di vista turistico dopo le ultime limitazioni dovute alla pandemia.

Grandi eventi sportivi come la finale della UEFA Women's Champions League (21 maggio), le Nitto ATP Finals (13-20 novembre) e la classica Milano-Torino di Ciclismo (16 marzo) hanno convogliato su Torino un numero importante di spettatori. Ma il 2022 non è stato solo sport: oltre ai classici eventi culturali e gastronomici del Salone Internazionale del Libro (19-23 maggio) e del Salone del Gusto - Terra Madre (22-26 settembre), è stata la finale dell'Eurovision Song Contest (7-14 maggio) a catalizzare l'attenzione internazionale sulla città di Torino. Un complesso di eventi che ha richiesto a GTT un consistente sforzo per comunicare l'intensificazione dei servizi e tenere aggiornati i clienti sulle modalità di spostamento.

**Sito internet**

Si conferma come punto di riferimento della comunicazione aziendale per l'approfondimento dei contenuti specifici in sinergia con gli altri strumenti quali i social, locandine digitali e cartacee, e video, newsletter, spazi su freepress, giornale-radio GTT. Per rendere sempre più completo, aggiornato e accessibile il sito internet, è stata predisposta la versione in lingua inglese del portale aziendale per il pagamento delle sanzioni in caso di utente sprovvisto di biglietto.

E' stata infine ulteriormente aggiornata la sezione Privacy e Cookies Policy.

**Gli accordi di co-marketing**

GTT si impegna ad instaurare collaborazioni in occasione di eventi o manifestazioni culturali o sportive organizzate sul territorio, con l'obiettivo di promuovere la mobilità pubblica quale modalità di trasporto preferenziale.

Sono diverse le partnership pluriennali che sono proseguite nel 2022 nell'ambito sportivo: prima fra tutte, quella fra GTT e il Torino Football Club.

Oltre al servizio di trasporto della prima squadra, gestito in esclusiva con autobus brandizzati appositamente allestiti - impegno che ha garantito a GTT il titolo di Official Transport Supplier - l'accordo prevede la concessione di biglietti per assistere alle partite casalinghe del campionato di serie A presso la Tribuna Granata dello stadio "Grande Torino".

Gli ingressi vengono messi in palio attraverso il concorso "Passione Granata", organizzato da GTT per i propri abbonati, alcuni dei quali sono stati premiati attraverso un concorso dedicato con le magliette ufficiali della squadra che, grazie alla cessazione delle restrizioni dovute all'emergenza sanitaria, sono state consegnate ai vincitori presso lo stadio Grande Torino, in presenza di alcuni rappresentanti del team.

Il contratto prevede inoltre forme differenti di sponsorizzazione dell'Azienda con gadget promozionali e pubblicità durante le partite.

Rimanendo sempre nell'ambito sportivo, è stata confermata per il secondo anno la collaborazione fra GTT e la FIT - Federazione Italiana Tennis - in occasione dell'edizione 2022 di "Nitto ATP Finals". L'Azienda ha ottenuto nuovamente la qualifica di Official Transport Supplier, stipulando un accordo redatto sulla falsa riga di quello firmato nel 2021: oltre alla promozione della collaborazione attraverso i rispettivi canali, è stato concesso l'utilizzo gratuito delle linee 4 e 10 ai possessori del biglietto valido per la sessione di incontri del giorno, a fronte di un riconoscimento

economico corrisposto dalla FIT a GTT, calibrato sul numero stimato di spettatori che avrebbero utilizzato il trasporto pubblico per recarsi al Pala Alpitour.

Il ritorno a Torino dell'edizione 2022 dell'evento biennale "Terra Madre – Salone del Gusto" ha confermato la collaborazione, già rodata nelle scorse edizioni, fra GTT e Slow Food. Oltre ad un mutuo scambio di visibilità, è stata disposta la vendita a prezzo agevolato, secondo le regole stabilite dalla delibera comunale vigente, di alcuni titoli di viaggio riservati ai delegati della manifestazione e venduti mentre, da parte di Slow Food, invece, a GTT è stato concesso l'utilizzo di uno stand all'interno del salone dedicato alla vendita di titoli di viaggio. L'Azienda è stata inoltre inserita fra i Green Partner dell'evento, titolo motivato anche dall'attuazione di un piano di intensificazione del servizio nei giorni della manifestazione, finalizzato ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico per raggiungere il Parco Dora, sede della manifestazione.

Nel corso dell'anno non sono inoltre mancanti gli accordi culturali: come da prassi, le collaborazioni hanno riguardato la promozione congiunta dei rispettivi servizi attraverso reciproci scambi di visibilità, ai quali si è aggiunta la concessione di uno sconto sul biglietto di ingresso per gli abbonati GTT e Formula.

Fra queste ricordiamo quelle continuative con Next Exhibition e la Fondazione Accorsi Ometto, che hanno interessato diverse mostre organizzate nel corso dell'anno, e quelle per eventi spot, come il Torino Fringe Festival e Messer Tulipano.

Inseriamo infine una partnership instaurata da GTT per agevolare l'utenza nella pianificazione dei suoi spostamenti: nel 2022 è infatti proseguita la collaborazione con Moovit, l'app di riferimento in Italia e in Piemonte per la mobilità urbana dai mezzi pubblici a quelli in sharing. In collaborazione con GTT, quotidianamente vengono verificate le oltre 200 linee urbane, extraurbane e scolastiche e le oltre 3500 fermate presenti sul territorio della provincia di Torino, dando pronta informazione all'utenza di qualsiasi modifica - programmata o straordinaria - al servizio.

Alle numerose funzionalità già presenti nell'app e rodate nel corso degli anni - dal tempo reale al livello di affluenza a bordo - lo scorso anno si è aggiunta la "Posizione Live", che permette agli utenti di monitorare in tempo reale la posizione dei mezzi GTT direttamente sulla mappa. Infine, sempre tramite Moovit, è stata veicolata periodicamente la campagna di comunicazione di GTT relativa al bonus trasporti attivato dal Governo nell'estate 2022.

**Collaborazione con Enti e associazioni locali**

Da anni GTT collabora con i suoi Enti di riferimento (Comune, Regione) e con alcune associazioni attive sul territorio, mettendo a disposizione i propri strumenti di comunicazione per dare maggiore diffusione a contenuti ritenuti di pubblico interesse.

Nel 2022 sono state diffuse campagne di pubblica utilità quali "PorTo Sicuro (centro antidiscriminazione)", "I botti spaventano gli animali" (campagna contro i botti di Capodanno), campagna antiviolenza "1522" (sostenuta anche dal Comando Provinciale dei Carabinieri di Torino), ma anche promossi eventi di carattere culturale quali "Mito – Settembre Musica", "Giovedì Scienza" o con finalità benefiche, quali il Raduno dei Babbi Natale presso l'Ospedale Infantile Regina Margherita.

## Procedure competitive

Si riportano a seguire i dati relativi alle procedure competitive espletate nel 2022 e lo storico del periodo 2010 – 2022 per acquisti di lavori, servizi e forniture inerenti all'attività svolta.

**Valori storici periodo 2010 – 2022**

Si riportano nella tabella seguente i dati relativi al periodo 2010-2022 per consentire una lettura dell'andamento mediante raffronto.

| VALORI PROCEDURE DI GARA | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE E PERCENTUALE | | | | | | | |
| ANNO | OFFERTA ECONOMICAMENTE PIÙ VANTAGGIOSA - VALORE GARE (IN €) | % | PREZZO PIÙ BASSO – VALORE GARE (IN €) | % | ADESIONE CENTRALE DI COMMITTENZA | % | VALORE TOTALE (IN €) |
| 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 |
| 2017 | 22.439.516 | 30 | 51.805.456 | 70 | - | - | 74.244.972 |
| 2018 | 302.851.264 | 78 | 85.896.647 | 22 | - | - | 388.747.911 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | 7.249.913 | 11 | 58.532.522 | 89 | - | - | 65.782.435 |
| **2020** | 93.610.821 | 75 | 29.690.446 | 25 | - | - | 123.301.267 |
| **2021** | 107.783.908 | 65 | 58.174.276 | 35 | - | - | 165.958.183 |
| **2022** | 47.222.029 | 36 | 29.943.858 | 23 | 55.579.334 | 42 | 132.745.221 |

I valori gestiti a base di gara evidenziano una variazione in diminuzione passando dai circa 165,9 milioni di euro del 2021 ai 132,7 milioni del 2022.

Il raffronto tra i valore del 2022 e quello del 2021 evidenzia una variazione in diminuzione di 33,2 milioni di euro dovuta principalmente alle seguenti voci:

- nel 2021 sono state avviate gare di valore molto elevato che non si sono più ripetute nel 2022: 72,2 milioni per fornitura bus (nel 2022 il valore è di circa 10,3 milioni di euro);
- nel 2022 si è registrato un notevole incremento dei prezzi delle materie prime energetiche che ha determinato un maggior costo di circa 23 milioni di euro.

Si precisa che sono state evidenziate, per la particolare rilevanza, le adesioni, nel corso dell'anno 2022, a Convenzioni attivate da centrali di Committenza pubbliche. In particolare si evidenziano le adesioni:

- alla Convenzione CONSIP per la fornitura di autobus a metano (10,3 milioni di euro);
- alla Convenzione CONSIP per la fornitura di metano per trazione (stimati 13,2 milioni di euro);
- alla Convenzione della Società di committenza regionale per la fornitura di energia elettrica (stimati 32,0 milioni di euro).

**Numero procedure periodo 2017 – 2022**

Pur mantenendo in termini di valori economici un sostanziale allineamento, si evidenzia una diminuzione delle procedure delle gare avviate nel 2022 rispetto all'anno 2021 che sono passate da 90 a 54 (meno 41,9%). Va rilevato che nel corso del 2021 sono state avviate circa 20 procedure per la fornitura di ricambi per la revisione generale delle vetture VAL e delle motrici tranviarie 6000, non ripetute nel 2022. .

I risultati 2022 raffrontati con il periodo 2017 - 2022 sono riportati nella tabella seguente.

| ANNO | OFFERTA ECONOMICAMENTE PIÙ VANTAGGIOSA | % | PREZZO PIÙ BASSO | % | ADESIONE CENTRALE DI COMMITTENZA | % | NUMERO TOTALE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2017** | 15 | 25 | 37 | 75 | - | - | 52 |
| **2018** | 21 | 28 | 55 | 72 | - | - | 76 |
| **2019** | 18 | 16 | 94 | 84 | - | - | 112 |
| **2020** | 11 | 15 | 61 | 85 | - | - | 72 |
| **2021** | 6 | 7 | 84 | 93 | - | - | 90 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | 10 | 19 | 40 | 74 | 4 | 7 | 54 |

Si evidenzia che le adesioni alle Centrali di committenza sono così ripartite:

- una rientra nella categoria dell'offerta economicamente più vantaggiosa
- tre rientrano nella categoria dell'offerta con il prezzo più basso.

**Ribassi anno 2022**

Con riferimento alle gare, indette nel 2021 e nel 2022, ma concluse nel 2022, le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 9,77%, determinando un minor costo per GTT dell'ordine di 13,7 milioni di Euro. Si presume che il ribasso medio inferiore dell'anno 2022 rispetto al 2021 sia dovuto principalmente alla congiuntura internazionale che ha determinato un notevole aumento dei costi delle materia prime.

**Tipologia appalti 2022: suddivisione percentuale sulla base degli importi**

Forniture => 58,10%;
Servizi => 40,53%;
Lavori => 1,37%.

**Contratti sottoscritti nel 2022**

I contratti sottoscritti nel 2022, comprendenti:

- affidamenti diretti di importo inferiore ad Euro 40.000;
- procedure negoziate con unico fornitore;
- affidamenti ad esito di procedure competitive indette, oltre che nel 2022, in anni precedenti, sono stati in totale 469 per un valore complessivo 297,7 milioni di Euro.

**Contenziosi inerenti le gare d'appalto anno 2022**

GTT con bando pubblicato sulla GURI il 30.01.2020 ha indetto una procedura aperta per l'affidamento dell'Accordo quadro della durata di 48 mesi per la fornitura di 100 bus ad alimentazione elettrica e del contratto applicativo dei primi 50. L'aggiudicazione, inizialmente disposta a favore di Ares, è stata annullata in via amministrativa da GTT ai sensi art 89 comma 1 dlgs 50/2016 per asserite carenze dei requisiti generali in capo alla sua ausiliaria Libera LS soc. coop. correlate ad asserito inadempimento degli obblighi fiscali definitivamente accertati.
GTT in ragione di quanto sopra ha aggiudicato l'accordo quadro alla seconda classificata BYD Europe B.V. e ha escusso la cauzione provvisoria versata da Ares.
Ares ha proposto ricorso al TAR Piemonte e ha chiesto la sospensione cautelare dei provvedimenti

impugnati domandando altresì il risarcimento del danno patito. Respinta da parte del TAR l'istanza cautelare, GTT ha stipulato l'accordo quadro e il primo contratto applicativo con BYD.
Nel corso del giudizio proposto da Ares innanzi al TAR Piemonte, sono intervenute:
- La sentenza della corte di giustizia UE 3/6/2021 che ha affermato l'incompatibilità comunitaria dell'art. 89 comma1 d.lgs 50/2016;
- La sentenza della Commissione Tributaria con cui è stata annullata la cartella esattoriale con cui era stata contestato all'ausiliaria Libera LS soc. coop. il debito pecuniario.

Alla luce di quanto sopra con sentenza n. 418/2022 il TAR ha disposto l'annullamento del provvedimento con cui GTT ha disposto a) l'esclusione di Ares dalla gara con conseguente reviviscenza dell'aggiudicazione originariamente disposta in favore di Ares; b) remissione degli atti a GTT per la verifica dei requisiti in capo all'aggiudicataria Ares per la sottoscrizione dell'accordo quadro; c) obbligo di restituzione della cauzione provvisoria.
Con la predetta sentenza il Tribunale ha altresì negato la domanda risarcitoria di Ares in relazione alla mancata esecuzione del primo contratto applicativo.
In ottemperanza al provvedimento GTT ha effettuato la verifica dei requisiti e ha invitato Ares al subentro nell'accordo quadro limitatamente al secondo contratto applicativo, subentro mai avvenuto in quanto la società Ares ha dichiarato di non poter subentrare nell'esecuzione dell'accordo se non previa modifica delle le condizioni contrattuali offerte che non risultavano più adeguate in ragione degli eventi sopravvenuti.
Alla luce di quanto sopra GTT ha stipulato in data 31.08.2022 il secondo contratto applicativo con BYD.
Ares in data 03.08.2022 ha notificato appello avverso la Sentenza nella parte in cui ha respinto la domanda risarcitoria per equivalente. Tale appello è stato parzialmente accolto dal Consiglio di Stato che con sentenza n. 1552/2023 del 12/01/2023 ha riconosciuto ad Ares il risarcimento del danno per equivalente nei limiti dell'utile atteso da Ares e dunque pari a €1.609.321,65 oltre alla rivalutazione monetaria ed interessi come da relativo provvedimento.

## Risorse umane e Relazioni Industriali

### Organico

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2022 è stata di 4.091 dipendenti. Al 31 dicembre 2022 la forza totale era di 4.089 persone, 48 unità in più rispetto al valore puntuale al 31 dicembre 2021 per effetto di 227 assunzioni (compresa l'acquisizione dei 189 dipendenti della società Canova) e 179 cessazioni dal servizio. L'organico è coerente con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi previsti a budget e nel Piano Industriale 2021-2023.

**Sviluppo, organizzazione, formazione**

Nel 2022, le principali attività di sviluppo gestionale e organizzativo hanno riguardato:

- Revisione complessiva dell'assetto organizzativo aziendale e di area ad ottobre-novembre 2022 e altri interventi riorganizzativi / modifiche di responsabilità per garantire la copertura delle posizioni;
- Ricerche interne di personale volontario da adibire a diversa mansione per lo sviluppo delle risorse e il riequilibrio degli organici;
- Analisi organizzative su specifici settori per il corretto dimensionamento delle strutture e il ridisegno dell'assetto di area;
- Attivazione episodi di ricerca esterna e selezione per conducenti di linea e apprendisti operai di manutenzione.

Per il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione secondo la norma ISO 37001 sono proseguite le attività di due diligence sul personale.

**Formazione e selezione esterna**

Nel 2022 l'attività di selezione ha riguardato principalmente operai e autisti.

Nel mese di maggio (dal 10 al 30) è stato pubblicato, sul sito GTT, un avviso di ricerca per attivazione di 16 contratti di apprendistato professionalizzante per operatori di manutenzione in area elettrotecnica/elettronica e 8 in area meccanica/meccatronica.

Il numero di candidature valide pervenute è stato inferiore alle aspettative (44 per l'area elettrotecnica/elettronica e 19 per l'area meccanica/meccatronica) e non ha consentito la copertura delle posizioni vacanti. La selezione dei candidati ammessi ha portato all'assunzione di 7 apprendisti (6 per l'area elettrotecnica/elettronica e 1 per l'area meccanica/meccatronica).

Per questa ragione, nel mese di settembre (dal 15 al 30) è stato pubblicato un nuovo avviso di ricerca per le medesime figure professionali, aperto anche ai candidati in possesso di qualifica professionale triennale.

Il numero di candidature valide pervenute in seguito a questo annuncio è stato leggermente superiore, probabilmente anche grazie al fatto che sono stati intercettati i candidati diplomatisi nel mese di luglio. Le candidature, questa volta, sono state 79 per l'area elettrotecnica/elettronica e 65 per l'area meccanica/meccatronica.

Questa ulteriore ricerca ha portato all'assunzione, nel mese di dicembre, di 10 apprendisti (3 elettrotecnici e 7 meccanici).

Per compensare le numerose uscite nel personale viaggiante, nel mese di novembre è stata attivata una nuova selezione di autisti. Dal 24 novembre al 12 dicembre alla sezione "Lavora con noi" del sito GTT sono stati pubblicati due avvisi di ricerca di operatori di esercizio (conducenti di linea), da assumere con contratto a tempo indeterminato full time per la zona di Ivrea e per l'intera rete GTT.

Il numero di candidature pervenute, anche in questo caso, è stato inferiore alle aspettative: a fronte di un fabbisogno di 80 autisti per l'intera rete e 15 per la zona di Ivrea, le candidature valide pervenute sono state rispettivamente 182 per l'intera rete (a fronte di un fabbisogno di 80 autisti) e 15 per la zona di Ivrea (a fronte di un fabbisogno di 15 autisti).

Il 20 dicembre sono stati convocati per la prova scritta 135 candidati (120 per l'intera rete e 15 per la zona di Ivrea) e nel mese di gennaio si sono svolte le altre prove per iniziare le assunzioni nel mese di febbraio 2023.

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

- formazione obbligatoria: sicurezza (es. antincendio, primo soccorso,…), ambiente (es. normativa di riferimento, emissioni in atmosfera,…), energia (es. normativa e certificazioni energetiche,…), legale (es. GDPR, mod.231,…), conseguimento / rinnovo abilitazioni indispensabili per lo svolgimento dell'attività lavorativa;
- formazione al ruolo e comportamenti organizzativi (ad es. comunicazione interpersonale, gestione del conflitto, problem solving, people management, formazione formatori, …);
- formazione tecnica o di addestramento, specifica per ogni settore aziendale;
- convegni-seminari.

La quantità complessiva di formazione con docenza esterna erogata nel 2022, che ha coinvolto circa 2.930 partecipanti, è stata di 20.348 ore (di cui 16.360 di formazione obbligatoria). La formazione con docenza interna ha coinvolto circa 4500 partecipanti per 21.564 ore totali (di cui 8.434 ore dedicate alla formazione obbligatoria).

Il 2022 ha segnato un graduale ritorno alla normalità pre-Covid anche per quanto riguarda l'attività formativa. Naturalmente, come si evince dai dati sopraindicati, la maggior parte della formazione svolta ha riguardato i corsi obbligatori in materia di sicurezza, ma sono stati attivati anche importanti percorsi manageriali.

Sono stati attivati 9 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi) e si è

registrato il rientro di fondi impegnati con piani attivati e realizzati negli anni precedenti per un importo complessivo di circa 350.000 euro.
Nel complesso, circa il 90% dei costi di formazione esterna erogata nell'anno 2022 è compreso nei piani di formazione finanziata.

**Salute e sicurezza – Infortuni**

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l'azienda. Il 2022 ha registrato un leggero aumento dei casi rispetto al 2021. Rispetto al 2019 (ultimo anno pre-pandemia) si registra comunque un considerevole calo degli eventi che, esclusi quelli in itinere e quelli Covid, è pari al 16%. Il confronto 2009-2022 evidenzia un trend di diminuzione con un decremento degli infortuni complessivo pari a circa il 31% (a parità di organico). L'indice di gravità 2022 (n. eventi su ore lavorate x 1.000.000, esclusi quelli in itinere e quelli Covid) è stato del 27,7 contro l'analogo dato 2019 di 31,8.

**Relazioni sindacali**

Il 2022 è stato scenario di numerose trattative sindacali inerenti a molteplici tematiche del rapporto di lavoro. Tale percorso negoziale ha permesso di condividere con la parte sindacale importanti accordi finalizzati al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale ed al rilancio economico e produttivo della Società.
Si ricordano a tal proposito gli accordi sindacali relativi a:

- incorporazione della Società CA.NOVA in GTT (accordo sindacale del 01/04/2022) che ha consentito a GTT di acquisire i contratti di lavoro senza soluzione di continuità di n. 189 lavoratori, garantendo agli stessi un migliore trattamento economico/normativo rispetto al precedente contratto di lavoro con la Società CA.NOVA con benefici in termini di organizzazione e produttività del lavoro per GTT;
- regolamentazione della prestazione lavorativa in modalità agile (accordo sindacale del 21/11/2022) con introduzione della possibilità per il personale amministrativo di effettuare una giornata lavorativa settimanale in modalità agile permettendo così benefici in termini di conciliazione vita-lavoro e riduzione dei costi;
- procedura di riduzione del personale amministrativo (accordo sindacale del 21/12/2022) che garantirà ai lavoratori che matureranno i requisiti pensionistici entro 24 mesi di accedere volontariamente al trattamento economico previsto da tale accordo sino al colloca-

mento in quiescenza;

- "armonizzazione" normativa e retributiva del settore Parcheggi (accordo sindacale del 22/12/2022) che consentirà di migliorare le condizioni normative e retributive dei lavoratori in forza presso il settore Parcheggi a fronte di una maggiore efficienza organizzativa e produttiva;
- conciliazione delle vertenze giudiziarie per "Tempi di Cambio" e "Indennità Retribuzione Ferie" (accordo sindacale in data 22/12/2022) con implementazione di un percorso conciliativo che interessa la totalità della popolazione aziendale al fine di ridurre i costi economici legati ai sopracitati contenziosi giuslavoristici in sede giudiziaria.

**Contrattazione – accordi aziendali**

| | 2021 | **2022** |
|---|---|---|
| Con Organizzazioni Sindacali | 35 | **26** |
| Con RSU | 19 | **40** |
| **Totale** | 54 | **66** |

**Contrattazione – riunioni sindacali effettuate**

| | 2021 | **2022** |
|---|---|---|
| Convocate da GTT | 17 | **50** |
| Richieste da OO.SS./RSU | 102 | **118** |
| Procedure di raffreddamento | 35 | **16** |
| **Totale** | 154 | **184** |

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

| **Stato** | 2021 | **2022** |
|---|---|---|
| Chiuse negative | 7 | **2** |
| Chiuse positive | 17 | **9** |
| Decadute/Ritiro procedure sospese | 6 | **3** |
| Procedure di raffreddamento attive | 0 | **1** |
| Scioperi | 5 | **1** |
| **Totale** | 35 | **16** |

**Scioperi**

| **Aziendali** | 2021 | **2022** |
|---|---|---|
| Dichiarati | 6 | **3** |
| di cui effettuati | 4 | **2** |
| | 10 | **5** |

| **Nazionali** | 2021 | **2022** |
|---|---|---|
| Dichiarati/adesioni | 7 | **6** |
| di cui effettuati | 7 | **5** |
| | 14 | **11** |

**Iscrizioni sindacali**

| | 2020 | 2021 | **2022** |
|---|---|---|---|
| N. adesioni medie annuali | 2680 | 2618 | **2667** |
| % adesioni su forza media annuale | **64%** | **65%** | **65%** |

**Iscrizioni sindacali per genere**

| | | | | % su organici | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **2021** | **2022** | **Δ % 2021 2022** | **2021** | **2022** |
| M | 2219 | 2258 | 1,76% | 66% | 67% |
| F | 399 | 409 | 2,51% | 58% | 59% |
| **Totale** | **2618** | **2667** | **1,87%** | **62%** | **65%** |

L'andamento delle iscrizioni sindacali nell'ultimo biennio evidenza un lieve incremento del tasso di sindacalizzazione, costante il confronto delle adesioni per genere.

**Welfare aziendale**

Nonostante lo stato di emergenza sanitaria derivante dalla pandemia Covid 19 sia cessato nel mese di marzo 2022 non sono mancate le ripercussioni economiche e psicologiche sui dipendenti dell'Azienda.

Pertanto anche nel 2022 il Centro di Ascolto ha fornito un significativo supporto in merito alle problematiche psicologiche connesse all'emergenza pandemica. Ciò in particolare per situazioni (legate al Covid-19) di ansia, stress, depressione, attacchi di panico, resistenze psicologiche al rientro al lavoro "in presenza". Gli incontri si sono svolti prevalentemente utilizzando la video-

chiamata attraverso le piattaforme Whatsapp, Skype, Facetime, Meet.
Complessivamente nel 2022 hanno usufruito dei servizi del Centro di Ascolto 85 persone.
Dal 2005 ad oggi si sono rivolti al Centro di Ascolto per counseling, consulenza psicologica, psicoterapie brevi, sostegno psicologico, attività di coaching, 1141 utenti (dato al 31 dicembre 2022).
Durante l'anno 6 dipendenti, coinvolti in gravi incidenti e/o aggressioni, hanno usufruito tramite il servizio del Centro di Ascolto di un percorso di desensibilizzazione al trauma.
Nel corso del 2022 è stato pubblicato in bando di gara (con procedura aperta) per l'affidamento del servizio di gestione del Centro di Ascolto di GTT per un triennio, con opzione di rinnovo del contratto per un ulteriore triennio.
Ad ottobre 2022 è stata riaggiudicata la gara per la gestione del Centro di Ascolto al team di psicologi e psicoterapeuti che ci seguono dal 2005 e che seguiranno i dipendenti di GTT e i loro familiari sicuramente per i prossimi 3 anni.
Nel 2022 la commissione tecnica paritetica ha analizzato 5 richieste di **ferie solidali** e ha autorizzato 115 giorni di ferie solidali. Nello stesso periodo i dipendenti GTT hanno donato 95 giornate. Un bilancio senz'altro positivo a distanza di 3 anni dalla istituzione delle ferie solidali, iniziativa nata in via sperimentale nel 2019 e resa strutturale a giugno 2021. Si può ben affermare non solo che l'istituto sia estremamente utile per i colleghi in difficoltà, ma anche gradito e sostenuto dal personale come forma virtuosa di solidarietà in azienda. GTT contribuisce direttamente a incrementare le giornate disponibili, con una quota aggiuntiva del 10% rispetto a quanto donato dai colleghi.

**Fondo sussidi straordinari**

Anche per il 2022 il "Fondo Sussidi Straordinari" è stato uno degli strumenti di welfare utilizzato per supportare le famiglie dei dipendenti deceduti durante l'anno. Sono state aiutate con questo strumento 7 famiglie di colleghi scomparsi. Si sono inoltre supportati 10 dipendenti in difficoltà economiche contingenti.

**Smart working**

Dal 1° settembre 2022 non è stato più possibile attivare lo smart working emergenziale (privo di accordo individuale). Nel periodo pandemico sono stati autorizzati a lavorare in remoto complessivamente 459 dipendenti. In data 21 novembre 2022 è stato sottoscritto tra GTT, le OO.SS. e la RSU Impiegati-Funzionari un accordo sperimentale sul lavoro agile che prevede, a decorrere dal 1° marzo 2023 il ripristino progressivo di tale strumento di lavoro. Inizialmente sarà possibile lavorare in smart working un giorno la settimana.

**SISTEMI DI GESTIONE**

Nel corso del 2022 l'ente Certiquality ha condotto gli audit di certificazione annuale di terza parte per la verifica della conformità e dell'efficace applicazione dei sistemi Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza dei Lavoratori, Sicurezza delle Informazioni e Prevenzione della corruzione, attraverso verifiche di sorveglianza. L'esito è stato positivo per tutti i sistemi ed ha permesso il mantenimento di tutte le certificazioni e l'implementazione di utili azioni di miglioramento.

**Qualità**

Si conferma l'impegno a promuovere l'approccio prestazionale della norma ISO 9001:2015 attraverso il perseguimento del miglioramento continuo. In quest'ottica nel corso dell'anno è proseguito il consolidamento dell'impianto documentale trasversale e condiviso, propedeutico al progetto di integrazione dei sistemi di gestione Qualità, Ambiente, Salute e sicurezza. Per il monitoraggio e misurazione degli indicatori di efficacia ed efficienza e per la valutazione dei risultati nel raggiungimento degli obiettivi dei processi, i sistemi si avvalgono di specifica reportistica: i Programmi di Monitoraggio e Miglioramento annuali (PDMM). Tali strumenti sintetizzano gli indicatori prestazionali e di controllo riferiti agli ambiti della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza dei Lavoratori e della Prevenzione della Corruzione e sono correlati agli impegni assunti attraverso i Contratti di Servizio e le Carte della Mobilità, al rispetto dei vincoli normativi, legislativi e di sostenibilità e agli obiettivi di ciascuna area aziendale. Essi riepilogano inoltre le misure correttive individuate rispetto al verificarsi di criticità e le azioni di miglioramento relative alle opportunità che si è scelto di cogliere.

Riguardo al mantenimento del Sistema di Gestione Qualità, nel 2022 l'ente certificatore esterno Certiquality ha confermato la certificazione tramite audit di seconda sorveglianza completando il ciclo triennale di verifica.

Nel 2022 la Dichiarazione Non Finanziaria (DNF) ha rendicontato le azioni, i risultati e gli obiettivi di sostenibilità economica, sociale e ambientale raggiunti dalla società in ambito ESG (Environmental, Social and Governance) relativamente ai temi espressamente richiamati dal D.lgs. 254/2016 nel corso del 2021. Il documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione e dall'Assemblea dei Soci simultaneamente al bilancio di esercizio, a evidenza della stretta complementarietà nell'informativa societaria tra le tematiche economiche, ambientali e sociali. L'asseverazione della conformità del documento ai requisiti del D.Lgs. 254/2016 (limited assurance) è stata effettuata da un professionista designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e

degli Esperti Contabili di Torino (ODCEC), nell'ambito di un "Protocollo di collaborazione istituzionale in tema di dichiarazione non finanziaria" siglato nel marzo 2021. Il supporto metodologico alla realizzazione del documento è stato inoltre fornito dai referenti del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, che collabora stabilmente con l'ODCEC Torino.
Per quanto riguarda l'allineamento ai temi della Tassonomia europea il documento riporta quanto GTT ha avviato in relazione alla verifica della rispondenza degli obiettivi di sostenibilità previsti dal Piano Industriale alle norme applicative previste dal Regolamento Europeo UE 2020/852. Nello specifico sono state identificate e valorizzate le attività aziendali ammissibili alla tassonomia e all'interno di questo perimetro sono stati applicati i criteri di vaglio tecnico per selezionare le attività identificabili come "allineate", cioè sostenibili.
I risultati delle verifiche svolte in merito alla conformità al D. Lgs 254/2016 (in particolare all'art. 3, c. 3) sono contenuti nella relazione del revisore riportato alla fine del documento.

**Ambiente**

GTT riserva particolare attenzione ai principi di sostenibilità e rispetto dell'ambiente.
Annualmente vengono elaborati programmi e obiettivi volti al miglioramento delle performance ambientali i cui risultati vengono consuntivati nell'Ambito del Riesame annuale della Direzione del Sistema di Gestione ambientale. L'adozione di tali programmi è altresì funzionale al rafforzamento dei sistemi organizzativi e di responsabilità sociale messo in atto ai sensi dell'art. 6 comma 2 del decreto Madia, di cui si darà conto nella Relazione sul governo societario.
Riguardo al mantenimento del Sistema di Gestione Ambiente, nel 2022 l'ente certificatore Certiquality esterno ha confermato la certificazione tramite audit di sorveglianza. Il sistema è stato giudicato solido, maturo e ben contestualizzato e consente di tenere sotto controllo adeguatamente gli aspetti ambientali.
Nel corso del 2022 è stato garantito il rispetto della normativa ambientale e della regolamentazione del sistema di gestione a livello aziendale.
Va sottolineato il grande impegno profuso da GTT nel rinnovo progressivo della flotta (autobus elettrici e nuovi tram) con evidenti ricadute sulla collettività in termini di riduzione delle emissioni e miglioramento del confort dei passeggeri. L'impegno alla base della mission aziendale, una mobilità più sostenibile per tutti, vedrà GTT continuare a promuovere azioni di ammodernamento della flotta, sia dei mezzi su gomma che su rotaia, ed il rafforzamento del servizio con mezzi basso emissivi e confortevoli ed il prolungamento della Linea 1 della metropolitana al fine di rendere più efficace ed efficiente il trasporto pubblico.

Anche per il 2022 l'azienda ha aderito alla convenzione SCR Piemonte (Società Committenza Regionale) per la fornitura di energia elettrica che, in ottemperanza a quanto previsto dall'Allegato I del Protocollo d'Intesa per gli Acquisti Ecologici (Protocollo APE) promosso dalla Città Metropolitana di Torino, è stata al 100% proveniente da fonti rinnovabili certificate, pertanto la filiera della trazione elettrica GTT (metro, tram, ferrovia ed in particolare bus elettrici, il cui numero è in costante aumento) può essere considerata a impatto zero.
Le performance in tema di sostenibilità ambientale sono dettagliatamente rendicontate nella Dichiarazione Non Finanziaria insieme alla esplicitazione delle politiche attuate dall'Azienda in tema di sostenibilità ambientale.

Nel 2022 GTT ha inoltre avviato il calcolo della Carbon Footprin (letteralmente "impronta i carbonio") in base al protocollo GHG e alla norma UNI EN ISO 14064. Questo parametro permetterà di determinare gli impatti ambientali che le attività di GTT hanno sul climate change e quindi sul surriscaldamento del pianeta e di monitorarne la riduzione nel tempo in funzione dell'implementazione delle azioni di sostenibilità previste da Piano Industriale fino al 2027.

**Sicurezza e salute degli ambienti di lavoro**

L'impegno di GTT per la Sicurezza e la Salute dei lavoratori è testimoniato dall'adozione di un Sistema di Gestione certificato ai sensi dello standard UNI ISO 45001:2018 che nel 2022 è stato sottoposto a visita di sorveglianza, il cui esito ha confermato complessivamente la conformità ai requisiti della norma di riferimento, e dal perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo.
Nel 2022 in ottemperanza alla normativa di riferimento si è proceduto all'aggiornamento del Protocollo di sicurezza definendo le misure volte a favorire il rientro nell'ordinario in seguito alla cessazione dello stato di emergenza.
E' in fase di test il software che è stato acquisito per la gestione dei presidi antincendio al fine di garantire una maggiore efficienza nella gestione delle manutenzioni e delle segnalazioni/registrazioni delle anomalie che entrerà in produzione nel corso del primo semestre 2023.
E' attivo sulla piattaforma SAP il sistema per la verifica costante del mantenimento delle abilitazioni obbligatorie che il personale deve possedere e della formazione a seguito di trasferimento o cambio mansione, che in caso di anomalie invia opportuna segnalazione ai responsabili diretti.
Primari obiettivi aziendali rimangono la progressiva eliminazione dei materiali contenenti amianto, le cui condizioni vengono monitorate annualmente sia visivamente che attraverso determinazione strumentale delle fibre aerodisperse, gli interventi inerenti alla sicurezza strutturale e la prevenzione incendi.

Nel corso dell'anno sono state condotte le campagne di misura per l'aggiornamento della valutazione dell'esposizione per inalazione agli agenti chimici, dell'esposizione a rumore e vibrazioni dei lavoratori. E' proseguito il processo di aggiornamento della documentazione di sistema e di valutazione del rischio, che interessa tutta l'organizzazione aziendale, portando a termine l'aggiornamento di tutti i manuali specifici di sito/settore. Parallelamente procede l'impegno nell'individuazione di strumenti volti al miglioramento della comunicazione aziendale sul tema sicurezza migliorando i canali relativi al ricevimento di informazione da parte del personale.

**Analisi e prevenzione dei rischi**

In termini generali, il concetto di "rischio" comprende non solo le minacce (effetti negativi) ma anche le opportunità (effetti positivi) che eventi inattesi o non completamente prevedibili possono comportare per l'impresa, impattando sui suoi obiettivi e previsioni. Vengono pertanto analizzati gli ambiti e le possibilità di rischio e assunte le opportune misure organizzative e gestionali di prevenzione e/o mitigazione.

I rischi aziendali individuati da GTT possono essere sintetizzati in quattro grandi categorie.

**Strategici**: legati alle scelte cruciali dell'Azienda, riguardano i rischi di assumere decisioni inadeguate al contesto operativo interno o all'evoluzione del contesto esterno, pregiudicando l'efficacia e il raggiungimento degli obiettivi strategici e dimostrando inadeguata reattività al cambiamento. Essi fanno riferimento ai seguenti ambiti: reputazionale, contesto esterno/interno, rapporti con i Terzi, , organizzativo/dimensionale, energetico.

**Compliance**: legati alla incompleta o mancata conformità alle regole, sia alle norme cogenti applicabili che alle norme volontarie e alle autoregolamentazioni aziendali. Nello specifico fanno riferimento ai seguenti ambiti: i reati riferibili al D.lgs 231/2001, all'anticorruzione (L. 190/2012), alla protezione dei dati personali (GDPR – Regolamento UE 679/2016), alla sicurezza delle informazioni, alla sicurezza del trasporto (TPL, metro, trasporto e infrastruttura ferroviaria), alla salute e sicurezza del lavoro (persone e ambienti), alla tutela dell'ambiente e energia, alla qualità, all'amministrazione e finanza, ai contratti (committenza, acquisti, lavori) e alla normativa (tecnica e standard). I sistemi gestionali, adottati volontariamente, presidiano in modo complementare tali aree.

**Finanziari**: rischi correlati al valore monetario di un qualsiasi investimento aziendale inteso come attività e strumenti finanziari. Tali rischi sono legati alle variazioni del mercato di riferimento, alle situazioni legate al credito, alla liquidità, alla fiscalità.

**Operativi**: rischi di incorrere in inadeguatezze o inefficienze all'interno dei processi aziendali, in-

clusi i livelli di performance e di redditività, correlati alla manodopera (dimensionamento, competenze, ruoli, turnover, assenteismo del personale), ai macchinari (gestione impianti, attrezzature, hardware/software, spazi), ai materiali (ricambi, sostanze utilizzate in produzione), ai metodi di lavoro (procedure, prassi condivise, tempi di lavoro), all'ambiente naturale e sociale (fenomeni naturali, attacchi terroristici, movimenti sociali).

La prevenzione e gestione dei rischi si avvale di molteplici strumenti: essi sono stati analizzati e messi in correlazione con gli ambiti di rischio attraverso una matrice rischi-strumenti.

Ogni responsabile di area ha il compito di assicurare che i processi per i quali è identificato come Process Owner producano i risultati attesi, identificando e gestendo i rischi (sia come minacce che come opportunità) che possono influire sul raggiungimento degli obiettivi di cui è direttamente responsabile.

Le categorie di Strumenti implementati da GTT sono:

- modelli Organizzativi – Piani – Regolamenti: modelli di organizzazione, gestione e controllo correlati a specifici requisiti cogenti attraverso cui GTT pianifica, gestisce e attua i propri processi, in particolare: Modello di Organizzazione Gestione e controllo D.lgs. 231/2001, Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza L. 190/2012, GDPR (Regolamento UE 679/2016);
- sistemi di Gestione: regole e risorse attraverso cui GTT pianifica, gestisce e attua i propri processi e che consentono la gestione degli obiettivi aziendali attraverso il miglioramento delle prestazioni in termini di efficacia ed efficienza;
- strumenti assicurativi (di trasferimento del rischio): per tutelare la stabilità aziendale da eventi che causano effetti negativi sul patrimonio. Conformemente alla normativa vigente, l'Azienda sottoscrive polizze assicurative relative alle principali categorie di danni, diretti (tutela del patrimonio aziendale e del personale), indiretti da veicoli (responsabilità verso terzi) e indiretti dal personale (responsabilità verso terzi);
- strumenti di gestione economico-finanziari: GTT pianifica, gestisce e tutela le attività economico-finanziarie tramite programmi di valutazione e pianificazione basate sulla previsione dei cash flow. Il fatto di possedere un unico azionista (proprietario) che coincide con il cliente di fatto comporta un vincolo finanziario stringente nelle decisioni e nella gestione delle proprie risorse. Nell'attuale contesto aziendale, gli strumenti di gestione sono: il Piano Industriale, il Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale - D.lgs. 175/2016, il Bilancio di esercizio, la revisione contabile, la pianificazione finanziaria.

**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 capitalizzato costi legati ad attività di ricerca e sviluppo.
Non sono stati utilizzati strumenti di finanza derivata ai sensi dell'art. 2428, comma 3, 6 bis , CC.
Con riferimento alla redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 si precisa che, ai sensi dell'art. 27 comma 3 bis del D.lgs. 127/1991 la società non detiene partecipazioni di controllo.
Per completezza di informazione si segnala che l'impresa controllante (Fct Holding Spa.) è soggetto al diritto di uno Stato membro delle Comunità europee, redige e sottopone a controllo il bilancio consolidato secondo il D.lgs. 127/1991.

Torino, 26 giugno 2023

**PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**
**IL PRESIDENTE**
**(**Antonio Fenoglio**)**

FIRMATO IN ORIGINALE

**GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.**

# BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022

**Stato Patrimoniale**

**Conto Economico**

**Nota Integrativa**

**Rendiconto Finanziario**

**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

## A T T I V O

| Importi in Euro | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| **A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI** | - | - |
| **B. IMMOBILIZZAZIONI:** | | |
| **I. Immobilizzazioni immateriali:** | | |
| 3. Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingeg | 3.431.455 | 4.203.966 |
| 7. Altre | | |
| - Migliorie beni di terzi - Migliorie diverse | 15.097 | 23.920 |
| - Migliorie beni di terzi - Parcheggi | 5.928 | 14.706 |
| **Totale Immobilizzazioni Immateriali** | **3.452.480** | **4.242.592** |
| **II. Immobilizzazioni materiali:** | | |
| 1. Terreni e Fabbricati | 153.803.607 | 158.410.190 |
| 2. Impianti e macchinario | 14.920.449 | 15.315.401 |
| 3. Attrezzature industriali e commerciali | 1.545.425 | 1.540.483 |
| 4. Altri beni: | | |
| - Mobili | 245.709 | 319.765 |
| - Macchine d'ufficio | 4.502.325 | 5.066.957 |
| - Automezzi | 215.817 | 174.011 |
| - Beni gratuitamente devolvibili: | | |
| Impianti e materiale ferroviario | 328.917.673 | 326.734.307 |
| Fondo copertura (Comune di Torino) | - 36.189.307 | - 36.189.307 |
| Fondo copertura (Stato, Regione) | - 292.728.366 | - 290.545.000 |
| 5. Materiale rotabile | 150.000.243 | 168.476.299 |
| 6. Immobilizzazioni parcheggi: | | |
| - Opere Civili | 8.023.424 | 8.990.185 |
| - Altre immobilizzazioni | 2.693.165 | 3.467.394 |
| 7. Immobilizzazioni in corso e acconti: | | |
| - Investimenti diversi | 39.795.653 | 9.808.002 |
| - Investimenti parcheggi | 224.286 | 255.691 |
| - Beni gratuitamente devolvibili. | | |
| Impianti e materiale ferroviario | 36.008 | 36.008 |
| Fondo copertura (Stato, Regione) | - 36.008 | - 36.008 |
| **Totale Immobilizzazioni Materiali** | **375.970.103** | **371.824.378** |
| **III. Immobilizzazioni finanziarie** | | |
| 1. Partecipazioni in: | | |
| a) Imprese controllate | - | 1.307.383 |
| b) Imprese collegate | 5.719.076 | 5.719.076 |
| d-bis) altre imprese | 3.389.481 | 3.386.724 |
| 2. Crediti: | | |
| *3) Diversi* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | - | - |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | 800.000 |
| 3. Altri titoli | - | - |
| 4. Strumenti finanziari derivati attivi | - | - |
| **Totale Immobilizzazioni Finanziarie** | **9.108.557** | **11.213.183** |
| **TOTALE IMMOBILIZZAZIONI** | **388.531.140** | **387.280.153** |

| Importi in Euro | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| **C. ATTIVO CIRCOLANTE:** | | |
| **I. Rimanenze:** | | |
| 1. Materie prime sussidiarie e di consumo | 21.556.592 | 22.804.069 |
| 2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati | - | - |
| 3. Lavori in corso su ordinazione | - | - |
| 4. Prodotti finiti e merci | 417.362 | 417.362 |
| 5. Acconti | - | - |
| **Totale Rimanenze** | **21.973.954** | **23.221.431** |
| **II. Crediti** | | |
| 1. Verso clienti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 78.853.830 | 71.088.702 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 2. Verso Imprese controllate | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | - | 800.724 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 3. Verso Imprese collegate | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 16.731.291 | 16.573.996 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 4. Verso Enti controllanti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 35.557.825 | 46.812.999 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 16.567.838 | 20.114.254 |
| 5. Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 8.726.499 | 7.930.854 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 5-bis Crediti tributari | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 2.758.423 | 1.139.524 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 5-quater Verso altri: | | |
| *a) Stato, Regione, altri Enti territoriali* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 12.841.817 | 7.894.372 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| *b) Altri enti del settore pubblico allargato* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 775.093 | 444.380 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| *c) Diversi* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 45.062.323 | 32.269.021 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| **Totale Crediti** | **217.874.939** | **205.068.826** |
| **III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:** | | |
| 6. Altri titoli | 1.774 | 1.914 |
| **Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni** | **1.774** | **1.914** |
| **IV. Disponibilità liquide:** | | |
| 1. Depositi bancari e postali presso: | | |
| *a) Banche* | 66.957.401 | 442.148 |
| *b) Poste* | 183.238 | 149.308 |
| 2. Assegni | 387.833 | 397.054 |
| 3. Danaro e valori in cassa | 84.660 | 41.372 |
| **Totale Disponibilità Liquide** | **67.613.132** | **1.029.882** |
| **TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE** | **307.463.799** | **229.322.053** |
| **D. RATEI E RISCONTI** | **3.411.579** | **1.623.071** |
| **TOTALE ATTIVO** | **699.406.518** | **618.225.277** |

## P A S S I V O

| Importi in Euro | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| **A. PATRIMONIO NETTO** | | |
| I. Capitale | 76.006.664 | 76.006.664 |
| III. Riserve di rivalutazione | | |
| *a) riserva di rivalutazione L.2/2009* | 2.966.169 | 2.966.158 |
| IV. Riserva legale | 957.843 | 957.843 |
| VI. Altre riserve distintamente indicate | | |
| *a) riserva straordinaria* | 473.022 | 473.022 |
| *b) attualizzazione crediti e debiti* | 15.200.000 | 15.200.000 |
| *c) riserva avanzo di fusione* | 252.608 | - |
| VIII. Utili (perdite) portati a nuovo | - 72.500.886 | - 36.591.484 |
| *di cui perdite esercizio 2021 (*)* | *- 35.909.402* | |
| *di cui perdite esercizio 2020 (*)* | *- 19.775.697* | *- 19.775.697* |
| *di cui perdite esercizi precedenti* | *- 16.815.787* | *- 16.815.787* |
| IX. Utile (perdita) dell'esercizio | - 5.540.116 | - 35.909.402 |
| **Totale Patrimonio Netto** | **17.815.304** | **23.102.801** |
| **B. FONDI PER RISCHI E ONERI** | | |
| 4. altri | 15.925.064 | 14.870.241 |
| **Totale Fondi per Rischi e Oneri** | **15.925.064** | **14.870.241** |
| **C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO** | **35.668.672** | **35.654.829** |
| **D. DEBITI** | | |
| 1. Obbligazioni | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 384.197 | 750.000 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | 512.025 |
| 4. Debiti verso Banche: | | |
| *a) Banche per linee di fido* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 60.893.852 | 55.125.856 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| *b) Banche per mutui* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 5.013.246 | 6.467.784 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 3.404.420 | 8.305.479 |
| *c) Banche per finanziamenti* | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 3.750.000 | 3.750.000 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 53.750.000 | 7.500.000 |
| 5. Debiti verso altri finanziatori | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 2.397.762 | 2.337.039 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 10.445.989 | 12.814.551 |
| 6. Acconti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 57.366 | 55.439 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 7. Debiti verso Fornitori | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 84.611.810 | 72.748.271 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | 43.180 |
| 9. Debiti verso Imprese controllate | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | - | 2.516.495 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 10. Debiti verso Imprese collegate | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 2.205.574 | 2.578.284 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 11. Debiti verso Enti controllanti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 35.437.197 | 16.428.822 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 75.805.800 | 85.851.556 |
| 11-bis Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 24.580.173 | 48.481.176 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | 46.068.306 | 12.914.210 |
| 12. Debiti tributari | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 4.610.564 | 12.445.145 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 10.155.647 | 3.782.878 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| 14. Altri debiti | | |
| *- esigibili entro l'esercizio successivo* | 31.297.327 | 33.586.469 |
| *- esigibili oltre l'esercizio successivo* | - | - |
| **Totale Debiti** | **454.869.229** | **388.994.660** |
| **E. RATEI E RISCONTI** | | |
| 1. Ratei e risconti | 16.729.990 | 13.134.507 |
| 2. Contributi in conto investimenti | 158.398.259 | 142.468.239 |
| **Totale Ratei e Risconti** | **175.128.249** | **155.602.746** |
| **T O T A L E  P A S S I V O** | **699.406.518** | **618.225.277** |

(*) L'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 15 luglio 2022 ha deliberato l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. In tale contesto, l'Azionista ha deliberato la decisione di avvalersi della facoltà di differire gli obblighi di cui all'art. 2446 C.C., relativamente alle perdite riferite agli esercizi 2020 e 2021, entro la data di approvazione del bilancio relativo al quinto esercizio successivo a quello cui le perdite si riferiscono, così come previsto dall'art. 6 del D.L. 23/2020. Nello specifico, ai sensi di quanto previsto dall'art. 6, co. 4, D.L. Liquidità, le perdite oggetto di sospensione ammontano ad un

## CONTO ECONOMICO

| Importi in Euro | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| **A) VALORE DELLA PRODUZIONE** | | |
| 1) Ricavi | 127.179.479 | 103.924.059 |
| *a) delle vendite e delle prestazioni* | *125.361.297* | *102.105.877* |
| *b) da copertura di costi sociali* | *1.818.182* | *1.818.182* |
| 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni | 8.466.090 | 7.554.214 |
| 5) Altri ricavi e proventi: | 285.636.321 | 262.035.031 |
| *a) diversi* | *87.736.306* | *64.763.996* |
| *b) quota annua di contributi in c/investimenti* | *14.595.118* | *12.563.572* |
| *c) compensazioni economiche* | *183.304.897* | *184.707.463* |
| **Totale Valore della Produzione (A)** | **421.281.890** | **373.513.304** |
| **B) COSTI DELLA PRODUZIONE** | | |
| 6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci | (40.721.089) | (34.824.721) |
| 7) Per servizi | (89.222.702) | (88.833.146) |
| 8) Per godimento di beni di terzi | (40.854.403) | (39.262.949) |
| 9) Per il personale: | | |
| *a) Salari e stipendi* | *(140.025.023)* | *(135.147.884)* |
| *b) Oneri sociali* | *(41.776.614)* | *(39.728.009)* |
| *c) Trattamento di fine rapporto* | *(8.544.914)* | *(6.598.722)* |
| *d) Trattamento di quiescenza e simili* | *(3.862.065)* | *(3.489.406)* |
| *e) Altri costi* | *(1.874.109)* | *(3.001.249)* |
| Totale Personale | *(196.082.725)* | *(187.965.270)* |
| 10) Ammortamenti e svalutazioni | | |
| *a) Ammortamento delle Immobilizzazioni Immateriali* | *(2.589.574)* | *(3.169.548)* |
| *b) Ammortamento delle Immobilizzazioni Materiali* | *(40.179.153)* | *(41.269.925)* |
| Totale ammortamenti | *(42.768.727)* | *(44.439.473)* |
| *c) Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni* | - | *(620.254)* |
| *d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide* | - | *(2.731.049)* |
| Totale ammortamenti e svalutazioni | *(42.768.727)* | *(47.790.776)* |
| 11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di m | (1.290.774) | (47.717) |
| 12) Accantonamenti per rischi | (3.908.714) | (671.000) |
| 13) Altri accantonamenti | (28.528) | (7.960) |
| 14) Oneri diversi di gestione | (5.849.458) | (5.337.053) |
| **Totale Costi della Produzione (B)** | **(420.727.120)** | **(404.740.592)** |
| **DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)** | **554.770** | **(31.227.288)** |

| Importi in Euro | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| **C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI** | | |
| 15) Proventi da partecipazioni | | |
| *a) in imprese controllate* | 94 | 22.882 |
| *d) in altre imprese* | 37.170 | - |
| 16) Altri proventi finanziari: | | |
| *d) proventi diversi dai precedenti da:* | | |
| *3) enti controllanti* | 358.563 | 413.330 |
| *4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti* | - | - |
| *5) altri* | 4.622 | 1.012 |
| 17) Interessi e altri oneri finanziari verso: | | |
| *c) enti controllanti* | *(2.014.031)* | *(1.964.909)* |
| *d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti* | *(646.087)* | *(685.938)* |
| *e) altri* | *(3.835.217)* | *(2.468.491)* |
| 17-bis) Utili e perdite su cambi | - | - |
| **Totale proventi e oneri finanziari (C)** | **(6.094.886)** | **(4.682.114)** |
| **D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE** | | |
| **Totale delle rettifiche (D)** | - | - |
| **RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D)** | **(5.540.116)** | **(35.909.402)** |
| 20) Imposte sul reddito dell'esercizio: | | |
| - correnti | - | - |
| - relative a esercizi precedenti | - | - |
| - differite e anticipate | - | - |
| **21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO** | **(5.540.116)** | **(35.909.402)** |

Torino, 26 giugno 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

**IL PRESIDENTE**

(Antonio Fenoglio)

FIRMATO IN ORIGINALE

# RENDICONTO FINANZIARIO

| Importi in Euro | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---|---|---|
| **A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)** | | |
| **Utile (perdita) dell'esercizio** | **(5.540.116)** | **(35.909.402)** |
| Imposte correnti sul reddito | - | - |
| Interessi passivi/(interessi attivi) | 6.132.056 | 4.659.233 |
| (Dividendi) | (37.264) | (22.882) |
| (Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività | - | - |
| **1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione** | **554.676** | **(31.273.051)** |
| *Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto* | | |
| Accantonamento TFR | 8.544.914 | 6.598.722 |
| Accantonamento ai Fondi di quiescenza | 3.862.065 | 3.489.406 |
| Accantonamento F.do Svalutazione Crediti | 9.312 | 2.730.993 |
| Accantonamento Fondo rischi e oneri e acc.to per incentivi | 2.965.572 | 4.478.955 |
| Ammortamenti delle immobilizzazioni | 42.768.724 | 44.439.473 |
| Svalutazioni immobilizzazioni materiali | - | 620.254 |
| Svalutazioni partecipazioni | - | - |
| Svalutazioni per perdite durevoli di valore rimanenze | - | - |
| Altre rettifiche per elementi non monetari | 252.608 | - |
| **2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn** | **58.957.871** | **31.084.751** |
| *Variazioni del capitale circolante netto* | | |
| Decremento/(incremento) delle rimanenze | 2.030.162 | 1.310.559 |
| Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti | (7.567.133) | (2.997.929) |
| Decremento/(incremento) dei crediti tributari | (1.551.158) | 628.005 |
| Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori | 10.263.706 | 11.410.891 |
| Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi | (1.625.037) | 223.655 |
| Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi | 18.910.550 | 21.819.999 |
| Incremento/(decremento) debiti tributari | (8.306.129) | 3.379.059 |
| Altre variazioni del capitale circolante netto | 15.688.612 | 14.910.106 |
| **3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn** | **86.801.443** | **81.769.096** |
| *Altre rettifiche* | | |
| Interessi incassati/(pagati) | (3.443.156) | (2.230.575) |
| (Imposte sul reddito pagate) | - | - |
| Dividendi incassati | 37.264 | 22.882 |
| Utilizzo fondo svalutazione magazzino | (760.651) | (1.269.809) |
| (Utilizzo Fondo TFR e Fondi quiescenza) | (12.393.136) | (13.384.895) |
| (Utilizzo dei fondi rischi e oneri) | (1.575.036) | (4.176.390) |
| **4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche** | **68.666.728** | **60.730.309** |
| **Flusso finanziario della gestione reddituale (A)** | **68.666.728** | **60.730.309** |
| | | |
| **B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento** | | |
| *Immobilizzazioni materiali* | | |
| (Investimenti) | (41.911.815) | (37.253.205) |
| Disinvestimenti | 921.205 | 563.000 |
| Prezzo di realizzo disinvestimenti | - | - |
| *Immobilizzazioni immateriali* | | |
| (Investimenti) | (1.786.172) | (1.800.888) |
| Prezzo di realizzo disinvestimenti | - | - |
| *Immobilizzazioni finanziarie* | | |
| (Investimenti) | - | - |
| Prezzo di realizzo disinvestimenti | - | - |
| *Attività finanziarie non immobilizzate* | | - |
| (Investimenti) | - | |
| Prezzo di realizzo disinvestimenti | - | - |
| | | |
| **Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)** | **(42.776.782)** | **(38.491.093)** |
| | | |
| **C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento** | | |
| *Mezzi di terzi* | | |
| Incremento (decremento) debiti a breve verso banche | 5.767.996 | (13.545.206) |
| Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori | (2.307.839) | (2.243.713) |
| (Rimborso)/ accensione finanziamenti | 38.477.529 | *(9.818.040)* |
| *Mezzi propri* | | |
| Rimborso prestito obbligazionario | (877.828) | - |
| Aumento di capitale a pagamento | - | - |
| Cessione (acquisto) di azioni proprie | - | - |
| Dividendi (e acconti su dividendi) pagati | - | - |
| **Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)** | **41.059.858** | **(25.606.959)** |
| | | |
| **Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)** | **66.949.804** | **(3.367.745)** |
| **Disponibilità liquide iniziali** | 1.029.882 | 4.397.627 |
| **Apporto fusione** | (366.554) | - |
| **Disponibilità liquide iniziali (a)** | 663.328 | 4.397.627 |
| **Disponibilità liquide finali (b)** | 67.613.132 | 1.029.882 |

| | | |
|---|---|---|
| **Variazione disponibilità liquide** | **66.949.804** | **(3.367.745)** |

# NOTA INTEGRATIVA

## *Struttura del Bilancio e criteri di formazione*

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis del Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile così come riformati dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34.

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 risulta costituito dai seguenti documenti:

- stato patrimoniale;
- conto economico;
- nota integrativa;
- rendiconto finanziario, 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 (OIC).

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.

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 collegate, controllanti, controllate delle controllanti si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo della presente Nota Integrativa.

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono indicati nel paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente Nota Integrativa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate in esercizi precedenti 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.

## *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 dettagliatamente esposte nel paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale"; 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 compensazioni 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.

## *Valutazioni sulla continuità aziendale*

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 ha registrato una perdita d'esercizio pari Euro 5,5 milioni, che ha ridotto il valore del patrimonio netto a Euro 17,8 milioni. Tale risultato, seppur negativo, risulta in significativo miglioramento rispetto agli esercizi precedenti.

Nonostante quanto sopra esposto, alla data del 31 dicembre 2022 la Società non è tenuta agli adempimenti previsti dai commi secondo e terzo dell'art. 2446 C.C. in ragione dell'avvenuta deliberazione dell'Azionista del 15 luglio 2022 mediante la quale è stata esercitata la facoltà di differire i suddetti obblighi, , relativamente alle perdite riferite agli esercizi 2020 e 2021, entro la data di approvazione del bilancio relativo al quinto esercizio successivo a quello cui le perdite si riferiscono, così come previsto dall'art. 6 del D.L. 23/2020. Si rimanda al paragrafo "Patrimonio netto" della nota integrativa per maggiori dettagli.Anche gli indicatori di rischio, di cui all'art. 6, co. 2, del TUSP, sono in miglioramento rispetto al passato e risultano rispettati i parametri finanziari (Covenant) previsti nel contratto di finanziamento SACE che hanno sostituito i precedenti parametri fissati dal contratto di finanziamento Intesa.

Tutto ciò premesso, gli Amministratori, avendo quale riferimento normativo l'art. 2, co. 1, CCII, norma che definisce in modo puntuale la nozione di crisi che si estende anche ai fini del TUSP, e considerando altresì i piani di cassa predisposti dalla Direzione, hanno compiuto le necessarie valutazioni circa la sostenibilità dell'indebitamento. Tali valutazioni, che dovrebbero riguardare quanto meno i 12 mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, sono state prudenzialmente estese ad un arco temporale di 18 mesi (ossia fino al 30 giugno 2024) e non hanno evidenziato criticità circa la capacità della Società nel continuare ad operare come complesso economico in funzionamento.

Ciò nonostante, come altrove meglio precisato nel presente documento, la conduzione del business è stata pesantemente incisa da fenomeni di carattere esogeno i cui effetti perdurano nel tempo. Più specificatamente si tratta:

- dell'incremento dei costi energetici rispetto all'esercizio precedente: Euro +5,8 milioni per il gasolio (+36%), Euro + 1,1 milioni per il metano (+47%) e + Euro 6,8 milioni per energia elettrica (+65%). Tali aumenti si sono determinati principalmente per l'incremento dei prezzi: questi ultimi se pur ridottisi nel corso dei primi mesi del 2023, rimangono comunque superiori a quanto previsto nel piano approvato nel 2022;

- della riduzione dei volumi di traffico derivante da una riduzione della domanda dì trasporto pubblico nei grandi centri urbani quale conseguenza dell'impiego stabilmente diverso rispetto al passato del lavoro in remoto;
- dall'impatto inflattivo generale che si è riverberato su maggiori costi e conseguentemente ha inciso sui margini economici;
- del rinnovo del contratto di lavoro intervenuto nel 2022;
- della tuttora attesa completa attuazione da parte governativa dei provvedimenti necessari alla compensazione dei minori ricavi tariffari per l'intero esercizio 2021, così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1 gennaio 2022 e il 31 marzo 2022 (data di termine dello stato di emergenza sanitaria) destinata al ripristino dell'equilibrio economico e finanziario degli operatori del settore dei servizi di trasporto pubblico locale.

Si tratta di fenomeni che hanno inciso sull'equilibrio economico dell'attività, in relazione ai quali la Direzione ha individuato iniziative industriali strategiche volte ad assicurare l'equilibrio economico e finanziario della Società.

Tali iniziative, coordinate con gli stakeholder interessati e riflesse nel documento "Piano industriale 2023- 2027 Aggiornamento" (di seguito il "Piano Industriale"), oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 e, in seguito all'esame dell'azionista indiretto Comune di Torino, autorizzato dall'Azionista unico FCT Holding SpA in data 26 giugno 2023, sono di seguito sinteticamente descritte:

a) Incremento dei proventi da traffico stimati a partire dal 2024 grazie ad azioni specifiche, quali:

   - il rinnovo della flotta che sta generando fin dal corrente anno 2023 la percezione nell'utenza del miglioramento del servizio pubblico e conseguentemente un maggior ricorso allo stesso a discapito dell'utilizzo del mezzo privato
   - il miglioramento della velocità commerciale
   - la smaterializzazione dei titoli di viaggio e di sosta con progressivo passaggio all'APP SostAPP e associazione della targa al veicolo (Rif. Investimenti su parcheggi)
   - il potenziamento delle attività di controlleria sia sul trasporto che sui parcheggi
   - altre misure che fanno riferimento all'art. 12 della L.R. 1/2000 e agli effetti della D.G.R. 36/2943 del 28/11/2011 e della D.G.R 13/6608 del 04/11/2013

b) Riduzione dell'impatto previsto con riferimento ai canoni di gestione dei parcheggi a raso ed in struttura effettuata per conto della Città di Torino lungo il periodo 2023-2027.

c) Contrasto all'incremento dei prezzi dell'energia elettrica attraverso la riduzione dei consumi grazie alla costruzione di impianti di autoproduzione presso i depositi bus e tram prevista nel piano investimenti 2023-2027.
d) Aggiornamento dei canoni verso Infra.To per l'utilizzo dell'infrastruttura metro in relazione al fermo impianto per lavori di manutenzione straordinaria che caratterizzeranno gli esercizi 2023, 2024 ed in parte anche 2025.
e) Aggiornamento dei valori di manutenzione straordinaria riconosciuta da Infra.To a GTT a seguito dell'atto aggiuntivo sottoscritto tra le parti il 22 giugno 2023;
f) Rimodulazione dell'accordo legato alla corresponsione del premio di risultato ai dipendenti.

La Società si attende dalle iniziative individuate un effetto economico complessivo per il 2023 di circa Euro 6 milioni, ed un effetto complessivo medio annuo per il periodo 2024-2027 a regime delle azioni di circa Euro 16 milioni annui, tale da recuperare del tutto l'economicità di gestione.

Conseguentemente, la gestione corrente della società, come dalle indicazioni emerse nel Piano Industriale, produce sufficienti flussi di cassa per il pagamento dei debiti correnti e il rispetto degli impegni assunti nel corso dell'orizzonte di piano, nonché il ragionevole ripianamento delle perdite oggetto di sterilizzazione per effetto della disciplina emergenziale, nel 2026, entro il terzo del capitale sociale e, nel 2027, interamente.

In conclusione, alla luce di quanto sopra riportato, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 nel presupposto della continuità aziendale, non avendo rilevato alcuna criticità nella capacità dell'azienda a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del presente bilancio.

## *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, ammortizzato 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 all'esercizio 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 | 3 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 cespiti 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 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. Tale 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 stessa.

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 | 6,25% | Automezzi di servizio | 15,00% |
| Autobus | 6,67%/10% | 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, così come per quei saldi per i quali la sua applicazione sarebbe stata non rilevante.

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.

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.

***Crediti tributari***

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.

***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 passivi" dello stato 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 dell'esercizio 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 dell'esercizio, 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 dell'esercizio, 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 TFR.

***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 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.

Nella fattispecie, 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.

***Imposte sul reddito***

Le imposte correnti, qualora esistenti, 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 dalla Commissione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sono stanziate 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.

Ove esistenti, le imposte differite e anticipate generatesi nell'esercizio 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 dell'esercizio. Eventuali imposte differite generatesi in esercizi precedenti sono contabilizzate nella voce "Imposte sul reddito dell'esercizio".

Non sono stati rilevati crediti per imposte anticipate in quanto alla data di redazione del presente bilancio d'esercizio non sussistono i requisiti di ragionevole certezza del loro futuro recupero.

***Impegni, rischi e garanzie***

Le garanzie prestate riflettono l'ammontare dell'effettivo impegno della Società alla data di chiusura dell'esercizio. 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.

I Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno si riferiscono principalmente ai 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 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 (compresa l'implementazione di SL e Major) e i costi sostenuti per progetti speciali del TPL e per l'implementazione dei sistemi QASE.

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 dell'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 dal 1° gennaio al 31 dicembre. Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

Le variazioni intercorse nell'esercizio sono dovute principalmente all'effetto degli ammortamenti dell'esercizio, agli incrementi riguardanti all'acquisto di 50 autobus elettrici e manutenzione straordinaria su autobus, tram e immobili (si veda l'allegato 2).

**Immobilizzazioni finanziarie**

Le Immobilizzazioni finanziarie, per Euro 9.109 migliaia, sono così formate:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Partecipazioni in imprese controllate | - | (1.307) | 1.307 |
| Partecipazioni in imprese collegate | 5.719 | - | 5.719 |
| Partecipazioni in altre imprese | 3.390 | 3 | 3.387 |
| Crediti verso altri: Diversi | - | (800) | 800 |
| **TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE** | **9.109** | **(2.104)** | **11.213** |

Nel 1° semestre 2022 è stata perfezionata l'operazione di fusione per incorporazione di Ca.Nova. SpA in GTT, con effetti contabili e fiscali decorrenti dal 1° gennaio dell'esercizio in corso. L'atto di fusione è stato firmato in data 26 aprile 2022 e registrato in CCIAA il 5 maggio 2022. I valori patrimoniali incorporati alla data di riferimento sono riepilogati come segue (importi in migliaia di Euro):

| Descrizione | 31/12/2021 | 31/12/2020 |
|---|---|---|
| Immobilizzazioni materiali | 3.383 | 4.534 |
| Altre immobilizzazioni | 13 | 52 |
| Rimanenze | 92 | 113 |
| Crediti verso clienti | 630 | 408 |
| Crediti verso GTT | 2.516 | 3.837 |
| Crediti tributari | 81 | 88 |
| Crediti verso altri | 611 | 977 |
| Disponibilità liquide | 688 | 448 |
| Ratei e risconti attivi | 161 | 179 |
| **Totale attivo** | **8.176** | **10.636** |
| Patrimonio netto | 253 | 389 |
| Fondi rischi e oneri | - | 63 |
| Trattamento di fine rapporto | 982 | 1.086 |
| Debiti verso banche | 2.399 | 4.066 |
| Debiti verso fornitori | 1.847 | 2.400 |
| Debiti verso GTT | 846 | 573 |
| Debiti tributari | 243 | 258 |
| Debiti previdenziali | 354 | 331 |
| Altri debiti | 591 | 656 |
| Ratei e risconti passivi | 660 | 813 |
| **Totale passivo e patrimonio netto** | **8.176** | **10.636** |

Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le principali informazioni di natura economica e patrimoniale riguardanti le principali società partecipate.

*Extra.To S.c.ar.l.*

In data 17 settembre 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 chiuso al 31 dicembre 2021 (ultimo bilancio approvato):

| (in migliaia di Euro) | |
|---|---|
| Valore della Produzione | 48.833 |
| Costi della Produzione | (48.837) |
| Risultato ante imposte | 0 |
| Utile (Perdita) d'esercizio | 0 |

| ATTIVO | (in migliaia di Euro) | PASSIVO | (in migliaia di Euro) |
|---|---|---|---|
| Immobilizzazioni Nette | 74 | Patrimonio Netto | 115 |
| Rimanenze | - | Fondi | - |
| Crediti | 38.103 | TFR | 5 |
| Disponibilità | 7.682 | Debiti | 45.669 |
| Ratei e risconti | 3 | Ratei e Risconti | 73 |
| **Totale Attivo** | **45.862** | **Totale Passivo** | **45.862** |

*Bus Company Srl*

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. SpA nella SEAG Srl. Svolge, altresì, servizio di trasporto interregionale e di noleggio autobus. Il capitale sociale è così ripartito:

| | |
|---|---|
| EGE Holding Srl | 70,00% |
| GTT SpA | 30,00% |

Di seguito i dati che si evincono dal bilancio al 31 dicembre 2021:

| (in migliaia di Euro) | |
|---|---|
| Valore della Produzione | 37.690 |
| Costi della Produzione | (37.268) |
| Risultato ante imposte | 357 |
| Utile d'esercizio | 181 |

| ATTIVO | (in migliaia di Euro) | PASSIVO | (in migliaia di Euro) |
|---|---|---|---|
| Immobilizzazioni Nette | 25.005 | Patrimonio Netto | 29.949 |
| Rimanenze | 865 | Fondi | 2.417 |
| Crediti | 18.585 | TFR | 1.099 |
| Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni | 9.283 | Debiti | 22.359 |
| Disponibilità | 5.536 | Ratei e Risconti | 3.796 |
| Ratei e risconti | 346 | | |
| **Totale Attivo** | **59.620** | **Totale Passivo** | **59.620** |

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

*Crediti verso Imprese controllate*

Non risultano crediti verso Imprese controllate non detenendo GTT al 31 dicembre 2022 partecipazioni di controllo.

*Crediti verso Imprese collegate*

Non risultano crediti verso Imprese collegate.

*Crediti diversi*

Non ve ne sono, dato atto il deposito vincolato pari a Euro 800 migliaia in essere presso la Monte dei Paschi di Siena a titolo di garanzia legata ad un finanziamento è stato estinto nel corso dell'esercizio.

## *C) ATTIVO CIRCOLANTE*

## RIMANENZE

Il valore delle rimanenze, alla chiusura dell'esercizio 2022, risulta pari a Euro 21.974 migliaia ed è composto da:

1) materie prime per Euro 21.557 migliaia (Euro 22.804 migliaia al 31 dicembre 2021). Tale valore (al lordo del Fondo svalutazione magazzino e della relativa movimentazione dell'esercizio) al 31 dicembre 2022, rispetto a quanto in essere al 31 dicembre 2021, si riduce di Euro 1.949 migliaia. Il fondo svalutazione magazzino fa registrare un decremento di euro 702 migliaia princi-

palmente dovuto alla rottamazione di materiale obsoleto. 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. Nel corso dell'esercizio tale fondo risulta incrementato per Euro 57 migliaia per effetto della fusione del 5 maggio 2022 con Ca.Nova. S.p.A. e risulta utilizzato per Euro 759 migliaia al seguito delle sopra menzionate rottamazioni. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio della voce "Materie prime sussidiarie e di consumo":

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Ricambi TPL | 18.133 | (1.659) | 19.792 |
| Materiali di consumo e infrastrutture | 5.798 | (176) | 5.974 |
| *di cui materiali Covid* | *17* | *9* | *8* |
| Ricambi Metropolitana | 4.398 | (165) | 4.563 |
| Ricambi ferroviari | 3.483 | (41) | 3.524 |
| Infrastrutture ferroviarie | 1.162 | 112 | 1.050 |
| Materiale ferroviario finanziato | 789 | (20) | 809 |
| Materiali parcheggi | 28 | - | 28 |
| Svalutazione magazzino | (12.234) | 702 | (12.936) |
| **Totale** | **21.557** | **(1.247)** | **22.804** |

2) la voce "Prodotti finiti e merci" ammonta a Euro 417 migliaia (invariata rispetto al saldo al 31 dicembre 2021) e rappresenta il valore contabile netto del parcheggio "Capuana" il quale è stato destinato alla vendita e pertanto riclassificato dalla voce "Immobilizzazioni materiali – parcheggi" alla voce "rimanenze" dell'attivo circolante, come nell'esercizio precedente.

## CREDITI

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | 31/12/2021 |
|---|---|---|
| Verso clienti | 84.000 | 76.194 |
| Verso imprese controllate | - | 801 |
| Verso imprese collegate | 18.731 | 18.574 |
| Verso Enti controllanti | 57.844 | 72.645 |
| Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | 8.727 | 7.931 |
| Crediti tributari | 2.758 | 1.140 |
| Verso Altri | 68.668 | 50.593 |
| **Totale** | **240.728** | **227.878** |
| Fondo Svalutazione Crediti | (22.853) | (22.809) |
| **Totale Netto** | **217.875** | **205.069** |

I crediti sono esposti al valore di presunto realizzo ovvero al netto del fondo svalutazione che, al 31 dicembre 2022, è pari a Euro 22.853 migliaia. Il fondo svalutazione crediti è in linea con

l'esercizio precedente. La movimentazione del fondo svalutazione crediti nel corso dell'esercizio 2022 è la seguente:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2021 | Accantonamenti | Riclassifiche | Utilizzi | 31/12/2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| Fondo svalutazione crediti v/Clienti | 5.106 | 63 | - | (23) | 5.146 |
| Fondo svalutazione crediti verso Imprese collegate | 2.000 | - | - | - | 2.000 |
| Fondo svalutazione crediti v/Enti controllanti | 5.718 | - | - | - | 5.718 |
| Fondo svalutazione crediti v/Impr.sottoposte al controllo delle controllanti | - | - | - | - | - |
| Fondo svalutazione crediti v/Altri crediti | 9.985 | 9 | - | (5) | 9.989 |
| **Totale** | **22.809** | **72** | **-** | **(28)** | **22.853** |

***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 78.854 migliaia, così composti:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Agenzia della Mobilità Piemontese | 73.804 | 7.525 | 66.279 |
| Clienti diversi | 6.985 | 356 | 6.629 |
| Regione Piemonte | 3.213 | 15 | 3.198 |
| Città Metropolitana | (2) | (90) | 88 |
| Fondo svalutazione Crediti | (5.146) | (40) | (5.106) |
| **Totale** | **78.854** | **7.766** | **71.088** |

Il saldo della voce "Clienti diversi" è dettagliato come segue:

| Cliente (in migliaia di Euro) | Credito al 31/12/2022 |
|---|---|
| TRENITALIA | 2.221 |
| IGP DECAUX | 772 |
| ATM AZIENDA TRASPORTO MESSINA | 327 |
| AVIP ITALIA SRL | 316 |
| CONDOMINIO VALDO FUSI | 226 |
| TORINO FC | 214 |
| ACIMMAGINE | 202 |

| | | |
|---|---|---|
| SIEMENS MOBILITY | | 199 |
| AMIAT | | 179 |
| FCA ITALY | | 162 |
| PEOPLE & COMMUNICATION | | 151 |
| SOCOFAT | | 151 |
| TUNDO | | 131 |
| CONDOMINIO MOLINETTE | | 105 |
| ALTRI CLIENTI DIVERSI | | 1.629 |
| | **Totale** | **6.985** |

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, di seguito si riporta l'elenco delle compensazioni clienti/fornitori operate nell'esercizio (per la parte debitoria si rimanda alla voce *"Debiti verso Fornitori*"):

| DATA | CLIENTE | IMPORTO (in Euro migliaia) |
|---|---|---|
| 03/01/2022 | GRANDABUS | 11 |
| 19/01/2022 | SICURITALIA | 28 |
| 31/01/2022 | MYCICERO | 1 |
| 03/02/2022 | IGP DECAUX | 6 |
| 14/03/2022 | NME | 10 |
| 24/03/2022 | MYCICERO | 3 |
| 24/03/2022 | ACIMMAGINE | 59 |
| 24/03/2022 | COAS | 1 |
| 31/03/2022 | SMARTICKET | 0 |
| 05/04/2022 | MILLERIVOLI | 5 |
| 27/04/2022 | SCAT | 2 |
| 13/05/2022 | COAS | 2 |
| 27/05/2022 | NME | 7 |
| 30/06/2022 | GRANDABUS | 7 |
| 18/07/2022 | SCAT | 2 |
| 04/08/2022 | GRANDABUS | 7 |
| 04/08/2022 | COAS | 2 |
| 08/08/2022 | SCAT | 4 |
| 27/09/2022 | NME | 16 |
| 01/10/2022 | MYCICERO | 12 |
| 24/10/2022 | SCAT | 2 |
| 24/10/2022 | COAS | 2 |
| 21/11/2022 | AVIP ITALIA | 5 |
| 12/12/2022 | ACIMMAGINE | 135 |
| 19/12/2022 | SCAT | 2 |
| 30/12/2022 | IREN | 14 |
| 30/12/2022 | AMIAT | 179 |
| 30/12/2022 | IREN ENERGIA | 7 |
| 30/12/2022 | IRETI | 19 |
| 30/12/2022 | IREN SMART S. | 17 |
| | **TOTALE** | **565** |

***Crediti verso imprese controllate***

Al 31 dicembre 2022 la voce "Crediti verso imprese controllate" pari a Euro 0 migliaia, risulta di seguito dettagliata:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Ca.Nova SpA. (incorporata) | - | (801) | 801 |
| Meccanica Moretta Srl (Liquidata) | - | - | - |
| **Totale** | **-** | **(801)** | **801** |

Si rinvia al precedente paragrafo "Immobilizzazioni finanziarie" per le informazioni relative alle avvenute operazioni di fusione per incorporazione di Ca.Nova. S.p.A. nel corso dell'esercizio 2022.

***Crediti verso imprese collegate***

Al 31dicembre 2022 la voce "Crediti verso imprese collegate" è pari a Euro 16.731 migliaia e comprende:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Extra.To Scarl | 18.613 | 81 | 18.532 |
| Bus Company Srl | 118 | 76 | 42 |
| Fondo svalutazione crediti | (2.000) | - | (2.000) |
| **Totale** | **16.731** | **157** | **16.574** |

Il credito nei confronti di Extra.To pari ad Euro 18.613 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, in essere tra Extra.To e l'Agenzia per la Mobilità Piemontese/Città Metropolitana. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2022 si riferisce ai corrispettivi legati alle prestazioni erogate dal 2016 al 2022. Gli importi in oggetto risultano parzialmente incassati nel corso dei primi mesi del 2023.

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che sono state effettuate nel corso dell'esercizio le seguenti compensazioni cliente/fornitore verso Extra.To

| DATA | CLIENTE | IMPORTO (in Euro migliaia) |
|---|---|---|
| 03/01/2022 | EXTRA.TO | 30 |
| 13/01/2022 | EXTRA.TO | 4 |
| 17/02/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 22/02/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 12/04/2022 | EXTRA.TO | 95 |
| 05/05/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 10/05/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 17/05/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 19/05/2022 | EXTRA.TO | 29 |
| 15/06/2022 | EXTRA.TO | 17 |
| 05/08/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 08/08/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 20/09/2022 | EXTRA.TO | 69 |
| 07/10/2022 | EXTRA.TO | 25 |
| 30/11/2022 | EXTRA.TO | 91 |
| 21/12/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 22/12/2022 | EXTRA.TO | 3 |
| | **TOTALE** | **430** |

***Crediti verso Enti controllanti***

I crediti verso la Città di Torino ammontano, al 31 dicembre 2022, a Euro 52.126 migliaia (al netto di un Fondo svalutazione crediti di Euro 5.718 migliaia) e risultano di seguito dettagliati:

| **(in migliaia di Euro)** | **31/12/2022** | **Variazioni** | **31/12/2021** |
|---|---|---|---|
| Contributi su mutui per investimenti | 20.075 | (8.395) | 28.470 |
| Contributi MIT per rinnovo materiale rotabile | 17.700 | (13.163) | 30.863 |
| Contributo manutenzione segnaletica | 6.046 | 446 | 5.600 |
| Addebito costo Assistenti alla clientela | 4.749 | 350 | 4.399 |
| Deficit manutentivi 2021-2022 | 3.600 | 3.600 | - |
| Rimborso costi Impianti Fissi | 2.711 | 2.711 | - |
| Interessi Attivi | 1.028 | (411) | 1.439 |
| Agevolazioni tariffarie | 909 | - | 909 |
| Corrispettivo giornate ecologiche | 633 | - | 633 |
| Contributi vari | 350 | 40 | 310 |
| Rilasci attestati sosta | 43 | 21 | 22 |
| Fondo svalutazione crediti | (5.718) | - | (5.718) |
| **Totale** | **52.126** | **(14.801)** | **66.927** |

I crediti per mutui su investimenti si riferiscono agli interventi previsti in materia di trasporto pubblico locale come da accordo siglato in data 26 aprile 2018 con riferimento al rimborso dei mutui contratti da GTT SpA per l'acquisto delle motrici tranviarie serie 6000 afferenti alla linea 4 nonché agli interessi attivi di mora verso la Città di Torino come determinati dallo schema di convenzione con l'Ente stesso. Il credito per mutui è suddiviso tra Euro 12.146 migliaia per crediti esigibili oltre l'esercizio e la parte restante entro l'esercizio.

E' stata presentata nell'Allegato 9 della presente Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali al 31 dicembre 2022 con la società controllante, le società controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti.
Il 20 dicembre 2022 è stata posta in essere una compensazione tra i crediti e i debiti verso la Città di Torino che, secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, per la parte creditoria risulta così composta (per la parte debitoria si rimanda alla voce *"Debiti verso Enti Controllanti"*):

| **(in migliaia di Euro)** | **20/12/2022** |
|---|---|
| Contributi su mutuo OPI per acquisto materiale rotabile | 4.529 |
| Contributi su mutuo OPI per acquisto materiale rotabile | 3.245 |
| Contributi su mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile | 1.495 |
| Versamento della Città | (1.749) |
| **Totale** | **7.520** |

Si precisa che la principale parte correlata è l'azionista indiretto Comune di Torino che controlla la GTT SpA indirettamente mediante la società finanziaria "FCT Holding SpA".
Il saldo dei crediti per mutui e interessi verso Città di Torino include l'effetto dell'attualizzazione, pari a 852 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022, calcolata utilizzando un tasso del 2,5% alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con la Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto.

***Crediti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti***

Al 31 dicembre 2022 i suddetti crediti ammontano ad Euro 8.727 migliaia e sono così composti:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Infra.TO S.r.l. | 8.541 | 666 | 7.875 |
| S.M.A.T. S.p.A. | 185 | 161 | 24 |
| 5T S.r.l. | 1 | (31) | 32 |
| **Totale** | **8.727** | **796** | **7.931** |

Il credito verso Infra.TO S.r.l. comprende principalmente gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della stessa sulla Metropolitana per Euro 6.421 migliaia. Sono inoltre inclusi Euro 2.087 migliaia relativi a lavori eseguiti sulla Linea 4 e sulla Linea 16 ed addebiti di varia natura per Euro 33 migliaia.

Per adempiere l'art.2423-ter comma 6 c.c. si precisa che il 30 maggio 2022 si è concordata una compensazione cliente/fornitore verso Infra.To S.r.l. per Euro 7.849 migliaia

| N.Fattura | Importo | Causale | Data | Compensato |
|---|---|---|---|---|
| 2229000426 | 4.367,25 | Domini - Licenze - 2021 | 26/04/2022 | 4.367,25 |
| 2229000427 | 482,92 | Spese telefoniche Vodafone -2021 | 26/04/2022 | 482,92 |
| 2229000428 | 21.100,00 | Consulenza e assistenza SIT - 2021 | 26/04/2022 | 21.100,00 |
| 2229000429 | 4.141.300,13 | Ribaltamento costi per Metro - 2021 | 26/04/2022 | 4.141.300,13 |
| 2229000430 | 1.491.516,00 | Ribaltamento costi per Linea 4 - 2021 | 26/04/2022 | 1.491.516,00 |
| 2229000431 | 2.136.500,00 | Ribaltamento costi per II.FF. - 2021 | 26/04/2022 | 2.136.500,00 |
| 2229000432 | 53.650,00 | Ribaltamento costi per Linea 16 - 2021 | 26/04/2022 | 53.650,00 |
| | | | **Fatture emesse da G.T.T. SpA al 31.12.2022** | **7.848.916,30** |

***Crediti tributari***

La voce, al 31 dicembre 2022, pari a Euro 2.758 migliaia accoglie i crediti verso l'erario e risulta così composta:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Credito erario maggiori oneri energia e gas | 1.452 | 1.452 | |
| Credito erario accisa gasolio | 793 | 153 | 640 |
| Credito Irap versata in acconto | 478 | 2 | 476 |
| Crediti di imposta | 27 | 11 | 16 |
| IVA | 8 | - | 8 |
| **Totale** | **2.758** | **1.618** | **1.140** |

***Crediti verso altri***

Il saldo al 31 dicembre 2022 pari a Euro 58.679 migliaia risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| ***a) Stato, Regione, altri Enti territoriali*** | | | |
| Verso Ag.Mob.Piemontese per contributi | 10.624 | 7.435 | 3.189 |
| Verso Stato per contributi rinnovo CCNL | 3.458 | (2.506) | 5.964 |
| Verso Regione Piemonte | 728 | - | 728 |
| Verso Città Metropolitana | 265 | - | 265 |
| Verso province diverse | 135 | 29 | 106 |
| Fondo svalutazione Crediti | (2.368) | (10) | (2.358) |
| ***Totale*** | **12.842** | **4.948** | **7.894** |

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| ***b) Altri enti del settore pubblico allargato*** | | | |
| Verso Inps | 697 | 283 | 414 |
| Verso Inail | 90 | 48 | 42 |
| Verso Inps per F.do Bilaterale Solidarietà | (12) | - | (12) |
| ***Totale*** | **775** | **331** | **444** |

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| ***c) Diversi*** | | | |
| Crediti diversi | 37.636 | 13.851 | 23.785 |
| Verso Agenzia Defendini | 7.786 | - | 7.786 |
| Crediti verso il personale | 4.471 | (119) | 4.590 |
| Crediti comm.li verso Altre imprese partecipate | 1.678 | (559) | 2.237 |
| Depositi cauzionali | 730 | (398) | 1.128 |
| Crediti per sinistri attivi | 273 | 23 | 250 |
| V/rivenditori titoli viaggio/sosta | 100 | (12) | 112 |
| Verso diversi per conguagli "Formula" | 9 | - | 9 |
| Fondo svalutazione Crediti | (7.621) | 6 | (7.627) |
| ***Totale*** | **45.062** | **12.792** | **32.270** |
| **Totale generale** | **58.679** | **18.071** | **40.608** |

La voce "Crediti verso Agenzia Mobilità Piemontese" comprende principalmente i contributi per:

- il Fondo Carburanti per Euro 5.000 migliaia;
- gli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria nella misura di Euro 4.030 migliaia con riferimento all'esercizio 2022.

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 31/12/22 |
|---|---|
| Ristori per mancati introiti Covid da AMP | 28.229 |
| Proventi del traffico competenza 2022 incassati 2023 | 3.238 |
| Bonus Trasporti | 3.076 |
| Agenzia M.P. – contrib.piano ricerca GTT-Irisbus | 1.703 |
| Vettori Privati/Trenitalia | 1.024 |
| Vodafone | 311 |
| Altre voci diverse | 55 |
| **Totale** | **37.636** |

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.

Per maggiori dettagli circa la natura dei crediti "Ristori per mancati introiti Covid" si rimanda alla voce "Altri ricavi e proventi diversi" della presente Nota Integrativa.

## ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

### *Altri Titoli*

Il saldo al 31 dicembre 2022 accoglie l'importo di Euro 2 migliaia che rappresenta il valore delle azioni di F.N.M. SpA di proprietà di GTT SpA.

## DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo al 31 dicembre 2022 pari a Euro 67.613 migliaia è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Depositi bancari | 66.957 | 66.515 | 442 |
| Assegni | 388 | (9) | 397 |
| Depositi postali | 183 | 34 | 149 |
| Danaro e valori in cassa | 85 | 43 | 42 |
| **Totale** | **67.613** | **66.583** | **1.030** |

I depositi bancari comprendono:

- l'importo erogato in data 29 giugno 2022 a fronte del finanziamento a medio lungo termine dell'importo complessivo in linea capitale pari a Euro 50.000 migliaia, garantito da parte di SACE SpA ai sensi e per gli effetti del D.L. n. 23/2020, come successivamente convertito in legge ('D.L. Liquidità") sottoscritto in data 28 giugno 2022. Maggiori dettagli su tale operazione vengono riportati al successivo paragrafo "Debiti verso banche", al punto "Per finanziamenti";
- la prima tranche dei contributi PNRR, pari al 10% del totale, per Euro 16.984 migliaia destinati al rinnovo parco autobus.

Le voci sopra menzionate per un totale di Euro 66.984 migliaia risultano destinate alla sola attività di investimento e rinnovo parco autobus.

## D) *RATEI E RISCONTI ATTIVI*

Il saldo alla chiusura dell'esercizio 2022 è composto da risconti attivi e ammonta a Euro 3.412 migliaia di cui si riporta la composizione:

| **(in migliaia di Euro)** | **31/12/2022** | **Variazioni** | **31/12/2021** |
|---|---|---|---|
| Anticipo spese riscaldamento e gas comp.2023 | 1.933 | 1.933 | - |
| Sp.registraz.contr.servizio TPL | 1.044 | (210) | 1.254 |
| Assicurazioni | 194 | (124) | 318 |
| Commissioni contratto SACE 2023-2027 | 145 | 145 | - |
| Affitti | 50 | 50 | |
| Altri | 46 | (5) | 51 |
| **Totale risconti attivi** | **3.412** | **1.789** | **1.623** |

***PASSIVO***

**A) *PATRIMONIO NETTO***

Il Patrimonio Netto è pari a Euro 17.815 migliaia.

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 e risulta eroso, come già emerso in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2022, per effetto delle perdite consuntivate al 31 dicembre 2021, e in precedenti esercizi, per oltre un terzo configurando quindi la fattispecie di cui all'art. 2446 del c.c.

L'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 15 luglio 2022 ha deliberato l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. In tale contesto, l'Azionista, anche sulla base di un autorevole parere tecnico all'uopo predisposto, ha deliberato la decisione di avvalersi della facoltà di differire gli obblighi di cui all'art. 2446 C.C., relativamente alle perdite riferite agli esercizi 2020 e 2021, entro la data di approvazione del bilancio relativo al quinto esercizio successivo a quello cui le perdite si riferiscono, così come previsto dall'art. 6 del D.L. 23/2020.

Nello specifico, ai sensi di quanto previsto dall'art. 6, co. 4, D.L. Liquidità, le perdite oggetto di tale delibera sono le seguenti:

| Anno di formazione delle perdite | Importo della perdita (Euro) |
|---|---|
| 2020 | (19.775.697) |
| 2021 | (35.909.402) |
| **Totale** | **(55.685.099)** |

Si evidenzia che:

- le perdite per le quali è stata esercitata la facoltà di differire gli obblighi di cui all'art. 2446 C.C non hanno subito movimentazioni nel corso del periodo in commento;

- alla luce di quanto sopra riportato la Società non versa alla data del 31 dicembre 2022 nelle fattispecie previste dagli art. 2446 e 2447 C.C.

La variazione intervenuta nel corso dell'esercizio 2018 alla voce "Altre riserve di capitale" per 15,2 milioni di Euro deriva dalle previsioni contenute nel Piano Industriale 2018-2021 e sancite dagli accordi siglati ad aprile 2018 che prevede:

- una moratoria dei debiti scaduti verso FCT Holding SpA e verso Città di Torino 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, il cui beneficio attualizzato ammonta a 18,1 milioni di Euro;
- il piano di rientro dei crediti per mutui su investimenti e per interessi attivi/passivi di mora vantati da GTT verso la Città di Torino alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto, il cui effetto attualizzato ammonta a 2,9 milioni di Euro.

Ne consegue che il patrimonio netto della Società ha beneficiato di tali Accordi con l'azionista diretto ed indiretto in misura pari a 15,2 milioni di Euro, contabilizzati ad incremento delle riserve in aderenza ai principi contabili di riferimento. Il dettaglio delle variazioni sono evidenziate nell'Allegato 8a.

***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.

Si rinvia agli allegati 8A e 8B per la movimentazione del Patrimonio Netto e la sua composizione.

***B) FONDI PER RISCHI ED ONERI***

***Per imposte, anche differite***

Non presente.

***Altri Fondi***

Al 31 dicembre 2022 il valore dei Fondi per Rischi e Oneri iscritto in Bilancio è pari ad Euro 15.925 migliaia e risulta movimentato come di seguito dettagliato:

| Descrizione | 31/12/2021 | Utilizzi/Rilasci | Riclassifiche | Accantonamenti | Costo del lavoro | 31/12/2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali | **11.413** | **(206)** | **-** | **3.938** | **(1.336)** | **13.809** |
| Fondo oneri L.336/70-270/88 e TFR | **2.150** | **-** | **-** | **-** | **(34)** | **2.116** |
| Fondo rischi per copertura perdite su partecipate | **1.307** | **(1.307)** | **-** | **-** | **-** | **-** |
| **Totale (in migliaia di Euro)** | **14.870** | **(1.513)** | **-** | **3.938** | **(1.370)** | **15.925** |

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 dell'esercizio si riferisce principalmente a probabili contenziosi sorti nell'esercizio anche legati a rischi contrattuali.

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.

Il *Fondo rischi per copertura perdite su partecipate* è stato utilizzato nel corso dell'esercizio nel contesto dell'avvenuta operazione di fusione per incorporazione di Ca.Nova. S.p.A.

**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 2022 e ammonta a Euro 35.669 migliaia. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2022. 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.

## D) *DEBITI*

### *Obbligazioni*

Il prestito obbligazionario di iniziali Euro 10.000 migliaia è stato emesso nel corso del 2007 da GTT SpA di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. Trattasi di 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. Al 31 dicembre 2022 il valore del debito risulta quindi essere pari a Euro 384 migliaia costituito dalla linea capitale per Euro 350 migliaia e dagli interessi maturati per Euro 34 migliaia.

### *Debiti verso banche*

• *Per linee di fido*

Il saldo è iscritto a bilancio per complessivi Euro 60.894 migliaia e risulta così composto:
- Unicredit per Euro 36.806 migliaia;
- Intesa San Paolo per Euro 14.323 migliaia;
- Banca Nazionale del Lavoro per Euro 9.765 migliaia;

• *Per mutui*

Il saldo accoglie debiti a medio-lungo termine per operazioni di mutuo che sono pari a Euro 8.418 migliaia, con una riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 di Euro 6.355 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.

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile | 4.620 | (2.156) | 6.776 |
| Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile | 2.112 | (996) | 3.108 |
| Mutuo OPI per materiale rotabile | 1.686 | (3.203) | 4.889 |
| **Totale** | **8.418** | **(6.355)** | **14.773** |

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 3.404 migliaia.

• *Per finanziamenti*

Risultano ivi iscritti per un totale pari a Euro 57.500 migliaia:

- il finanziamento ottenuto da Intesa-San Paolo per Euro 15.000 migliaia acceso nel 2018 per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile. Il rimborso della quota capitale di detto finanziamento è iniziato nell'esercizio 2021 in ragione di Euro 3.750 migliaia. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano a Euro 3.750 migliaia
- il finanziamento a lungo termine per un importo complessivo in linea capitale pari a Euro 50.000 migliaia, garantito da parte di SACE SpA ai sensi e per gli effetti del D.L. n. 23/2020, come successivamente convertito in legge ('D.L. Liquidità"). Tale operazione è destinata al finanziamento degli investimenti previsti nel Piano industriale 2021-2023 successivamente aggiornato ai sensi del "Piano industriale e richiesta di finanziamento 2021-2027". Il rimborso verso le finanziatrici Intesa, Unicredit e Cassa depositi e prestiti sarà effettuato da GTT in 16 rate trimestrali da corrispondersi in via posticipata, a decorrere dalla data del 30 giugno 2024, fino al 31 marzo 2028 ed è stato allocato tra le scadenze oltre 12 mesi. Il finanziamento prevede da parte di GTT il rispetto di specifici parametri finanziari che devono essere calcolati con cadenza annuale sulla base dei dati risultanti dal Bilancio d'esercizio a partire dal 31 dicembre 2022.

***Debiti verso altri finanziatori***

Il saldo pari a Euro 12.844 migliaia rappresenta il valore del debito nei confronti di Mercedes-Benz Financial Services SpA e riguarda i piani di ammortamento finanziario relativi ai 136 nuovi autobus Mercedes acquisiti nel corso degli esercizi 2019 e 2020. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 10.446 migliaia.

***Debiti verso fornitori***

L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2022, pari ad Euro 84.612 migliaia.

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

| **(in migliaia di Euro)** | **31/12/2022** | **Variazioni** | **31/12/2021** |
|---|---|---|---|
| Debiti verso fornitori | 84.612 | 11.821 | 72.791 |
| **Totale** | **84.612** | **11.821** | **72.791** |

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

| Fornitore (in migliaia di Euro) | Saldo al 31/12/2022 |
|---|---|
| BYD EUROPE B.V. | 11.397 |
| IVECO ORECCHIA S.p.A | 10.693 |
| HITACHI RAIL STS S.p | 7.961 |
| NOVA AEG SPA | 4.347 |
| HERA COMM S.p.A. | 2.276 |
| CONSORZIO STABILE G. | 1.614 |
| CARROZZ. NUOVA SAN LEONARDO | 1.374 |
| EVOBUS ITALIA S.p.A. | 1.372 |
| CNS CONSORZIO NAZION | 1.296 |
| TRANSFIMA GEIE | 1.263 |
| AUTOLINEE GIACHINO S | 1.261 |
| EREDI CAMPIDONICO SP | 1.203 |
| AEP TICKETING SOLUTI | 1.134 |
| CAVOURESE SPA | 838 |
| STUDIO OIKOS S.r.l. | 780 |

Il debito verso BYD Europe B.V. riguarda essenzialmente la fornitura 2021 di n. 50 autobus elettrici per il quale si precisa che la Società è in attesa di ricevere, per un importo paritetico ovvero il 100%, i contributi stanziati dal MIT e destinati a GTT dalla Città con deliberazione n. 02030034/2020.

Come richiesto dall'aggiornamento di OIC 12 di seguito si riporta l'elenco delle compensazioni fornitori/clienti operate nell'esercizio (per la parte creditoria si rimanda alla voce *"Crediti verso Clienti*"):

| DATA | CLIENTE | IMPORTO (in Euro migliaia) |
|---|---|---|
| 03/01/2022 | GRANDABUS | 11 |
| 19/01/2022 | SICURITALIA | 28 |
| 31/01/2022 | MYCICERO | 1 |
| 03/02/2022 | IGP DECAUX | 6 |
| 14/03/2022 | NME | 10 |
| 24/03/2022 | MYCICERO | 3 |
| 24/03/2022 | ACIMMAGINE | 59 |
| 24/03/2022 | COAS | 1 |
| 31/03/2022 | SMARTICKET | 0 |
| 05/04/2022 | MILLERIVOLI | 5 |
| 27/04/2022 | SCAT | 2 |
| 13/05/2022 | COAS | 2 |
| 27/05/2022 | NME | 7 |
| 30/06/2022 | GRANDABUS | 7 |
| 18/07/2022 | SCAT | 2 |
| 04/08/2022 | GRANDABUS | 7 |
| 04/08/2022 | COAS | 2 |
| 08/08/2022 | SCAT | 4 |
| 27/09/2022 | NME | 16 |
| 01/10/2022 | MYCICERO | 12 |
| 24/10/2022 | SCAT | 2 |
| 24/10/2022 | COAS | 2 |
| 21/11/2022 | AVIP ITALIA | 5 |
| 12/12/2022 | ACIMMAGINE | 135 |
| 19/12/2022 | SCAT | 2 |
| 30/12/2022 | IREN | 14 |
| 30/12/2022 | AMIAT | 179 |
| 30/12/2022 | IREN ENERGIA | 7 |
| 30/12/2022 | IRETI | 19 |
| 30/12/2022 | IREN SMART S. | 17 |
| | **TOTALE** | **565** |

### *Debiti verso controllate*

Il saldo pari a Euro 0 migliaia è riferibile a debiti commerciali e risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Ca.Nova SpA (incorporata) | - | (2.516) | 2.516 |
| **Totale** | **-** | **2.516** | **2.516** |

Si rinvia al precedente paragrafo "Immobilizzazioni finanziarie" per le informazioni relative alle avvenute operazioni di fusione per incorporazione di Ca.Nova. S.p.A. nel corso dell'esercizio 2022.

***Debiti verso collegate***

Il saldo al 31 dicembre 2022 è pari a Euro 2.206 migliaia. Sono interamente debiti commerciali e risultano così composti:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Bus Company Srl | 2.071 | (299) | 2.370 |
| Extra.To Scarl | 135 | (73) | 208 |
| **Totale** | **2.206** | **(372)** | **2.578** |

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che si sono poste in essere, nel corso del semestre, le seguenti compensazioni cliente/fornitore verso Extra.To.

| DATA | FORNITORE | IMPORTO (in Euro migliaia) |
|---|---|---|
| 03/01/2022 | EXTRA.TO | 30 |
| 13/01/2022 | EXTRA.TO | 4 |
| 17/02/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 22/02/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 12/04/2022 | EXTRA.TO | 95 |
| 05/05/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 10/05/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 17/05/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 19/05/2022 | EXTRA.TO | 29 |
| 15/06/2022 | EXTRA.TO | 17 |
| 05/08/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 08/08/2022 | EXTRA.TO | 2 |
| 20/09/2022 | EXTRA.TO | 69 |
| 07/10/2022 | EXTRA.TO | 25 |
| 30/11/2022 | EXTRA.TO | 91 |
| 21/12/2022 | EXTRA.TO | 15 |
| 22/12/2022 | EXTRA.TO | 3 |
| | **TOTALE** | **430** |

***Debiti verso Enti controllanti***

L'esposizione verso la Città di Torino ammonta a Euro 111.243 migliaia. Il saldo al 31 dicembre 2022 è composto da partite scadute ed è stato classificato tra i debiti con scadenza oltre l'esercizio

successivo in quanto il Piano industriale prevede il saldo dei debiti scaduti a tutto il 31 dicembre 2031 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare i summenzionati debiti alle scadenze previste mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti. La composizione dei suddetti debiti è la seguente:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| *Verso la Città di Torino:* | | | |
| Canoni parcheggi | 95.518 | 9.447 | 86.071 |
| Per ripristini e varie | 10.502 | (611) | 11.113 |
| *Verso F.C.T. Holding SpA:* | | | |
| Per quote di utili d'esercizio | 5.223 | 127 | 5.096 |
| **Totale** | **111.243** | **8.963** | **102.280** |

Il 20 dicembre 2022 è stata posta in essere una compensazione tra i debiti e i crediti verso la Città di Torino che, secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12., per la parte debitoria risulta così composta (per la parte creditoria si rimanda alla voce *"Crediti verso Enti Controllanti"*):

| (in migliaia di Euro) | 20/12/2022 |
|---|---|
| Acconto canone Parcheggi 2013 | 5.832 |
| Acconto canone parcheggi 2022 | 1.688 |
| **Totale** | **7.520** |

***Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti***

Il saldo al 31 dicembre 2022 ammonta a Euro 70.648 migliaia e risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Infra.TO Srl | 70.368 | 9.347 | 61.021 |
| 5T Srl | 166 | (79) | 245 |
| S.M.A.T. SpA | 114 | (15) | 129 |
| **Totale** | **70.648** | **9.253** | **61.395** |

In adempimento all'art.2423-ter comma 6 c.c. si precisa che il 30 maggio 2022 si è posta in essere una compensazione fornitore/cliente verso Infra.To Srl per Euro 7.849 migliaia.

In applicazione del principio contabile della comparabilità si è provveduto, al fine di confrontare importi omogenei, per quanto riguarda l'esercizio 2021, a riclassificare l'importo di Euro 29 mi-

gliaia dalla voce "Altri debiti" in quanto trattasi di depositi cauzionali in danaro versati da S.M.A.T. S.p.A.

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 27 aprile 2023 finalizzato alla risoluzione delle partite a credito/debito riferite al 31 dicembre 2022. In seguito a tale accordo il debito residuo scaduto al 31 dicembre 2022 è stato riclassificato alla voce "Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti" (esigibili oltre l'esercizio successivo) per complessivi Euro 46.068 migliaia.

| N.Fattura | Importo | Causale | Data | Compensato |
|---|---|---|---|---|
| 3 - 2018 | 336.439,31 | Adeguamento canoni Coll-P. Nuova - 2015 | 31/01/2018 | 336.439,31 |
| 4 - 2018 | 259.683,62 | Adeguamento canoni Linea 4 - 2015 | 31/01/2018 | 259.683,62 |
| 5 - 2018 | 336.439,31 | Adeguamento canoni Coll-P. Nuova - 2016 | 31/01/2018 | 336.439,31 |
| 6 - 2018 | 259.683,62 | Adeguamento canoni Linea 4 - 2016 | 31/01/2018 | 259.683,62 |
| 7 - 2018 | 175.741,62 | Adeguamento canoni inf l. Prog. Coll-P. | 31/01/2018 | 175.741,62 |
| 10 - 2018 | 205.508,12 | Adeguamento canoni i nfl. Prog. Rete Tra | 31/01/2018 | 205.508,12 |
| 11- 2018 | 1.850.000,00 | Canone Rete Tranvia ria l ii Trimestl'e 2015 | 31/01/2018 | 1.850.000,00 |
| 12 - 2018 | 1.850.000,00 | Canone Rete .Tranvia ria IV Tr imestre | 31/01/2018 | 1.850.000,00 |
| 13 - 2018 | 1.850.000,00 | Ca none Rete Tranvia ria I Trimestre 2016 | 31/01/2018 | 1.850.000,00 |
| 14 - 2018 | 1.850.000,00 | Ca none Rete Tra nvia ria I 1 Trimestre | 31/01/2018 | 725.420,70 |
| | | **Fatture emesse da Infratrasporti.TO Srl al 31.12.2022** | | **7.848.916,30** |

***Debiti tributari***

Il saldo al 31 dicembre 2022 pari a Euro 4.611 migliaia risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Debiti v/erario per ritenute Irpef | 3.774 | (5.957) | 9.731 |
| Debiti v/erario per Iva | 837 | (1.877) | 2.714 |
| Debiti v/erario per Irap | - | - | - |
| Debiti v/erario per Ires | - | - | - |
| **Totale** | **4.611** | **(7.834)** | **12.445** |

Il debito IVA comprende l'importo del mese di dicembre dell'anno corrente che verrà versato nel mese di gennaio 2023. Il debito IRPEF include gli importi dovuti per il mese dicembre 2022. Tutti gli importi residui rateizzati negli esercizi precedenti afferenti sia all'IRPEF che all'IVA sono stati regolarizzati nel corso del presente esercizio.

***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 10.156 migliaia è da regolarsi 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 2022 pari a Euro 31.297 migliaia risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Verso dipendenti | 20.129 | 33 | 20.096 |
| Altre voci | 10.506 | 587 | 9.919 |
| Opere Ferroviarie | 349 | -2.507 | 2.856 |
| Proventi del traffico di competenza 2022 | - | -430 | 430 |
| Cauzioni in denaro da terzi | 199 | 18 | 181 |
| Debiti verso Altre imprese partecipate | 114 | 9 | 105 |
| **Totale** | **31.297** | **-2.290** | **33.587** |

Si tratta di debiti esigibili 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 2022 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di Euro 175.128 migliaia. In dettaglio:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| ***Ratei passivi:*** | | | |
| Franchigie su sinistri | 6 | 6 | - |
| ***Totale*** | ***6*** | ***6*** | - |
| ***Risconti passivi:*** | | | |
| Abbonamenti plurimensili studenti | 16.234 | 3.135 | 13.099 |
| Proventi del traffico di competenza 2023 | 466 | 466 | - |
| Altre voci | 24 | (12) | 36 |
| ***Totale*** | ***16.724*** | ***3.589*** | ***13.135*** |
| ***Risconti passivi pluriennali:*** | | | |
| Contributi per acquisto materiale rotabile | 145.255 | 17.710 | 127.545 |
| Contributi vari | 6.767 | (922) | 7.689 |
| Contributi realizzazione Parcheggi | 6.376 | (858) | 7.234 |
| ***Totale*** | ***158.398*** | ***15.930*** | ***142.468*** |
| **Totale ratei e risconti passivi** | **175.128** | **19.525** | **155.603** |

La voce contributi vari comprende principalmente il contributo BIP per Euro 1.125 migliaia e altri contributi per acquisto tram per Euro 4.994 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 in commento da sostenersi in esercizi/periodi successivi e di proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza futura. 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. La variazione del saldo rispetto all'esercizio precedente è attribuibile ai contributi ricevuti in ragione degli investimenti effettuati nell'esercizio, al netto della quota di competenza dell'esercizio rilevata tra gli altri ricavi.

## IMPEGNI, RISCHI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2022 il saldo pari a Euro 361.846 migliaia risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Polizze fidejussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi e partecipate | 199.209 | 1.007 | 198.202 |
| Materiale ferroviario retrocesso alla Regione Piemonte | 90.866 | - | 90.866 |
| Polizze fidejussorie versate a garanzia obblighi contrattuali | 40.552 | 13.971 | 26.581 |
| Garanzie ipotecarie a Regione Piemonte su acquisto 136 nuovi autobus | 23.599 | - | 23.599 |
| Materiali di terzi presso l'Azienda | 6.820 | 1.559 | 5.261 |
| Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite | 800 | (16) | 816 |
| **Totale** | **361.846** | **16.521** | **345.325** |

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 indiretto;

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 SpA fornisce alle rivendite contestualmente all'accensione del contratto di fornitura con le stesse.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile e per i quali non è stato stanziato un fondo sono i seguenti:

| Procedimento | (in migliaia di Euro) |
|---|---|
| Contenzioso Fallimento JD service | 351 |
| Contenzioso Lindoor Servizi | 121 |
| Contenzioso Gielle | 259 |

# INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

E' stata riportata la composizione delle singole voci del Conto Economico che hanno determinato il risultato della gestione dell'esercizio 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 125.361 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) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Proventi del Traffico | 85.811 | 23.160 | 62.651 |
| Parcheggi | 35.514 | 1.491 | 34.023 |
| Altri proventi | 4.036 | (1.396) | 5.432 |
| **Totale** | **125.361** | **23.255** | **102.106** |

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

| Descrizione (in migliaia di Euro) | Importo |
|---|---|
| Potenziamento servizi – Covid | 1.589 |
| Biglietti ascensore Mole Antonelliana | 1.127 |
| Servizi vari di trasporto | 554 |
| Biglietti linea Sassi-Superga | 554 |
| Servizi per c/Comuni diversi | 212 |
| **Totale** | **4.036** |

### *Ricavi a copertura di costi sociali*

L'importo di Euro 1.818 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 2022 pari a Euro 8.466 migliaia include: la mano d'opera diretta ed indiretta imputabile alle commesse per Euro 3.288 migliaia, i costi di materiali di magazzino sostenuti per la realizzazione interna di investimenti per Euro 4.838 migliaia e le spese sostenute per prestazioni di servizi inerenti manutenzioni straordinarie, prevalentemente di tram e autobus per Euro 340 migliaia.

***Altri ricavi e proventi diversi***

La composizione analitica del saldo al 31 dicembre 2022 pari a Euro 87.736 migliaia viene riportata nel prospetto di seguito allegato:

| **(in migliaia di Euro)** | **31/12/2022** | **Variazioni** | **31/12/2021** |
|---|---|---|---|
| Rimborsi da enti | 59.920 | 14.341 | 45.579 |
| *di cui ristori Covid* | *27.000* | *6.756* | *20.244* |
| *di cui contributi rinnovo CCNL* | *25.256* | *986* | *24.270* |
| *di cui ristori per rincaro energia e gas* | *5.000* | *5.000* | *-* |
| *altro* | *2.218* | *2.153* | *65* |
| *di cui rimborso spese segnaletica parcheggi dalla Città* | *446* | *(554)* | *1.000* |
| Rimborsi diversi | 17.012 | 5.230 | 11.782 |
| Sanzioni amministrative | 3.427 | 1.398 | 2.029 |
| Altri ricavi | 2.438 | 774 | 1.664 |
| Pubblicità | 1.993 | 555 | 1.438 |
| Rimborso danni | 1.217 | 501 | 716 |
| Canoni diversi | 750 | 329 | 421 |
| Rimborso costi gestione mense | 529 | (49) | 578 |
| Canoni immobili | 293 | 32 | 261 |
| Prestazioni non di trasporto rese a terzi | 141 | (10) | 151 |
| Penali da inadempimenti contrattuali | 16 | (129) | 145 |
| **Totale** | **87.736** | **22.972** | **64.764** |

L'ammontare dei ristori Covid pari a euro 27 milioni iscritto nell'esercizio 2021 rappresenta l'accertamento a valere sull'esercizio 2021. Tale accertamento è stato effettuato a seguito della pubblicazione del Decreto interministeriale MIMS-MEF n. 289 del 20 settembre 2022 che nell'art. 3 definisce l'assegnazione delle risorse destinate alla compensazione in quota anticipazione delle perdite di ricavi tariffari 2021 per un totale nazionale di Euro 724,2 milioni dello stanziamento nella Legge di Bilancio di ulteriori Euro 350 milioni.

Per maggiori dettagli relativi ai rimborsi da enti a fronte dei ristori Covid-19 si rimanda alla Relazione sulla gestione e al sottostante quadro normativo riepilogato al precedente paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale".

I "Rimborsi diversi" risultano così composti:

| Descrizione (in migliaia di Euro) | |
|---|---|
| Infra.To S.r.l.- rimborso lavori Metropolitana | 6.421 |
| Città di Torino – rimborso lavori II.FF. | 2.711 |
| Infra.To S.r.l.- rimborso lavori linea 4 e 16 | 2.087 |
| Rimborso riduzioni costo energia | 1.890 |
| Rimborso riduzioni costo gas | 1.353 |
| Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione | 597 |
| Rimborso da Acimmagine | 357 |
| Rimborsi da Appalti GTT | 348 |
| Rimborso da Imprese partecipate | 178 |
| Rimborso per deviazione linea 33 | 174 |
| Rimborso spese servizio rifornimento gasolio | 169 |
| Rimborso da Fonservizi | 163 |
| Rimborso spese condominiali | 126 |
| Maggiori ricavi/minori oneri relativi a esercizi precedenti | 122 |
| Rimborso servizio sgombro neve | 110 |
| Incentivi D.M. 05/07/2012 | 75 |
| Rimborso da Trenitalia e Vettori vari introiti tariffa integrata | 71 |
| Rimborso da Torino F.C. | 50 |
| Rimborso da Comuni diversi per cariche elettive | 46 |
| Rimborsi spese lavaggio e rimessaggio | 34 |
| Rimborsi per prestazioni a favore di terzi | 33 |
| Rimborso Slow Food per "Terramadre" | 25 |
| Rimborso canone convenzione GTT/ICI | 24 |
| Rimborso spese generali per interventi su ferrovia | 22 |
| Rimborso spese sanzioni amministrative | 20 |
| Altre voci minori | 20 |
| Rimborso emettitrici parcheggi | 13 |
| Rimborso da CRAL-G.T.T. | 12 |
| Rimborsi da sentenze | 9 |
| Infra.To Srl-altri rimborsi a vari titoli | 6 |
| Rimborso dal personale | 5 |
| Concessione generi di monopolio | 5 |
| Rimborsi riscaldamento, pulizia, Enel, imp.registro | 5 |
| Contributo INCIT-EV da Comune di Torino | 5 |
| Rimborso spese registrazione contratti | 2 |
| Fusione con Ca.Nova. SpA – elisione rapporti reciproci | (276) |
| **Totale** | **17.012** |

Il dettaglio degli "Altri ricavi" risulta così composto:

| Descrizione (in migliaia di Euro) | Importo |
|---|---|
| Rimborso e altri ricavi vari | 1.610 |
| Diritti tessera su abbonamenti | 289 |
| Vendita materiali | 257 |
| Incassi Ristotram | 234 |
| Ricavi mense aziendali | 27 |
| Sanzioni parcheggi | 21 |
| **Totale** | **2.438** |

***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 14.595 migliaia risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Materiale Rotabile | 12.806 | 2.512 | 10.294 |
| Impianti, fabbricati e Apparecchiature | 922 | (207) | 1.129 |
| Immobilizzazioni Parcheggi | 867 | (273) | 1.140 |
| **Totale** | **14.595** | **2.032** | **12.563** |

***Compensazioni economiche***

Ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 19/11/1997 n. 422 il saldo, pari a Euro 183.305 migliaia, accoglie i trasferimenti dai seguenti Enti:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Agenzia Mobilità Piemontese – T.P.L. e Ferrovia | 145.199 | (2.381) | 147.580 |
| Agenzia Mobilità Piemontese – Metropolitana | 21.300 | 491 | 20.809 |
| Extra.To | 13.250 | (318) | 13.568 |
| Cons.Granda Bus | 1.698 | (121) | 1.819 |
| Consorzio COAS – AT | 650 | 111 | 539 |
| Extra.To – servizi ex Ca.Nova. | 538 | 538 | - |
| SCAT – AL | 370 | (22) | 392 |
| Agenzia Mobilità Piemontese – Linea Settimo T.se | 300 | 300 | - |
| **Totale** | **183.305** | **(1.402)** | **184.707** |

Le compensazioni di competenza dell'esercizio si riferiscono in particolare a:

- Servizio T.P.L. per Euro 131.558 migliaia;
- Contratto Servizio Metropolitana per Euro 21.300 migliaia;
- Servizio TPL Extraurbano per Euro 16.806 migliaia (compresi Euro 49 migliaia relativi a una sopravvenienza attiva ed Euro 24 migliaia che riguardano una sopravvenienza passiva);
- Servizi ferroviari per Euro 13.641 migliaia.

Si segnala che le compensazioni economiche relative all'esercizio 2021, pari a 184.707 migliaia di Euro, sono state definite in conformità alle previsioni dell'art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in legge 24/04/2020) che ha previsto l'integrità del corrispettivo anche in presenza della riduzione della produzione rispetto a quella programmata a causa dei negativi effetti

della diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul territorio nazionale fino alla fine dello stato di emergenza (31 marzo 2022).

## *B) COSTI DELLA PRODUZIONE*

### *Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci*

Gli acquisti di materie prime nell'esercizio 2022 ammontano complessivamente a Euro 40.721 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Gasolio per trazione | 21.304 | 4.716 | 16.588 |
| Materiali per manutenzioni e consumi | 14.024 | (468) | 14.492 |
| Metano per trazione | 3.551 | 1.128 | 2.423 |
| Biglietti e tessere | 1.019 | 481 | 538 |
| Lubrificanti | 602 | 101 | 501 |
| Materie prime | 127 | 27 | 100 |
| Materiali Covid | 94 | (89) | 183 |
| **Totale** | **40.721** | **5.896** | **34.825** |

### *Costi per servizi*

I costi per servizi ammontano a Euro 89.223 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Manutenzioni e riparazioni | 26.322 | 4.035 | 22.287 |
| Consumo energia elettrica (trazione e utenze diverse) | 18.151 | 6.844 | 11.307 |
| Trasporto pubblico affidato a terzi | 13.338 | (13.380) | 26.718 |
| *di cui Servizi Aggiuntivi Covid* | *1.148* | *(1.733)* | *2.881* |
| Spese per coperture assicurative | 5.770 | (556) | 6.326 |
| Altre spese | 5.065 | 366 | 4.699 |
| Lavaggio veicoli e pulizia locali | 4.989 | (48) | 5.037 |
| Riscaldamento locali | 4.622 | 2.846 | 1.776 |
| Aggio ai rivenditori | 2.766 | 405 | 2.361 |
| Prestazioni varie e canoni vari | 2.566 | 56 | 2.510 |
| Servizio mensa | 1.767 | 240 | 1.527 |
| Consulenze professionali | 1.497 | 104 | 1.393 |
| Rifornimento carburante | 1.382 | (11) | 1.393 |
| Pulizie e prestazioni diverse Covid | 483 | (412) | 895 |
| Vigilanza | 307 | (78) | 385 |
| Compensi al Consiglio di Amministrazione | 103 | 50 | 53 |
| Compensi al Collegio Sindacale | 78 | 5 | 73 |
| Gestione 5T | 17 | (76) | 93 |
| **Totale** | **89.223** | **390** | **88.833** |

La composizione della voce "Altre spese" è la seguente:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Spese e commissioni bancarie | 1.232 | 487 | 745 |
| Spese telefoniche | 777 | (83) | 860 |
| Prestazioni diverse | 776 | 33 | 743 |
| Visite e controlli sanitari | 566 | 23 | 543 |
| Acqua, gas | 552 | 95 | 457 |
| Spese postali | 425 | (247) | 672 |
| Spese formazione personale | 212 | (35) | 247 |
| Smaltimento rifiuti | 206 | 25 | 181 |
| Pubblicità, promozione e comunicazione | 197 | (2) | 199 |
| Pubblicazione bandi di gara | 75 | 38 | 37 |
| Varie | 37 | 25 | 12 |
| Spese di trasporto | 10 | 7 | 3 |
| **Totale** | **5.065** | **366** | **4.699** |

Ai sensi di legge si evidenzia che:

- i compensi di competenza della Società di Revisione relativi alla revisione del bilancio d'esercizio ammontano a Euro 55 migliaia;
- i compensi dovuti per i servizi di consulenza fiscale sono pari a Euro 40 migliaia.

***Costi per godimento di beni di terzi***

Il saldo ammonta Euro 40.854 migliaia e risulta così composto:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Canone concessione Parcheggi | 15.096 | 184 | 14.912 |
| Canone linea 1 metropolitana | 12.485 | 917 | 11.568 |
| Concessione d'uso Impianti Fissi | 8.026 | 275 | 7.751 |
| Canone linea 4 tranviaria | 4.182 | 176 | 4.006 |
| Noleggi vari | 663 | 66 | 597 |
| Affitti passivi | 281 | 13 | 268 |
| Canoni per concessioni | 121 | (40) | 161 |
| **Totale** | **40.854** | **1.591** | **39.263** |

***Costi per il personale***

Il saldo pari a Euro 196.083 migliaia comprende le competenze dell'esercizio 2022, gli accantonamenti relativi alle ferie maturate e non godute e ad altri voci maturate dal personale. La suddetta voce risulta così composta:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| *Salari e stipendi* | 140.025 | 4.877 | 135.148 |
| *Oneri sociali* | 41.777 | 2.049 | 39.728 |
| *Trattamento di fine rapporto* | 8.545 | 1.946 | 6.599 |
| *Trattamento di quiescenza e simili* | 3.862 | 373 | 3.489 |
| *Altri costi* | 1.874 | (1.127) | 3.001 |
| **Totale** | **196.083** | **8.118** | **187.965** |

Il costo del personale risulta pari a circa 196,1 milioni di Euro rispetto ai 188,0 milioni di Euro dell'esercizio 2021 (+4,3%). La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile alla fusione per incorporazione di Ca.Nova. S.p.A. e alle uscite avvenute in corso d'anno che hanno comportato, alla fine dell'esercizio, un aumento del numero degli addetti pari a 48 unità (da 4.041 unità del 31 dicembre 2021 a 4.089 del 31 dicembre 2022).

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

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Accantonamento al T.F.R. | 8.545 | 1.946 | 6.599 |
| Accantonamento al Fondo Priamo | 3.522 | 333 | 3.189 |
| Contributo Azienda al Fondo Priamo | 1.493 | 53 | 1.440 |
| Accantonamento ad altri fondi previdenziali | 408 | 56 | 352 |
| **Totale** | **13.968** | **2.388** | **11.580** |

L'organico aziendale al 31 dicembre 2022 è pari a 4.089 unità e risulta così formato:

| | 31/12/2022 | 31/12/2021 | Media 2022 | Media 2021 |
|---|---|---|---|---|
| Conducenti di linea | 2.026 | 1.988 | 2.026 | 1.969 |
| Operai | 535 | 564 | 548 | 574 |
| Impiegati | 494 | 497 | 493 | 498 |
| Addetti ai servizi accessori e ausiliari | 371 | 373 | 383 | 378 |
| Funzionari | 210 | 196 | 208 | 179 |
| Movimento Metroferro | 165 | 158 | 160 | 164 |
| Capi tecnici e capi operai | 114 | 105 | 107 | 102 |
| Assistenti alla Clientela | 101 | 93 | 96 | 95 |
| Graduati | 64 | 57 | 59 | 59 |
| Dirigenti | 9 | 10 | 10 | 10 |
| **Totale** | **4.089** | **4.041** | **4.090** | **4.028** |

***Ammortamenti e svalutazioni***

L'importo totale di Euro 42.769 migliaia risulta così suddiviso:

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 2.590 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 2022 del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti" per Euro 302 migliaia.

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali pari a Euro 40.179 migliaia si riferisce alle seguenti categorie:

| **(in migliaia di Euro)** | **31 Dicembre 2022** | | |
|---|---|---|---|
| | **Lordo** | **Contributi** | **Netto** |
| **Fabbricati** | **5.333** | **-** | **5.333** |
| Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito) | 732 | - | 732 |
| Impianti diversi | 1.389 | 420 | 969 |
| Macchinari | 44 | - | 44 |
| **Totale Impianti e Macchinario** | **2.165** | **420** | **1.745** |
| **Attrezzature Varie** | **390** | **-** | **390** |
| Mobili e arredi | 87 | - | 87 |
| Macchine elettroniche (Bip) | 1.739 | 200 | 1.539 |
| Automezzi | 128 | - | 128 |
| **Totale Altri Beni** | **1.954** | **200** | **1.754** |
| Materiale Rotabile | 28.159 | 12.806 | 15.353 |
| Immobilizzazioni Parcheggi | 2.178 | 867 | 1.311 |
| **Totale** | **40.179** | **14.293** | **25.886** |

La tabella evidenza 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 Integrativa.

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

Le rimanenze di magazzino evidenziano, al 31 dicembre 2022, una variazione negativa di Euro 1.291 migliaia da attribuire:

- per Euro 2.029 migliaia alla contrazione delle scorte, prevalentemente dei Ricambi TPL, dei Materiali di consumo e dei Ricambi Metropolitana;

- per Euro 738 migliaia all'utilizzo del Fondo Svalutazione per effetto della rottamazione di materiale obsoleto.

***Accantonamenti per rischi***

L'accantonamento operato nell'esercizio ammonta a Euro 3.909 migliaia e riguarda:

- per Euro 2.000 migliaia i contenziosi inerenti le "ferie" e i "tempi di cambio";
- per Euro 1.909 migliaia il contenzioso "Ares".

***Altri accantonamenti***

L'accantonamento operato nell'esercizio ammonta a Euro 29 migliaia e si riferisce alla manutenzione ciclica dell'ascensore della Mole Antonelliana.

***Oneri diversi di gestione***

La composizione di tale voce pari a Euro 5.849 migliaia è dettagliata nella tabella seguente:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| I.M.U. | 1.738 | 80 | 1.658 |
| Oneri e spese varie | 1.477 | 261 | 1.216 |
| Tasse e contributi comunali | 1.012 | 5 | 1.007 |
| Erogazioni Enti e diversi | 471 | (18) | 489 |
| Oneri e spese indeducibili | 464 | 165 | 299 |
| Quote associative (Enti e Associazioni) | 310 | 3 | 307 |
| Tassa registrazione contratti | 219 | 1 | 218 |
| Altri diversi | 91 | 5 | 86 |
| Quote associative (altre) | 67 | 10 | 57 |
| **Totale** | **5.849** | **512** | **5.337** |

***C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI***

***Proventi da partecipazioni***

Tale voce al 31 dicembre 2022 ammonta a Euro 37 migliaia.

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| ***Proventi da partecipazioni in imprese controllate:*** | | | |
| Meccanica Moretta Srl | - | (23) | 23 |
| Car City Club Srl | - | - | - |
| ***Proventi da partecipazioni in imprese collegate:*** | | | |
| Bus Company Srl | - | - | - |
| ***Proventi da partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti:*** | | | |
| 5T Srl | - | - | - |
| ***Proventi da partecipazioni in altre imprese:*** | | | |
| Nord Ovest Servizi SpA | 37 | 37 | - |
| Millerivoli Srl | - | - | - |
| **Totale** | **37** | **14** | **23** |

## *Altri proventi finanziari*

Tale voce ammonta a Euro 363 migliaia e risulta così dettagliata:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Proventi diversi da | | | |
| Enti controllanti: | 358 | (55) | 413 |
| *Città di Torino* | *358* | *(55)* | *413* |
| Altri: | 5 | 4 | 1 |
| *Altri interessi attivi (vari)* | *4* | *3* | *1* |
| *Interessi attivi su c/c bancari* | *1* | *1* | *-* |
| **Totale** | **363** | **(51)** | **414** |

## *Interessi ed altri oneri finanziari*

Gli oneri finanziari sono pari a Euro 6.495 migliaia così dettagliati:

| (in migliaia di Euro) | 31/12/2022 | Variazioni | 31/12/2021 |
|---|---|---|---|
| Interessi e oneri verso | | | |
| Enti controllanti: | 2.014 | 49 | 1.965 |
| *Città di Torino* | *1.888* | *46* | *1.842* |
| *F.C.T. Holding SpA* | *126* | *3* | *123* |
| Imprese sottoposte al controllo delle controllanti: | 646 | (40) | 686 |
| *Infra.TO Srl* | *644* | *(41)* | *685* |
| *SMAT SpA* | *2* | *1* | *1* |
| Altri: | 3.835 | 1.367 | 2.468 |
| *Interessi passivi su c/c bancari* | *888* | *232* | *656* |
| *Altri interessi* | *345* | *64* | *281* |
| *Interessi su finanziamenti vari* | *2.602* | *1.071* | *1.531* |
| **Totale** | **6.495** | **1.376** | **5.119** |

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

• *Rivalutazioni*

Non sono state effettuate rivalutazioni.

• *Svalutazioni*

Non ve ne sono.

## *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 3,9%).

Non sono state rilevate imposte nell'esercizio.

## *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 capitalizzato costi riguardanti attività di ricerca e sviluppo.

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

Si comunica che la Società, in ossequio all'entrata in vigore in data 25 maggio 2018 in tutta l'Unione Europea del Regolamento 2016/679 sulla protezione dei dati GDPR (*General Data Protection Regulation*) ha provveduto ad aggiornare e diffondere le informative sul trattamento dei dati e ha adottato:

- 1 proprio registro dei trattamenti in qualità di Titolare, composto da 44 trattamenti di cui 15 sottoposti a valutazione di impatto e 29 a valutazione del rischio;
- 8 registri dei trattamenti in qualità di Responsabile per i trattamenti effettuati per conto di terzi Titolari.

Con riferimento alla legge del 4 agosto 2017, n.124, nota come "Legge annuale per il mercato e la concorrenza", relativamente al tema della trasparenza e i nuovi obblighi informativi relativi a "sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere" ricevuti da amministrazioni pubbliche e da enti a queste equiparate, si evidenzia che nell'esercizio 2021 non sono stati erogati alla Società importi rientranti nella definizione indicata dalla legge stessa; la Società, tuttavia, evidenzia le compensazioni economiche per competenza e la quota di contributi in c/investimenti per competenza relative all'esercizio in commento, così come descritte in nota integrativa, nel valore della produzione "altri ricavi".

## *Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124*

Ai sensi dell'articolo 1 commi 125-129 della legge 124/2017 e successive modifiche ed integrazioni, si espone qui di seguito l'informativa relativa a ''sovvenzioni, sussidi, vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria'' effettivamente erogati dalle pubbliche amministrazioni nel corso del 2022.

***Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124***

| Importo incassato/accertato Euro | Ente erogante | Causale |
|---|---|---|
| 13.162.583 | Città di Torino | Contributo acquisto autobus elettrici |
| 16.984.433 | Città di Torino | Contributi PNRR per acquisto materiale rotabile elettrico - 10% |
| 9.299.768 | Città di Torino | Contributo acquisto nuovi tram |
| 13.362 | Regione Piemonte | Liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 15.533.256 | Agenzia Mobilità Piemontese | Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 15.836 | SCAT | Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 118.206 | GrandaBus | Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 69.043 | COAS | Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 870.874 | Extra.To | Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19 |
| 596.728 | Agenzia delle Dogane | Agevolazioni rimborso Accise sul gasolio |
| 1.889.818 | Erario | Credito d'imposta su maggiori oneri "Energia" 2°, 3° e 4° trim.2022 |
| 1.353.025 | Erario | Credito d'imposta su maggiori oneri "Gas" 2°, 3° e 4° trim.2022 |
| 21.892.204 | Agenzia Mobilità Piemontese | Contributo in acconto a copertura oneri derivanti dai rinnovi contrattuali |
| 5.000.000 | Agenzia Mobilità Piemontese | Ristori per maggiori oneri energetici |
| 4.035.046 | Stato | Contributo in acconto rimborso oneri malattia |
| **90.834.182** | **totale incassato/accertato nel 2022** | |

## *Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio*

Si segnalano i seguenti eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del bilancio:

### *Piano Industriale 2023-2027: Aggiornamento*

In data 14 giugno 2023 il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano Industriale 2023-2027:Aggiornamento. Il documento è stato successivamente autorizzato dal socio unico FCT Holding S.p.A. nell'Assemblea del 26 giugno 2023.

### *IBR Monitoring al 31 dicembre 2022*

Sui contenuti dell'incarico affidato al terzo indipendente Deloitte Financial Advisory Srl e sui contenuti dell'executive summary dell'IBR Monitoring al 31 dicembre 2022 si rinvia a quanto esposto nel paragrafo "Situazione economica e patrimoniale GTT al 31 dicembre 2022: Premessa generale" della Relazione sulla gestione.

### *Accordo Premio di risultato*

In data 31 maggio 2023 è stato siglato con le OO.SS. Filt, Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisal, Ugl Autoferro l'accordo legato alla corresponsione del Premio di Risultato. In data 22 giugno 2023 è siglata l'intesa tra GTT e la RSU funzionari che associa una quota della retribuzione di risultato del SIAMM agli obiettivi di presenza e di redditività contenuti nell'accordo sul Premio di Risultato Aziendale.

***Accordo Infra.To S.r.l.***

In data 27 aprile 2023, a mezzo scambio di corrispondenza, Gtt e Infra.To hanno perfezionato un accordo avente ad oggetto il piano di pagamenti per il 2023. Inoltre in data 22 giugno 2023 è stato siglato una atto aggiuntivo. Nelle more della definizione dell'accordo sulla Revisione dei Canoni Metro e Tram, le Parti, con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo, per il periodo dal 1/1/2023 al 31/12/2025 modificano parzialmente gli accordi tra loro in essere derivanti dalle Convenzioni Metro e Tranvie richiamate all'art. 74 del Contratto di Servizi.

***Nuovo Trasporti Torino***

Ad Aprile 2023, la Città di Torino e GTT hanno presentato il progetto del Nuovo Trasporti Torino: il ritratto di una rete di trasporto pubblico fortemente rinnovata, nell'ambito di un piano che si snoderà da qui al 2027. Rete di trasporto rinnovata a partire dai mezzi: entro il 2026, ad esempio, il 63% per cento degli autobus GTT saranno ad alimentazione elettrica, mentre il 24% utilizzeranno il metano e solo il 13% avranno ancora motori a gasolio. In quest'ultimo caso, si tratterà dei bus giallo-blu di recente acquisto già ora circolanti. già entro quest'anno scenderanno in pista nelle nostre strade 122 nuovi bus a metano e 70 elettrici, mentre altri 245 bus, tutti alimentati a elettricità, arriveranno gradualmente, entro il 2025. Naturalmente, questo comporterà l'installazione di stazioni di ricarica, nei depositi come nei capolinea. Facilmente immaginabili i benefici ambientali, data la riduzione delle emissioni e delle micropolveri. si aggiungerà un incremento del trasporto su ferro, ovvero dei tram: la disponibilità di binari passerà dagli attuali 70 a 100 chilometri, sui quali circoleranno le 70 nuove motrici Hitachi in corso di fornitura. Corsie protette verranno realizzate, insieme a un sistema di precedenze semaforiche, per velocizzare i percorsi. Emerge un piano ambizioso, con l'obiettivo di riportare i torinesi sui mezzi pubblici: l'idea è di incrementare di circa 14 milioni i passeggeri/anno, ovvero circa 38mila in più ogni giorno. Questo tramite un servizio più attrattivo, non solo per la qualità dei mezzi ma anche per la velocità commerciale ( i tempi medi di percorrenza da capolinea a capolinea) e con una migliore frequenza di passaggi. Tutto questo passerà anche attraverso una revisione complessiva della rete del trasporto pubblico.

***Gara Autobus PNRR***

A febbraio 2023 è stata bandita la gara per 225 bus divisi in tre lotti + opzione per 55. La consegna offerte inizio giugno 2023 con previsione di chiusura lavori e proposta aggiudicazione metà luglio 2023.

Si ipotizza l'aggiudicazione definitiva a settembre 2023 e la firma dei contratti previsti per ottobre 2023

La consegna dei primi autobus è prevista per ottobre 2024 (75 autobus). In parallelo verranno acquistati tramite CONSIP 20 autobus corti in consegna nel 2024

***Proposte all'Assemblea***

Signor Azionista,

In relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2022 e di rinviare a nuovo la perdita pari a Euro 5.540.116.

Torino, 26 giugno 2023

Per il Consiglio di Amministrazione
**IL PRESIDENTE**
(Antonio Fenoglio)

FIRMATO IN ORIGINALE

# *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 31/12/2022 |
| Allegato 2 | Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2022 |
| Allegato 3 | Analisi delle rivalutazioni |
| Allegato 4 | Prospetto di analisi degli ammortamenti 2022 |
| Allegato 5A | Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2022 |
| Allegato 5B | Società partecipate – sede legale e capitale sociale al 31/12/2022 |
| Allegato 6 | Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2022 |
| Allegato 7 | Credito per imposte anticipate e Fondo imposte differite al 31/12/2022 |
| Allegato 8A | Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2022 |
| Allegato 8B | Disponibilità ed Utilizzo del Patrimonio Netto al 31/12/2022 |
| Allegato 9A | Prospetto dei rapporti commerciali con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2022 |
| Allegato 9B | Prospetto dei rapporti finanziari con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2022 |
| Allegato 10 | Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti |
| Allegato 11 | Debiti verso Banche e copertura dell'azionista |
| Allegato 12 | Dettaglio crediti e debiti non correnti |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.**

**ALLEGATO 1**

**BILANCIO AL 31/12/2022 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**
**(Valori in migliaia di Euro)**

| | | MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **VALORE AL 31.12.2021** | **INCREMENTI** | **INCORPORAZIONE CA.NOVA.** | **RICLASSIFICHE** | **DECREMENTI** | **AMMORTAMENTO** | **VALORE AL 31.12.2022** |
| 1) Costi di impianto e di ampliamento | - | - | | - | - | - | - |
| **totale** | **-** | **-** | | **-** | **-** | **-** | **-** |
| 2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità | - | - | | - | - | - | - |
| **totale** | **-** | **-** | | **-** | **-** | **-** | **-** |
| 3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno | 4.204 | 1.786 | 9 | 3 | - | - 2.571 | 3.431 |
| | - | - | | - | - | - | - |
| **totale** | **4.204** | **1.786** | | **3** | **-** | **- 2.571** | **3.431** |
| 4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili | - | - | | - | - | - | - |
| **totale** | **-** | **-** | | **-** | **-** | **-** | **-** |
| 6) Immobilizzazioni in corso e acconti | - | - | | - | - | - | - |
| **totale** | **-** | **-** | | **-** | **-** | **-** | **-** |
| 7) Altre - Migliorie a beni di terzi | - | - | | - | - | - | - |
| - Migliorie diverse | 24 | - | | - | - | - 9 | 15 |
| - Parcheggi | 15 | - | | - | - | - 9 | 6 |
| **totale** | **39** | **-** | | **-** | **-** | **- 18** | **21** |
| **TOTALE** | **4.243** | **1.786** | | **3** | **-** | **- 2.589** | **3.452** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.**

**ALLEGATO 2**

**BILANCIO AL 31/12/2022 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**
**(Valori in migliaia di Euro)**

| CLASSE CESPITE | VALORE AL 31.12.2021 | | | MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO | | | | | | | | | | | | VALORE AL 31.12.2022 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | IMMOBILIZZAZIONI | | | | | | | AMMORTAMENTI | | | | | | | |
| | COSTO STORICO | FONDO AMM.TO | VALORE NETTO | ACQUISIZ. | RICLASS. | DISMISS. | Fondi BGD | INCORPORAZ. CA.NOVA. | SVALUTAZ. | VARIAZ. | QU./ANNO | DECREM. | INCORPORAZ. CA.NOVA. | Fondi BGD | VARIAZIONI | COSTO STORICO | FONDO AMM.TO | VALORE NETTO |
| - Terreni | 86.522 | - | 86.522 | | | | | | | - | | | | | - | 86.522 | - | 86.522 |
| - Fabbricati | 139.056 | (67.169) | 71.887 | 786 | | (325) | | | | 461 | (5.332) | 266 | | - | (5.066) | 139.517 | (72.235) | 67.282 |
| | | | | | | | | | | | | | | - | | | | |
| **1) TERRENI E FABBRICATI** | **225.578** | **(67.169)** | **158.409** | **786** | **-** | **(325)** | **-** | **-** | **-** | **461** | **(5.332)** | **266** | | **-** | **(5.066)** | **226.039** | **(72.235)** | **153.804** |
| - Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito) | 19.294 | (11.237) | 8.057 | 582 | | | | | | 582 | (732) | | | - | (732) | 19.876 | (11.969) | 7.907 |
| - Impianti diversi | 53.227 | (46.241) | 6.986 | 1.184 | | (73) | | | | 1.111 | (1.411) | 72 | | - | (1.339) | 54.338 | (47.580) | 6.758 |
| - Macchinari | 10.672 | (10.400) | 272 | 28 | | (61) | | | | (33) | (44) | 61 | | - | 17 | 10.639 | (10.383) | 256 |
| **2) IMPIANTI E MACCHINARIO** | **83.193** | **(67.878)** | **15.315** | **1.794** | **-** | **(134)** | **-** | **-** | **-** | **1.660** | **(2.187)** | **133** | | **-** | **(2.054)** | **84.853** | **(69.932)** | **14.921** |
| - Attrezzature varie | 12.606 | (11.066) | 1.540 | 368 | | (34) | | 82 | | 416 | (390) | 34 | (55) | - | (411) | 13.022 | (11.477) | 1.545 |
| **3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI** | **12.606** | **(11.066)** | **1.540** | **368** | **-** | **(34)** | **-** | **82** | **-** | **416** | **(390)** | **34** | **(55)** | **-** | **(411)** | **13.022** | **(11.477)** | **1.545** |
| - Mobili | 5.095 | (4.775) | 320 | 6 | | (21) | | 66 | | 51 | (88) | 21 | (59) | - | (126) | 5.146 | (4.901) | 245 |
| - Macchine ufficio | 34.242 | (29.175) | 5.067 | 1.112 | 55 | (14) | | 511 | | 1.664 | (1.739) | 14 | (504) | - | (2.229) | 35.906 | (31.404) | 4.502 |
| - Automezzi | 6.823 | (6.649) | 174 | 91 | 73 | (90) | | 135 | | 209 | (128) | 90 | (129) | - | (167) | 7.032 | (6.816) | 216 |
| - Beni gratuitamente devolvibili | 326.734 | (326.734) | - | 2.579 | | (395) | | - | | 2.184 | | | | (2.184) | (2.184) | 328.918 | (328.918) | - |
| **4) ALTRI BENI** | **372.894** | **(367.333)** | **5.561** | **3.788** | **128** | **(520)** | **-** | **712** | **-** | **4.108** | **(1.955)** | **125** | **(692)** | **(2.184)** | **(4.706)** | **377.002** | **(372.039)** | **4.963** |
| - Autobus | 366.057 | (254.650) | 111.407 | 2.524 | 114 | (34.570) | | 13.295 | | (18.637) | (19.224) | 33.742 | (10.010) | - | 4.508 | 347.420 | (250.142) | 97.278 |
| - Tram | 207.984 | (150.942) | 57.042 | 4.441 | 125 | (2.625) | | | | 1.941 | (8.912) | 2.625 | | - | (6.287) | 209.925 | (157.229) | 52.696 |
| - Battelli | - | - | - | | | | | | | - | | | | - | - | - | - | - |
| - Materiale rotabile ferroviario | 1.784 | (1.757) | 27 | | | (1.746) | | | | (1.746) | | 1.746 | | - | 1.746 | 38 | (11) | 27 |
| **5) MATERIALE ROTABILE** | **575.825** | **(407.349)** | **168.476** | **6.965** | **239** | **(38.941)** | **-** | **13.295** | **-** | **(18.442)** | **(28.136)** | **38.113** | **(10.010)** | **-** | **(33)** | **557.383** | **(407.382)** | **150.001** |
| - Immobilizzazioni parcheggi | 60.292 | (47.834) | 12.458 | 433 | 36 | (99) | | | | 370 | (2.179) | 67 | | - | (2.112) | 60.662 | (49.946) | 10.716 |
| **6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI** | **60.292** | **(47.834)** | **12.458** | **433** | **36** | **(99)** | **-** | **-** | **-** | **370** | **(2.179)** | **67** | **-** | **-** | **(2.112)** | **60.662** | **(49.946)** | **10.716** |
| - Investimenti diversi | 9.808 | - | 9.808 | 30.362 | (375) | | | | | 29.987 | | | | - | - | 39.795 | - | 39.795 |
| - Investimenti parcheggi | 256 | - | 256 | | (31) | | | | | (31) | | | | - | - | 225 | - | 225 |
| - Beni gratuitamente devolvibili | 37 | (37) | - | | | | | | | - | | | | - | - | 37 | (37) | - |
| **7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI** | **10.101** | **(37)** | **10.064** | **30.362** | **(406)** | **-** | **-** | **-** | **-** | **29.956** | **-** | **-** | | **-** | **-** | **40.057** | **(37)** | **40.020** |
| **TOTALE IMMOBILIZZ.MATERIALI** | **1.340.489** | **(968.666)** | **371.823** | **44.496** | **(3)** | **(40.053)** | **-** | **14.089** | **-** | **18.529** | **(40.179)** | **38.738** | **(10.757)** | **(2.184)** | **(14.382)** | **1.359.018** | **(983.048)** | **375.970** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.**

**ALLEGATO 3**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

## ANALISI DELLE RIVALUTAZIONI
**Ai sensi dell'art.10 L.72/83, dell'art.11 L.342/00 e della L.2/2009**
**(COMPRESE 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 |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.**

**ALLEGATO 4**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**ANALISI AMMORTAMENTI (Valori in migliaia di Euro)**

| | ALIQUOTA % | ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO | AMMORTAMENTO ORDINARIO | ALIQUOTA % | ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO | AMMORTAMENTO ANTICIPATO | ALIQUOTA % | ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO | TOTALE AMMORTAMENTO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BENI IMMATERIALI** | | | | | | | | | |
| 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% | 2.572 | 0,00% | 0,00% | - | | | 2.572 |
| 4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili | 33,33% | 33,33% | - | 0,00% | 0,00% | - | | | - |
| 6) Immobilizzazioni in corso e acconti | | | | | | | | | |
| 7) Altre - Migliorie a beni di terzi | | | | | | | | | |
| - Mole Antonelliana | 33,00% | 33,00% | 9 | 0,00% | 0,00% | - | | | 9 |
| - Parcheggi | 33,00% | 33,00% | 9 | 0,00% | 0,00% | - | | | 9 |
| - Altre | 3,33% | 3,33% | - | 0,00% | 0,00% | - | | | - |
| **TOTALE BENI IMMATERIALI** | | | **2.590** | | | **-** | | | **2.590** |
| **BENI MATERIALI** | | | | | | | | | |
| **1) TERRENI E FABBRICATI** | | | | | | | | | |
| - Terreni | | | | | | | | | |
| - Fabbricati | 3,00% | 1,50% | 5.333 | 0,00% | 0,00% | - | | | 5.333 |
| **totale** | | | ***5.333*** | | | **-** | | | ***5.333*** |
| **2) IMPIANTI E MACCHINARIO** | | | | | | | | | |
| - Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito) | 3,33% | 1,67% | 732 | 0,00% | 0,00% | - | | | 732 |
| - Impianti diversi | 7,50% | 3,75% | 1.389 | 0,00% | 0,00% | - | | | 1.389 |
| - Macchinari | 7,50% | 3,75% | 67 | 0,00% | 0,00% | - | | | 67 |
| **totale** | | | ***2.187*** | | | **-** | | | ***2.187*** |
| **3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI** | | | | | | | | | |
| - Attrezzature varie | 9,00% | 4,50% | 390 | | | - | | | 390 |
| **totale** | | | ***390*** | | | **-** | | | ***390*** |
| **4) ALTRI BENI** | | | | | | | | | |
| - Mobili | 9,00% | 4,50% | 87 | 0,00% | 0,00% | - | | | 87 |
| - Macchine ufficio/P.Computers e Hardware | 20,00% / 33,00% | 10,00% / 16,50% | 1.739 | 0,00% | 0,00% | - | | | 1.739 |
| - Automezzi/Vetture di servizio | 15,00% / 18,75% | 7,500% / 9,375% | 128 | 0,00% | 0,00% | - | | | 128 |
| | | | ***1.955*** | | | | | | ***1.955*** |
| **5) MATERIALE ROTABILE** | | | | | | | | | |
| - Autobus | 6,67% - 10% | 3,34% - 5% | 19.224 | 0,00% | 0,00% | - | | | 19.224 |
| - Tram e relativi accessori | 3,33% - 6,25% | 1,665% - 3,125% | 8.913 | 0,00% | 0,00% | - | | | 8.913 |
| - Battelli | 6,75% | 3,38% | - | 0,00% | 0,00% | - | | | - |
| - Materiale rotabile ferroviario | 6,25% | 3,13% | - | 0,00% | 0,00% | - | | | - |
| **totale** | | | ***28.137*** | | | **-** | | | ***28.137*** |
| **6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI** | | | | | | | | | |
| - Immobilizzazioni parcheggi | 5,00% | 2,50% | 2.178 | 0,00% | 0,00% | - | | | 2.178 |
| **totale** | | | ***2.178*** | | | **-** | | | ***2.178*** |
| **TOTALE BENI MATERIALI** | | | **40.179** | | | **-** | | | **40.179** |
| **TOTALE GENERALE** | | | **42.769** | | | **-** | | | **42.769** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 5A**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)**

| DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA | SALDO AL 31/12/2021 | ACQUISIZIONE QUOTE 2022 | AUMENTI | UTILIZZO FONDI RISCHI | RIVALUTAZIONI & SVALUTAZIONI | RICLASSIFICHE NEL CIRCOLANTE | RETTIFICHE DI VALORE | LIQUIDAZ. CESSIONI INCORPORAZ. | SALDO 31/12/2022 (a) | QUOTA P.N. 31/12/2022 DI COMPETENZA (b) | DIFFERENZA (b-a) | % DI POSSESSO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **IMPRESE CONTROLLATE** | | | | | | | | | | | | |
| **CA.NOVA S.p.A.** | 1.307 | - | - | - | - | - | - | - 1.307 | - | - | - | |
| **TOTALE** | **1.307** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **- 1.307** | **-** | **-** | **-** | |
| **IMPRESE COLLEGATE** | | | | | | | | | | | | |
| **BUS COMPANY S.r.l.** | 5.681 | - | - | - | - | - | - | - | 5.681 | 8.985 | 3.304 | 30,00% |
| **EXTRA TO S.c.a r.l.** | 38 | - | - | - | - | - | - | - | 38 | 44 | 6 | 38,05% |
| **TOTALE** | **5.719** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **5.719** | **9.028** | **3.309** | |
| **ALTRE IMPRESE** | | | | | | | | | | | | |
| **NORD OVEST SERVIZI S.p.A.** | 2.625 | - | - | - | - | - | - | - | 2.625 | 2.758 | 133 | 15,00% |
| **T.P.L. Linea S.r.l.** | 735 | - | - | - | - | - | - | - | 735 | 1.433 | 698 | 12,24% |
| **CONSORZIO GRANDA BUS** | 8 | - | - | - | - | - | - | - | 8 | | | |
| **A.T.C. Esercizio** | 4 | - | - | - | - | - | - | - | 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 | | | |
| **S.I.A. S.r.l.** | - | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 | | | |
| **Banca Popolare ETICA** | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | | | |
| **Consorzio Stabile A.A.T.** | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 | | | |
| **Unionfidi Piemonte (in liquidazione)(*)** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| **APAM Esercizio (**)** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| **TOTALE** | **3.387** | **3** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **3.390** | | | |
| **TOTALE GENERALE** | **10.413** | **3** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **- 1.307** | **9.109** | **13.219** | **4.140** | |

(*) E' indicata la partecipazione in "Unionfidi Piemonte" ma, dato atto che il presente prospetto è esposto in "migliaia di euro" e dato atto inoltre che la partecipazione è pari a un importo di Euro 500, risulta evidenziata con valore zero
(**) E' indicata la partecipazione in "APAM Esercizio" ma, dato atto che il presente prospetto è esposto in "migliaia di euro" e dato atto inoltre che la partecipazione è pari a un importo di Euro 0,49, risulta evidenziata con valore zero

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 5B**

**31/12/2022**

**SOCIETA' PARTECIPATE - Sede legale e capitale sociale al 31/12/2022 (in migliaia di Euro)**

| DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA | SEDE LEGALE | CS AL 31/12/2022 |
|---|---|---|
| **IMPRESE COLLEGATE** | | |
| **BUS COMPANY S.r.l.** | Via Assarotti 10, 10122 Torino | 172 |
| **EXTRA TO S.c.a r.l.** | Corso F.Turati, 19/6 10128 Torino | 100 |
| **ALTRE IMPRESE** | | |
| **NORD OVEST SERVIZI S.p.A.** | Corso XI Febbraio, 14 – 10152 TORINO | 7.800 |
| **T.P.L. Linea S.r.l.** | Via Valletta San Cristoforo 3r - Savona | 5.100 |
| **CONSORZIO GRANDA BUS** | Via Circonvallazione, 19 12037 - Saluzzo (CN) | 100 |
| **A.T.C. Esercizio S.p.A.** | Via Leopardi 1 - 19124 La Spezia | 3.500 |
| **Consorzio C.O.A.S.** | Via alla Stazione, 29, 14019 Villanova d'Asti AT | 50 |
| **Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti a r.l.** | Viale Milite Ignoto, 26/28 15121 - Alessandria | 50 |
| **Fondazione pr l'ambiente "T.FENOGLIO" Onlus** | Via Maria Vittoria 12 - 10123 Torino | 302 |
| **TURISMO TORINO e Provincia** | Via Maria Vittoria 19 - 10123 Torino | 1.166 |
| **S.I.A. S.r.l.** | Piazza dell'Esquilino, 29 - 00185 ROMA | 826 |
| **Banca Popolare ETICA** | Sede Centrale Via N. Tommaseo 7 - 35131 Padova | 59.380 |
| **Consorzio Stabile A.A.T.** | Corso Novara, 6 - 10152 TORINO | 204 |
| **Unionfidi Piemonte (in liquidazione)** | Corso Re Umberto 1 - 10121 Torino | 32.974 |
| **APAM Esercizio** | Via dei Toscani 3/C - 46100 Mantova | 5.345 |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 6**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**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 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| 1) Verso Clienti | 83.943 | 76.095 | 57 | 99 | - | - | - | - | - | - | 84.000 | 76.194 |
| 2) Verso imprese controllate | - | 801 | | | | | | | | | - | 801 |
| 3) Verso imprese collegate | 18.731 | 18.574 | | | | | | | | | 18.731 | 18.574 |
| 4) Verso Enti controllanti | 57.844 | 72.646 | | | | | | | | | 57.844 | 72.646 |
| 5) Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | 8.726 | 7.931 | | | | | | | | | 8.726 | 7.931 |
| 5 bis) crediti tributari | 2.758 | 1.140 | | | | | | | | | 2.758 | 1.140 |
| 5 ter) imposte anticipate | - | - | | | | | | | | | - | - |
| 5 quater) Verso altri | 68.668 | 50.593 | - | - | - | - | - | - | - | - | 68.668 | 50.593 |
| **TOTALE CREDITI LORDI** | **240.671** | **227.778** | **57** | **99** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **240.728** | **227.877** |
| - Fondo svalutazione crediti | - 22.853 | - 22.809 | | | | | | | | | - 22.853 | - 22.809 |
| **TOTALE CREDITI NETTI** | **217.818** | **204.970** | **57** | **99** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **217.875** | **205.069** |

| Debiti per area geografica | ITALIA | | ALTRI PAESI UE | | RESTO D'EUROPA | | AMERICA DEL NORD | | ALTRI | | TOTALE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| 1) Obbligazioni | 384 | 1.262 | | | | | | | | | 384 | 1.262 |
| 2) Obbligazioni convertibili | - | - | | | | | | | | | - | - |
| 3) Debiti v/soci per finanziamenti | - | - | | | | | | | | | - | - |
| 4) Debiti V/banche | 126.812 | 81.149 | | | | | | | | | 126.812 | 81.149 |
| 5) Debiti V/altri finanziatori | 12.844 | 15.152 | | | | | | | | | 12.844 | 15.152 |
| 6) Acconti | 57 | 55 | - | - | - | - | - | - | - | - | 57 | 55 |
| 7) Debiti V/fornitori | 72.899 | 50.482 | 11.713 | 22.264 | - | - | - | 45 | - | - | 84.612 | 72.791 |
| 8) Debiti rapp. da titoli di cred. | - | - | | | | | | | | | - | - |
| 9) Debiti V/imp. controllate | - | 2.516 | | | | | | | | | - | 2.516 |
| 10) Debiti V/imp. collegate | 2.206 | 2.578 | | | | | | | | | 2.206 | 2.578 |
| 11) Debiti V/Enti controllanti | 111.243 | 102.280 | | | | | | | | | 111.243 | 102.280 |
| 11 bis) Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | 70.648 | 61.366 | | | | | | | | | 70.648 | 61.366 |
| 12) Debiti tributari | 4.611 | 12.445 | | | | | | | | | 4.611 | 12.445 |
| 13) Debiti V/ist.previd.e sic.soc. | 10.156 | 3.783 | | | | | | | | | 10.156 | 3.783 |
| 14) Altri debiti | 31.297 | 33.616 | - | - | - | - | - | - | - | - | 31.297 | 33.616 |
| **TOTALE** | **443.156** | **366.686** | **11.713** | **22.264** | **-** | **-** | **-** | **45** | **-** | **-** | **454.869** | **388.995** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**MOVIMENTAZIONE CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE E FONDO IMPOSTE DIFFERITE (Art. 2427 n.14 C.C.)** **ALLEGATO 7**

(Importi in migliaia di euro)

| | 31.12.2021 | | | | | 31.12.2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Differenze temporanee | Credito per imposte anticipate | Acc.ti | Rigiri | Imposte a CE | Differenze temporanee | Credito per imposte anticipate |
| Fondo per il personale | - | - | - | - | - | - | - |
| Fondo incentivi all'esodo | - | - | - | - | - | - | - |
| F.do rischi Defendini | - | - | - | - | - | - | - |
| Interessi passivi di mora | - | - | - | - | - | - | - |
| **Credito per imposte anticipate** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |

| | 31.12.2021 | | | | | 31.12.2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Differenze temporanee | Credito per imposte anticipate | Acc.ti | Rigiri | Imposte a CE | Differenze temporanee | Credito per imposte anticipate |
| Interessi attivi di mora | - | - | - | - | - | - | - |
| **Fondo imposte differite** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 8A**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO**
(Valori in migliaia di Euro)

| | CAPITALE SOCIALE | RISERVE DI RIVALUTAZIONE | RISERVA LEGALE | RISERVA STRAORDINARIA | ALTRE RISERVE | UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO | RISULTATO D'ESERCIZIO | TOTALE PATRIMONIO NETTO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **SALDO AL 31/12/2020** | **76.007** | **2.967** | **957** | **473** | **15.200** | **- 16.816** | **- 19.776** | **59.012** |
| DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO<br>Come da delibera assemblea 28/07/2021 | - | - | - | - | - | (19.776) | 19.776 | - |
| Versamento Dividendi all'Azionista | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Attualizzazione Crediti e Debiti | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Arrotondamenti | - | - | - | - | - | - | - | - |
| UTILE / (PERDITA) 2021 | - | - | - | - | - | - | (35.909) | (35.909) |
| **SALDO AL 31/12/2021** | **76.007** | **2.967** | **957** | **473** | **15.200** | **- 36.592** | **- 35.909** | **23.103** |
| DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO<br>Come da delibera assemblea 15/07/2022 | - | - | - | - | - | (35.909) | 35.909 | - |
| Versamento Dividendi all'Azionista | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Attualizzazione Crediti e Debiti | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Riserva avanzo di fusione | - | - | - | - | 253 | - | - | 253 |
| Arrotondamenti | - | - | - | - | - | - | - | - |
| UTILE / (PERDITA) AL 31.12.2022 | - | - | - | - | - | - | (5.540) | (5.540) |
| **SALDO AL 31/12/2022** | **76.007** | **2.967** | **957** | **473** | **15.453** | **- 72.501** | **- 5.540** | **17.815** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 8B**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**ANALISI DEL PATRIMONIO NETTO**
**(Valori in migliaia di Euro)**

| NATURA<br>DESCRIZIONE | IMPORTO | POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE | QUOTA DISPONIBILE | RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | PER COPERTURA PERDITE | PER ALTRE RAGIONI |
| ***Capitale sociale*** | **76.007** | | | | |
| ***Riserve di capitale:*** | | | | | |
| *- Riserva di rivalutazione L. 2/2009* | **2.967** | A, B, C | 2.967 | | |
| ***Riserve di utili:*** | | | | | |
| *- Riserva legale* | **957** | B | 957 | | |
| ***Altre riserve:*** | | | | | |
| *- Riserva straordinaria* | **473** | A, B, C | 473 | | |
| *- Attualizzazione crediti/debiti verso Azionista* | **15.200** | A, B (**) | - | | |
| *- Riserva avanzo di fusione* | **253** | | | | |
| ***Utili (perdite) portate a nuovo*** | **- 72.501** | | **-** | | |
| ***Utile (perdita) dell'esercizio 2022*** | **(5.540)** | | **0** | | |
| **TOTALE** | **17.815** | | **4.397** | | |
| **Quota non distribuibile (*)** | | | **957** | | |
| **Residua quota distribuibile** | | | **3.440** | | |

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.
(**) disponibile a partire dalla fine dell'ultimo anno (2030) del piano di rientro preveisto dagli Accordi siglati ad aprile 2

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

ALLEGATO 9A

BILANCIO AL 31/12/2022

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL'ESERCIZIO 2022
(Valori in migliaia di Euro)

| RAPPORTI COMMERCIALI DIVERSI | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINAZIONE | CREDITI | DEBITI | RICAVI (A1a; A1b) | ALTRI RICAVI | INTERESSI ATTIVI | ACQUISTI DI MATERIALI | SERVIZI | GODIMENTO BENI DI TERZI | ONERI DIV.DI GEST./INTERESSI PASSIVI | ACQUISTI PATRIMONIALI |
| IMPRESE CONTROLLANTI | | | | | | | | | | |
| COMUNE DI TORINO | 4.230 | 114.869 (*) | 2.264 | 4.229 | - | - | 0 | 15.120 | 1.274 | - |
| F.C.T. Holding S.p.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| IMPRESE COLLEGATE | | | | | | | | | | |
| Bus Company S.r.l. | 118 | 2.070 | - 91 | 25 | - | - | 3.307 | - | - | - |
| EXTRA TO S.c.a r.l. | 14.912 | 135 | 451 | 13.925 | - | - | 231 | - | - | - |
| IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI | | | | | | | | | | |
| 5T S.r.l. | 1 | 59 | - | 4 | - | 37 | 17 | - | - | 3 |
| A.F.C. Torino S.p.A. | - | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Aida Ambiente S.r.l. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C.A.A.T. S.c.p.a. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C.C.T. S.r.l. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Infra.TO S.r.l. | 8.514 | 70.334 | - | 8.514 | - | - | 28 | 25.027 | 644 | - |
| Lumiq S.r.l. (in liquidazione) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Risorse Idriche S.p.A. | - | - | 3 | - | - | - | - | - | - | - |
| S.M.A.T. S.p.A. | 185 | 85 | 38 | 204 | - | - | 487 | 64 | 2 | 16 |
| SORIS S.p.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

(*) Importo iscritto al suo valore nominale e, pertanto, al lordo dell'effetto del costo ammortizzato. Nel Bilancio al 31.12.2022 di GTT è iscritto utilizzando quest'ultima metodologia ed ammonta a €. 106.019
migliaia ed il relativo impatto economico del periodo ammonta a €. - 1.888 migliaia

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL'ESERCIZIO 2022**
**(Valori in migliaia di Euro)**

| RAPPORTI FINANZIARI | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DENOMINAZIONE | CREDITI | DEBITI | ONERI | PROVENTI |
| IMPRESE CONTROLLANTI | | | | |
| COMUNE DI TORINO | 48.748 (°) | 1 | 1.424 | 9.383 |
| F.C.T. Holding S.p.A. | - | 5.777 (°) | - | - |
| IMPRESE COLLEGATE | | | | |
| Bus Company S.r.l. | - | - | - | - |
| EXTRA TO S.c.a r.l. | 1.701 | - | - | 1.698 |
| IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI | | | | |
| 5T S.r.l. | - | 107 | - | - 66 |
| 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. | 27 | 35 | - | 1 |
| Lumiq S.r.l. (in liquidazione) | - | - | - | - |
| Risorse Idriche S.p.A. | - | - | - | - |
| S.M.A.T. S.p.A. | - | 29 | - | - |
| SORIS S.p.A. | - | - | 29 | - |
| Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in liquidazione) | - | - | - | - |

(°) - Importi iscritti al nominale, al netto del Fondo Svalutazione Crediti. Nel Bilancio al 31.12.2022 di GTT sono rilevati al costo ammortizzato e pertanto i crediti e i debiti ammontano rispettivamente a Euro 47.896 e 5.223 migliaia ed i relativi (oneri) e proventi del periodo ammontano rispettivamente a euro 359 e (126) migliaia

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 10**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

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

| | ESERCIZIO 2022 | | | | ESERCIZIO 2021 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI | TOTALE | ENTRO 12 MESI | OLTRE 12 MESI | OLTRE 5 ANNI | TOTALE | ENTRO 12 MESI | OLTRE 12 MESI |
| ***TRAM*** | | | | | | | |
| Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq.Tram 6000 | **8.806** | **3.119** | **5.687** | **-** | **11.802** | **3.047** | **7.915** |
| Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000 | **4.599** | **1.976** | **2.623** | **-** | **5.983** | **1.937** | **3.659** |
| | **13.406** | **5.095** | **8.310** | **-** | **17.785** | **4.985** | **11.574** |
| ***LEGGE 204*** | | | | | | | |
| Mutuo Banca OPI 120902 | **7.522** | **2.834** | **4.688** | **-** | **11.896** | **4.399** | **6.325** |
| ***TOTALE*** | **20.928** (*) | **7.930** | **12.998** | **-** | **29.681** (*) | **9.384** | **17.899** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 11**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

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

| | Esercizio 2022 | | Esercizio 2021 | |
|---|---|---|---|---|
| | **Debiti v/Banche** | **Crediti v/Comune** | **Debiti v/Banche** | **Crediti v/Comune** |
| Mutuo Banca OPI | 1.686 | 7.093 | 4.889 | 11.332 |
| Mutuo Banca OPI | 4.619 | 8.525 | 6.776 | 11.375 |
| Mutuo Unicredit Banca | 2.112 | 4.457 | 3.109 | 5.765 |
| | **8.418** | **20.075** | **14.773** | **28.471** |

**GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.** **ALLEGATO 12**

**BILANCIO AL 31/12/2022**

**DETTAGLIO CREDITI E DEBITI NON CORRENTI**
**(Valori in Migliaia di Euro)**

| Crediti | Entro 1 anno | Da 1 a 5 anni | Oltre 5 anni | Fondo svalutazione | Attualizzazione | Totale al 31.12.2022 | Totale al 31.12.2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C.II.4) Crediti verso Enti controllanti | 41.276 | 13.820 | 3.600 | (5.718) | (852) | 52.126 | 66.927 |
| **Totale** | **41.276** | **13.820** | **3.600** | **(5.718)** | **(852)** | **52.126** | **66.927** |

| Debiti | Entro 1 anno | Da 1 a 5 anni | Oltre 5 anni | Attualizzazione | Totale al 31.12.2022 | Totale al 31.12.2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| D.5.Debiti verso altri finanziatori | 2.398 | 9.878 | 568 | - | **12.844** | **15.152** |
| D.7.Debiti verso fornitori | 84.612 | - | - | 0 | **84.612** | **72.791** |
| D.11.Debiti verso Enti controllanti | 35.437 | 43.967 | 41.242 | (9.403) | **111.243** | **102.280** |
| D.11.bis.Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | 24.580 | 30.712 | 15.356 | - | **70.648** | **61.366** |
| D.4.b) Debiti verso banche per mutui | 5.013 | 3.404 | - | - | **8.418** | **14.773** |
| D.4.c) Debiti verso banche per finanziamenti | 3.750 | 53.750 | - | - | **57.500** | **11.250** |
| **Totale** | **155.790** | **141.711** | **57.167** | **(9.403)** | **345.265** | **277.613** |