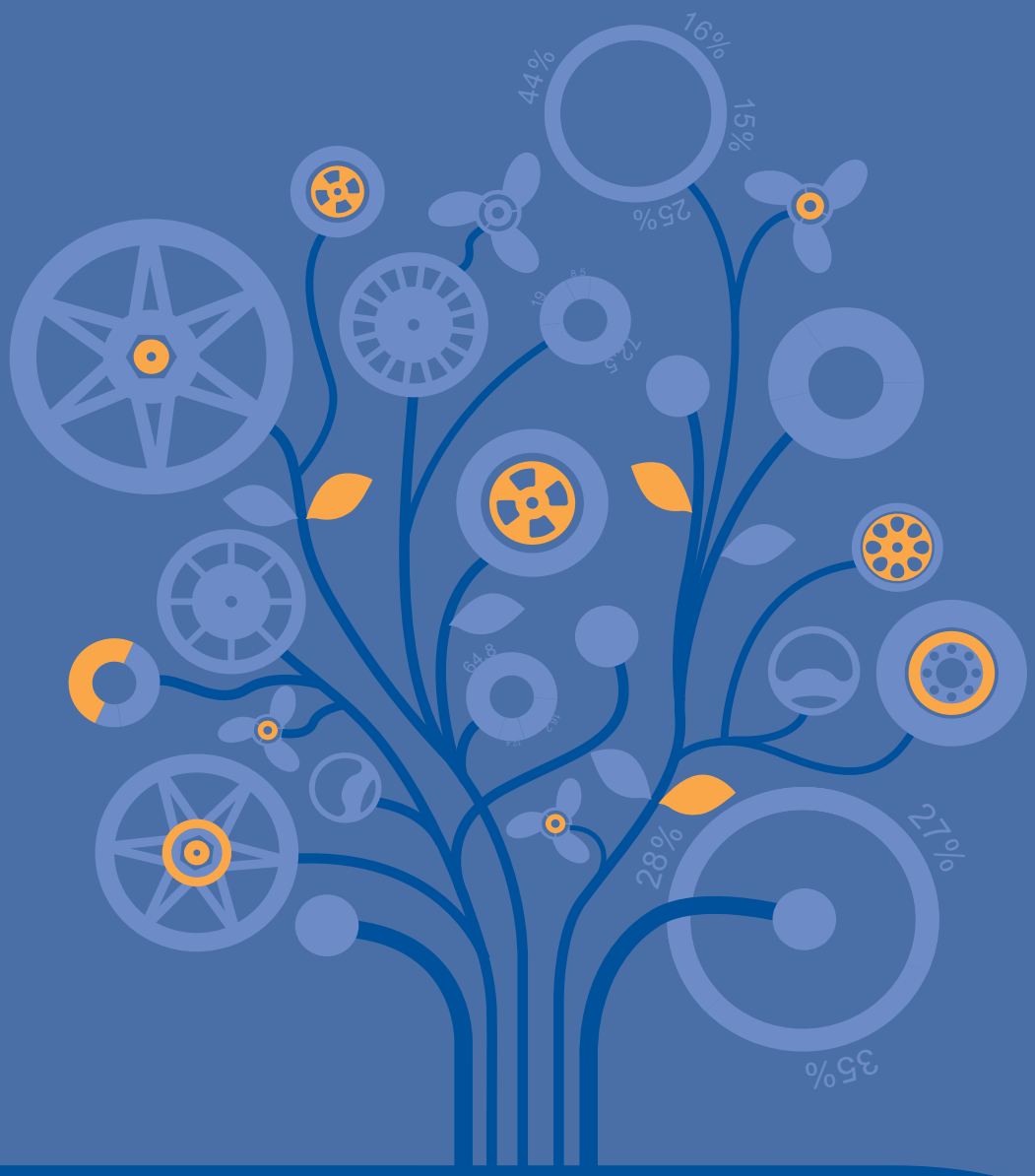
GRUPPO TORINESE TRASPORTI



Relazione e bilancio di Esercizio al 31/12/2011

GTT S.p.A.

Relazione e bilancio
al 31 dicembre 2011

INDICE

3 ORGANI SOCIETARI

4 INDICATORI FINANZIARI

5 PROFILO DI GTT

19 RELAZIONE SULLA GESTIONE

22 Scenario di mercato

25 Fatti di rilievo del periodo

29 Risultati economici, finanziari e patrimoniali

42 Risk management

43 Innovazione, Ricerca e Sviluppo

45 Personale

46 Qualità, Ambiente e Sicurezza

51 Rapporti con parti correlate

51 Evoluzione prevedibile della gestione e fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

52 Altre informazioni

53 PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

55 BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011

63 Nota integrativa

97 Allegati

ORGANI SOCIETARI

Consiglio di Amministrazione

Presidente
Dott. Francesco BRIZIO FALLETTI di CASTELLAZZO

Amministratore delegato
Dott. Roberto BARBIERI

Consiglieri
Dott. Rosanna ABBA'
Dott. Dario CASALINI
Dott. Umberto Giovanni TRABUCCO

Collegio Sindacale (*)

Presidente
Dott. Ivo MONFELI

SINDACI EFFETTIVI
Dott. Ernesto RAMOJNO
Dott. Claudio SARACCO

SINDACI SUPPLENTI
Dott. Mariangela BRUNERO
Dott. Fiorella VASCHETTI

Società di revisione (**)

PricewaterhouseCoopers SpA.

(*) La durata della carica è prevista fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2011

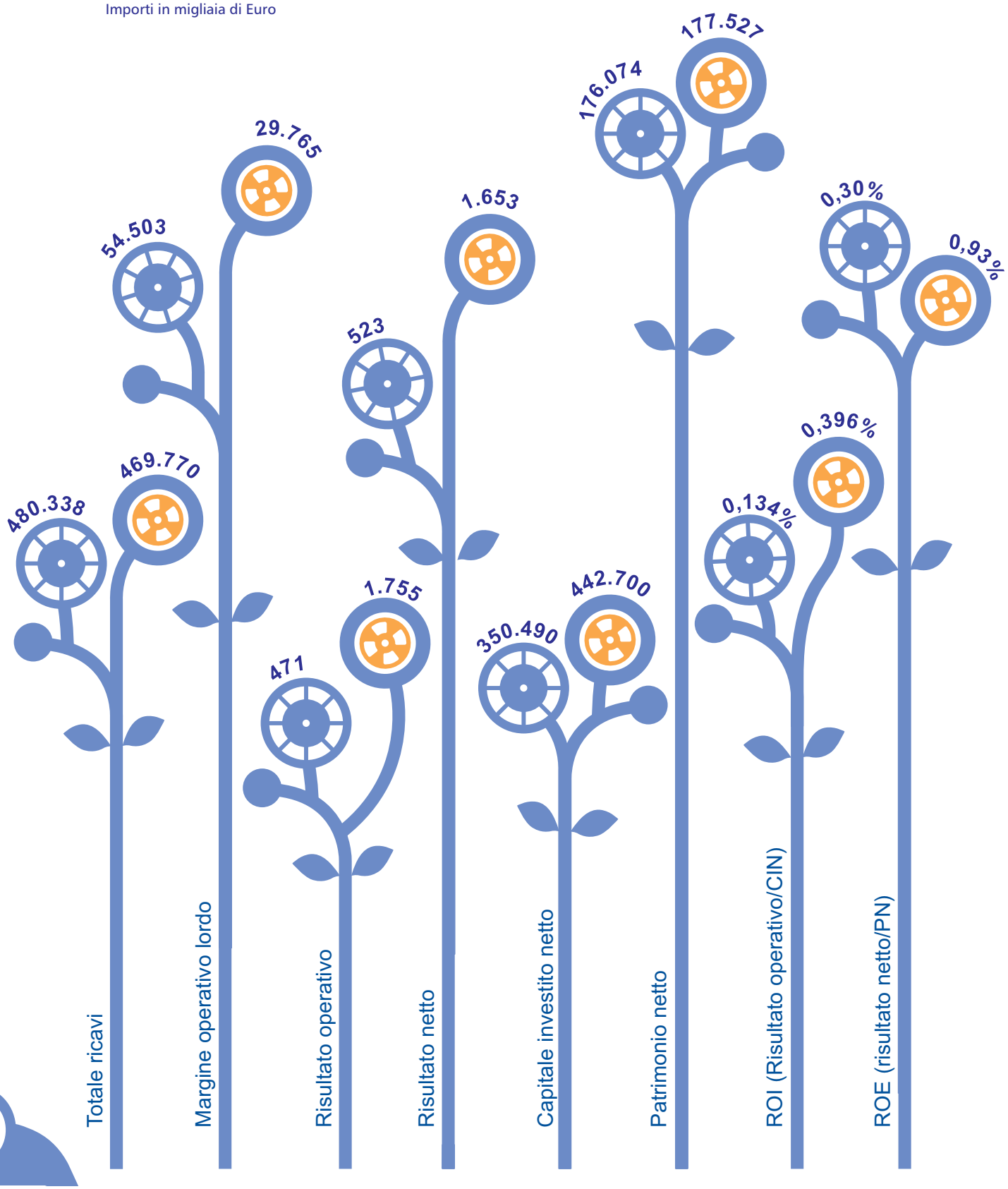
(**) La durata della carica è prevista fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2013.

Indicatori finanziari

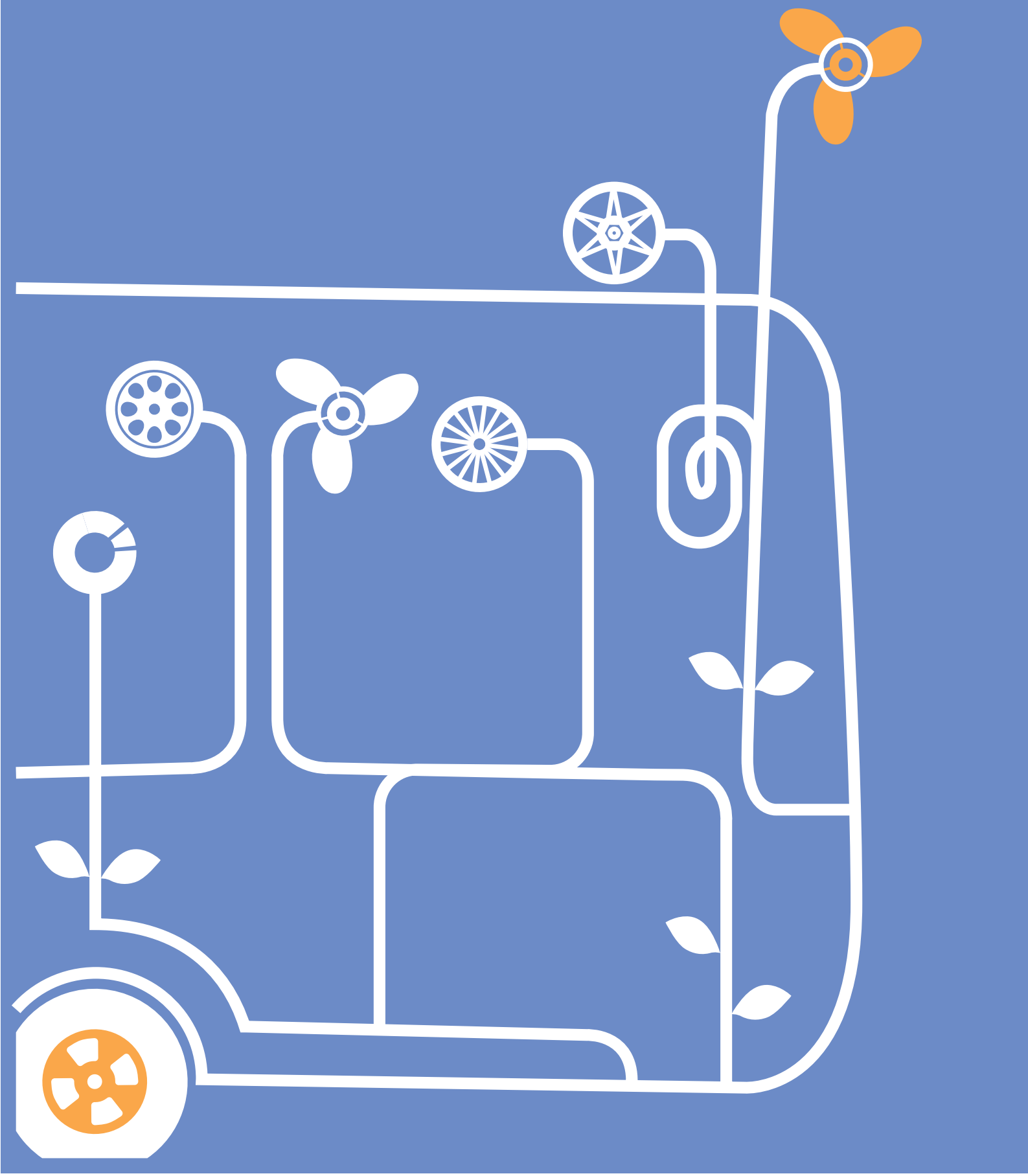
Esercizio 2010

Esercizio 2011

Importi in migliaia di Euro



Profilo di GTT S.p.A.



Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

Il Gruppo Torinese Trasporti è una società per azioni controllata da FCT Holding S.r.l., società controllata interamente dal Comune di Torino. Le attività svolte direttamente e/o indirettamente da GTT sono:

· trasporto con la linea 1 di metropolitana automatica di Torino;
· trasporto di linea urbano e suburbano di superficie;
· trasporto su autolinee urbane di Ivrea ed extraurbane regionali (referenti dei contratti di servizio: Province di Torino, Alessandria, Asti e Cuneo, e Agenzia per la mobilità metropolitana);
· trasporto su ferrovia (linee Torino Ceres e Canavesana; tratta Trofarello – Chieri);
· gestione dei parcheggi a pagamento nel Comune di Torino.

GTT svolge inoltre le seguenti attività:

· Gestione della segnaletica per la mobilità del Comune di Torino;
· Gestione servizio di Trasporto scolastico e Accompagnamento Disabili con Minibus e Taxi per conto Comune di Torino;
· Noleggio di autobus granturismo per destinazioni nazionali ed internazionali;
· Servizi turistici quali navigazione sul Po, ascensore della Mole Antonelliana, tranvia a cremagliera Sassi - Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, tour con autobus scoperto a due piani City Sightseeing Torino, treno a vapore del Museo Ferroviario Piemontese, navetta che collega il Castello di Rivoli alla metropolitana, bus che collega Torino con la Reggia di Venaria.

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.

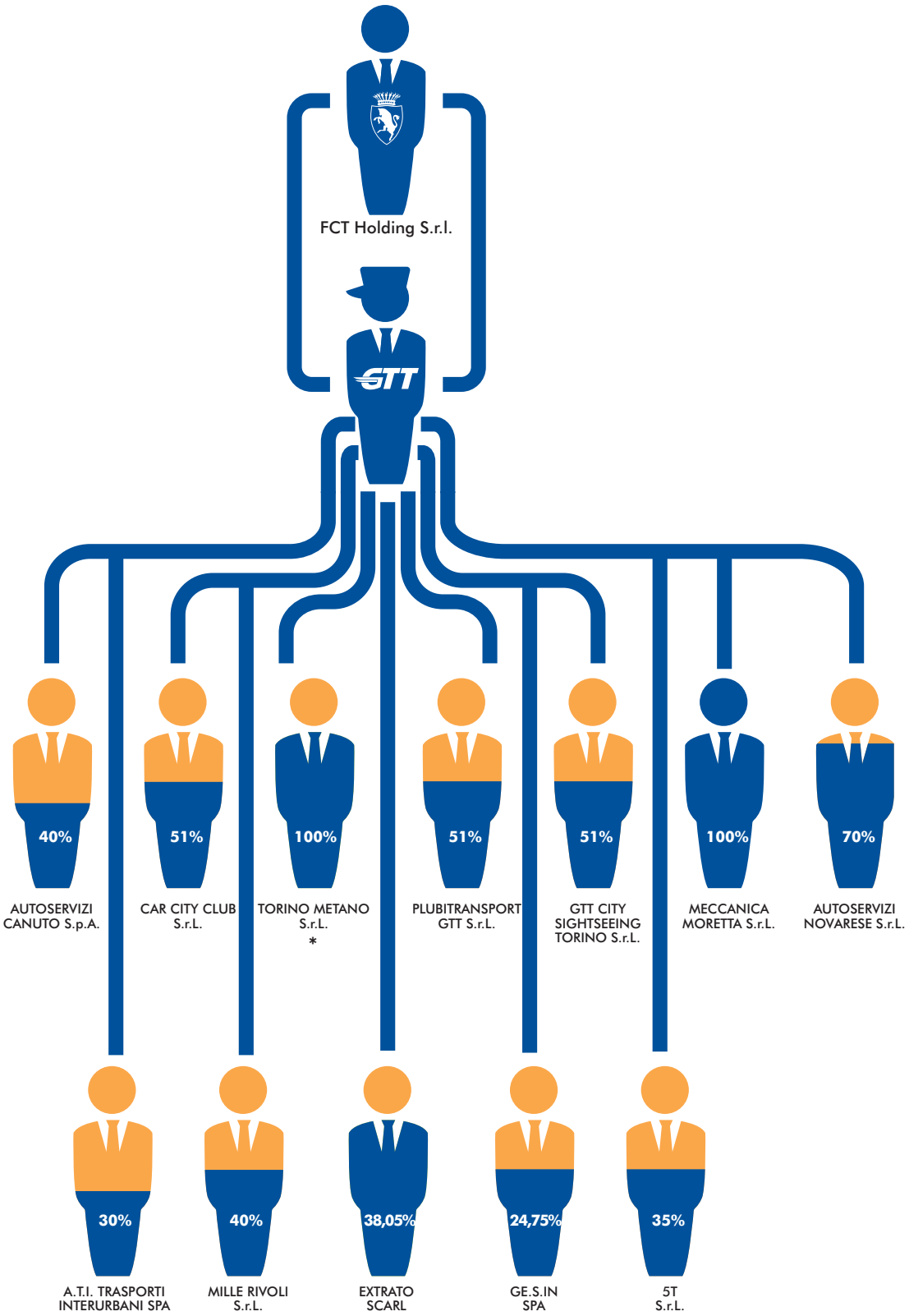
Valori

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 e leggi e 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.

I numeri di GTT

VETTURE KM	
Produzione urbana e suburbana di superficie (tram + bus)	55,0 milioni
Produzione Underground (Metropolitana automatica)	11 milioni
Produzione extra urbana su gomma	13 milioni
Produzione ferroviaria	1,3 milioni
PARCO ROTABILE CIRCOLANTE	
Numero tram	213
Numero bus	1.454 di cui 3% in uso a terzi 12 Turistiche 10 Cremagliera
Numero treni	41
Numero vetture metropolitana	58
NUMERO POSTI AUTO	
In struttura	7.626
Su suolo pubblico	48.487
AREA SERVITA	
Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	282
Popolazione servita	2,554 milioni
NUMERO ADDETTI (Forza puntuale al 31 dicembre)	
Totale	5.288
di cui conducenti	2.682
di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari	418
di cui operai	795
SITI OPERATIVI	
Direzione - Corso Turati 19/6	Uffici
Uffici Amministrativi - Via Chisone 6	Uffici
Uffici Amministrativi - Via Giordano Bruno	Uffici
Comprensorio Nizza - Corso Bramante Torino	Deposito Uffici Officina Magazzino
Comprensorio Gerbido - Via Gorini Torino	Deposito Uffici Officina Magazzino Area distributore Metano
Comprensorio Venaria - Via Amati 178 Venaria	Deposito Uffici Officina Magazzino
Comprensorio Manin Tortona - Via Manin Torino	Deposito Uffici Officina Magazzino
Comprensorio San Paolo - Via Monginevro Torino	Deposito Uffici Officina Magazzino
Comprensorio Fontanesi - Via Fontanesi Torino	Parcheggio in struttura Uffici
Comprensorio Vanchiglia - Corso Novara Torino	Deposito Area distributore Metano
Autostazione Fiochetto (Dora) Via Fiochetto	Deposito Uffici Biglietteria
Stazione Tranvia Sassi - Via Modena Torino	Deposito tranvia Officina Uffici Biglietteria Ristorante
Stazione Tranvia Superga - Strada funicolare Superga	Locali ricreativi
Uffici Corso Francia 6 Torino	Biglietteria Uffici
Comprensorio Porta Milano - Corso Giulio Cesare Torino	Deposito Uffici Officina Ferroviaria Magazzino
Autostazione Via Fiochetto Torino	Deposito bus Attività commerciali Distributore gasolio
Comprensorio Chivasso	Deposito bus
Comprensorio Gassino	Deposito bus
Comprensorio Cerrina	Deposito bus
Comprensorio Condove	Deposito bus
Comprensorio Rubiana	Deposito bus
Comprensorio Cumiana	Deposito bus Distributore gasolio
Comprensorio Giaveno	Deposito bus Distributore Gasolio
Comprensorio Orbassano	Deposito bus Officina Magazzini Distributore gasolio
Comprensorio Rivarolo	Deposito bus Uffici Officina Magazzini
Comprensorio Alba	Deposito bus Officina Magazzini Distributore gasolio
Comprensorio Canale	Deposito bus Officina Magazzini Distributore gasolio
Comprensorio Forno	Deposito bus
Comprensorio Ivrea	Deposito bus Biglietteria Officina Magazzini Distributore gasolio
Sede Circolo Ricreativo Aziendale - Via Avondo Torino	Strutture ricreative Uffici
Uffici Circolo Ricreativo Aziendale - Via Monginevro Torino	Uffici

Principali società partecipate



*= In data 24 ottobre 2011 il Consiglio Comunale della Città di Torino, con deliberazione 20011 04094/064, ha approvato il progetto di fusione di Torino Metano in GTT.

Modello organizzativo e di governance

A luglio 2010 l'assetto organizzativo di GTT è stato integralmente ridefinito rispetto alla precedente struttura divisionale, impostata con la nascita di GTT nel 2003 e modificata parzialmente nel 2007. La riorganizzazione della struttura persegue obiettivi di razionalizzazione, valorizzazione delle risorse umane, integrazione di competenze funzionali ed attività, sviluppo di aree ad elevato impatto sulla clientela e dei ricavi aziendali. Ha considerato inoltre la scissione del ramo aziendale trasferito in Infratrasporti.To. Al Presidente risponde la funzione di Internal Audit, con compiti di verifica dell'efficacia, efficienza ed adeguatezza normativa di tutti i processi aziendali. L'Amministratore Delegato si occupa del coordinamento operativo delle attività aziendali e gestisce progetti specifici.

Vengono costituite, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, le seguenti Direzioni:

- TPL - Pianificazione dei servizi, gestione, controllo e miglioramento continuo dei servizi di superficie, manutenzione.
- MetroFerro - Gestione, controllo e miglioramento continuo dei servizi ferroviari e di metropolitana, gestione del patrimonio immobiliare e degli impianti generali.
- Parcheggi - Gestione delle attività di sosta su strada e nei parcheggi in struttura
- Commerciale e Marketing - Sviluppo dei ricavi da titoli di viaggio e altri business, rapporti con la clientela, marketing e comunicazione

All'Amministratore Delegato fanno capo inoltre le seguenti Direzioni di staff:

- Legale Societario e Partecipate - Tutela legale, predisposizione contratti, gestione delle partecipazioni, sviluppi di business.
- Amministrazione Finanza e Controllo - Gestione amministrativa e contabile, gestione degli acquisti, sistemi informativi, budget e controllo di gestione.
- Risorse Umane e Organizzazione - Sviluppo e gestione del capitale umano, organizzazione aziendale, relazioni industriali

Rispondono all'Amministratore Delegato anche le seguenti funzioni di staff:

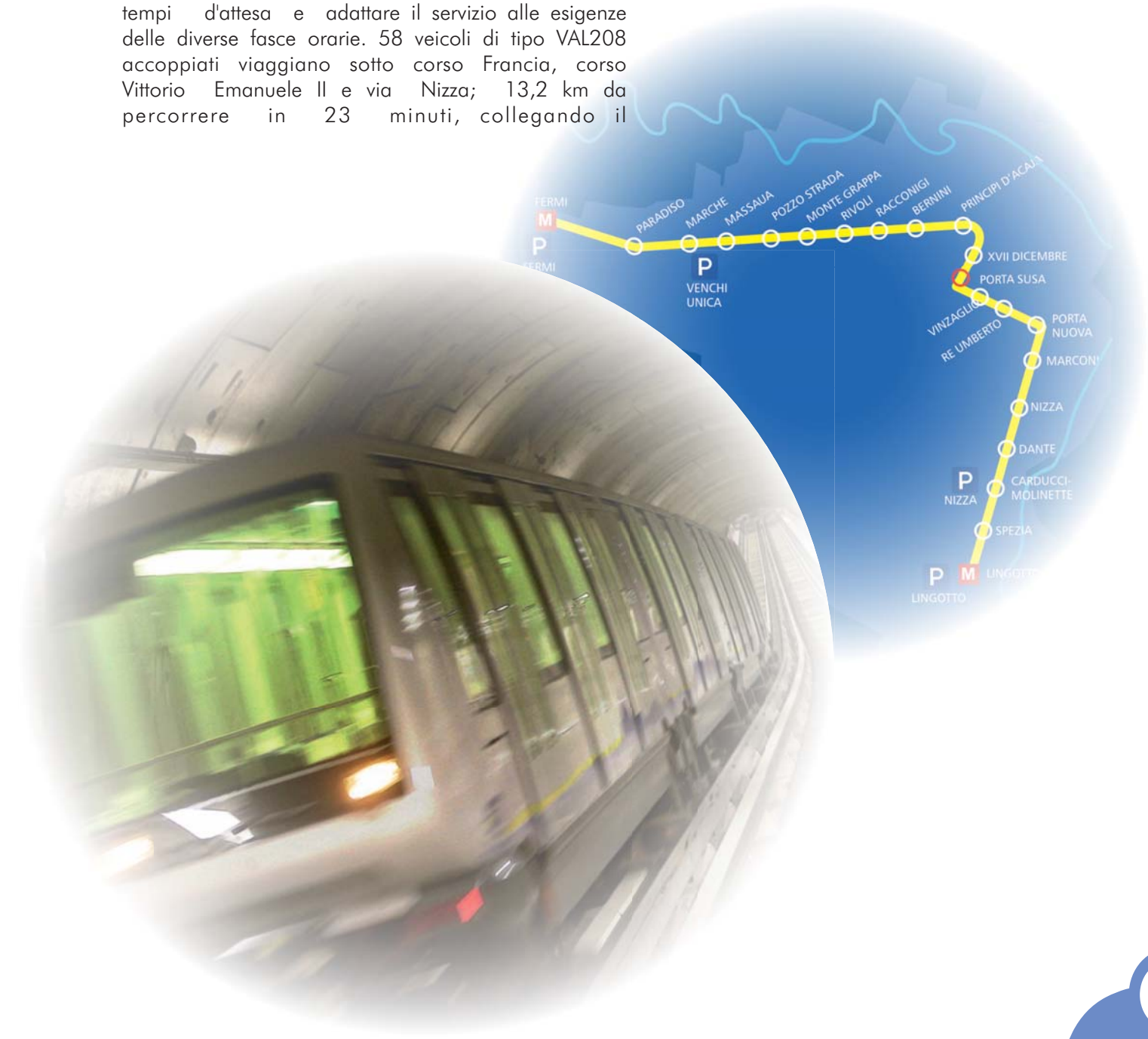
- Qualità Sicurezza Ambiente ed Energia
- Ufficio Stampa.

Quale organo collettivo di governo dell'azienda, viene infine istituito il Comitato di Gestione, cui partecipano l'Amministratore Delegato, il Direttore Generale per il Coordinamento Operativo, Direttore TPL/Direttore Metro-Ferro, Direttore Commerciale e Marketing, Direttore Amministrazione Finanza e Controllo, Direttore Risorse Umane e Organizzazione, Direttore Legale Societario e Partecipate, Responsabile esercizio TPL Urbano ed Extraurbano, Responsabile Pianificazione e Intermodalità.

Le attività di GTT

Metropolitana automatica di Torino

La Metropolitana automatica Torinese è entrata in esercizio nel 2006, in concomitanza con l'evento delle Olimpiadi invernali a Torino. La prima tratta forniva il servizio da Collegno alla stazione ferroviaria di Porta Susa; nel 2007 entrò in funzione la seconda tratta da Porta Susa alla stazione di Porta Nuova; nel 2011 è stato messo in esercizio il tratto da Porta Nuova a Lingotto ed è stata aperta la fermata in concomitanza della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa. La linea 1 della metropolitana costituisce uno dei punti fondamentali del programma di miglioramento del sistema del trasporto pubblico di Torino. Veicoli leggeri, frequenti e senza conducente per ridurre al minimo i tempi d'attesa e adattare il servizio alle esigenze delle diverse fasce orarie. 58 veicoli di tipo VAL208 accoppiati viaggiano sotto corso Francia, corso Vittorio Emanuele II e via Nizza; 13,2 km da percorrere in 23 minuti, collegando il parcheggio di interscambio di Fermi (Collegno) al "cuore" di Torino e alle stazioni ferroviarie di Porta Susa e di Porta Nuova, il polo ospedaliero e il centro multifunzionale del Lingotto. Il parcheggio di interscambio di Fermi, a Collegno, consente l'utilizzo dalla metro a chi a Torino arriva dalle valli montane e dalla tangenziale ovest, garantendo un collegamento con il cuore della città in poco più di 10 minuti. Nel 2011 il numero di passaggi in Metropolitana ha superato quota 34 milioni.



Trasporto urbano e suburbano in Torino e area conurbata

Il trasporto di superficie nella città di Torino viene svolto con bus a gasolio, a metano ed elettrici e con tram elettrici. Nell'area suburbana vengono serviti con bus 12 e 18 metri a gasolio i comuni della prima cintura (Borgaro, Grugliasco, Rivoli, Orbassano, ecc). La flotta è composta da 1.200 bus di cui il 74 % è composto da mezzi alimentati a gasolio, 24% a metano e 2% elettrici: i tram sono 241 compresi 15 mezzi storici e 2 tram ristoranti. Le percorrenze annue effettuate sul territorio urbano e suburbano sono di circa 55 milioni di vetture chilometro, di cui circa 7 milioni percorse con vetture tranviarie.

Trasporto extraurbano in Piemonte

GTT svolge il servizio urbano nella città di Ivrea (in provincia di Torino) e collega 264 comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino. La flotta è composta da circa 310 bus e le percorrenze sono pari a circa 13 milioni di vetture km.

AREA INTEGRATA FORMULA ED ESPANSIONI

Area integrata Formula

Dal 1996 è in vigore la cosiddetta "Area Integrata FORMULA" che raggruppa Torino e un'area circostante che si estende per circa 40 km di raggio nella Provincia di Torino. L'area è assoggettata ad un regime tariffario unico ed è articolata in anelli concentrici, suddivisi in 19 zone.

Le Espansioni dell'Area Integrata

Per facilitare chi raggiunge giornalmente la Provincia di Torino da altre località della Regione Piemonte (o viceversa) esterne all'area integrata, esistono collegamenti con le linee extraurbane GTT e Trenitalia denominati "espansioni". Per chi proviene dalle "espansioni" i Comuni di accesso all'area integrata sono denominati "località porta". Chi viaggia sulle "espansioni" senza oltrepassare la "località porta" non usa Formula ma i normali abbonamenti Satti e Trenitalia.
Chi invece oltrepassa la "località porta" usa Formula: sul tratto di espansione l'abbonamento è valido solo per il vettore GTT o Trenitalia indicato sulla Tessera Personale Formula.

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 date in gestione all'azienda. Il numero di posti auto a pagamento sono oltre 50.000 e i parcheggi a barriera o in struttura sono 25. La centrale operativa computerizzata consente di gestire un parcheggio "in remoto", in modo da velocizzare ed ottimizzare il servizio senza eccessivo impiego di personale.

Ferrovie

GTT gestisce in concessione la linea Torino - Aeroporto – Ceres e la linea Canavesana per circa 80 km di rete, 1,3 milioni di km e un numero di passeggeri trasportati che si avvicina ai 5 milioni. Il servizio prevede anche un numero di bus sostitutivi che, in alcuni tratti, sono in servizio per collegare i fondo valle non serviti dall'infrastruttura ferroviaria. I posti km complessivamente offert sono pari a circa 250 milioni.

Parcheggi in struttura

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

Servizi scolastici e per disabili

GTT è particolarmente impegnato a garantire un servizio accessibile alle categorie di clientela più disagiate. Pertanto sono elevate e comunque crescenti le quote di veicoli urbani a pavimento basso e dotati di apparati che consentono la salita con sedia a rotelle e il suo fermo ad apposite strutture a bordo. Da metà anni '90 GTT acquisisce solo veicoli (tram, autobus, treni) così attrezzati. Molte fermate della rete urbana di superficie sono state rese compatibili con la sedie a rotelle (il tracciato di linea presente in fermata indica quali fermate della linea stessa siano utilizzabili dal passeggero disabile). Tutte le stazioni della nuova metropolitana hanno idoneo ascensore che porta dal piano stradale all'atrio con le biglietterie automatiche, e dall'atrio alla banchina; una apposita segnaletica indica i percorsi destinati alle persone con handicap fisici e per i disabili visivi sono previsti anche percorsi tattili, segnali acustici e messaggi sonori. I treni sono dotati di un sistema di autolivellamento del pavimento alla banchina, in modo che la corrispondenza sia sempre ottimale, e le vetture sono attrezzate per accogliere in sicurezza sedie a rotelle. Per la ferrovia un numero crescente di banchine viene alzato a livello treno, sono allo studio pedane di sollevamento per gli altri casi (un sollevatore semovente è in servizio a Torino – stazione Dora) e comunque su prenotazione il cliente può avere assistenza specifica. L'annuncio a bordo della fermata successiva con voce automatica, dato sulla metropolitana e in corso di diffusione anche sulla rete urbana e suburbana di superficie, agevola l'uso del servizio da parte dei non vedenti. Per gli autobus extraurbani l'accesso al servizio va coordinato dalle strutture social del Comune di residenza cui il disabile deve rivolgersi; esse devono inoltrare richiesta a GTT realizzando inoltre (se non sono adeguate) le strutture su strada necessarie per il trasbordo e gli spostamenti delle carrozzelle. GTT, per conto del Comune di Torino, fornisce i seguenti servizi ai cittadini riconosciuti disabili dal Comune stesso:

- trasporto dei disabili su sedia a rotelle; mediante minibus attrezzati con elevatore;
- trasporto degli altri disabili con taxi convenzionati;
- trasporto sistematico su itinerari prefissati, mediante veicoli attrezzati, a richiesta di centri socio-terapeutici o scuole.

GESTIONI TURISTICHE

Navigazione sul Po

Relativamente alla Navigazione sul Po, si può affermare che il 2011 è stato un anno molto significativo in quanto sono stati sostituiti i battelli Valentino e Valentina con altri due natanti di modernissima e razionale progettazione. Denominati Valentino II e Valentina II, sono più lunghi e larghi dei loro predecessori e garantiscono un maggior numero di posti (100, di cui 78 seduti), consentendo di ospitare più passeggeri nelle corse di linea e più commensali nelle crociere organizzate con ristorazione a bordo (60 persone sedute ai tavoli). Il servizio di navigazione (sospeso nel periodo gennaio – marzo ed iniziato con il primo nuovo battello ad aprile e con il secondo a giugno) è stato garantito con un battello tutti i giorni, senza più sospensione settimanale, e con entrambi nei festivi.

Tranvia a dentiera Sassi - Superga

La storica tranvia a dentiera Sassi - Superga è unica in Italia nel suo genere. E' la continuazione di una tradizione ultracentenaria iniziatasi il 26 aprile 1884 con la prima corsa effettuata dalla funicolare costruita con il sistema Agudio: il trenino era mosso da un motore trainante una fune d'acciaio che scorreva parallelamente al binario su pulegge sistemate lungo il percorso. La linea fu poi trasformata, nel 1934, in tranvia a dentiera con trazione a rotaia centrale ed oggi, completamente ripristinata, offre ai visitatori un viaggio d'altri tempi sulle carrozze originarie e un panorama indimenticabile. Il percorso si sviluppa per 3.100 metri tra la stazione di Sassi (sita a Torino in piazza Modena, a 225 metri s.l.m.) e la stazione di Superga (a 650 metri s.l.m.). Il dislivello totale di 425 metri è superato con una pendenza media del 13,5%, con punte massime del 21% nel tratto finale tra Pian Gambino e la Stazione di Superga. All'arrivo a Superga si può ammirare uno splendido panorama su Torino e le Alpi, visitare la Basilica di Superga edificata dallo Juvarra e le tombe reali dei Savoia. Il collegamento della tranvia è gestito mediante un convoglio composto di motrice e sino ad un massimo di due vetture rimorchiate, con capacità complessiva di 210 passeggeri. Il servizio è accessibile anche alla clientela disabile. D'intesa con l'Amministrazione comunale di Torino dalla primavera 2011 è stato disposto per la tranvia a dentiera Sassi – Superga un aumento delle tariffe i cui effetti si sono aggiunti a quelli determinati dalla significativa presenza di visitatori nella città per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia. Nel corso dell'anno sono peraltro emerse talune difficoltà connesse ai lavori di messa in sicurezza degli assili del materiale rotabile, che talvolta hanno limitato l'impiego delle vetture rimorchiate con una pur relativa riduzione dei posti passeggeri disponibili a bordo dei convogli in servizio. Per il 2012 si prevede un ulteriore miglioramento dei risultati economici, grazie all'applicazione delle nuove tariffe per tutti i 12 mesi solari unitamente ad una piena operatività dei convogli e ad una efficace promozione dello storico servizio.

Ascensore panoramico della Mole Antonelliana

L'ascensore panoramico, in funzione all'interno della Mole Antonelliana, grazie ad una cabina ascensore ad alto contenuto tecnologico con pareti realizzate in cristallo trasparente, effettua la sua corsa in un'unica campata a cielo aperto senza piani intermedi dalla quota di partenza, posta a 10 metri di altezza, fino agli 85 metri del "tempietto" dal quale si può ammirare una veduta aerea del magnifico scenario della città. Il costante significativo successo di pubblico è indice del gradimento dei turisti nei confronti del servizio GTT, ad ulteriore valorizzazione della Mole Antonelliana che continua a costituire il simbolo più noto di Torino (ed il cui interesse turistico è ulteriormente aumentato da quando ospita il Museo del Cinema. Il servizio è accessibile anche alla clientela disabile.

Ristocolor

Per quanto attiene le motrici tranviarie adibite a Tram Ristorante, occorre dire che accanto all'ormai noto Ristocolor ad inizio estate 2011 si è aggiunto il Gustotram, vettura ristrutturata con una caratterizzazione meno estrosa dell'altra in quanto ispirata, almeno per le tinte esterne, alle storiche motrici della tranvia a dentiera Sassi – Superga. Entrambe le vetture hanno rispettato un calendario di uscite assai più fitto che negli anni precedenti, rivolto ad accogliere la clientela interessata anche con proposte di costo relativamente contenuto per contrastare gli effetti della crisi economica in atto. Per il 2012 si prevede un consolidamento del prestigio delle due vetture ed una ulteriore fidelizzazione della clientela, unitamente all'inserimento delle loro uscite con ristorazione nell'ambito delle proposte turistiche diffuse nei circuiti specializzati a livello nazionale ed internazionale grazie ad un'accurata opera di loro promozione.

Noleggio tram storici

Le motrici tranviarie storiche sono state in particolare impegnate nell'ambito del servizio della nuova linea urbana n. 7, attivata in ambito cittadino giornalmente dal 28/3/2011 e nei soli sabati e festivi dall'01/7/2011. Le vetture hanno continuato a garantire efficaci ritorni di immagine a favore di GTT, grazie alla simpatia destata tra gli appassionati e non. Per il 2012 si prevede una crescita nell'utilizzo delle vetture per iniziative compatibili con le loro caratteristiche, in particolare grazie alla notorietà raggiunta tra i vari appassionati.

Bus Reggia di Venaria e Parco La Mandria

Il servizio speciale con autobus collega Torino con La Venaria Reale in circa 40 minuti, è attivo dal martedì alla domenica (il lunedì i Giardini e La Reggia sono chiusi).

Autobus scoperto: City Sightseeing

Il servizio di Bus scoperto City Sightseeing ha continuato ad evidenziare il crescente apprezzamento da parte della clientela, anche per l'operatività di un secondo autobus su una tratta meno centrale di quella effettuata dal primo veicolo. Per il 2012 si prevede un permanere del trend di crescita che il servizio ha evidenziato costantemente dalla sua istituzione.

Treno a vapore: museo ferroviario piemontese

Costituita nel 1978, l'Associazione si propone il reperimento, la conservazione e il recupero funzionale di materiale ferroviario di peculiare interesse. Il museo, che si avvale della collaborazione di GTT (sezione ferrovie) soprattutto per la manutenzione dei rotabili, è proprietario di diverse locomotive, alcune a vapore, utilizzate per treni di carattere storico-turistico. In progetto sezioni con materiale storico, modellini, una biblioteca, archivi, videoteca e fototeca.

Relazione sulla gestione

Signor Azionista,

ormai quasi due anni fa abbiamo iniziato un percorso di cambiamento impegnativo, il cui scopo era quello di incrementare i livelli di qualità del servizio di trasporto e di incrementare il numero di passeggeri paganti attraverso una politica di efficientamento dei costi e di ridisegno dei principali processi aziendali. Il 2011, grazie al profondo rinnovamento avvenuto nella Vostra Azienda, si chiude con un utile d'esercizio pari ad €1,6 milioni, mettendo le basi per una società che sia in grado di affrontare le forti criticità e l'evoluzione del mercato del trasporto urbano. Infatti in un momento in cui il trasporto pubblico è oggetto di aspettative sempre più crescenti da parte degli 'stakeholders' - tale affermazione è confermata dal significativo incremento (+10%) dei ricavi da titoli di viaggio a parità di tariffe rispetto all'esercizio precedente registratosi nel corso del 2011 – le risorse finanziarie disponibili sono in continua contrazione. L'annosa questione dei contributi al settore, mai stabili nel tempo e che ogni anno subiscono tagli e ridimensionamenti ha determinato una grave crisi del trasporto pubblico e l'impossibilità di una seria pianificazione nel medio termine di politiche e sviluppi adeguati alla centralità del tpl nelle città. Per comprendere a fondo lo scenario del 2012 è indispensabile ricordare gli eventi economici e finanziari degli ultimi 18 mesi. Alcuni eventi hanno modificato sensibilmente il modello sociale ed economico italiano, a partire dalla riduzione dei fondi per il TPL deliberata con il D.l. 78/2010, la crisi dei mercati finanziari dell' Estate 2011 e la crisi economica del sistema Italia che ha portato all' emanazione del D.l. 201/2011. In questo contesto di forte instabilità globale, gli Enti locali e le aziende di trasporto hanno avviato una razionalizzazione e riduzione dei servizi, accompagnati da misure di adeguamento dei sistemi tariffari con DGR.15 - 1761 del 28 marzo 2011, avente ad oggetto "Assegnazione e riparto delle risorse agli Enti soggetti di delega in materia di trasporto pubblico locale per il finanziamento dei servizi minimi e delle agevolazioni tariffarie relativamente agli anni 2011, 2012 e 2013" la Regione Piemonte ha disposto "razionalizzazioni della spesa" in termini di riduzione dei trasferimenti per le compensazioni dei "servizi minimi" di Tpl nelle seguenti misure:

- 3% per il 2011 (e quindi immediatamente sull'esercizio in corso)
- 10% per il 2012
- 12% per il 2013

Tab. 16 - Riduzione delle risorse regionali per il trasporto pubblico locale e regionale - Anno 2011 - Aggiornamento 19 aprile 2011

Regione	Taglio anno 2011 risorse (%)	Nota
Abruzzo	10%	
Basilicata	0%	
Calabria	0%; 2,8%	0% Urbano; 2,8% Extraurbano
Campania	23%	Delibera Giunta Regionale n.964 del 2010
Emilia Romagna	3%;5%	La riduzione del 3% è per il servizio ferroviario; 5% automobilistico. Patto per il TPL
Friuli Venezia Giulia	0%	
Lazio	0%	
Liguria	12%	
Lombardia	8%	Il taglio viene così ripartito: 5,4% (sistema ferroviario regionale), 12% (comune di Milano), 10% (Comuni capoluogo), 8% altri Comuni, 7% Province.
Marche	0%	
Molise	41%	Il taglio è superiore di circa l'8% rispetto alla riduzione chilometrica dei servizi minimi stabilita con L.R.
Piemonte	3%	
Puglia	0%	
Sardegna	3-3,5%	
Sicilia	0%	
Toscana	3,3% - 9%	Il taglio sul ferro è pari a 7 milioni di Euro (3,3%) per la gomma 18 milioni (9%)
Trentino Alto Adige	0%	
Umbria	9%	
Val d'Aosta	0%	
Veneto	11,5%	

Nota: i dati sono stati raccolti attraverso indagini dirette alle aziende di trasporto e derivano da informazioni assunte dalle stesse in sede regionale Fonte: ASSTRA-ANAV

GTT ha impugnato avanti al TAR Piemonte la D.G.R. 15 - 1761 richiedendo l'annullamento e proponendo istanza di sospensiva cautelare del provvedimento.
Con ordinanza del 15 dicembre 2011 il TAR ha accolto l'istanza di sospensiva relativamente al 2011. Il Consiglio di Stato, con ordinanza del 7 febbraio 2012, ha respinto l'appello proposto dalla Regione Piemonte avverso tale decisione. Successivamente, con D.G.R. 35-2942 del 28 novembre 2011, avente ad oggetto "Misure urgenti in materia di trasporto pubblico locale per il triennio 2012-2014" la Regione Piemonte è intervenuta nuovamente nell'ambito dei servizi minimi di Tpl prevedendo, dal 1 gennaio 2012, una riduzione delle compensazioni del 5% ulteriore e cumulabile rispetto a quanto determinato nella D.G.R. precedente. Dal 2012 la DGR determina una riduzione dei trasferimenti nella misura di - 15% elevato a - 17% nel 2013 e 2014.
GTT ha impugnato la D.G.R. 2942 avanti al TAR Piemonte richiedendo l'annullamento e la sospensiva cautelare del provvedimento.
La sfida e l'opportunità per la Vostra Azienda sarà dunque quella di continuare nell'impegno del rinnovamento per far fronte alle minori compensazioni economiche imposte dai cd. "Tagli" Regionali e nel contempo continuare ad intercettare la nuova domanda e rispondere in modo efficace alle richieste della clientela con l' obiettivo di fidelizzazione della stessa.
Infatti le prospettive per il settore del trasporto pubblico locale appaiono comunque positive, infatti la crisi economica ha ridisegnato le esigenze di mobilità dei cittadini con un futuro ulteriore trasferimento di clientela dal mezzo privato. In un momento in cui la domanda da parte degli utenti è in continua crescita non si possono operare dei 'Tagli' alla rete che non tengano conto delle esigenze della comunità intorno a noi; nacs equindi forte l'esigenda di andare verso un ridesegno della rete urbana che coniughi le esigenze di razionalizzazione con le risorse finanziarie disponibili ma anche e soprattutto con la crescente domanda.
Il combinato disposto di tali eventi ci impone un cambiamento, già iniziato nel settembre 2010, con la riorganizzazione aziendale, la quale ha avuto l'obiettivo fra l'altro di realizzare:
- una semplificazione dell'organizzazione
- una responsabilizzazione delle Direzioni sulle aree e sui business di competenza.

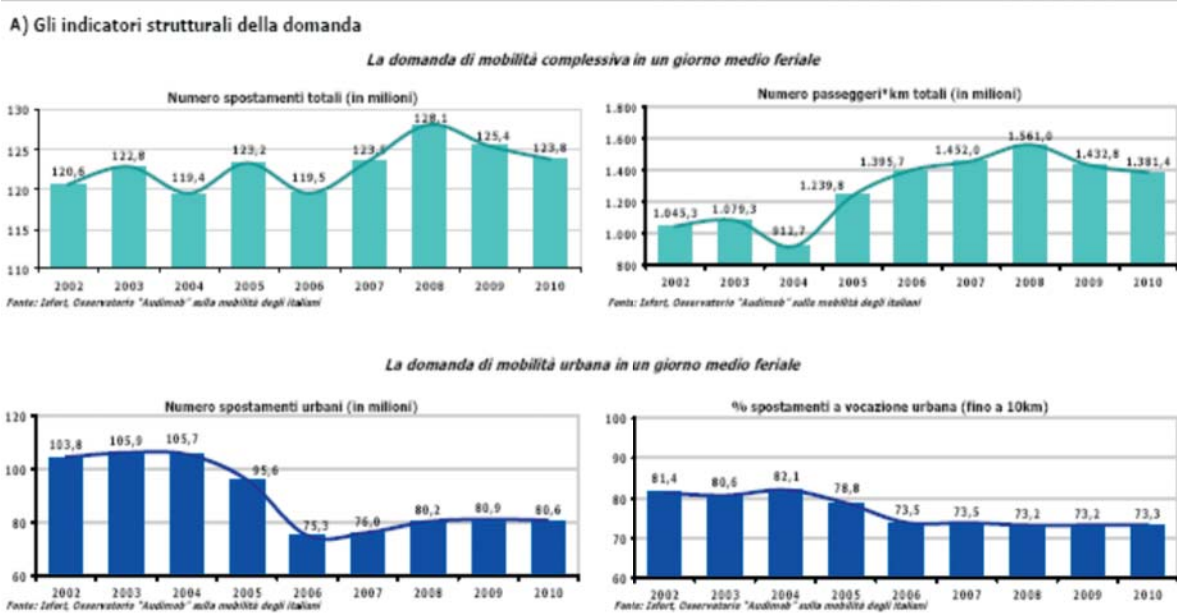
Tale razionalizzazione organizzativa è stata volta a creare le condizioni per una gestione strutturata e responsabilizzata in grado di realizzare un miglioramento della produttività del personale e il contenimento dei costi.
In questo scenario, obiettivo di GTT è assicurare il mantenimento del livelli occupazionali, valorizzare la rete dei servizi e migliorare i parametri di qualità al fine di conseguire un incremento dei passeggeri trasportati e dei passeggeri paganti.
Il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione, continua a rappresentare un'Azienda che si propone di stabilizzare l'equilibrio economico e la quantità/qualità dei servizi erogati, pur nella consapevolezza di operare in un contesto di elevata incertezza, generando risorse finanziarie interne, valorizzando gli 'asset' aziendali, effettuando significativi investimenti in sicurezza e nel materiale rotabile e ponendo una grande attenzione alla pianificazione finanziaria.
Il bilancio al 31 dicembre 2011 è inoltre caratterizzato dal continuo impegno al rinnovamento ed ammodernamento della flotta, che ha visto l'acquisto di circa 70 bus da 18 metri e significativi investimenti in manutenzione straordinaria, dal potenziamento delle attività volte a migliorare la regolarità del servizio, di comfort di viaggio, di pulizia dei mezzi e delle stazioni e dall'introduzione del bigliettaio a bordo delle principali linee tramviarie cittadine.
L'esercizio appena concluso ha visto il consolidamento del progetto del Biglietto Integrato Piemonte ('bip'), con l'intento di fornire agli utenti una tessera magnetica ricaricabile sul quale caricare i titoli di viaggio, usufruibile in tutta la Regione Piemonte.

Scenario di mercato

Scenario trasporto nazionale

Negli ultimi anni, lo scenario della mobilità Europeo è profondamente cambiato. Con la definitiva affermazione della globalizzazione dei mercati, infatti, l'efficienza e l'affidabilità dei sistemi di trasporto sono divenuti elementi ancor più essenziali per la competizione tra territori.
Inoltre, l'incremento dei costi di congestione nelle aree urbane, così come l'incremento dei prezzi del petrolio e l'aumento delle emissioni inquinanti, sono sfide che inducono a operare per ridurre drasticamente i consumi di energia e per migliorare la qualità dell'ambiente. Secondo alcune stime europee, entro il 2020 il trasporto merci aumenterà del 50% e quello passeggeri del 35%. Tuttavia in Italia, secondo stime dell'ACI, dal 1997 ad oggi le persone che usano l'auto per andare al lavoro è passata dal 72% al 76%, a fronte di una media europea del 50%.
Questo ha generato un gap con gli altri paesi che si evidenzia in questi numeri: in Italia abbiamo 600 auto ogni 1.000 abitanti contro una media europea di 500 auto; l'indice di soddisfazione dei servizi di TPL in Italia è del 50%, in Germania del 56%, in Francia del 57% e in Spagna del 61%; l'anzianità media del parco autobus circolante in Italia è di 9,8 anni, mentre in Gran Bretagna di 8,4 anni, in Francia di 7,7 e in Germania di 7,1. I metri di corsie preferenziali per i bus in Italia sono pari a 81,20 ogni 1.000 abitanti, mentre in Francia abbiamo 92, 1 metri e in Germania addirittura 186,3 metri; la velocità commerciale media del TPL su gomma in Italia è di 21,7 km/h, in Francia di 24,3 km/h e in Germania di 35,8 km/h. Per ovviare a questo l' Italia dovrebbe avviare un serie di investimenti infrastrutturali volti a migliorare il sistema di TPL anche attraverso il sistema delle metropolitane e il disincentivo all' utilizzo dei mezzi privati attraverso politiche mirate. L' analisi 2011 di ASSTRA ha evidenziato però una crescita dell'utilizzo del TPL in Italia, soprattutto nelle città medio grandi. Nel corso del biennio 2009/2010, infatti, nelle aree metropolitane di maggiore dimensione i passeggeri del TPL sono aumentati del 14,7%, a fronte di una percentuale stabile (82%) degli spostamenti con mezzi motorizzati. Questo dato dimostra lo spostamento graduale della clientela dai mezzi motorizzati privati a quelli pubblici. La tabella riportata (fonte dati ASSTRA) evidenzia la volontà dei cittadini di ridurre l'utilizzo del mezzo privato.

In prospettiva i cittadini vorrebbero		2010	2009		
		totale	Grandi città	totale	Grandi città
Utilizzo dell'auto	Aumentare	6,7	7,2	6,6	7,2
	Diminuire	35,3	37,3	34,1	34,1
	Non modificare	57,0	54,5	58,4	57,7
	Non sa	1,0	1,0	0,9	1,1
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Utilizzo di moto/ciclomotore	Aumentare	13,5	12,2	13,4	11,3
	Diminuire	3,6	3,8	3,2	3,5
	Non modificare	75,8	76,6	77,8	79,3
	Non sa	7,1	7,4	5,5	5,9
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Utilizzo di mezzi pubblici	Aumentare	42,9	49,7	39,7	43,4
	Diminuire	5,7	6,8	5,7	7,1
	Non modificare	49,8	42,6	53,3	48,4
	Non sa	1,6	0,8	1,3	1,1
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Saldo "aumentare"-"diminuire"	Utilizzazione dell'auto	--28,66	--30,11	-27,55	--26,99
	Utilizzazione di moto/ciclomotore	+9,99	+8,44	+10,22	+7,88
	Utilizzazione di mezzi pubblici	+37,22	+42,99	+34,00	+36,33



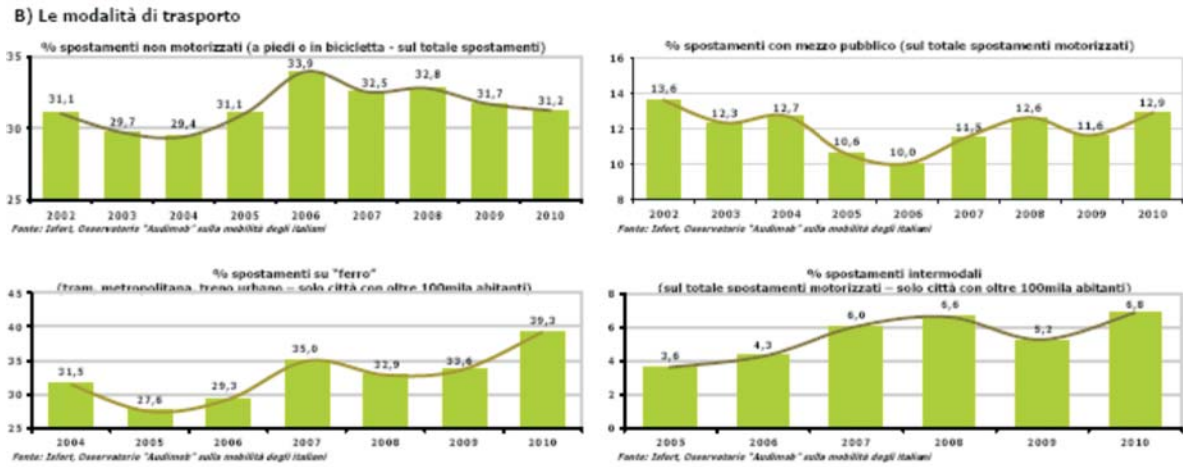
Tutte le maggiori città italiane hanno rivisto al rialzo i propri sistemi tariffari per far fronte alla riduzione dei trasferimenti statali e alla crescita esponenziale di alcuni voci di costo importanti quali gasolio metano e dei costi assicurativi.

Tab. 13 - Evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (2002-2009; Numeri indice e %)

	2002	2009	2010	2011 marzo	Var. % 2009-2010
Gasolio	100	125	142	166	14%
GPL	100	108	127	153	18%
Assicurazioni	100	118	126	132	7%
Lubrificanti	100	142	145	148	2%
Riparazioni	100	132	136	138	3%
Manutenzioni	100	118	120	121	2%

Fonte: Ministero dello sviluppo economico e ISTAT

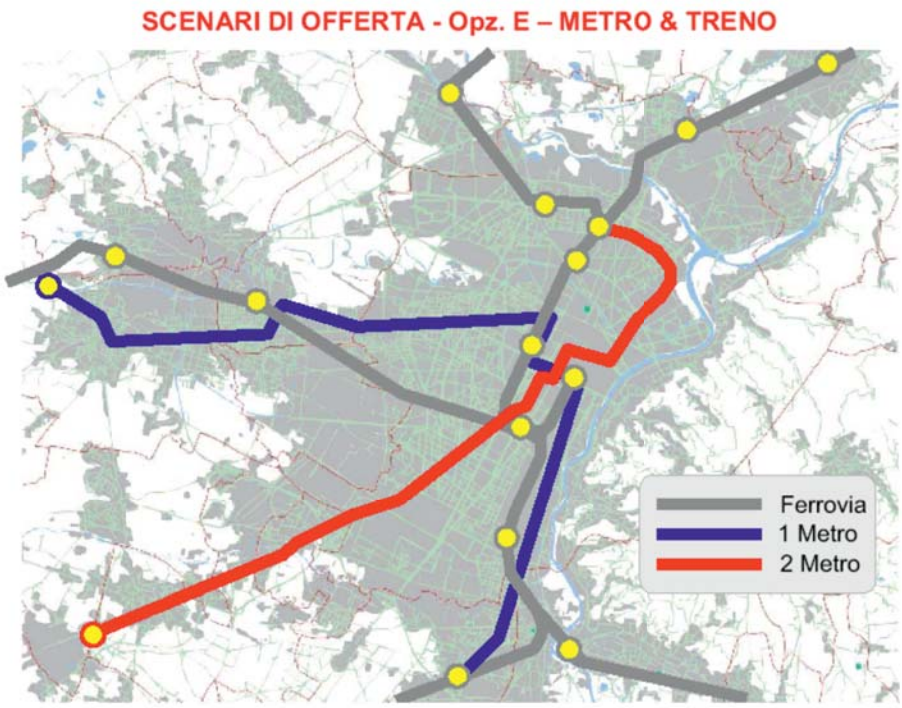
Lo scenario di mercato della Regione Piemonte si contraddistingue per essere in una fase di grande attività legata ad un ciclo di investimenti volti a migliorare il sistema metropolitano, iniziato nel corso degli anni 90. Il complesso degli investimenti permetterà al sistema cittadino e metropolitano di migliorare il servizio pubblico e la velocità degli spostamenti, collocando Torino, sia a livello Italiano che Europeo, al top delle città per infrastrutture metropolitane. A titolo esemplificativo e non esaustivo si ricordano gli investimenti legati al passante ferroviario cittadino, che sarà ultimato nei primi mesi del 2013, e la metropolitana automatica ormai in esercizio fino al Lingotto; nel corso del 2012 inizieranno i lavori per l'ultimo tratto di metropolitana da Lingotto a Bengasi che permetterà di collegare gli assi viari esteri con la stazione della metropolitano favorendo l' interscambio auto metropolitana. Sul versante ovest è stato inaugurato il parcheggio di interscambio Venchi Unica, che completa il sistema di parcheggi collegati alla Metropolitana, favorendo l'interscambio modale ferro gomma.



La Città di Torino, in stretta collaborazione con Regione e Provincia, ha inoltre deliberato il nuovo tracciato della linea 2 della Metropolitana che nei prossimi anni collegherà i quadranti Sud Est e Nord con il centro cittadino completando il sistema di metropolitane torinese.
La linea due della metropolitana si colloca in un complesso quadro di riorganizzazione dell' area dell' ex scalo Vanchiglia denominata Variante 200.

Nei prossimi anni, come si evince dai progetti regionali dell' Agenzia Metropolitana Mobilità, con la conclusione dei lavori del passante ferroviario, sarà iavviato il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) che fungerà da treno metropolitano per collegare la provincia di Torino con il centro città. (la cadenza dei treni è prevista a regime di 5 minuti).

Nei prossimi anni l'offerta multimodale (Metro, treno e gomma) nell'area metropolitana torinese sarà completamente rinnovata; le previsioni a medio termine sono dunque di un consolidamento del trend di crescita della clientela e dei ricavi.



FATTI DI RILIEVO DEL PERIODO

Il 2011 è stato caratterizzato dagli effetti delle celebrazioni organizzate a Torino per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia, che da marzo hanno determinato un non trascurabile afflusso di turisti nella città.

Festeggiamenti per i 150 anni dell'Unità d'Italia

"Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato; noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue: Articolo unico: Il Re Vittorio Emanuele II assume per sé e suoi Successori il titolo di Re d'Italia. Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta degli atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato. Da Torino addì 17 marzo 1861".

Sono le parole che si possono leggere nel documento della legge n. 4671 del Regno di Sardegna e valgono come proclamazione ufficiale del Regno d'Italia e con esso la prima Capitale: Torino.

Il 2011 è stato un anno importante per l'Italia tutta, ma soprattutto per Torino, dove sono state allestite mostre e organizzati festeggiamenti per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia.

Gli effetti delle celebrazioni organizzate a Torino per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia hanno determinato un non trascurabile afflusso di turisti nella città a partire dal mese di marzo. A fronte di questo positivo aspetto occorre tuttavia rammentare che hanno continuato ad essere chiaramente avvertibili gli effetti del tutt'ora perdurante periodo di crisi economica. Ciononostante GTT ha attuato una serie di iniziative turistiche in occasione dell'evento 150 anni, di cui si parlerà più avanti, che hanno dato un buon riscontro sia a livello di gradimento da parte del pubblico che di ritorno economico.

Apertura tratta Metropolitana fino al centro Multiservizi Lingotto e messa in esercizio della fermata Metro nella stazione di Porta Susa: razionalizzazione servizio di superficie

Come già ricordato, nel primo trimestre, esattamente il 6 marzo, è stata aperta la nuova tratta della Metropolitana da Porta Nuova a Lingotto e nel mese di settembre 2011 è entrata in funzione la fermata della Metro collegata alla nuova stazione di Porta Susa.

Tale evento ha comportato una razionalizzazione del servizio di superficie, concentrata soprattutto nella zona interessata dalla linea di Metro, concernente una serie di interventi sui nodi di interscambio (Ciao Mario, Stura, Marconi, Porta Nuova e Porta Susa) volti sia ad eliminare l'accavallamento del servizio di superficie rispetto a quello underground sia ad ottimizzare il servizio di superficie.

La società Infratrasporti.To s.r.l., nata nel 2010 dalla scissione di GTT e di proprietà del Comune di Torino, nel mese di dicembre 2011 ha concluso l'iter di aggiudicazione del prolungamento sud della tratta di metropolitana automatica da Lingotto a piazza Bengasi. I lavori partiranno entro l'estate 2012. La stessa Società Infratrasporti.To s.r.l.è attualmente impegnata nella:

- progettazione della tratta "Collegno - Cascine Vica" della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino;
- progettazione dell'innesto della linea ferroviaria "Torino - Ceres" nel passante ferroviario di Torino attraverso l'interramento della linea in corso Grosseto;
- progettazione di nuove tratte ed interventi di rinnovo delle infrastrutture della rete tranviaria della Città di Torino e delle ferrovie regionali.

Trasferimento proprietà Gtt nella Holding del Comune di Torino

Nel corso del 2011 è stato avviato e concluso il trasferimento delle quote GTT S.p.a da Città di Torino a F.C.T. Holding S.r.l. Con deliberazione del Consiglio Comunale del 23 novembre 2011 (mecc. 1105226/064), esecutiva dal 6 dicembre 2011, Il Socio ha deliberato l'avvio di un processo di riordino delle partecipazioni del Comune di Torino, attraverso l'accentramento delle partecipazioni di "AMIAT S.p.A." (100%), "TRM S.p.A." (95%), "GTT S.p.A." (100%) e "SAGAT S.p.A." (38%) in un unico soggetto giuridico, individuato, nella già esistente ed operativa società "Finanziaria Città di Torino S.r.l." a socio unico Città di Torino ("FCT S.r.l."). Con lo stesso provvedimento, il Consiglio Comunale ha deliberato, tra l'altro, il trasferimento a titolo oneroso alla società "F.C.T. S.r.l." delle quote di partecipazione pari al 40% del capitale delle società "AMIAT S.p.A.", "TRM S.p.A." e "GTT S.p.A.", nonché di procedere, in un successivo momento, ad una scissione parziale della stessa" FCT S.r.l," al fine di scindere le partecipazioni detenute in "AMIAT S.p.A.", "TRM S.p.A." e "GTT S.p.A." dal rimanente patrimonio sociale, per permettere poi di predisporre tutti gli atti e le procedure necessarie per addivenire alla cessione, tramite gara, di un pacchetto azionario di minoranza delle stesse società di servizi pubblici locali, in conformità alla normativa vigente in materia. L'avvio dell'iter di cessione di parte delle quote societarie delle aziende ex municipalizzate di Torino, tra le quali GTT, si inserisce in un piano più ampio di riordino delle partecipazioni della Città volto alla razionalizzazione delle risorse e al miglioramento dei servizi offerti alla cittadinanza. Il progetto ha inoltre l'obiettivo per la proprietà di liberare risorse economiche al fine di migliorare il proprio indebitamento. Con delibera della Giunta Comunale del 28 Dicembre 2011, a seguito della valutazione , elaborate sulla base dell' attualizzazione dei flussi finanziari deirvanti dai Business Plan redatti dagli advisor economici, la Città di Torino ha ceduto a FCT il 100% del Capitale Sociale di GTT S.p.A e altre società ex municipalizzate fissando al 31.12.2012 la data ultima per il pagamento del 40% del valore delle quote da parte di FCT Holding al Comune di Torino. Con verbale del Notaio Andrea Ganelli di Torino del 29 Dicembre 2011 l' assemblea di FCT deliberava:
- di adottare la nuova denominazione sociale "FCT Holding S.r.l.";
- di modificare l'oggetto sociale della FCT e di adottare un nuovo statuto sociale;
- di aumentare il capitale sociale della società da Euro 40.000.000,00 ad Euro 292.500.000,00; da liberare interamente mediante conferimento da parte dell'unico socio Comune di Torino delle partecipazioni da esso detenute in "AMIAT S.p.A." "GTT S.p.A." e "TRM S.p.A." (con riferimento alla partecipazione di TRM l'Assemblea decideva di soprassedere, per ora, al conferimento di dette azioni in FCT). A far data dal 29 Dicembre 2011, GTT S.p.A è dunque detenuta al 100% da F.C.T. Holding S.r.l. (100% Città di Torino, con clausola di incedibilità). Si precisa che FCT Holding Sr.l. detiene oltre al 100% di GTT e Amiat le seguenti partecipazioni, prima in capo alla Città di Torino:

AMIAT S.p.A	89.700	100
GTT S.p.A.	76.006.664	100
TNE S.p.A.	26.800.000	40,00
Finanziaria Centrale del Latte S.p.A.	39.000	20,00
SITAF S.p.A.	1.342.243	10,6527
Smat S.p.A.	300.618	5,62
Agenzia di Pollenzo S.p.A.	30.000	5
Finpiemonte Partecipazioni S.p.A.	308.727	0,756
Autostrada Torino Savona S.p.A.	66.253	0,02
IREN S.p.A.	94.500.000 (azioni di risparmio)	11,358

Il nuovo statuto della F.C.T. Holding S.r.l. prevede inoltre all' art. 8 e 9 la completa assoggettabilità delle decisioni della finanziaria alle delibere del Comune di Torino e prevede altresì la costituzione di un comitato d'indirizzo composta da 3 a 5 membri della Giunta Comunale.

GARA TORINO: offerta; aggiudicazione provvisoria, aggiudicazione definitiva

Nel corso del 2011 GTT ha presentato l'offerta e conseguito l'aggiudicazione provvisoria e l'aggiudicazione definitiva. Si riepilogano gli elementi essenziali della procedura di gara: con bando pubblicato sulla GUCE in data 20/10/2010, la Città di Torino ha indetto una gara per l'affidamento in concessione dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino:

- trasporto pubblico locale urbano e suburbano, automobilistico e tranviario (52,6 milioni di km annui di superficie);
- esercizio della Linea 1 di Metropolitana Automatica (8,1 milioni di km annui, con estensioni progressive della rete);
- gestione servizi sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, manutenzione di strutture per la mobilità urbana, gestione del servizio degli ausiliari del traffico;
- gestione servizi turistici.

Il 16/11/2010 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la partecipazione di GTT SpA alla procedura concorsuale. La gara, svoltasi ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. mediante procedura ristretta, ha avuto due fasi successive:

- fase 1: 17/11/2010: presentazione di istanza di partecipazione contenente le dichiarazioni richieste dal bando di gara;
- fase 2: 25/02/2011: presentazione delle offerte secondo le richieste della lettera di invito e del capitolato di gara.

In data 22/04/2011 si è svolta la seduta pubblica di conclusione della procedura, nella quale GTT SpA è risultata aggiudicataria provvisoria con il punteggio di 87,87 su 100 punti disponibili. Con comunicazioni del 10/05/2011 e del 26/05/2011, la Città di Torino – effettuata la verifica sul possesso dei requisiti a norma dell'art. 11 commi 8 e 9 del D.Lgs. 163/2006 - ha confermato l'aggiudicazione provvisoria, richiedendo la cauzione provvisoria ai fini del perfezionamento contrattuale. La durata del contratto di servizio è stabilita in 10 anni, il valore annuale stimato della concessione, comprensivo dei proventi da traffico, è prossimo ai 300 milioni di Euro annui.

PROVINCIA TORINO: avvio Contratti di Servizio

GTT è socio di maggioranza (38,05%) di Extra.To, il consorzio che si è aggiudicato, in esito alla gara bandita dalla Provincia di Torino, il relativo affidamento di tutti i servizi extraurbani di competenza provinciale (più alcuni servizi urbani minori e le comunità montane).

Il contratto di servizio sottoscritto da Extra.To si è avviato il 1° gennaio 2011; prevede una durata di 6 anni, riguarda la gestione e l'esercizio di circa 180 linee per una produzione annuale di 24 milioni di km.

Il Contratto di Servizio, attraverso una gestione consortile di coordinamento ed integrazione operativa/tecnica delle imprese, pone obiettivi di miglioramento qualitativo del servizio (sistema premiale legato al 6% della compensazione economica), attività di progettazione/ristrutturazione della rete, sostenibilità, investimenti in parco rotabile e tecnologie, attività innovativa di comunicazione/marketing, call center unico e sito web dedicato.

ALTRE PROVINCE: avvio Contratti di Servizio

I servizi extraurbani delle altre Province piemontesi nelle quali GTT era titolare di affidamenti sono stati messi a gara ed aggiudicati nel corso del 2010.

GTT ha partecipato alle gare, nell'ambito di Consorzi, conseguendone l'aggiudicazione.

Tutti i contratti di servizio sottoscritti da Scat ad Alessandria e Coas ad Asti e Grandabus a Cuneo), sono operativi dal 2011.

AGENZIA MOBILITA' METROPOLITANA: bando; scadenza; offerta; seduta pubblica

Il 1° giugno 2011 l'Agenzia Mobilità Metropolitana ha avviato la gara per l'affidamento in concessione dei servizi suburbani/ extraurbani di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino di propria competenza.

GTT ha partecipato alla gara in ambito Extra.To che ha presentato l'offerta il 1 luglio 2011.

Il 23 gennaio 2012 si è tenuta la prima seduta pubblica di apertura delle buste.

La procedura è tuttora in corso.

Fusione per incorporazione di Torino Metano in GTT

Nel corso del 2011 è stata avviata un' analisi approfondita delle partecipazione detenute da GTT S.p.a per individuare eventuali operazioni societarie ad alto valore aggiunto finalizzate a migliorare l' economicità e la redditività del gruppo GTT.

La prima operazione è stata la fusione per incorporazione di Torino Metano, deliberata dal CDA di GTT il 30 Giugno 2011, dalla Giunta comunale il 19 Luglio 2011 e dal consiglio Comunale il 24 ottobre 2011.

Torino Metano era detenuta all'80% da GTT e al 20% da Fornovo Gas, leader europeo nella componentistica CNG e detentore del know how necessario per la costruzione e la manutenzione degli impianti di metano. In data 5 dicembre 2011 GTT ha acquistato il 20% di Torino Metano, diventando così socio unico.

L'azienda da statuto operava principalmente con GTT e vendeva metano a terzi nella misura massima del 20% del totale del fatturato.

La fusione permette a GTT di incorporare un service fondamentale per la normale attività aziendale acquisendone direttamente il controllo, il know how e la redditività generata, ottimizzando i costi amministrativi e gestionali direttamente connessi.

Infatti, l'operazione permette di eliminare i costi inerenti le attività amministrative di supporto e di funzionamento dell' azienda, creando una business unit interna ad alto valore aggiunto a supporto dell' economicità complessiva del gruppo.

Il progetto di fusione è stato depositato a Novembre 2011 e si prevede il completamento del processo entro i primi mesi del 2012.

RISULTATI ECONOMICI, FINANZIARI E PATRIMONIALI INVESTIMENTI

Ferrovie in concessione

Nell'anno 2011 sono proseguiti gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulla due linee in concessione a GTT, finanziati dalla Regione Piemonte. Di particolare rilevanza è il proseguimento anche nel 2011 del rinnovo del parco rotabili, con l'acquisizione di n° 3 ettrotreni TTR di nuova generazione CORADIA MERIDIAN in costruzione presso gli stabilimenti della ALSTOM FERROVIARIA S.p.A. Il contratto di fornitura stipulato con la Società ALSTOM FERROVIARIA permette di ottimizzare i tempi di consegna del materiale, sfruttando la produzione degli stessi treni che la Società medesima ha in corso per le Ferrovie Nord Milano, evitando così i tempi ed i costi necessari all'allestimento di una nuova linea di produzione dedicata.
Per quanto riguarda il materiale rotabile è stato altresì acquistato un ulteriore locomotore diesel-idraulico tipo DEUTZ per manovra e soccorso in linea, per la ferrovia Torino-Ceres, analogo a quello acquistato nel 2010 per la Ferrovia del Canavese.
Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, sono stati ultimati i lavori di adeguamento del fabbricato e della copertura dell'officina di Rivarolo, sono stati eseguiti i lavori di miglioramento dell'infrastruttura di Corso Giulio Cesare, presso il comprensorio di Torino Porta Milano, sono stati redatti i progetti esecutivi relativi alla bonifica delle coperture dei fabbricati della tratta montana della Ferrovia Torino-Ceres (Germagnano, Funghera, Traves, Losa, Pessinetto e Mezzenile) ed al recupero delle facciate esterne del fabbricato di stazione in Valperga sulla Ferrovia del Canavese.
Nell'ambito delle attività concernenti la sicurezza ferroviaria, sono stati eseguiti gli interventi di messa in sicurezza dei versanti rocciosi sovrastanti la linea ferroviaria nel tratto Germagnano-Ceres, e sono proseguiti i lavori di revisione generale e livellamento del binario su varie tratte delle due ferrovie.
Nel corso del 2011 è stata ottenuta, da parte della Regione Piemonte e dell'USTIF di Torino, l'approvazione tecnico-economica del progetto definitivo relativo all'implementazione dell'ACEI di Settimo sulla Ferrovia del Canavese.

Parcheggi

Nel corso del 2011 è stato portato a completamento il rinnovo dei parcometri per il pagamento della sosta a raso con l'installazione di ulteriori 250 nuovi parcometri modello "Strada" a conclusione del progetto triennale iniziato nel 2009.
Nel mese di marzo si è poi provveduto all'inaugurazione del Parcheggio Venchi Unica, per circa 450 posti complessivi, così come voluto dalla Città di Torino per facilitare l'interscambio fra la mobilità privata e la linea 1 della Metropolitana.
Complessivamente gli investimenti della Direzione Parcheggi sono stati dell'ordine di 2 mil/€ circa.
E', inoltre, importante segnalare che è stata avviata la gara d'appalto, con assegnazione prevista ad inizio 2012, per il potenziamento della Centrale Operativa, che consente di gestire "in remoto" la struttura del parcheggio, controllando ingresso, uscita, informazioni e pagamento. Tale gara permetterà l'acquisizione della strumentazione necessaria a rendere sempre più efficiente l'opera di sorveglianza all'interno dei parcheggi gestiti.

Rinnovo del parco bus e tram

Nel corso dell'anno 2011 si è sviluppata e conclusa la gara per la fornitura di 70 autobus autosnodati lunghi 18 m (Irisbus). Si tratta di veicoli con motorizzazione a basso impatto ambientale classificati EEV che entrano in esercizio in sostituzione di autosnodati EURO 0, contribuendo così a migliorare il livello qualitativo e quantitativo delle emissioni in atmosfera dovute alla flotta circolante.

GTT ha partecipato nel 2011, come partner di Pininfarina, al progetto di trasformazione di un proprio autobus EURO 0 modello IVECO 490 in autobus IBRIDO; il prototipo è stato realizzato ed è in fase di sperimentazione su strada.

Nel 2011 sono continuate le attività di sperimentazione dell'impianto STOP e START e delle batterie al litio, montati rispettivamente su bus autosnodati Citelis da 18 metri e su bus elettrici.

Allo scopo di garantire la sicurezza dei passeggeri e degli autobus si è dovuto procedere allo smontaggio dei dispositivi FAP forniti da Pirelli Eco Technology su 134 autobus e alla sostituzione degli stessi con i silenziatori originali.

Per quanto attiene il parco tranviario, si è proceduto nel 2011 ad estendere il ricondizionamento delle cabine guida, già completato negli anni precedenti su 40 motrici serie 2800, ad ulteriori 10 motrici. Sulle motrici serie 5000 è stato progettato ed avviato il miglioramento radicale dei dispositivi atti all'accesso ed allo stazionamento delle carrozzelle a bordo, per favorire maggiormente l'accesso a bordo delle persone disabili.

SITUAZIONE ECONOMICA

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Al 31 dicembre 2011 il bilancio di GTT presenta un risultato d'esercizio positivo pari ad € 1,6 milioni (€523 mila al 31 dicembre 2010).
A fronte di una riduzione complessiva del valore della produzione (-€ 10,5 milioni), imputabile principalmente alla riduzione dei contributi in c/investimenti (-€20 milioni rispetto al 2010, non più dovuti in quanto di competenza della società Infra.To S.r.l.), si segnala un significativo incremento dei ricavi da traffico (+10% rispetto all'esercizio precedente) nello specifico e dei 'ricavi delle vendite' nel suo complesso (+6%) e della voce 'Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni', segnale dei forti investimenti in manutenzioni straordinarie di materiale rotabile, opere civili, degli investimenti sostenuti per lo 'start up' della nuova tratta della linea 1 della Metropolitana e degli investimenti sostenuti per il progetto di bigliettazione 'BIP' (Biglietto Integrato Piemonte) effettuati da GTT nel corso del 2011.
Il risultato positivo del 2011 tiene conto di due eventi 'esogeni' all'azienda che hanno pesato negativamente sul Vostro conto economico per complessivi €6 milioni, ovvero, l'aumento del prezzo dei carburanti e l'aumento del costo della assicurazioni oltre all'incremento rispetto al 2010(+€7 milioni) della voce 'costi per godimento beni di terzi' relativa ai canoni per l'utilizzo della linea 1, della linea 4, degli impianti fisso ferrotranviari e dei parcheggi.
I costi della produzione – per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, al 31 dicembre 2011 sono infatti pesantemente influenzati dall'andamento del costo delle materie prime, che ha comportato un aumento dei costi per carburanti del 14% (+ € 3,2 milioni in valore assoluto).
In dettaglio: il gasolio ha subìto un incremento di prezzo al litro del +20,7% ed il metano del +15,1% al kg; la spesa complessiva annua è aumentata solo del 14,45% (+ € 3,9 milioni) anche grazie al fatto che la Vostra società ha comunque saputo contenere il consumo di gasolio, diminuito del 5,6%.
I costi per servizi sono anch'essi negativamente influenzati dall'incremento (+29%) dei costi per assicurazione, in particolare la cd. RC Autobus.
Nonostante i sopracitati fattori esogeni negativi, i costi della produzione, grazie alle efficienze che la Vostra azienda è riuscita a consuntivare nel corso del 2011, presentano una riduzione pari ad €11,8 milioni. La gestione finanziaria al 31 dicembre 2011 è positivamente influenzata dall'accertamenti di interessi attivi calcolati sui crediti scaduti maturati nei confronti degli enti erogatori (Comune ed Agenzia metropolitana); occorre segnalare che il ritardo nelle erogazioni che ha caratterizzato anche e in modo più pesante il 2011, ha costretto l'azienda ha incrementare il suo indebitamento bancario, comportando oneri finanziari al 31 dicembre 2011 per € 4.114 mila.
Il risultato d'esercizio pari ad €1.653 mila (€524 mila al 31 dicembre 2010) risente di accantonamenti per imposte sul reddito (IRAP) pari ad € 5.334 mila e di proventi straordinari per €3.223 mila.

RICAVI

Il valore della produzione 2011 è pari a € 469,77 milioni in riduzione del 2,2% rispetto all'esercizio precedente. Nonostante il considerevole incremento dei ricavi da vendite e prestazioni (+5,97%), la riduzione è determinata dalla mancanza di una rilevante quota di contributi relativi all'investimento Metropolitana per effetto della costituzione, nella seconda metà del 2010, della Società Infra To, nella quale sono confluiti gli impianti ferrofilotranviari e la conseguente quota di risconto per la parte contribuita dagli Enti di riferimento (Stato Regione e Comune).
Nel 2011 si è registrato, rispetto al 2010, un aumento dei ricavi della vendita dei titoli di viaggio (a parità di tariffe) pari al 9,7 % derivante da un incremento dei passeggeri trasportati, in particolare il trasporto su rete urbana e suburbana è aumentato del 9,7% mentre l'extraurbano è cresciuto del 6,8%.

È parsa particolarmente rilevante la maggiore fidelizzazione della clientela nei confronti della mobilità pubblica, come evidenziato dall'aumento degli abbonamenti a GTT ed a Formula, rispettivamente del 7,6% e del 6,2% rispetto ai corrispondenti valori del 2010.
I fattori che hanno contribuito ad ottenere questi risultati sono stati molteplici e tra di essi si può ricordare:

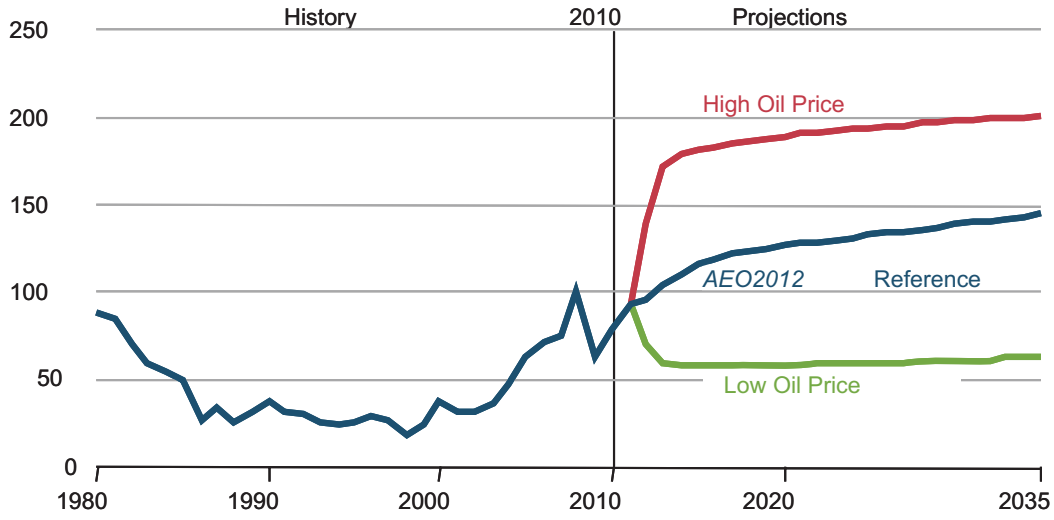
- il prolungamento dell'ultimo tratto della metropolitana automatica di Torino. Nel 2011 sono state inaugurate 6 nuove stazioni tra Porta Nuova e Lingotto (il 6 marzo), nonché la fermata Porta Susa (il 9 settembre), all'interno della nuova struttura ferroviaria. Il completamento della linea ha portato ad oltre 34 milioni il numero di passeggeri annui, con un incremento di oltre il 50% rispetto il 2010 durante il quale si erano avuti 22 milioni di passaggi;
- le manifestazioni legate alle celebrazioni del Centocinquantenario dell'Unità d'Italia ed i molteplici eventi che hanno coinvolto la Città (e quindi il trasporto pubblico) nel periodo corrispondente, tra cui la notte tricolore tra il 16 ed il 17 marzo ed il raduno nazionale degli alpini con Giro d'Italia il 7/8 maggio, con partecipazione complessiva di centinaia di migliaia di persone;
- l'attuazione di diversi progetti finalizzati alla diminuzione del fenomeno dell'evasione tariffaria; nel dettaglio:
  - dal 1° luglio, vendita biglietti a bordo tramite emettitrici automatiche e sperimentazione dell'incarrozzamento nella parte anteriore dei bus (linee 19 e 30);
  - dal 10 ottobre, introduzione a bordo della linea tranviaria 4 (seconda linea urbana più utilizzata dopo la metropolitana) della figura dell'Agente di Controllo. Con questa innovativa iniziativa si è senz'altro offerta assistenza in tempo reale alla clientela, garantendo contestualmente la possibilità di provvedere alla verifica della validità dei titoli di viaggio, all'acquisto dei medesimi e conseguente crescita del livello di legalità sui veicoli pubblici. L'effetto è stato l'aumento generalizzato delle vendite di biglietti da parte di tutte le rivendite collocate territorialmente lungo la tratta della linea 4. L'attività è stata contemporaneamente supportata anche da una campagna pubblicitaria su tutto il parco veicoli circolante, onde creare un effetto di deterrenza anche per le altre linee.

A fine anno la presenza dell'Agente di Controllo è stata estesa anche sulla linea 3 tranviaria. Per il 2012 si prevede di estendere la figura dell'agente di controllo su altre linee nel territorio urbano.
Nell'ultimo mese del 2011 a seguito di un aumento del costo del carburante, tale da attestare il prezzo della benzina a € 1,8/litro in diversi punti cittadini di rifornimento; ha sicuramente incentivato la scelta del mezzo pubblico rispetto a quello privato, favorendo così l'incremento della vendita di biglietti di cui all'esordio.
Per quanto attiene gli incassi della sosta, si rileva, rispetto al 2010, una riduzione pari al 2,2%, dovuta principalmente al già citato aumento di carburante, che ha ridotto la circolazione dei mezzi privati e conseguentemente l'introito per l'utilizzo della sosta su strada e nei parcheggi di infrastruttura.
Per quel che riguarda i ricavi delle gestioni turistiche, si registra nel 2011 un incremento del 30% circa, denotando, come già precedentemente detto, un buon gradimento da parte del pubblico che ha scelto Torino come mèta turistica in occasione del centocinquantenario dell'Unità d'Italia.
I noleggi hanno per converso subìto una forte riduzione (-39,4%) a causa principalmente della congiuntura economica che ha interessato il settore del trasporto turistico locale.
Nulla rileva riguardo al valore del rimborso per le concessioni tariffarie dove il dato rimane identico all'anno precedente.
Gli incrementi per immobilizzazioni per lavori interni, pari ad € 21.091 mila comprendo i costi capitalizzati interni (spese di personale e di materiali) sostenuti per la realizzazione di migliorie e/o lavori incrementativi delle immobilizzazioni.
In particolare sono composti principalmente da costi per manutenzioni straordinarie su bus e tram (63%), da costi per manutenzioni straordinarie sui fabbricati (6%), alla quota di finanziari interessi passivi su mutuo BNL, relativi al finanziamento per l'acquisizione del materiale rotabile (2%), ai costi per progetti informatici e per riorganizzazioni logistiche (4%), alla quota di costi sostenuta nel 2011 per l'avvio del progetto BIP (6%) - Biglietto Integrato Piemonte, e ai costi di pre-esercizio per l'entrata in servizio della tratta di Metropolitana automatica da Porta Nuova a Lingotto e per l'apertura del collegamento tra la stazione Metro e la stazione ferroviaria di Porta Susa (11%).

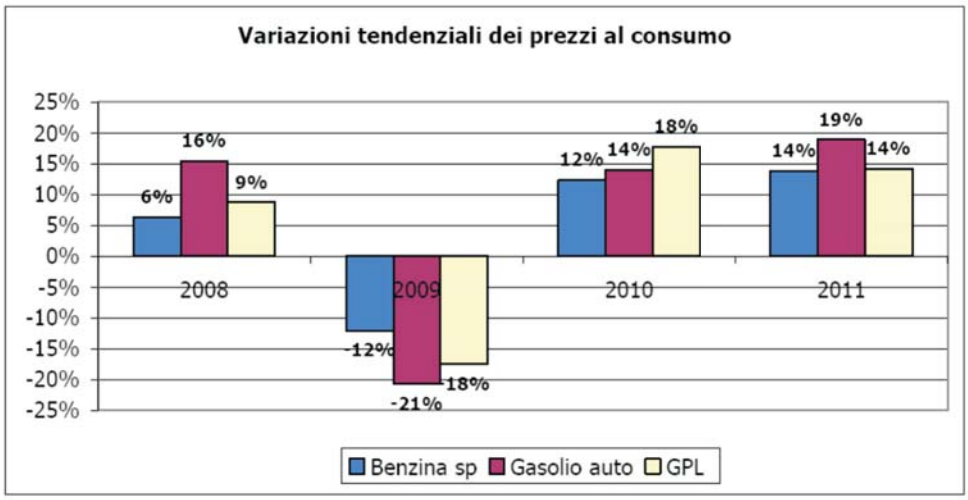
Il 2011 è stato caratterizzato da forti investimenti nelle manutenzioni, evidenziati anche dall'incremento dei costi dei materiali per manutenzioni (+€ 3.133); si rileva, che come per le altre voci del conto economico, un confronto del saldo con il corrispondente valore dell'esercizio precedente non risulta significativo, in quanto al 31 dicembre 2010 i valori di bilancio erano comprensivi dei valori poi conferiti ad InfraTO S.r.l..
I ricavi diversi sono diminuiti del 6,4% rispetto al valore dell'anno precedente sempre a causa della scissione di Infra To, in quanto sono venuti a mancare i rimborsi dagli enti di riferimento per "l'alta sorveglianza" ed il supporto tecnico-amministrativo ai grandi lavori infrastrutturali, confluiti nel patrimonio Infra To. Tale mancanza è parzialmente compensata dall'ammontare del rimborso delle spese definite nel contratto e sostenute per le manutenzioni straordinarie degli impianti fissi ferrofilotranviari e della linea 1 di Metropolitana.
I proventi pubblicitari aumentano dell'8,4%, nonostante la crisi del settore.
Gli incassi da sanzioni amministrative sono diminuiti per effetto dell'azione deterrente effettuata dal personale di controlleria in servizio a bordo di alcune linee urbane GTT a lunga percorrenza.
La quota annua di contributi in conto investimenti risente dell'effetto scissione di Infra To, come già detto in premessa. Le compensazioni economiche rimangono sostanzialmente invariate.

COSTI OPERATIVI

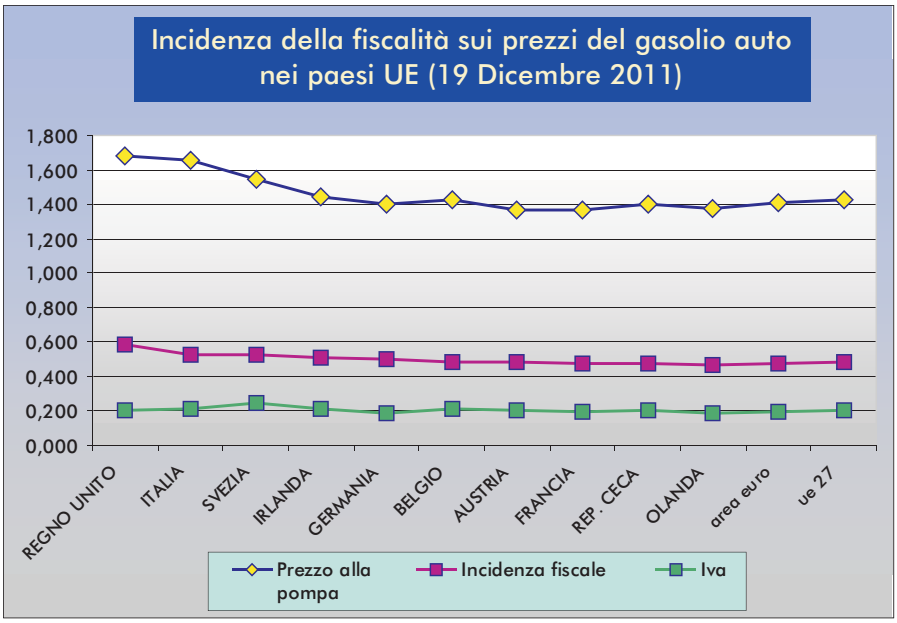
I costi della produzione sono risultati per l'anno 2011 pari a € 468,01 milioni, in riduzione del 2,5% rispetto al 2010 (-€11,8 milioni).
I costi sostenuti nel 2011 per materiali e consumi, tenuto conto delle variazioni delle rimanenze di magazzino, ammontano a €51,1 milioni circa, in crescita rispetto all'anno precedente (+ 11,5%) In particolare, il costo per carburanti, è comunque aumentato del 14% (+ € 3,2 milioni in valore assoluto). Nel corso del 2011, infatti, il gasolio ha subìto un incremento di prezzo al litro del +20,7% ed il metano del +15,1% al kg; il consumo di gasolio è diminuito del 5,6% e la spesa complessiva annua è aumentata del 14,45% (+ € 3,9 milioni). Occorre menzionare l'effetto positivo dell'aumento del rimborso per le accise sul gasolio per trazione che nel 2011 sono pari a circa € 1,35 milioni con un notevole incremento rispetto ai circa 0,5 milioni di € degli ultimi anni.
Di seguito si riportano indicazioni sull'andamento del prezzo del gasolio, con alcune previsioni su andamenti futuri, tratte da Fonti nazionali ed internazionali. I prezzi del petrolio Wti (West Texas Intermediate) nel corso del 2011 si sono mossi in un range compreso tra gli 85 e i 110 dollari al barile.
Energy Information Administration statunitense (EIA) nel suo Outlook del 2012 ha osservato che gli stessi prezzi dell'oro nero potranno salire fino a 120 dollari al barile nel 2016 (considerando il valore del dollaro del 2010) quando con la ripresa dell'economia globale la domanda crescerà più rapidamente delle forniture dai Paesi non aderenti all'Opec". L'EIA stima inoltre che nel 2035 il prezzo medio reale del barile si muoverà sui 145 dollari.

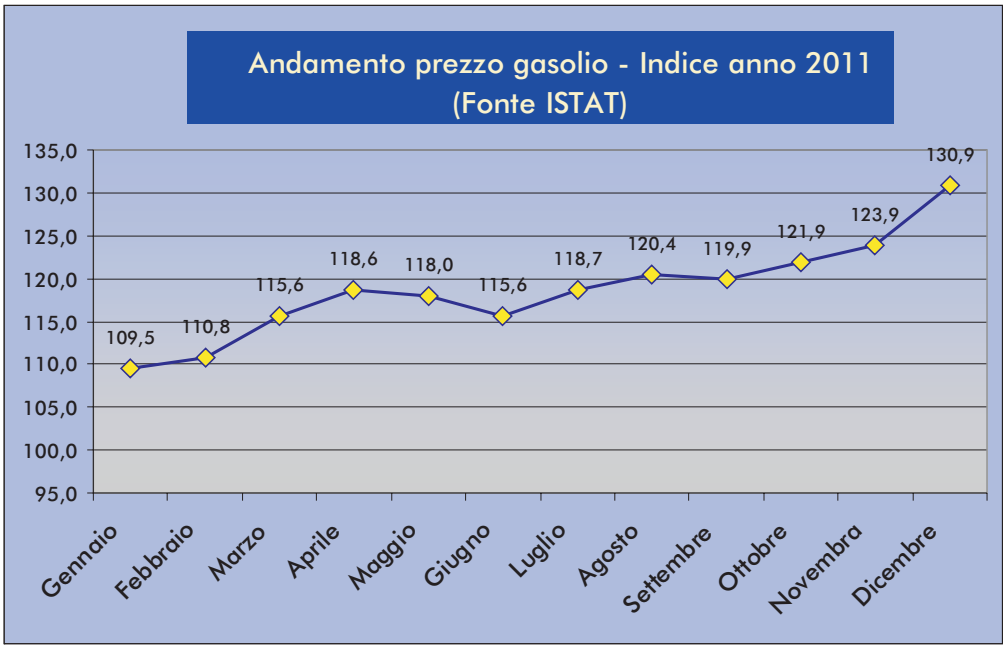


L'andamento del prezzo del gasolio ha registrato nell'anno 2011 un incremento pari ad oltre il 19% (dic/gen), dove l'incidenza della componente fiscale (accisa e IVA) è passata dal 48% al 52% del prezzo al consumo, da 0,644 €/litro di gennaio a 0,854 €/litro di dicembre (fonte Unione Petrolifera).

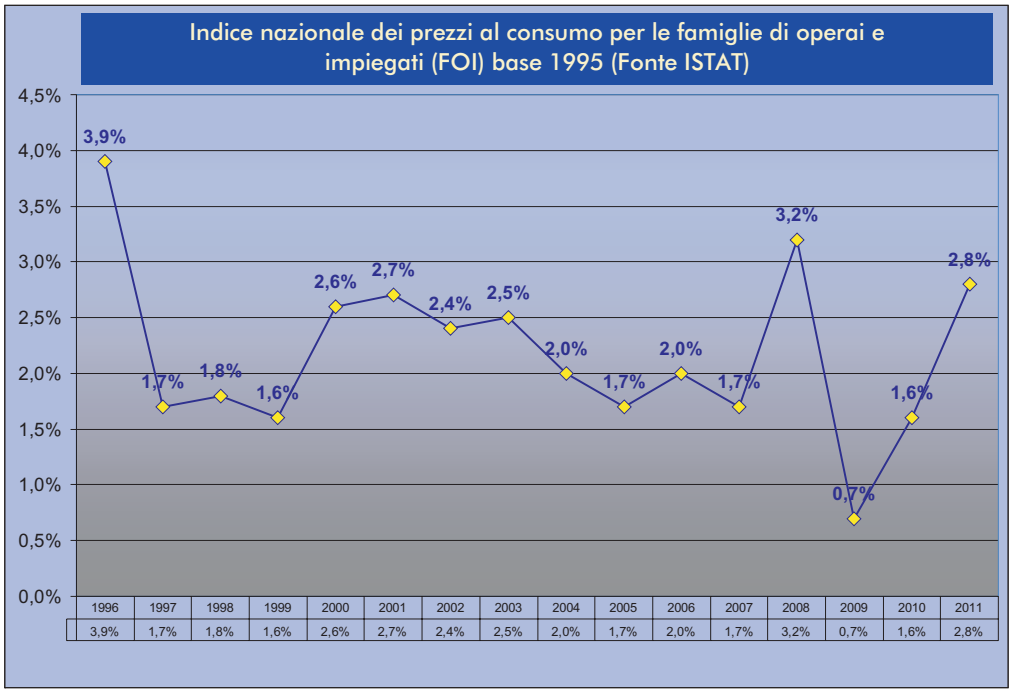


Gli interventi sull'accisa sono relativi al 6 aprile (Fondo per lo Spettacolo), al 28 giugno (guerra in Libia), 1 luglio (Fondo dello Spettacolo), al 1 novembre (emergenza alluvione Liguria e Toscana) e infine al decreto "salva Italia" di Monti. Inoltre l'IVA è anch'essa aumentata da settembre di un punto percentuale con il passaggio dal 20 al 21%.
Il prezzo industriale medio ha registrato un incremento tendenziale del 26% rispetto al 2010 passando da 0,59 €/litro a 0,745 €/litro. A livello europeo l'Italia occupa la seconda posizione sia come costo del carburante alla pompa, sia come incidenza fiscale, superata solo dal Regno Unito (Fonte ufficio Economico Confesercenti FAIB).





Nel 2011, rispetto al 2010, sono aumentate (+23%) le spese per materiale di ricambio tram e bus, per effetto dell'avvio nell'anno di una serie di attività di manutenzione che erano state rinviate dagli anni precedenti. Occorre qui menzionare l'aumento dell'indice ISTAT che nel 2011 ha rilevato un aumento percentuale pari a + 2,8% che ha sicuramente influenzato l'aumento dei prezzi dei materiali per manutenzione.



L'indice ISTAT FOI (Prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati) ha evidenziato un incremento del 2,8% , avvicinandosi al picco registrato nell'anno 2008 (3,2%).

Le spese per servizi ammontano a € 108,7 milioni, con un incremento del +2,9% rispetto all'anno precedente, dovuto principalmente all'incremento dei costi di assicurazione e di energia di trazione.
Nel dettaglio occorre precisare che:

- le spese per lavori, manutenzioni e riparazioni, compresi gli interventi ordinari di manutenzione sui rotabili tram , bus, treni e metropolitana, sono lievemente aumentate (+1,2%). La spesa risulta effettivamente molto contenuta se si considera che, per quanto riguarda le manutenzioni ordinarie sul rotabile e sull'infrastruttura della Metropolitana automatica, si deve registrare un forte aumento (+51%) per effetto dell'uscita di garanzia di una serie di attività; il costo delle prestazioni esterne per manutenzioni su bus e tram si sono mantenute costanti per effetto del minor ricorso alla manutenzione esterna, se non per la gestione dei pneumatici, dal 2011 affidata in outsourcing. Risultano registrare una contrazione le spese per manutenzione segnaletica, manutenzione attrezzature parcheggi e manutenzione fabbricati impianti fissi;
- la spesa per l'energia elettrica è aumentata di 1,5 milioni di Euro +12,39%; tale crescita è dovuta all'aumento dei consumi di energia di trazione (+16,41%) per l'entrata in esercizio della nuova tratta della Metropolitana di cui si è già ampiamente detto;
- la spesa per telefonia fissa e mobile è fortemente diminuita (18,5%) rispetto all'anno precedente. Per quanto attiene la telefonia mobile, per effetto di operazioni di efficientamento costituite dalla sostituzione del contratto in abbonamento con carte aziendali pre pagate è stato ridotto drasticamente il costo sostenuto da GTT per le tasse governative; inoltre, operazioni di sinergia con il Comune di Torino, hanno permesso di spuntare migliori condizioni economiche sui contratti. Per quanto riguarda il contratto di telefonia fissa, la dismissione delle linee dati con migrazione dall'operatore esterno su rete in fibra ottica GTT; oltre alla riduzione dei costi, il processo di migrazione ha comportato un notevole miglioramento delle performances nel processo telefonico aziendale;
- per quanto attiene l'aumento delle spese assicurative (+17,3%) occorre menzionare la situazione che sta attraversando il mercato assicurativo nazionale in ambito TPL, situazione che è stata ben rappresentata da Asstra, nella prima metà del 2011, nei termini che si sintetizzano di seguito:
  - "il mercato assicurativo attraversa un momento difficile in quanto la crisi economica impedisce alle Compagnie di ripianare con i proventi della gestione finanziaria le perdite di bilancio afferenti la gestione dei rischi";
  - "le varie imprese di assicurazioni si presentano alle gare delle aziende di TPL con un raddoppio della base d'asta";
  - "gare assicurative deserte ovvero aggiudicate a prezzi proibitivi".

Nel corso del 2011 scadeva il contratto che GTT aveva con la società assicurativa.
Pertanto l'Azienda si è trovata nella situazione sopra descritta e, non avendo potuto aggiudicare la gara perché non è pervenuta nessuna offerta, si è trovata nella condizione di dover rinnovare il contratto con il precedente fornitore, con un notevole rincaro.
Occorre marginalmente ricordare che la partecipazione alla gara del servizio di TPL della provincia di Torino, attraverso la Scarl Extra To, ha costretto GTT, per rispettare i parametri imposti dalla gara, ad aumentare il massimale assicurativo per un parco di circa 300 mezzi, con conseguente aumento del premio.

- Delle altre spese occorre citare le spese di pulizia che sono aumentate del 2,16%, per effetto delle nuove stazioni della Metropolitana inserite nel contratto di pulizia dal momento della messa in esercizio della nuova tratta. Per quanto attiene il servizio di trasporto pubblico affidato a terzi, la spesa è in linea con quella dell'anno precedente. La costituzione della società Infra To, che possiede il patrimonio delle reti di trasporto, ha causato la modifica sia degli ammontari dei canoni per l'uso degli impianti fissi, che i destinatari del canone stesso: non più solo il Comune di Torino (canone parcheggi) ma anche Infra To (canoni d'uso impianti fissi e metropolitana).
  Nel 2011, pertanto, la spesa per i canoni d'uso è risultata incrementata del 28,8% a causa dei canoni per la linea 1 metropolitana e per le linee tranviarie pari a € 30,8 milioni, riconosciuti ad Infra To, per la prima volta per l'intero anno.

Il costo del personale nel 2011 è pari a 245,9 milioni di Euro rilevando una riduzione pari a circa lo 0,5% rispetto al 2010. La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2011 è stata di 5.338. Al 31/12/2011 la forza totale è di 5.288 addetti. Rispetto all'inizio dell'anno si contano 121 unità in meno. Tale riduzione è stata possibile grazie ad una politica aziendale di efficientamento produttivo legata anche alla riorganizzazione del servizio di superficie in concomitanza con l'apertura della nuova tratta della Metropolitana automatica senza conducenti.

L'onere per gli ammortamenti e accantonamenti è passato dai € 49 milioni nel 2010 ai € 26,7 milioni nel 2011 con una riduzione del 45,5% circa. L'importo 2010 comprendeva per circa 9 mesi gli ammortamenti effettuati sugli 'asset' trasferiti ad Infra.To.
Le imposte sul reddito d'esercizio iscritte in bilancio al 31 dicembre 2011, sono riferibili esclusivamente all'IRAP, e sono pari a circa 5,3 milioni di euro, in linea con quelle dell'esercizio precedente. Il risultato d'esercizio, dopo le imposte, è un utile di € 1,6 milioni.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

Importi in euro	Esercizio 2011	Esercizio 2010	Var. %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	137.797.233	130.431.831	5,6
Altri proventi	331.972.791	349.906.071	(5,1)
Totale ricavi	**469.770.024**	**480.337.902**	(2,2)
Acquisto materie prime sussidiare e di consumo	(53.254.986)	(46.556.072)	14,4
Variazione rimanenze di materie prime	2.150.654	727.231	(*)
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	(139.454.666)	(129.463.915)	7,7
Oneri diversi di gestione	(3.543.687)	(3.386.522)	4,6
Costo del personale	(245.902.291)	(247.155.831)	(0,5)
Totale costi operativi	(440.004.976)	(425.835.109)	3,3
Margine operativo lordo	**29.765.048**	**54.502.793**	**(45,4)**
Ammortamenti	(28.010.003)	(49.031.493)	(42,9)
Accantonamenti netti	-	(5.000.000)	(100,0)
Totale ammortamenti e accantonamenti netti	(28.010.003)	(54.031.493)	(48,2)
Risultato operativo	**1.755.045**	**471.300**	**(*)**
Proventi finanziari	6.066.613	126.303	(*)
Oneri finanziari	(4.113.920)	(1.831.338)	(*)
Totale proventi e oneri finanziari	1.952.693	(1.705.035)	(*)
Risultato della gestione ordinaria	**3.707.738**	**(1.233.735)**	**(*)**
Rettifica di valore di attività finanziarie			-
Totale proventi e oneri non ricorrenti	3.322.745	7.084.270	(53,1)
Risultato prima delle imposte	**7.030.483**	**5.850.535**	**20,2**
Imposte d'esercizio	(5.377.055)	(5.327.153)	1,4
Utile netto	**1.653.428**	**523.382**	**(*)**

(*) Variazione superiore al 100%

Importi in migliaia di Euro

Situazione Patrimoniale

RICLASSIFICAZIONE FUNZIONALE

Importi in euro	Esercizio 2011	Esercizio 2010	Var. %
Attivo immobilizzato	468.235.673	438.428.535	6,8
Altre attività (passività) non correnti	6.818.774	7.141.774	-
Attività correnti	*316.241.099*	*277.108.520*	*8,5*
Passività correnti	*(213.197.259)*	*(235.395.058)*	*(9,4)*
Capitale circolante netto	103.043.840	41.713.462	(*)
Attività (Passività) per imposte differite	24.537	67.155	-
Fondi rischi e TFR	(135.422.472)	(136.860.652)	(1,1)
Capitale investito netto	**442.700.352**	**350.490.274**	**22,0**
Patrimonio netto	177.527.034	176.073.607	0,8
Attività finanziarie a medio lungo termine	-	-	-
Passività finanziarie a medio lungo termine	33.662.000	28.375.000	-
Indebitamento finanziario netto a medio lungo termine	33.662.000	28.375.000	-
(Attività) finanziarie a breve termine	*(139.714.065)*	*(200.713.396)*	*(22,8)*
Passività finanziarie a breve termine	*371.225.383*	346.755.063	8,6
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto a breve termine	231.511.318	146.041.667	51,8
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto	265.173.318	174.416.667	43,4
Mezzi propri ed indebitamento (disponibilità) finanziario netto	**442.700.352**	**350.490.274**	**22,0**
(*) Variazione superiore al 100%			

Importi in migliaia di Euro

L' analisi dello Stato Patrimoniale sintetico fa emergere una struttura flessibile tipica di un' azienda di servizi. I principali indicatori patrimoniali fanno emergere una buona solidità patrimoniale. Si evidenzia una crescita dell'indebitamento finanzario netto dovuto all'allungamento dei tempi di incasso dei crediti controbilanciato in parte dal dilazionamento del pagamento verso i fornitori e in parte dall' accesso a nuove linee di fido che hanno garantito nel corso dell' anno la corretta gestione della tesoreria.

Situazione Finanziaria

Scenario di riferimento

L'andamento finanziario è influenzato dalla situazione dei mercati finanziari e dal contesto macroeconomico in cui GTT opera. Negli ultimi anni il sistema finanziario a livello globale ha registrato notevoli turbolenze ed incertezze. Le aspettative concernenti l'andamento dell'economia globale nel breve-medio termine rimangono incerte. Inoltre, il sistema finanziario globale non ha ancora superato le difficoltà che si sono inizialmente manifestate nell'agosto del 2007 e ha avuto un andamento particolarmente negativo dopo le dichiarazioni di insolvenza di alcuni primari istituti finanziari internazionali, intervenute a partire dal settembre 2008. Tali condizioni economiche hanno condotto a gravi distorsioni dei mercati finanziari, alla diminuzione della disponibilità di finanziamenti (con conseguente aumento del relativo costo) nonché alla criticità senza precedenti sul fronte della raccolta di liquidità.

Il 2011 è stato caratterizzato da un lieve rialzo dei tassi di interesse, già iniziato nel secondo semestre 2010: l'euribor a 6 mesi (EURO Inter Bank Offered Rate) è passato dall' 1,23% all'1,62% registrato al 31 dicembre mentre le quotazioni dei tassi fissi, riferiti all'IRS (Interes Rate Swap) hanno registrato una diminuzione, seppur lieve, di circa uno 0,9% (IRS a 10 anni).

Nonostante l'euribor abbia subito una riduzione, gli oneri sostenuti da GTT S.p.A. per l'utilizzo degli affidamenti hanno subito un rialzo notevole (da un tasso medio ponderato del 2,39% di gennaio al 3,66% di dicembre) a causa della crisi di liquidità di cui sopra, che ha influenzato notevolmente la variabile spread: la crisi finanziaria, l'aumento degli spread sui titoli di Stato italiani e la percezione di un rischio-paese maggiore hanno infatti aumentato in modo rilevante i costi di finanziamento delle banche e queste, come conseguenza, riversano su imprese e famiglie le maggiorazioni.

ATTIVITA' SVOLTA

Il 2011 ha confermato quanto già accaduto nell'anno precedente in merito agli incassi dagli Enti dei corrispettivi relativi ai vari contratti di servizio: il Gruppo Torinese Trasporti nel corso dell'anno ha incassato una quota pari a circa il 65% dei corrispettivi dovuti. Il mancato incasso di parte dei corrispettivi ha costretto la Società a convivere con problemi di liquidità e di conseguenza al rischio di non poter adempiere alle obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e scadenze prestabiliti.

Attraverso un'attenta pianificazione finanziaria che consente di prevedere la necessità di nuove risorse finanziarie, tenuto conto dei rimborsi e dei finanziamenti in essere, dell'evoluzione dell'indebitamento conseguente al proseguimento del programma di investimenti, dell'andamento del capitale circolante e dell'equilibrio delle fonti tra breve e lungo periodo, il Gruppo ha affrontato il problema legato alla mancanza di liquidità con l'accensione di nuove linee di credito.

In particolare nel corso del 2011 ha aumentato i propri affidamenti del 78 %, pari a circa € 43 milioni.

Nel corso del 2011 è stato perfezionato, inoltre, un nuovo finanziamento a medio termine per € 30 milioni con la Banca Nazionale del Lavoro per far fronte agli investimenti effettuati nel 2011 relativi al Progetto Italia 150 e pianificati per il 2012 relativi all'acquisto di nuovi autobus e al progetto "Biglietto Integrato Piemonte".

Rendiconto Finanziario	31/12/2011
Risultato dell'esercizio	**1.653**
Ammortamenti	26.710
Accantonamento TFR	12.452
Accantonamento fondo rischi e oneri	8.474
Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	1.300
Utilizzo fondo rischi e oneri	(6.852)
Utilizzo TFR	(15.512)
(Aumento)/Diminuzione dei Crediti vs Clienti	(25.369)
(Aumento)/Diminuzione delle Rimanenze	(2.151)
(Aumento)/Diminuzione dei Crediti Infragruppo e di natura diversa	51.951
(Aumento)/Diminuzione dei ratei e risconti attivi	(3.411)
(Aumento)/Diminuzione delle Imposte Anticipate	42
Aumento/(Diminuzione) dei Debiti vs Fornitori	9.090
Aumento/(Diminuzione) degli acconti	213
Aumento/(Diminuzione) dei Debiti Infragruppo e di natura diversa	(50.884)
Aumento/(Diminuzione) dei ratei e risconti passivi	6.592
Flusso di cassa assorbito dalla Gestione Reddituale (A)	**14.298**
Attività di investimento:	
Acquisizione di immobilizzazioni immateriali	(5.925)
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(51.910)
VNC di immobilizzazioni immateriali vendute	778
VNC di immobilizzazioni materiali vendute	699
Variazione netta delle Immobilizzazioni Finanziarie	(158)
Flusso di cassa assorbito dall'Attività di Investimento (B)	**(56.516)**
Attività di finanziamento:	
Rimborso prestito obbligazionario	(1.058)
Accensione mutui	10.508
Rimborso mutui	(14.586)
Variazione Scoperti di CC per Linee di Fido	47.685
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Soci per Finanziamenti	-
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori	-
Pagamento dividendi	(200)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'Attività di Finanziamento (C)	**42.349**
Flusso di cassa complessivo (A+B+C)	**131**
Disponibilità liquide iniziali al 01/01/2010	**1.631**
Disponibilità liquide finali al 31/12/2010	**1.762**
Variazione	**(131)**

Importi in migliaia di Euro

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

	31/12/2011
cassa	1.762
altre disponibilità liquide	-
titoli detenuti per la negoziazione	-
LIQUIDITA' (A+B+C)	**1.762**
CREDITI FINANZIARI CORRENTI	**137.803**
debiti bancari correnti	(69.034)
parte corrente dell'indebitamento non corrente	(22.984)
altri debiti finanziari correnti	(194.571)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (F+G+H)	**(286.589)**
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (I+E+D)	**(147.024)**
obbligazioni emesse	-
debiti bancari non correnti	(93.609)
altri debiti finanziari non correnti	(33.662)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (K+L+M)	**(127.271)**
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	**(274.295)**

Importi in migliaia di Euro

RISK MANAGEMENT

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

Tipologie di:
1) Rischi finanziari (tasso d'interesse, tasso di cambio, spread, liquidità)
2) Rischi di credito
3) Rischio energetico
4) Rischio operativi

1) RISCHI FINANZIARI

L'attività del gruppo è soggetta al rischio di liquidità, ossia al rischio che lo stesso non sia in grado di far fronte ai propri obblighi di pagamento, inclusi gli impegni di finanziamento, quando dovuti. In tale contesto, la reperibilità della liquidità destinata allo svolgimento delle varie attività nonché la possibilità di accedere a finanziamenti a lungo termine sono essenziali per consentire al gruppo di far fronte agli impegni di pagamento previsti o imprevisti, in modo da non pregiudicare l'operatività corrente o la situazione finanziaria dello stesso.
La crisi che ha investito i mercati internazionali e l'attuale situazione di instabilità hanno comportato una sensibile riduzione della liquidità e dei finanziamenti a termine.
Nel 2011 è stato istituito un contratto di Interest Rate Swap con la Banca finanziatrice Unicredit Corporate Banking S.p.A. per prevenire la probabile fluttuazione dei tassi d'interesse verso l'alto per un importo di riferimento pari a Euro 35.000 migliaia con data di partenza 30.09.2011 e scadenza al 31.12.2014. Questa operazione è stata fatta contestualmente all'accensione del finanziamento da 50 milioni. Il mark to market al 31 dicembre 2011 è negativo per € 911.680.

2) RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva essenzialmente dal rapporto con gli Enti Comune di Torino e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (per conto della Regione Piemonte) e dalla forte concentrazione di tali crediti.
Il montante dei crediti è rimasto stabile rispetto all'Esercizio precedente e rappresenta ormai il maggior ostacolo per adempiere le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e scadenze prestabiliti. Nel corso del 2011, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha erogato il 65% dei corrispettivi dovuti, portando GTT ad una crisi di liquidità superata solo con il ricorso a nuove linee di credito. Considerato lo scenario finanziario, il ricorso a nuovi affidamenti ha portato un aumento degli oneri finanziari del 125% rispetto all'esercizio precedente.
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 sette punti percentuali), fatta salva la facoltà delle parti di determinare una differente misura degli interessi.
Sempre secondo il D.Lgs. 231/2002 il ricavo per interessi di mora su crediti scaduti e non ancora incassati deve partecipare al reddito di periodo secondo il principio di competenza economica.
In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 231/2002, GTT S.p.A., ha iscritto in bilancio al 31 dicembre 2011, interessi attivi per ritardati incassi pari a € 5,5 milioni di cui euro 3,4 milioni verso il Comune di Torino ed euro 2,1 milioni verso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.
Il calcolo degli interessi derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, sulla base di un tasso d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti – accesi a causa dei ritardati incassi – e che risulta essere pari al 2,64%.
Gli interessi sono inoltre stati calcolati solo per l'esercizio 2011, anno in cui GTT S.p.A. si è aggiudicata la gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Torino e non ha più usufruito di un'aggiudicazione in-house.

3) RISCHIO ENERGETICO
Tale tipologia di rischio, strutturale, dipende dalle oscillazioni dei prezzi di metano e gasolio, sui mercati. In merito al rischio dei prezzi dei combustibili, esso è tanto più rilevante quanto maggiore è la propensione di GTT al rischio, vale a dire alla scelta di approvvigionamento a breve termine dei combustibili necessari per l'attività produttiva. GTT nel corso del 2012 ha scelto di rivedere le sue scelte di approvvigionamento, intendendo effettuare delle politiche di copertura di tale rischio.

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

INNOVAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Le attività di ricerca e sviluppo svolte nell'ambito nell'anno 2011 sono state prevalentemente orientate all'ottimizzazione ed al miglioramento di applicazioni operative ed a valutazioni di opportunità connesse all'utilizzo di tecnologie innovative. Come di consueto, le iniziative più complesse sono state gestite con un'organizzazione di progetto dedicata. Si riportano di seguito le principali iniziative che hanno caratterizzato l'attività di ricerca e sviluppo nell'anno 2011.

Rinnovamento Sala Server GTT
E' stata completato, con l'applicazione della terza fase del progetto, il rinnovamento tecnologico della Sala Server GTT.
Il progetto di ristrutturazione ha portato al consolidamento su un'infrastruttura totalmente rinnovata sia nella parte hardware che in quella software, che garantisce l'erogazione di tutti i servizi IT per l'intera azienda.
La nuova sala server utilizza un'infrastruttura basata su tecnologia VmWare, che permette la definizione e l'utilizzo su un'unica macchina fisica (o cluster di macchine fisiche) di più server virtuali.
L'evoluzione delle applicazioni software attuali prevede sempre più spesso la definizione e l'utilizzo di server dedicati, con il conseguente aumento delle necessità di approvvigionamento, allocazione, manutenzione dell'infrastruttura della Sala Server.
L'infrastruttura basata sulla virtualizzazione realizza i seguenti obiettivi:
- tempi di reazione alle esigenze aziendali: la definizione di un server virtuale richiede poche ore;
- offrire risparmi significativi e immediati sui costi: si abbattono drasticamente i costi di manutenzione hardware, in quanto la piattaforma fisica prevede l'adozione di un numero di server di un ordine di grandezza minore rispetto al corrispettivo fisico;
- risparmio energetico: gli 80 server aziendali "virtuali" sono ospitati da 16 server fisici (di cui 8 nel sito primario ed 8 ulteriori per il sito secondario), con evidente e immediato risparmio sui costi di alimentazione elettrica;
- alta affidabilità: permette di estendere intrinsecamente concetti di alta affidabilità a server ed applicazioni che non la prevedono o ne sono prive.

Aggiornamento sistema SAP
Nel corso del 2011 si è provveduto all'aggiornamento del sistema SAP ERP aziendale, che è il gestore della gran parte del sistema informatico gestionale di GTT, allineandolo alla release 6.0 EHP4, garantendo con questa operazione il massimo aggiornamento oggi disponibile del sistema stesso.
La prima fase di aggiornamento del sistema ha inoltre beneficiato della nuova infrastruttura della server farm, permettendo la virtualizzazione di gran parte dei server dedicati al sistema (dai 6 server fisici dedicati si è passati a 3 server fisici che ospitano gli 8 server virtuali richiesti dalla nuova release).

Progetto migrazione Sala Server SIS
E' stato completato il progetto di migrazione dei 4 server che sottendono all'erogazione dei servizi per la piattaforma AVM GTT (SIS).
Nel corso del 2011 si è inoltre provveduto alla ridondanza dei canali di trasmissione dati destinati alla raccolta dei dati di posizionamento dei mezzi, aumentando ulteriormente il livello di affidabilità del servizio stesso.
E' in corso l'attività di Analisi dei Rischi, ai fini dell'inserimento del processo di erogazione dei servizi SIS nel perimetro di interesse della certificazione ISO 27001, con l'obiettivo di mantenere sotto stretto controllo procedurale l'evoluzione e il monitoraggio dell'infrastruttura.

E-commerce (https://ecommerce.gtt.to.it)
E' stato ulteriormente rinnovato e implementato il sistema per l'emissione e il rinnovo degli abbonamenti su web.
L'intero sistema opera ora con protocolli e certificati che garantiscono la maggior sicurezza disponibile oggi nel trattamento dei dati.
Con il sistema è possibile procedere, utilizzando un servizio sempre disponibile (24/7) su internet, acquistare e rinnovare le seguenti tipologie di abbonamenti:
· Abbonamento plurimensile 10 mesi studenti rete urbana
· Abbonamento plurimensile 10 mesi studenti rete urbana + suburbana
· Abbonamento annuale studenti rete urbana
· Abbonamento annuale studenti rete urbana + suburbana
· Abbonamento plurimensile studenti Formula
· Abbonamento annuale personale Formula U
· Abbonamento ordinario annuale Formula
· Abbonamento annuale 60 più
· Abbonamento annuale 60 più orario ridotto

Nel corso del 2011 il sistema è stato implementato al fine di consentire la prenotazione e l'acquisto dei Servizi Turistici GTT. In particolare, al momento, è in fase di rilascio il sistema di vendita degli eventi del servizio Ristotram / Gustotram.
Il sistema dispone di un servizio integrato di pagamento tramite Carta di Credito, che implementa tutti i meccanismi per garantire la sicurezza e il buon esito di tutte le transazioni.

Sistema radio TETRA
Nel corso del 2011 si è provveduto all'aggiornamento dell'intero sistema delle comunicazioni radio di GTT, gestendo il passaggio dal sistema analogico allo standard digitale TETRA.
Nel corso dell'anno sono stati sostituiti la totalità degli apparati in dotazione ai diversi settori interessati di GTT, adeguando il nostro standard a quello usato dalla Città di Torino e alle aziende ad esse collegate.

Progetto BIP
Grande rilevanza ha avuto nel corso del 2011 l'avvio del progetto BIP "Biglietto Integrato Piemonte" gestito da GTT come azienda capofila nell'area piemontese.
Il progetto "Biglietto Integrato Piemonte" finanziato dalla Regione Piemonte si prefigge di rilanciare il TPL migliorandone accessibilità, conoscenza, gestione e promozione, realizzando un progetto di infomobilità, certificando quantità e qualità del servizio di trasporto reso.
Il progetto regionale finanzia:
- un sistema di bigliettazione elettronica regionale basato su tecnologia smart-card a microchip di tipo senza contatto: la carta BIP;
- un sistema di monitoraggio dei mezzi pubblici;
- un sistema di videosorveglianza a bordo dei mezzi.

Il contratto prevede la fornitura e l'installazione di tutto l'hardware di bordo e di centro e del software, costituenti il sistema.

Per quanto riguarda il sistema di monitoraggio dei mezzi pubblici, GTT ha provveduto ad adeguare il sistema di cui era già dotato (il SIS) alle caratteristiche richieste dal progetto BIP.
La prima parte delle attività ha riguardato la predisposizione del Progetto Esecutivo che è stato presentato ed approvato dalla Regione anche ai fini del finanziamento regionale.
Sono stati realizzati i progetti installativi per ogni tipologia di veicolo e realizzati progressivamente gli allestimenti prototipali degli apparati di bordo.
Contestualmente sono stati completati i documenti progettuali relativi all'architettura generale del sistema e alle funzionalità del Centro Controllo Aziendale (CCA) che costituisce la struttura informatica centrale per la gestione del sistema e delle basi dati.
Con l'approvazione dei progetti installativi sono stati avviati gli allestimenti sui veicoli partendo dai tram e dai depositi Tortona e Gerbido. A fine 2011 risultavano installati 45 tram, 193 autobus urbani e 16 autobus extraurbani, e per Extra.To 62 autobus extraurbani. Le installazioni sono in piena fase realizzativa ed il piano di installazione ne prevede il completamento entro giugno 2012.
Per quanto riguarda il software sono state avviate le analisi per la sua personalizzazione a partire dagli apparati periferici (bordo, validatrici, terminali di verifica, ecc.), sino ad entrare nel merito delle funzionalità del CCA.

PERSONALE

ORGANICO

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2011 è stata di 5338. Al 31/12/2011 la forza totale è di 5288 persone. Rispetto al valore puntuale dell'inizio dell'anno si contano 121 unità in meno. Il calo di organico è in coerenza con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi come definiti dal piano industriale aziendale.

SVILUPPO E FORMAZIONE

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

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

La quantità complessiva di formazione erogata nel corso del 2011 è stata pari a circa 43.000 ore/uomo. In particolare si evidenziano gli interventi di formazione al ruolo per il personale dei nuovi Centri di Servizio al Cliente.
Nella seconda metà del 2011 il processo della formazione è stato oggetto di analisi approfondita e di ridefinizione in coerenza con l'assetto organizzativo e l'adesione di GTT al CFA (conto di formazione aziendale) di un fondo di formazione interprofessionale. A partire dall'ultimo trimestre si è iniziato a testare la nuova procedura.

SALUTE E SICUREZZA

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l'azienda. Si conferma il trend discendente del numero degli infortuni: nel 2010 si è registrato un calo dell'8% circa degli infortuni totali rispetto all'anno precedente e nel 2011 la percentuale è scesa di un ulteriore 6% circa rispetto al 2010.
Come per gli anni trascorsi, anche per il 2011 GTT ha garantito l'attuazione del piano di sorveglianza sanitaria. In particolare il 2011 si è caratterizzato per l'implementazione e la messa a regime di tutta l'attività sanitaria effettuata da un unico ente gestore, facendo confluire nella struttura sanitaria convenzionata anche le attività di medicina legale precedentemente svolte dalla Unità Sanitaria delle Ferrovie dello Stato. Si è quindi completata la riorganizzazione di tempi e

metodi dell'espletamento delle visite in modo da ridurre, oltre ai tempi di attesa e gli spostamenti del personale interessato, anche il numero delle visite e ottimizzare i processi, con conseguente significativo contenimento dei costi. Si è provveduto altresì all'aggiornamento ed emanazione del nuovo protocollo sanitario in coerenza con gli indirizzi di cui sopra, a predisporre l'avvio dei controlli alcolimetrici finalizzati ad una maggior sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori interessati, ed infine alla formalizzazione di specifiche procedure inerenti la sorveglianza sanitaria in azienda. Nel 2011 l'azienda ha ottenuto la certificazione OHSAS 18001:2007.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2011 è proseguito il costruttivo confronto con le rappresentanze sindacali dei lavoratori. In particolare si è raggiunto:

- un importante accordo per l'applicazione della tassazione separata agli elementi di produttività definiti in sede aziendale con particolare riferimento al coinvolgimento dell'azienda negli eventi organizzati per i 150 anni dell'unità d'Italia;
- l'accordo per la riorganizzazione delle visite mediche che, definendo modalità di attuazione più adeguate all'organizzazione aziendale e consentendo quindi miglioramenti di produttività/efficacia ha favorito e contribuito l'accesso alla tassazione separata di cui sopra;
- un importante accordo relativo al front line, in particolare nell'area dei Centri di Servizio al Cliente. L'organizzazione di questi centri ha avuto nel 2011 una significativa evoluzione che ha permesso di fornire una risposta più articolata e flessibile alle necessità dei clienti. Si è quindi raggiunto il duplice obiettivo di offrire una maggiore estensione oraria di apertura degli uffici dei centri di servizio al cliente, garantendo la polifunzionalità dei servizi offerti (TPL e parcheggi). Anche questo accordo ha i requisiti di produttività/efficacia per l'applicazione della tassazione separata;
- un altro accordo inerente la manutenzione Metro che, riorganizzando orari e riposi del personale, ha garantito una positiva risposta alle esigenze dell'esercizio della Metropolitana Automatica di Torino collegato al prolungamento della linea 1 da Porta Nuova a Lingotto. Anche questo accordo ha i requisiti di produttività/efficacia per l'applicazione della tassazione separata;
- un ulteriore accordo in occasione dell'affidamento a dipendenti GTT del controllo utenti sulla linea 3: tale accordo costituisce un riferimento normativo per l'estensione, in futuro, della presenza di agenti di controllo interni su altre linee;
- infine nel corso del 2011 si è definito l'accordo sulle libertà sindacali che ha raggiunto l'obiettivo di contenere il numero complessivo di permessi sindacali retribuiti concessi alle organizzazioni sindacali.

WELFARE AZIENDALE ANNO 2011

Da diversi anni è attivo in azienda il Centro di Ascolto. Si tratta di un servizio offerto a tutti i dipendenti per orientarsi e affrontare periodi di difficoltà personali. Presso questa struttura è possibile confrontarsi con psicologi abilitati alla professione e iscritti all'Albo, nella completa garanzia della privacy e dell'anonimato. Il Centro di Ascolto offre consulenze psicologiche il cui obiettivo è informare, orientare e fornire un primo sostegno al disagio personale.

QUALITA', AMBIENTE E SICUREZZA, Modello organizzativo Ex. D.Lgs. 231/2011
SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

L'intera organizzazione GTT è certificata per la qualità secondo la norma ISO 9001 con riferimento alle seguenti categorie di attività (i codici sono definiti dall'Ente European co-operation for Accreditation: EA):

EA 31a - trasporti; il sistema comprende il trasporto pubblico su metropolitana, tram, autobus, ferrovia, e la gestione di parcheggi per auto private.

EA 28 - EA 34 – costruzioni ed ingegneria: il sistema comprende le attività di manutenzione ordinaria della metropolitana automatica, la progettazione, costruzione e manutenzione di ferrovie, tranvie, infrastrutture, fabbricati;

Tutte le attività GTT che rientrano nella categoria EA 31a - trasporti sono certificate per la tutela ambientale secondo la norma ISO 14001.
Nel 2009 il settore GTT preposto all'informatica ha conseguito la certificazione sulla sicurezza delle informazioni gestite, secondo la norma ISO 27001 e riferita alle categorie EA 31a – trasporti e EA 33 – tecnologie dell'informazione.
A fine 2011, GTT ha conseguito l'importante traguardo della certificazione secondo la norma OHSAS 18001 relativa alla Sicurezza e Salute dei Lavoratori.

La società ha inoltre conseguito nel 2006 l'attestato Recognised for excellence EFQM; nel corso del 2011 è stato compiuto il percorso per il rinnovo del riconoscimento previsto per l'inizio del 2012.

TUTELA DELL'AMBIENTE

L'impegno aziendale per la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento è principalmente testimoniato dall'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale (S.G.A.) e dal perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo secondo il modello concettuale Plan-Do-Check-Act. Le principali linee di azione sono individuate nella riduzione dei consumi energetici e nella riduzione delle emissioni in atmosfera dei veicoli, perseguite con l'acquisto di nuovi veicoli, l'utilizzo di sistemi a maggiore efficienza, la formazione e l'informazione del personale e la sperimentazione di iniziative di utilizzo fonti rinnovabili.

SICUREZZA E SALUTE DEGLI AMBIENTI DI LAVORO

L'azienda ha completato nel corso del 2011 il percorso avviato nel 2009 che ha portato all'implementazione del Sistema di Gestione Sicurezza integrato rispetto al preesistente Sistema di Gestione Ambiente. I lavori hanno comportato in particolare la formalizzazione tramite procedure delle prassi già in atto, l'aggiornamento della documentazione di Valutazione del Rischio, nonché significative attività di formazione di tutto il personale.
A novembre 2011 l'azienda ha conseguito la certificazione relativa alla sicurezza e salute sul lavoro secondo la norma OHSAS 18001.

MODELLO ORGANIZZATIVO EX. D.LGS. 231/2011

Il D.Lgs. 231/2001 ha introdotto nell'ordinamento italiano il principio per cui "societas elinquere potest", ovvero un nuovo regime di responsabilità degli enti che si affianca alla responsabilità penale della persona fisica che abbia commesso determinate fattispecie di reato (es. corruzione e concussione) nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi.
L'istituto prevede specifiche condizioni per l'insorgenza della responsabilità e condizioni a essa esimenti, laddove la società si sia dotata di un'efficace sistema di prevenzione dei reati (Modelli organizzativi e gestionali; Codice di comportamento; presenza, autonomia concreta operatività di un Organismo di vigilanza).
Ogni impresa è teoricamente libera di non dotarsi di tali strumenti, correndo il rischio di rispondere penalmente con pesanti sanzioni patrimoniali e interdittive, anche se negli ultimi anni si è imboccata la strada della "obbligatorietà di fatto", sia per gli orientamenti interpretativi della magistratura penale e civile che per le prassi di Regioni ed Enti Locali che sempre più spesso impongono l'adozione di tali modelli alle proprie controparti contrattuali.
La legge 123/2007 ha poi introdotto nel "sistema 231" i reati di omicidio colposo e lesioni personali gravi e gravissime quando commessi con violazione delle norme prevenzionistiche.
Sin dal 2003, anno di costituzione, GTT ha avviato il percorso di adeguamento alla 231, pur in un contesto di facoltatività giuridica.

Il processo di implementazione è stato il seguente:
1) incrocio tra reati-fattispecie e processi/procedure aziendali con identificazione degli "snodi critici" (punti di teorica commissibilità del reato);
2) verifica dei sistemi di prevenzione e (ove necessario) loro adeguamento, rafforzamento, aggiornamento;
3) progressiva adozione e gestione operativa dei Modelli, approvati dal CdA, e loro informatizzazione;
4) nomina e concreta operatività dell'Organismo di Vigilanza attraverso:
   - validazione (e/o correzione) di processi/procedure
   - verifiche ispettive presso le funzioni aziendali
   - proposte di adeguamento/aggiornamento del Modello
5) aggiornamento del Modello
6) relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza al Consiglio di Amministrazione.

Nel 2010 è stata dedicata particolare attenzione alla prevenzione dei reati commessi con violazione delle norme in materia di sicurezza e igiene sul lavoro: è un'area particolarmente critica in quanto si tratta di reati colposi.
All'adozione a fine 2009 della Parte speciale C sulla Sicurezza sul lavoro del Modello Organizzativo e Gestionale è seguito infatti il progetto finalizzato al conseguimento della certificazione OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series – standard internazionale di Gestione della Sicurezza e della Salute dei Lavoratori).
Le parti speciali A e B (Reati Societari; Reati contro la Pubblica Amministrazione) sono state approvate nel dicembre 2011.
È stata inoltre riformulata la composizione dell'Organismo di Vigilanza, che in coerenza al nuovo modello organizzativo aziendale presenta oggi la seguente composizione: il responsabile dell'Internal Audit, un responsabile della Direzione Legale Societario e Partecipate, un responsabile della Direzione Amministrazione Finanza e Controllo con competenze di controller.

CONTESTO NORMATIVO
IL QUADRO di RIFERIMENTO

1.1 il quadro di riferimento normativo al 1.1.2011
A) Il Regolamento (CE) 1370/2007 ha rinnovato la disciplina comunitaria in materia di trasporto pubblico di passeggeri con particolare riferimento ai contenuti obbligatori e durata dei contratti di servizio quali strumenti di regolazione dei rapporti tra autorità ed operatore ed alle forme di aggiudicazione degli stessi.
Prevede che i contratti di servizio di trasporto su gomma possano avere una durata massima di 10 anni elevati a 15 per i servizi di trasporto per ferrovia.
Prefigura differenti possibilità di affidamento dei servizi di trasporto passeggeri:
- affidamento attraverso procedura di gara;
- aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia e dei contratti di servizio pubblico di valore inferiore ad 1 milione di euro oppure inferiore a 300mila chilometri l'anno (c.d. affidamenti "sotto soglia");

A) fornitura dei servizi da parte delle stesse autorità o attraverso un soggetto giuridicamente distinto ma su cui l'ente esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie.
   Prevede un periodo di transizione di 10 anni
B) l'articolo 23-bis del decreto legge 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/08, in materia di servizi pubblici locali ha disciplinato le ipotesi di affidamento diretto in modo più rigoroso (pro-concorrenziale) rispetto agli standard minimi previsti dal Regolamento Europeo. Ha individuato la gara per i servizi quale forma ordinaria e, in via del tutto eccezionale, la possibilità dell'affidamento diretto in house

B1) Il "nuovo" art.23-bis (modificato dall'articolo 15 della legge n.166/09), con l'espressa esclusione del servizio ferroviario di cui viene ribadito l'assoggettamento al d.lgs. 422/97, esige che:

- il conferimento della gestione del servizio pubblico regionale o locale di interesse economico generale avvenga a seguito di procedura competitiva;
- oppure anche senza gara ad evidenza pubblica in favore di una società a partecipazione mista pubblica e privata, nella quale il socio privato partecipi almeno per il 40% e sia stato scelto mediante gara avente ad oggetto anche i compiti di gestione del servizio (c.d. gara a doppio oggetto);
- solo di fronte alla comprovata impossibilità di ricorrere al mercato l'Ente competente può affidare il servizio, direttamente e senza bisogno di cercare un socio privato, ma soltanto ad una società a capitale interamente pubblico, partecipata e controllata dallo stesso Ente, con i requisiti richiesti dall'ordinamento comunitario per la gestione in house.

Le modalità di affidamento hanno rilevanti conseguenze: il nuovo art.23 bis introduce infatti il divieto per le società, le loro controllate, controllanti e controllate da una medesima controllante che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica o di una gara a "doppio oggetto", di acquisire la gestione di ulteriori servizi ovvero in ambiti territoriali diversi (cd. divieto di extraterritorialità).

B2) la normativa è stata completata dal Regolamento attuativo dell'art.23-bis, emanato con D.P.R. 168 del 7.9. 2010 che ha introdotto tra l'altro una serie di vincoli, non poco stringenti, per le imprese che godono di un affidamento diretto: soggezione al patto di stabilità interno (art. 5), utilizzo di procedure ad evidenza pubblica per l'acquisto dei beni e dei servizi (art. 6), rispetto dei principi previsti per le procedute di reclutamento del personale nelle Amministrazioni pubbliche (art. 7).

1.2 le variazioni del contesto normativo intervenute nel corso dell'esercizio 2011

A) Fino a giugno, il quadro di riferimento normativo di cui al precedente punto 1.1 poteva dirsi stabilizzato.

B) Il referendum del 12-13 giugno ha abrogato l'art.23-bis stravolgendo in tal modo l'assetto normativo dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

L'abrogazione del 23-bis ha aperto scenari di non semplice e, forse, di non univoca interpretazione nel tormentato percorso di riforma dei servizi pubblici locali.

C) il 13 agosto le incertezze derivanti dall'incombere di un'applicazione immediata nell'ordinamento italiano della normativa comunitaria sono state però risolte dal legislatore con il decreto-legge 138/2011 convertito in legge 148/2011 (cd."manovra estiva").

La nuova disciplina riprende sostanzialmente, mutuandoli sia pur con qualche modifica, i contenuti dell'abrogato art. 23-bis.

- l'art. 4 del d.l.138/11 convertito in l.148/2011 si compone di 35 commi il cui intento evidente è quello di favorire il processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali attraverso la messa in concorrenza dei servizi e la disincentivazione di forme di affidamento diretto dei servizi e delle partecipazioni pubbliche nelle società di gestione.
- l'art. 5 del d.l.138/11 convertito in l.148/2011, in materia di società' municipalizzate, per favorire il processo di privatizzazione, premia gli enti locali che diano luogo a procedure di dismissione delle proprie partecipazioni destinando ad investimenti infrastrutturali effettuati da tali enti, una quota del Fondo infrastrutture

C1) il 12 novembre la legge di stabilità (L. 183/11) ha apportato ulteriori cambiamenti alla normativa sui servizi pubblici locali di rilevanza economica novellando l'art.4 del d.l.138/11 convertito in l.148/2011, ("decreto legge manovra di ferragosto").

Nel corrispondere ad esigenze segnalate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato la L.183/11 persegue le finalità di "realizzare un sistema liberalizzato dei servizi pubblici locali di rilevanza economica attraverso la piena concorrenza nel mercato" ed "assicurare, mediante un sistema di benchmarking, il progressivo miglioramento della qualità ed efficienza di gestione dei medesimi servizi".

I servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono, pertanto, essere affidati secondo le seguenti modalità:

· Affidamento con gara: rimane principio ineliminabile dell'ordinamento che i servizi debbano ordinariamente essere affidati con procedure ad evidenza pubblica.

· Partenariato pubblico-privato: rimane la possibilità di dare luogo a partenariati pubblico-privati attraverso le cosiddette "gare a doppio oggetto" che abbiano ad oggetto, cioè, al contempo, la qualità di socio (con partecipazione non inferiore al 40%) e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio.

· Affidamento in house: consentito, in deroga alle altre modalità di affidamento del servizio, a favore di società totalmente pubbliche e che posseggano i requisiti richiesti per la gestione c.d. in house, se il valore economico del servizio oggetto dell'affidamento sia pari o inferiore a 900.000 euro annui.

1.3 le variazioni del contesto normativo intervenute dopo la fine dell'esercizio 2011 ma prima dell'approvazione del bilancio

A) il 24 gennaio 2012 il Decreto Legge "Liberalizzazioni" n. 1/2012 è ancora intervenuto imponendo alle autorità competenti di realizzare l'apertura del mercato dei servizi pubblici locali favorendo al contempo efficientamento delle imprese ed economie di settore.

- il trasporto ferroviario regionale viene assoggettato alla disciplina dei servizi pubblici locali
- le Regioni devono organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti e bacini territoriali ottimali ed omogenei e comunque non inferiori al territorio provinciale;
- gli enti locali devono verificare la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi, adottare una delibera quadro ed acquisire il parere preventivo ed obbligatorio dell'Antitrust prima di procedere al conferimento e rinnovo della gestione dei servizi pena il divieto di attribuzione di diritti di esclusiva;
- scadenza del periodo transitorio relativo agli affidamenti non conformi alle nuove regole è fissata al 31 dicembre 2012.

IL QUADRO dei FINANZIAMENTI al TPL

DGR 1761

Con DGR. 15-1761 del 28 marzo 2011, avente ad oggetto "Assegnazione e riparto delle risorse agli Enti soggetti di delega in materia di trasporto pubblico locale per il finanziamento dei servizi minimi e delle agevolazioni tariffarie relativamente agli anni 2011, 2012 e 2013" la Regione Piemonte ha disposto "razionalizzazioni della spesa" in termini di riduzione dei trasferimenti per le compensazioni dei "servizi minimi" di Tpl nelle seguenti misure:

- 3% per il 2011 (e quindi immediatamente sull'esercizio in corso)
- 10% per il 2012
- 12% per il 2013.

GTT ha impugnato avanti al TAR Piemonte la D.G.R. 15-1761 richiedendo l'annullamento e proponendo istanza di sospensiva cautelare del provvedimento. Con ordinanza del 15 dicembre 2011 il TAR ha accolto l'istanza di sospensiva relativamente al 2011.

Il Consiglio di Stato, con ordinanza del 7 febbraio 2012, ha respinto l'appello proposto dalla Regione Piemonte avverso tale decisione.

DGR 2942

Con D.G.R. 35-2942 del 28 novembre 2011, avente ad oggetto "Misure urgenti in materia di trasporto pubblico locale per il triennio 2012-2014 " la Regione Piemonte è intervenuta nuovamente nell'ambito dei servizi minimi di Tpl prevedendo, dal 1 gennaio 2012, una riduzione delle compensazioni del 5% ulteriore e cumulabile rispetto a quanto determinato nella D.G.R. precedente.

Dal 2012 la DGR determina una riduzione dei trasferimenti nella misura di - 15% elevato a - 17% nel 2013 e 2014. GTT ha impugnato la D.G.R. 2942 avanti al TAR Piemonte richiedendo l'annullamento e la sospensiva cautelare del provvedimento.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Al fine di ottimizzare la gestione dei servizi di corporate GTT ha in essere contratti di servizio con le altre società del Gruppo GTT.

- usufruisce di servizi prestati da altre società del Gruppo quali attività di noleggio, fornitura di metano, tecnico-informatici, gestione parcheggi nei comuni limitrofi;
- presta servizi ad altre società del Gruppo (Sistemi Informativi, Attività organizzative e di Sicurezza, Attività Amministrative, Personale, ecc.).

In particolare, G.T.T. S.p.A. fornisce ad alcune società del gruppo, quali Car City Club Srl, Torino Metano, Ge.S.In. S.p.A., Millerivoli S.r.l., GTT City Sightseeing, Meccanica Moretta e Publitransport S.r.l un servizio di assistenza e consulenza di carattere generale in campo societario, tecnico, amministrativo, retributivo e della sicurezza.

G.T.T. S.p.A. ha contratti in essere con Torino Metano S.r..l. quali il rifornimento dei mezzi presso lo Stabilimento Gerbido e Fiochetto, la movimentazione mezzi presso lo Stabilimento Tortona, la gestione del riscaldamento presso i vari comprensori GTT, la manutenzione delle corsie, sia stradali che interne agli stabilimenti GTT, alla manutenzione di impianti di terzi e all'assemblaggio di compressori e alla progettazione di impianti.

G.T.T. S.p.A. usufruisce di servizi prestati da Publitransport GTT S.r.l. quali commercializzazione degli spazi pubblicitari sui retro paline di fermata rete autotranviaria GTT Urbana, contratto di affidamento della gestione degli spazi destinati a pubblicità stazioni di Metropolitana di Torino, pubblicità effettuata sui mezzi di trasporto pubblico GTT.

G.T.T. S.p.A. fornisce inoltre ad AMC Canuto SpA servizi di TPL e alcuni mezzi per l'espletamento del servizio pubblico.

G.T.T. S.p.A. fornisce a 5T Srl servizi di sicurezza, servizi amministrativi, servizi relativi al personale distaccato e corsi di formazione, di trasmissione dati e telecomunicazioni. La Società a sua volta usufruisce da 5T Srl un servizio di gestione delle piattaforme informatiche.

La valorizzazione delle cessioni di beni e le prestazioni di servizio interne al gruppo societario è avvenuta in base al principio del prezzo di libera concorrenza tra le parti o di valore normale, vale a dire il principio del prezzo che sarebbe stato concordato tra imprese indipendenti per operazioni similari nel libero mercato.

Il dettaglio dei costi e ricavi con società del Gruppo è riportato tra gli Allegati alla Nota Integrativa.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE E FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

L'obiettivo principale prefissato per il 2012 è la capacità dell'azienda di aumentare il proprio grado di autonomia economico-finanziaria.

Nel novembre 2011 la regione Piemonte, con DGR n. 36, ha previsto l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale.

A partire dal gennaio 2012, gli Enti locali hanno dato seguito alla DGR suddetta e hanno deliberato il rinnovo tariffario per i servizi extraurbani, ferroviari e da area integrata Formula (dal primo gennaio), per i servizi urbani (dal 1 febbraio) e per la sosta nel Comune di Torino (dal 6 febbraio).

La gestione del 2012 dipenderà in modo significativo dall'esito dei contenziosi con la Regione Piemonte in merito ai "Tagli". Segnaliamo che con sentenza del 23 febbraio 2012 è stata accolta la richiesta di sospensione.

ALTRE INFORMAZIONI

La società nel corso dell'esercizio non ha posseduto, né direttamente né per interposta persona, azioni della Società controllante.
La società non possiede azione proprie.
La società non ha optato per il consolidato fiscale.
La società non ha effettuato attività di Ricerca e Sviluppo capitalizzate.

Con riferimento alla vigente normativa in materia di privacy, si comunica che la società ha adottato il Documento Programmatico sulla Sicurezza nel trattamento dei dati personali, in conformità a quanto previsto dall'Allegato B del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

Il bilancio è stato redatto sul presupposto della continuità aziendale; la società, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze in merito alla continuità aziendale.

Il bilancio consolidato viene predisposto dalla società capogruppo FCT Holding Srl. Ai sensi del D. Lgs. 127/1991 art. 27 comma 3 non sono soggette all'obbligo a redigere il bilancio consolidato le imprese a loro volta controllate quando la controllante sia titolare di oltre il 95 per cento delle azioni o quote dell'impresa controllata.

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

Signor Azionista,

in relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

· approvare il bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2011 che chiude con un utile pari a Euro 1.653.428

· approvare la seguente proposta di destinazione dell'utile:

- Euro 82.671,40 (pari al 5%) a Riserva Legale;
- Euro 1.570.756,60 (pari al 95%) a Riserva Straordinaria.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Francesco Brizio Falletti di Castellazzo

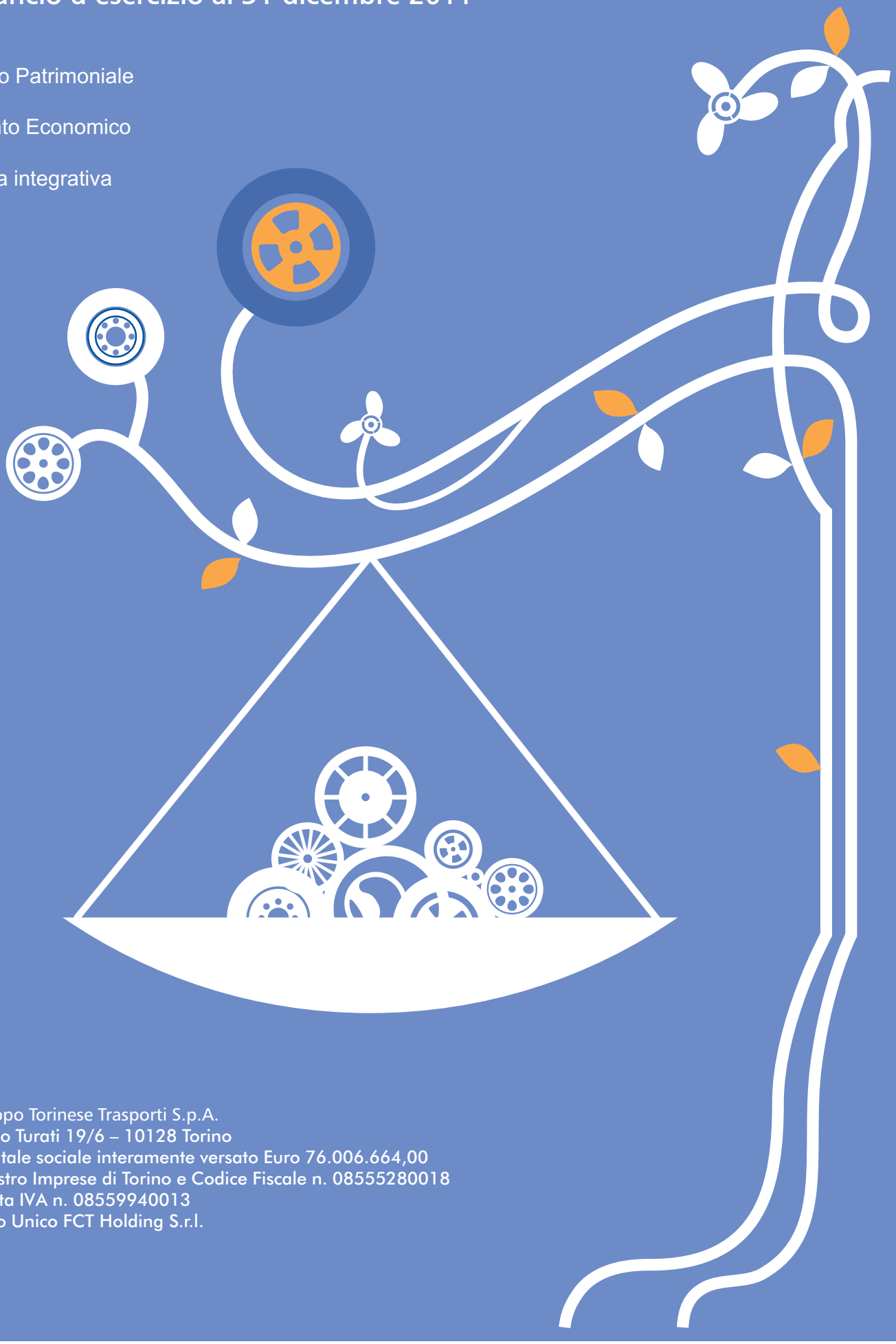
16%
44%
15%
25%
12.5
64.8
28%
27%
35%

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011

Stato Patrimoniale

Conto Economico

Nota integrativa



Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.
Corso Turati 19/6 – 10128 Torino
Capitale sociale interamente versato Euro 76.006.664,00
Registro Imprese di Torino e Codice Fiscale n. 08555280018
Partita IVA n. 08559940013
Socio Unico FCT Holding S.r.l.

STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2011

ATTIVO	31/12/2011	31/12/2010
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B. IMMOBILIZZAZIONI:		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
1. Costi di impianto e di ampliamento - -	-	-
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità - -	-	-
3. Diritti di brevetto ind.le e di utilizz.di opere dell'ingegno	3.993.631	1.055.433
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	29.696	30.573
5. Avviamento - -	-	-
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	4.037.847	3.297.513
7. Altre		
- Migliorie a beni di terzi - Migliorie diverse	142.201	107.866
- Migliorie a beni di terzi - Parcheggi	1.105.210	1.542.109
Totale Immobilizzazioni Immateriali	**9.308.585**	**6.033.494**
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	170.216.127	171.065.287
2. Impianti e macchinario	24.032.217	25.486.800
3. Attrezzature industriali e commerciali	2.537.640	2.580.328
4. Altri beni:		
- Mobili	1.200.875	1.192.903
- Macchine d'ufficio	3.106.088	2.783.434
- Automezzi	943.441	1.123.012
- Migliorie a beni di terzi - -	-	-
- Beni gratuitamente devolvibili:		
Impianti e materiale ferroviario	354.300.487	350.629.577
Fondo copertura (Comune di Torino)	-36.189.307	-36.189.307
Fondo copertura (Stato, Regione)	-318.111.180	-314.440.270
	166.736.147	159.277.545
5. Materiale rotabile		
6. Immobilizzazioni parcheggi:		
	26.827.223	28.869.410
- Opere Civili	4.499.389	3.810.528
- Altre immobilizzazioni		
7. Immobilizzazioni in corso e acconti:		
- Investimenti diversi	40.724.012	19.066.503
- Investimenti parcheggi	3.635.897	2.829.328
- Beni gratuitamente devolvibili.		
Impianti e materiale ferroviario	3.655.253	4.613.232
Fondo copertura (Stato, Regione)	-3.655.253	-4.613.232
Totale Immobilizzazioni Materiali	**444.459.056**	**418.085.078**

segue: ATTIVO	31/12/2011	31/12/2010
III. Immobilizzazioni finanziarie		
1.Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	2.558.582	1.798.908
b) Imprese collegate	7.503.568	7.508.068
c) Enti controllanti	-	-
d) altre imprese	3.396.455	3.405.477
2. Crediti:		
a) verso Imprese controllate	1.009.427	1.561.100
b) verso Imprese collegate	-	36.410
c) verso Enti controllanti	-	-
d) verso altri:		
1) Stato, Regione, altri Enti territoriali	-	-
2) Altri enti del settore pubblico allargato	-	-
3) Diversi	-	-
3. Altri titoli	-	-
4. Azioni proprie	-	-
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	**14.468.032**	**14.309.963**
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	**468.235.673**	**438.428.535**
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
I. Rimanenze:		
1.Materie prime sussidiarie e di consumo	30.324.124	28.173.471
2.Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3.Lavori in corso su ordinazione	-	-
4.Prodotti finiti e merci	-	-
5.Acconti	-	-
Totale Rimanenze	**30.324.124**	**28.173.471**
II. Crediti		
1.Verso clienti	160.318.260	136.248.652
2.Verso Imprese controllate	5.076.278	2.065.612
3.Verso Imprese collegate	9.881.363	3.100.425
4.Verso Enti controllanti	171.477.366	221.859.428
4 - bis Crediti tributari	16.626.268	14.382.900
4 - ter Imposte anticipate	24.537	67.155
5.Verso altri:		
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali	28.431.642	34.107.234
b) Altri enti del settore pubblico allargato	264.246	11.319
c) Diversi	31.559.250	39.740.210
Totale Crediti	**423.659.210**	**451.582.935**

segue: ATTIVO	31/12/2011	31/12/2010
III.Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:		
1.Partecipazioni in Imprese controllate	-	-
2.Partecipazione in Imprese collegate	-	-
3.Partecipazioni in Enti controllanti	-	-
4.Altre partecipazioni	-	-
5.Azioni proprie	-	-
6.Altri titoli	1.774	1.774
Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	**1.774**	**1.774**
IV.Disponibilità liquide:		
1.Depositi bancari e postali presso:		
a) Banche	797.335	1.094.701
b) Poste	668.358	369.879
2.Assegni	22.921	18.819
3.Denaro e valori in cassa	273.117	148.058
Totale Disponibilità Liquide	**1.761.731**	**1.631.457**
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	**455.746.839**	**481.389.637**
D. RATEI E RISCONTI	**7.051.636**	**3.641.208**
TOTALE ATTIVO	**931.034.148**	**923.459.380**

PASSIVO	31/12/2011	31/12/2010
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	76.006.664	76.006.664
II. Riserve da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione		
a) riserva di rivalutazione L.2/2009	97.405.995	97.405.995
IV. Riserva legale	343.178	316.559
V. Riserve statutarie	-	-
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VII. Altre riserve:		
a) riserva straordinaria	2.117.769	1.821.007
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	-	-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	1.653.428	523.382
Totale Patrimonio Netto	177.527.034	176.073.607
B. FONDI PER RISCHI E ONERI		
1. per trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2. per imposte, anche differite	-	-
3. altri	51.744.536	50.122.988
Totale Fondi per Rischi e Oneri	51.744.536	50.122.988
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	83.677.936	86.737.664
D. DEBITI		
1. Obbligazioni	8.942.282	10.000.000
2. Obbligazioni convertibili	-	-
3. Debiti verso Soci per finanziamenti	-	-
4. Debiti verso:		
a) Banche per linee di fido	69.004.594	21.320.315
b) Banche per mutui	62.142.565	66.728.784
c) Banche per finanziamenti	45.508.000	45.000.000
5. Debiti verso altri finanziatori	-	-
6. Acconti	250.446	37.492
7. Debiti verso Fornitori	138.082.845	128.993.439
8. Debiti rappresentati da titoli di credito	-	-
9. Debiti verso Imprese controllate	6.682.027	4.866.135
10. Debiti verso Imprese collegate	8.299.451	9.293.969
11. Debiti verso Enti controllanti	27.670.668	58.056.686
12. Debiti tributari	9.477.259	10.983.118
13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	13.792.281	13.664.219
14. Altri debiti	68.775.749	88.716.726
Totale Debiti	458.628.167	457.660.883
E. RATEI E RISCONTI		
1. Ratei e risconti	13.516.323	14.479.645
2. Contributi in conto investimenti	145.940.152	138.384.593
Totale Ratei e Risconti	159.456.475	152.864.238
TOTALE PASSIVO	931.034.148	923.459.380
CONTI D'ORDINE	134.901.098	130.980.227

CONTO ECONOMICO	31/12/2011	31/12/2010
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi	137.797.233	130.431.831
a) delle vendite e delle prestazioni	130.746.905	123.381.503
b) da copertura di costi sociali	7.050.328	7.050.328
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	21.091.291	13.744.084
5) Altri ricavi e proventi:	310.881.500	336.161.987
a) diversi	71.873.500	76.759.458
b) quota annua di contributi in c/investimenti	8.569.877	28.709.100
c) compensazioni economiche	230.438.123	230.693.429
Totale Valore della Produzione (A)	**469.770.024**	**480.337.902**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(53.254.986)	(46.556.072)
7) Per servizi	(108.673.750)	(105.561.687)
8) Per godimento di beni di terzi	(30.780.916)	(23.902.228)
9) Per il personale:	(245.902.291)	(247.155.831)
a) Salari e stipendi	(177.356.478)	(179.584.338)
b) Oneri sociali	(51.064.520)	(50.985.763)
c) Trattamento di fine rapporto	(12.452.016)	(11.448.866)
d) Trattamento di quiescenza e simili	(2.795.988)	(2.792.332)
e) Altri costi	(2.233.289)	(2.344.532)
10) Ammortamenti e svalutazioni	(28.010.003)	(49.031.493)
a) Ammortamento delle Immobilizzazioni Immateriali	(1.871.639)	(3.946.946)
b) Ammortamento delle Immobilizzazioni Materiali:	(24.838.364)	(45.084.547)
c) Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni	-	-
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.300.000)	-
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.150.654	727.231
12) Accantonamenti per rischi	-	(5.000.000)
13) Altri accantonamenti	-	-
14) Oneri diversi di gestione	(3.543.687)	(3.386.522)
Totale Costi della Produzione (B)	**(468.014.979)**	**(479.866.602)**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**1.755.045**	**471.300**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
a) in imprese controllate	-	-
b) in imprese collegate	-	-
c) in altre imprese	469.890	21.060

SEGUE: CONTO ECONOMICO	31/12/2011	31/12/2010
16) Altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso:		
1) imprese controllate	-	-
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	-	-
4) altri	-	-
b) da titoli iscritti nelle immobiliz. che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) proventi diversi dai precedenti da:		
1) imprese controllate	18.535	9.637
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	3.402.221	-
4) altri	2.180.509	83.051
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) enti controllanti	-	-
d) altri	(4.113.920)	(1.825.900)
17-bis) Utili e perdite su cambi	-	(5.438)
Totale proventi e oneri finanziari ©	**1.957.235**	**(1.717.590)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizz. finanz. che non costituiscono partecipazioni	-	12.555
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partec.	-	-
d) altre	-	-
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	(4.542)	-
b) di immobilizz. finanz. che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partec.	-	-
d) altre	-	-
Totale delle rettifiche (D)	**(4.542)**	**12.555**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi straordinari		
a) plusvalenze da alienazioni	341.915	104.070
b) plusvalenze da partecipazioni		-
c) sopravvenienze attive/insussistenze del passivo	5.073.296	9.445.211
21) Oneri straordinari		
a) minusvalenze da alienazioni	(290.212)	(12.554)
b) sopravvenienze passive/insussistenze dell'attivo	(1.802.254)	(2.452.457)
Totale oneri e proventi straordinari (E)	**3.322.745**	**7.084.270**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	**7.030.483**	**5.850.535**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
- correnti	(5.334.437)	(5.272.129)
- anticipate	(42.618)	(55.024)
- differite	-	-
23) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**1.653.428**	**523.382**

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Francesco Brizio Falletti di Castellazzo

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011

Stato Patrimoniale

Conto Economico

Nota integrativa

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.
Corso Turati 19/6 – 10128 Torino
Capitale sociale interamente versato Euro 76.006.664,00
Registro Imprese di Torino e Codice Fiscale n. 08555280018
Partita IVA n. 08559940013
Socio Unico FCT Holding Srl

NOTA INTEGRATIVA

Struttura e contenuto del bilancio

Il presente bilancio d'esercizio è stato predisposto in conformità alla normativa del Codice Civile ed in base ai principi e criteri contabili nazionali emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili come recepiti dall'Organismo Italiano di Contabilità.
Il bilancio consolidato viene predisposto dalla società capogruppo FCT Holding Srl. Ai sensi del D. Lgs. 127/1991 art. 27 comma 3 non sono inoltre soggette all'obbligo a redigere il bilancio consolidato le imprese a loro volta controllate quando la controllante sia titolare di oltre il 95 per cento delle azioni o quote dell'impresa controllata. I criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011 risultano invariati rispetto ai criteri adottati per la redazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2010. La natura dell'attività svolta dalla Società, i rapporti con le parti correlate nonché i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono riportati nella Relazione degli Amministratori sulla gestione.

In merito alle operazioni societarie di riorganizzazione che hanno interessato GTT SpA nel secondo semestre 2011 si rimanda al paragrafo della Relazione sulla gestione "Fatti di rilievo del periodo". Si segnala che il confronto con il 31 dicembre 2010 non risulta essere particolarmente significativo in quanto il bilancio al 31 dicembre 2010 includeva ancora nove mesi di esercizio delle attività conferite ad InfraTrasporti Torino Srl.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisizione o di produzione inclusivo degli eventuali oneri accessori.
Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente in funzione della loro prevista utilità futura.
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 alla attività immateriale. In mancanza di uno soltanto degli accennati requisiti i costi in questione sono interamente imputati al periodo del loro sostenimento.
Le concessioni, licenze, marchi e diritti simili sono relativi a licenze d'uso software e sono ammortizzati in tre anni.
Le altre immobilizzazioni immateriali riguardano migliorie su beni di terzi (ammortizzate sulla base della durata del rapporto contrattuale sottostante), e a 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 ricerca, sviluppo e di pubblicità	5 anni	Altre - Migliorie a beni di Terzi - Parcheggi	9 anni
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3 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. Negli oneri accessori sono inclusi 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 deter-minate 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%. 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 5000-7000 e relativi accessori	8,34%	Automezzi di servizio	15,00%
Autobus	8,33%	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 d'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.

Il fondo spese di ripristino, inoltre, risulta coerente con i piani degli interventi manutentivi, in relazione alla prevista capacità dei conti economici dei futuri esercizi di assorbire i costi relativi alle manutenzioni necessarie ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza delle immobilizzazioni.

In merito ai criteri d'imputazione dei costi sostenuti per gli investimenti infrastrutturali relativi ai compendi ferroviario e ferrotranviario 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. Le partecipazioni acquisite successivamente sono valutate 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 e gli apparecchi di scorta per la manutenzione sono valutati al minore tra il costo di acquisto, ottenuto con il metodo del costo medio ponderato ed il presumibile valore di sostituzione rilevato dall'andamento di 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 di bilancio.

Crediti e debiti
I crediti e i debiti sono iscritti al valore nominale; per i crediti tale valore è ridotto al presumibile valore di realizzazione tramite l'iscrizione del fondo svalutazione crediti esposto a diretta riduzione dei crediti stessi.

Interessi
Il D.Lgs. n. 231 del 2002 ha introdotto una disciplina legale di tutela degli interessi del creditore, attribuendo al medesimo la facoltà di ricorrere a specifici strumenti, anche di carattere processuale al fine di ottenere l'effettiva realizzazione del proprio credito. A tal fine, il D.Lgs. 231/2002 ha, tra l'altro, disciplinato la maturazione degli interessi di mora disponendo che essi decorrono automaticamente, dal giorno successivo alla scadenza del termine per il pagamento e ha introdotto la previsione di un tasso per interessi moratori più alto (calcolato sulla base del tasso di riferimento della Banca Centrale Europea, aumentato, di regola, di sette punti percentuali), fatta salva la facoltà delle parti di determinare una differente misura degli interessi. Sempre secondo il D.Lgs. 231/2002 il ricavo per interessi di mora su crediti scaduti e non ancora incassati deve partecipare al reddito di periodo secondo il principio di competenza economica. In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 231/2002, GTT S.p.A., ha iscritto in bilancio al 31 dicembre 2011, interessi attivi per ritardati incassi. Il calcolo degli interessi derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, sulla base di un tasso d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti – accesi a causa dei ritardati incassi – e che risulta essere pari al 2,64%.

Ratei e risconti
Riguardano quote di componenti positivi e negativi di reddito comuni a due o più esercizi e sono determinati in funzione della competenza temporale.

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

Fondi per rischi e oneri
I fondi per rischi e oneri sono accantonati a fronte di perdite o passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura del periodo sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella Nota Integrativa, nella parte di commento dei fondi, senza procedere allo stanziamento di un fondo.

In caso di eventi solamente remoti e cioè di eventi che hanno scarsissime possibilità di verificarsi non viene contabilizzato alcun fondo, né vengono date informazioni aggiuntive od integrative. Il fondo imposte differite, ove esistente, accoglie le imposte che, pur essendo di competenza del periodo, si renderanno esigibili solo in esercizi successivi, per effetto dell'esistenza di differenze temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore alla stessa attribuito ai fini fiscali. Il fondo ripristino opere devolvibili è stato istituito allo scopo di non far gravare esclusivamente sugli esercizi in cui sono sostenuti i costi per manutenzioni, rinnovi e simili di natura non incrementativa, ma di distribuirli sui vari esercizi di utilizzo di tali beni.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Rappresenta il debito maturato a tale titolo verso tutti i dipendenti alla fine del periodo - dedotte le anticipazioni corrisposte - conformemente alle norme di legge ed ai contratti di lavoro vigenti.
Gli accantonamenti maturati a far data dal 1° gennaio 2008, rilevati nel conto economico tra i costi del personale, in ossequio alla riforma della previdenza complementare, vengono periodicamente versati ai fondi pensionistici complementari prescelti dal lavoratore dipendente a partire dalla data della scelta; quelli maturati prima della scelta sono stati addebitati al T.F.R.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono iscritti in bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica, tramite l'accertamento dei relativi ratei e risconti. Sono indicati al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi, nonché delle imposte direttamente connesse alle vendite.
In particolare:

- i ricavi sono rappresentati dai proventi del traffico, dai ricavi della gestione parcheggi e dai ricavi a copertura d'oneri sociali, nonché dalle erogazioni spettanti ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. del 19 novembre 1997 n. 422 per il trasporto pubblico locale;
- i ricavi per prestazione di servizi sono riconosciuti sulla base dell'avvenuta prestazione e in accordo con i relativi contratti;
- i costi sono contabilizzati secondo il principio della competenza;
- i proventi e oneri finanziari sono contabilizzati in base al principio della competenza temporale;
- i dividendi sono iscritti nell'esercizio in cui si tiene l'assemblea della partecipata che delibera la distribuzione di utili o riserve.

Imposte sul reddito

Il calcolo delle imposte è determinato sulla base di una realistica previsione dell'onere d'imposta di pertinenza del periodo determinato in applicazione della vigente normativa fiscale. Inoltre, ove esistenti, in ottemperanza a quanto previsto nell'OIC n. 25 elaborato dalla Commissione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sono stanziate in bilancio le imposte differite. Il loro computo trae origine dalle differenze temporanee tra i valori inseriti in bilancio e i relativi valori riconosciuti ai fini fiscali. Viene inoltre rilevato l'utilizzo delle imposte differite accantonate negli esercizi precedenti (a fronte ad esempio, dello storno di ammortamenti anticipati calcolati con aliquote fiscali rispetto a quelle risultanti dal metodo civilistico della vita utile) nonché lo storno di imposte anticipate per svalutazioni effettuate in precedenza, ma non aventi rilevanza fiscale.
Le imposte differite generatesi nel periodo sono indicate nel conto economico in un'apposita linea della voce "Imposte sul reddito del periodo", in quanto dette imposte, al pari di quelle correnti, sono considerate oneri del periodo. Eventuali imposte differite generatesi in esercizi precedenti sono contabilizzate nella voce "Proventi ed oneri straordinari".
Le imposte differite sono state calcolate considerando l'aliquota fiscale prevista per l'esercizio in cui le differenze si riverseranno e le imposte anticipate vengono contabilizzate solo in presenza di eventi che si verificheranno con ragionevole certezza.

Conti d'ordine

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

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

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

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

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

B) IMMOBILIZZAZIONI

Si precisa preliminarmente, agli effetti del n. 3-bis) dell'art. 2427 del Codice Civile, che non si sono effettuate, nel presente esercizio così come nei precedenti, svalutazioni e riduzioni di valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, al di fuori degli ammortamenti sotto riportati.

Immobilizzazioni immateriali

Per le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio e per le altre informazioni relative alle immobilizzazioni immateriali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia al prospetto Allegato n. 1.
Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2011 (Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno) si riferiscono principalmente a software applicativo acquistato a titolo di proprietà, a software applicativo acquistato a titolo di licenza d'uso a tempo determinato e a costi sostenuti per software applicativo sviluppato internamente.
Le migliorie su beni di terzi si riferiscono a oneri pluriennali riferiti in particolare ai parcheggi in concessione d'uso; la riduzione rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto degli ammortamenti dell'esercizio.
Le 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 macchinario;
- Attrezzature;
- Altri beni, che includono mobili, macchine d'ufficio, automezzi e beni gratuitamente devolvibili (ferrovie);
- Materiale rotabile (bus e tram);
- Immobilizzazioni parcheggi;
- Immobilizzazioni in corso e acconti le quali, sono suddivise tra investimenti diversi, parcheggi e beni gratuitamente devolvibili.

Per le movimentazioni intervenute in corso d'esercizio e le altre informazioni relative alle immobilizzazioni materiali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia ai prospetti riportati negli Allegati n. 2, n. 2A e n. 2B.
Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.
La variazione dell'esercizio è dovuta principalmente all'effetto combinato e di segno opposto degli ammortamenti dell'anno e dell'acquisto di nuovo materiale rotabile; in particolare nel 2011 sono stati messi in esercizio 7 nuovi autobus di 65 nuove acquisizioni.
Non si segnalano dismissioni significative.
Si precisa che l'aliquota d'ammortamento è stata ridotta del 50% per tutte le immobilizzazioni acquisite nell'esercizio.

Immobilizzazioni finanziarie

Le Immobilizzazioni finanziarie, per € 14.468.032, sono così formate:

(in migliaia di euro)	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Partecipazioni in imprese controllate	2.559	760	1.799
Partecipazioni in imprese collegate	7.504	(4)	7.508
Partecipazioni in altre imprese	3.396	(9)	3.405
Crediti verso imprese controllate	1.009	(552)	1.561
Crediti verso imprese collegate	0	(37)	37
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	**14.468**	**158**	**14.310**

Le partecipazioni di GTT ammontano a € 13.458.605. Nel corso del 2011 si è proceduto alla conversione di quota parte del credito per finanziamento soci nei confronti di Novarese S.r.l. in partecipazione per € 439.000; si è altresì registrata l'acquisizione da Fornovo Gas del 20% delle quote capitale di Torino Metano per effetto della quale GTT detiene ora il 100%.
Nel corso dell'esercizio si è ritenuto opportuno stornare il valore di alcune partecipazioni di rilevanza non significativa quali Ertico e C.G.A. S.p.A.; inoltre si sono concluse le procedure di liquidazione di S.A.P. S.r.l..
Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le informazioni su alcune partecipate, precisando che i valori di bilancio indicati sono relativi al 2010, in quanto i dati del 2011 non sono ancora disponibili.

Autoservizi Novarese S.r.l.

GTT detiene il 70% del capitale della Società Autoservizi Novarese S.r.l. operante nel settore del TPL nell'ambito della provincia di Torino e nel settore del noleggio di rimessa.

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	5.580
Costi della Produzione	(5.692)
Risultato ante imposte	(655)
Utile (Perdita) d'esercizio	(628)

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	3.162	Patrimonio Netto	1.055
Rimanenze	56	Fondi	-
Crediti	2.341	TFR	601
Disponibilità	82	Debiti	4.048
Ratei e risconti	66	Ratei e Risconti	3
Totale Attivo	**5.707**	**Totale Passivo**	**5.707**

Car City Club S.r.l.

La Società svolge attività di progettazione e gestione di servizi per la mobilità complementari al trasporto locale e destinati a promuovere i trasporti di persone in forma collettiva in base ai modelli "Car sharing" e "Car pooling", nonché l'organizzazione e la prestazione dei servizi volti ll'attuazione dei piani degli spostamenti individuali.
GTT detiene il 51% del capitale, Leasys S.p.A. (gruppo FIAT) il 33% e A.M.C. Canuto S.p.A. il restante 16%.

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	1.462
Costi della Produzione	(1.412)
Risultato ante imposte	27
Utile (Perdita) d'esercizio	-

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	176	Patrimonio Netto	106
Rimanenze	0	Fondi	0
Crediti	511	TFR	40
Disponibilità	168	Debiti	539
Ratei e risconti	5	Ratei e Risconti	175
Totale Attivo	**860**	**Totale Passivo**	**860**

Torino Metano S.r.l.

In data 24 ottobre 2011 il Consiglio Comunale della Città di Torino, con deliberazione 20011 04094/064, ha approvato il progetto di fusione di Torino Metano in GTT.

La società svolge, in due stabilimenti siti nell'area di Torino, attività di realizzazione e gestione delle strutture di rifornimento di gas metano e relative prestazioni accessorie nonché attività connesse al rifornimento ed alla movimentazione dei mezzi GTT a gasolio. La Società è, inoltre, attiva nel campo della manutenzione della segnaletica orizzontale sia all'interno dei comprensori GTT, sia in ambito cittadino. Viene parallelamente gestito un impianto di distribuzione metano per autotrazione aperto alla clientela privata. La Società è attiva anche nel settore della manutenzione impianti metano presso terzi. Dall'ottobre 2008 Torino Metano gestisce, inoltre, tutte le attività connesse al "riscaldamento" all'interno dei comprensori GTT. Tutte le attività precedentemente svolte da Torino Metano continueranno ad essere svolte in GTT SpA.

Il Capitale sociale, pari a € 500.000, è interamente detenuto da GTT.

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	10.650
Costi della Produzione	(9.763)
Risultato ante imposte	469
Utile (Perdita) d'esercizio	145

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	473	Patrimonio Netto	1.071
Rimanenze	76	Fondi	0
Crediti	3.853	TFR	275
Disponibilità	347	Debiti	2.707
Ratei e risconti	9	Ratei e Risconti	705
Totale Attivo	**4.758**	**Totale Passivo**	**4.758**

Publitransport GTT S.r.l.,
L'attività consiste nell'acquisto di spazi pubblicitari e di rivendita degli stessi, dopo averne curato l'allestimento (pubblicità dinamica e fissa). GTT detiene il 51,00% del capitale sociale di € 100.000 mentre il restante 49% è detenuto da IGP Decaux.

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	4.943
Costi della Produzione	(4.883)
Risultato ante imposte	(23)
Utile (Perdita) d'esercizio	(53)

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	333	Patrimonio Netto	79
Rimanenze	0	Fondi	0
Crediti	2.074	TFR	133
Disponibilità	42	Debiti	2.237
Ratei e risconti	0	Ratei e Risconti	0
Totale Attivo	**2.449**	**Totale Passivo**	**2.449**

Extra.To S.c.ar.l.
In data 17.09.2010 è stato costituito con rogito dal notaio Angelo Chianale, il consorzio Extra.To, che rappresenta il nuovo operatore unico per i trasporti della Provincia di Torino. ExtarTo Scarl chiuderà il primo bilancio d'esercizio il 31 dicembre 2011. L'oggetto della Società è l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma della Provincia di Torino e delle Comunità Montane, Ivrea, Pinerolo, Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno e servizio Provibus.
L'importo del contratto di servizio ammonta ad un canone complessivo su sei anni pari ad euro 207,7 milioni.

GTT City Sightseeing Torino S.r.l.
La Società opera nel settore della gestione dell'affidamento dei servizi turistici, di noleggio con o senza conducente ed è attiva dalla fine del 2007. Il capitale sociale risulta suddiviso fra GTT (51%), City Sightseeing Italy (40%) e Turismo Torino (9%).

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	398
Costi della Produzione	(396)
Risultato ante imposte	4
Utile (Perdita) d'esercizio	3

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	9	Patrimonio Netto	92
Rimanenze	0	Fondi	0
Crediti	117	TFR	0
Disponibilità	159	Debiti	208
Ratei e risconti	15	Ratei e Risconti	0
Totale Attivo	**300**	**Totale Passivo**	**300**

Autoservizi Canuto S.p.A.
La partecipazione di GTT in Autoservizi Canuto è rappresentativa del 40% del capitale sociale mentre il restante 60% fa capo alla Famiglia Canuto. La Società opera nel campo del TPL e del noleggio di rimessa ed è doveroso segnalare come circa il 70% del fatturato sia rivolto al Socio GTT.

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	12.285
Costi della Produzione	(11.932)
Risultato ante imposte	280
Utile (Perdita) d'esercizio	76

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	3.785	Patrimonio Netto	1.557
Rimanenze	260	Fondi	2
Crediti	4.352	TFR	790
Disponibilità	56	Debiti	5.550
Ratei e risconti	195	Ratei e Risconti	749
Totale Attivo	**8.648**	**Totale Passivo**	**8.648**

5 T S.r.l.
la cui attività consiste nella realizzazione di nuove tecnologie telematiche riguardanti i trasporti pubblici per Torino e l'area conurbata e nel migliorare e promuovere quelle già esistenti.
Il Capitale sociale è pari a € 100.000 ed è così ripartito:

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

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	7.103
Costi della Produzione	(7.184)
Risultato ante imposte	(73)
Utile (Perdita) d'esercizio	(174)

ATTIVO (in migliaia di euro)		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	178	Patrimonio Netto	2.531
Rimanenze	561	Fondi	70
Crediti	9.319	TFR	189
Disponibilità	119	Debiti	7.431
Ratei e risconti	56	Ratei e Risconti	12
Totale Attivo	**10.233**	**Totale Passivo**	**10.233**

A.T.I. Trasporti Interurbani S.p.A.
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. Svolge, altresì, servizio di trasporto interregionale e di noleggio autobus.
Il capitale sociale è così ripartito:

Famiglia Galleano	40%
G.T.T. S.p.A.	30%
Sig. Geloso	20%
SEAG S.r.l.	10%

(in migliaia di euro)	
Valore della Produzione	14.322
Costi della Produzione	(11.703)
Risultato ante imposte	3.002
Utile (Perdita) d'esercizio	1.919

ATTIVO (in migliaia di euro)		**PASSIVO**	
Immobilizzazioni Nette	23.130	Patrimonio Netto	24.618
Rimanenze	593	Fondi	3.248
Crediti	6.449	TFR	2.369
Disponibilità	3.388	Debiti	3.309
Ratei e risconti	127	Ratei e Risconti	143
Totale Attivo	**33.687**	**Totale Passivo**	**33.687**

Pur essendo la quota parte di Patrimonio Netto di competenza inferiore al valore nominale della partecipazione, l'importo della stessa è in ogni modo ampiamente giustificato dalla perizia di acquisizione.

Le restanti partecipazioni, pur costituendo impegno duraturo, non rappresentano, dal punto di vista Patrimoniale e/o dei volumi economici, immobilizzi con valori significativi.

Crediti verso Imprese controllate

I crediti iscritti a questo titolo, per l'importo totale di € 1.009.427 e distinti per natura e movimentazioni, sono enunciati nei prospetti che seguono:

(in migliaia di euro)	Finanz.to Soci	Finanz.to fruttifero	Totale crediti
Autoservizi Novarese S.r.l.	409	-	409
Publitransport GTT S.r.l.	-	500	500
Car City Club S.r.l	-	100	100
.			
Totale	**409**	**600**	**1.009**

(in migliaia di euro)	Valore al 31/12/2010	Incrementi	Decrementi	Valore al 31/12/2011
Autoservizi Novarese S.r.l.	961	-	(552)	409
Publitransport GTT S.r.l.	500	-	-	500
Car City Club S.r.l.	100	-	-	100
Totale	**1.561**	-	**(552)**	**1.009**

Crediti verso Imprese collegate
Non ve ne sono.

Crediti verso lo Stato
Non ve ne sono.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze
Le giacenze di magazzino, alla chiusura dell'esercizio 2011, risultano pari a € 30.324.124 come dal dettaglio che segue:

	31/12/2010	Variazioni	Rettifiche	31/12/2010
Ricambi per materiale rotabile	21.700	2.462	-	19.238
Materiali per impianti	5.083	(332)	-	5.415
Ricambi per materiale ferroviario	2.339	44	-	2.295
Materie prime e materiali vari	1.996	(308)	-	2.304
Combustibili e carburanti	1561	708	-	853
Materiali presso terzi	935	(338)	-	1.273
Oli lubrificanti	631	15	-	616
Pneumatici	426	(98)	-	524
Materiale ferroviario finanziato	104	(2)	-	106
Materiali per impianti ferroviari	20	-	-	20
Svalutazione magazzino	(4.471)	-	-	(4.471)
Totale	**30.324**	**2.151**	**0**	**28.173**

Rispetto al 31/12/2010 si è verificato un aumento delle rimanenze totali nette di materiali per € 2.150.654 al lordo dell'utilizzo del Fondo Svalutazione Magazzino dovuto in parte alla costituzione di scorte di ricambi per il materiale rotabile tranviario e su gomma e al valore dei complessivi in giacenza presso terzi. Il fondo svalutazione magazzini è stato costituito per tenere conto dell'obsolescenza tecnica e della scarsa movimentazione di alcune giacenze di materiali e il suo ammontare è ritenuto congruo.

CREDITI

Crediti verso clienti

Sono relativi principalmente a crediti per vendite e prestazioni diverse. Sono crediti con esigibilità entro 12 mesi dalla chiusura del presente esercizio e risultano, per € 160.318.260, così composti:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Agenzia Mobilità Metropolitana	119.867	13.930	105.937
Infra.TO S.r.l.	22.421	14.211	8.210
Clienti diversi	13.592	(4.213)	17.805
Provincia di Torino	5.063	(1.792)	6.855
Regione Piemonte	3.583	2.799	784
(-) Fondo svalutazione crediti	(4.208)	(866)	(3.342)
Totale	**160.318**	**24.069**	**136.249**

Per quanto concerne l'Agenzia Mobilità Metropolitana si precisa che la composizione del credito riguarda in particolare le seguenti:

	Importo
"Addendum" compensazioni 2010-2011	47.201.775
Contratto di Servizio TPL Urbano 2011	29.607.195
Contratto di Servizio Ferrovie es.div.si	14.045.477
Contributi CCNL 2011	3.103.607
Contratto di Servizio TPL Com.Moncalieri	2.513.264

Il credito verso Infra.TO S.r.l. include gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della Società sulla rete tranviaria e sulla Metropolitana rispettivamente per €. 18.145.462 e per €. 3.159.799. L'incremento di tali crediti rispetto allo scorso esercizio si riferisce principalmente ai costi di manutenzione straordinaria di loro competenza e riferibili alla Metro, Linea 4 e impianti fissi, a prestazioni di assistenza e consulenza, spese telefoniche e spese varie.
Il credito verso "Clienti diversi" comprende, tra le altre, le seguenti voci:

Cliente	Credito al 31/12/2011
Trenitalia	4.465.359
Edisu Piemonte	479.316
Acimmagine	542.971
A.M.I.A.T.	490.737
Società Passante Torino	232.068
Comunità Montana Valli di Lanzo	213.921
C.O.A.S. Consorzio Astigiano	209.282
T.F.T.	203.280
Torino Calcio	189.890
Alstom Ferroviaria S.p.A.	186.923
Muoversi S.r.l.	160.225
E.N.I.	158.581
Intesa San Paolo Group Services SCP	125.120
S.M.A.T.	100.313
Clienti diversi < €. 100.000	5.834.671

Per quanto attiene la Provincia di Torino il credito riguarda:

Cliente	Credito al 31/12/2011
Contratti di Servizio	4.902.605
Abbonamenti progetto "Mobilityamoci»	128.390
Rimborso dipendenti per cariche elettive	22.353
Canoni attraversamenti	9.443

Crediti Verso Regione pari a € 3.583 migliaia si riferiscono a quanto stanziato a seguito dell'Accordo raggiunto tra il Presidente della Regione ed il Sindaco di Torino in data 31 luglio 2011 (di cui è stata debita evidenziazione anche sul sito web ufficiale della Regione Piemonte in data 1 agosto 2011) con cui è stata confermata anche per l'anno accademico 2011 / 2012 la pregressa incentivazione a favore di tutti gli iscritti agli Atenei piemontesi effettuata tramite un contributo pari al 33% del costo di acquisto degli abbonamenti annuali o pluri-mensili (10 mesi) emessi da G.T.T. S.p.A..
In considerazione del suddetto accordo, a far tempo dal 1° agosto 2011, la GTT ha applicato agli aventi diritto per l'anno accademico 2011 / 2012 una ulteriore riduzione pari al 33% del valore nominale dei titoli di viaggio e si iscritta un credito di pari importo.
L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è ottenuto mediante apposito fondo di svalutazione che, nel corso dell'esercizio, è stato incrementato nella misura di €. 1.300.000, anche per tener conto degli eventi del 2011 che hanno comportato un ulteriore incremento dei crediti (ritardi nei pagamenti, iscrizione interessi attivi,….).
Le movimentazioni al fondo nel corso dell'esercizio sono le seguenti:

(in migliaia di euro)	31/12/2011	Acc.ti	Utilizzi	31/12/2010
Fondo Svalutazione crediti	4.208	1.300	(434)	3.342
Totale	**4.208**	1.300	**(434)**	**3.342**

Crediti verso imprese controllate

Al 31/12/2011 la voce, di € 5.076.278, è così dettagliata:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Publitransport GTT S.r.l.	3.668	2.260	1.408
Torino Metano S.r.l.	604	324	280
Novarese S.r.l.	346	159	187
Car City Club S.r.l.	203	105	98
GTT-City Sightseeing S.r.l.	181	104	77
Meccanica Moretta S.r.l.	74	58	16
Totale	**5.076**	**3.010**	**2.066**

I crediti in oggetto presentano esigibilità entro l'esercizio successivo.

Crediti verso imprese collegate

Sono pari a € 9.881.363 e comprendono:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
5T S.r.l.	4.787	1.933	2.854
Extra.TO S.c.r.l.	4.628	4.628	0
Millerivoli S.r.l.	182	79	103
Ge.S.In. S.p.A.	130	63	67
A.M.C. S.p.A.	123	69	54
A.T.I. S.p.A.	19	4	15
S.A.P. S.r.l. (da liquidazione)	12	5	7
Totale	**9.881**	**6.781**	**3.100**

Crediti verso Città di Torino

I crediti nei confronti del Comune ammontano, al 31/12/2011, a € 171.477.366 così dettagliati:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Fatture emesse e da emettere	77.838	(7.094)	84.932
Contributi su mutui per investimenti	67.928	(12.549)	80.477
Addebito costo Ausiliari della Sosta	15.231	(2.301)	17.532
Apporto in c/esercizio 2010	-	(17.000)	17.000
Finanz.to Metropolitana da Regione	-	(6.983)	6.983
Contributi su Impianti Fissi	-	(5.000)	5.000
Contributi per realizzazione parcheggi	4.313	(470)	4.783
Contributo oneri rinnovo CCNL	4.062	134	3.928
Diversi	2.105	881	1.224
Totale	171.477	(50.382)	221.859

La composizione dei contributi per investimenti trova riferimento all'allegato n. 12, mentre le fatture emesse e da emettere comprendono:

Natura del credito	importo al 31/12/2011
Contratto di Servizio gestione Metropolitana	34.620.072
Iva su contratti e affidamenti diversi (compr.metro)	12.158.916
Servizi aggiuntivi su contratti di servizio	5.150.323
Agevolazioni tariffarie	4.728.700
Interessi attivi	3.402.221
Trasporto disabili taxi minibus	3.240.763
Spese realizzazione Linea 4	2.330.569
Estensione progetto 5T (PSM)	2.095.078
Settore Educativo - Scuolabus	1.972.350
Rilascio attestati di sosta	1.425.351
Settore Assistenziale - Scuolabus	581.917

Crediti tributari
La voce, al 31/12/2011, è pari a € 16.626.268 ed è così composta:

	31/12/2011	di cui oltre 12 mesi	31/12/2010
Credito verso Erario		-	
per IVA	8.442	113	8.329
per Irap versata in acconto	5.301	799	4.502
per rit.acc. su int. da c/c bancari e postali	1.643	1.331	312
per crediti di imposta	1.383	0	1.383
(-) Fondo Svalutazione crediti	(143)	0	(143)
Totale	**16.626**	**2.243**	**14.383**

Crediti per imposte anticipate/differite.
La voce, alla chiusura dell'esercizio, è riferita ad Irap anticipata per € 24.537. Deriva dagli esercizi precedenti mentre, nel corso del presente esercizio non si sono rilevate differenze temporanee da comportare la rilevazione di crediti e pertanto si è utilizzato detto credito nella misura di € 42.618. Ulteriori dettagli sono forniti nel conto economico a commento della voce Imposte e nell'Allegato n. 7.

Crediti verso altri
La voce, di € 60.255.138, è così suddivisa:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Verso Regione Piemonte	18.133	(7.425)	25.558
Crediti diversi	13.609	(8.197)	21.806
Verso Stato per contributi rinnovo CCNL	8.035	1.581	6.454
Verso Agenzia Defendini	7.757	-	7.757
Crediti verso il personale	6.817	(323)	7.140
V/rivenditori titoli viaggio/sosta	1.836	20	1.816
Crediti per sinistri attivi	1.351	349	1.002
Verso Ag.Mob.Metrop.per contr.CCNL	1.319	268	1.051
Penalità parcheggi pregresse	595	-	595
Verso Stato per contr.ferrovia Canaves.	439	(48)	487
Verso Provincia di Torino	414	-	414
Verso Inail	264	253	11
Depositi cauzionali	135	1	134
Verso Comuni diversi	90	-	90
Verso diversi per conguagli "Formula»	55	(30)	85
Verso province diverse	1	(53)	54
(-) Fondo Svalutazione crediti	(595)	-	(595)
Totale	**60.255**	**(13.604)**	**73.859**

Il credito verso la Regione Piemonte riguarda i contributi per i maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria per €. 3.075.088 e i contributi per l'acquisto di n. 65 autobus urbani (L.296/06) per €. 13.722.348.

La voce "crediti diversi" include crediti di varia natura, importo e debitore, i maggiormente significativi sono:

Natura del credito	importo al 31/12/2011
Museo del Cinema - Ascensore Mole A. 2008-2011	3.424.722
Titoli viaggio, sosta e Formula da incassare	1.455.457
Agenzia M.M. - contrib.piano ricerca GTT-Irisbus	1.328.457
Enti diversi - contributi rinnovo CCNL	1.228.148
Agenzia M.M. - contrib.per acq.n.18 autobus	375.002

I crediti verso Agenzia Defendini, al netto di quanto iscritto nei debiti verso fornitori, sono stati interamente svalutati nel corso del 2010 attraverso l'apposizione di euro 5.000.000 a fondo per rischi ed oneri.

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, n. 6 Codice Civile, si precisa che i crediti con scadenza oltre i cinque anni sono esclusivamente nei confronti della Città di Torino, azionista unico del Gruppo, e riguardano le quote di competenza del Comune, al riguardo degli oneri derivanti dai contratti di mutuo stipulati con Istituti di Credito diversi per l'acquisto di motrici tranviarie:

Mutuo	Finanziamenti	Importo credito oltre i 5 anni
Banca OPI del 12/09/2002	Materiale Rotabile	17.174.726
Banca OPI del 31/03/2004	Materiale Rotabile	15.210.553
Unicredit B.Impresa del 21/12/2004	Materiale Rotabile	7.553.865
	Totale	**39.939.144**

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.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

L'importo di € 1.761.731 è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Depositi bancari	797	(297)	1.094
Depositi postali	668	298	370
Denaro e valori in cassa	273	125	148
Assegni	23	4	19
Totale	**1.761**	**130**	**1.631**

Importi in migliaia di Euro

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Sono composti esclusivamente da risconti attivi; al 31 dicembre 2011 ammontano ad € 7.051.636, così ripartiti:

	31/12/2011	di cui oltre 12 mesi	31/12/2010
Assicurazioni	4.932	2.246	2.686
Canone battelli 2012-2020	1.167	1.167	-
Altri	915	58	857
Affitti	38	(60)	98
Totale Risconti attivi	**7.052**	**3.411**	**3.641**

Importi in migliaia di Euro

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto è pari a € 177.527.034.
Nell'allegato prospetto n. 8a sono dettagliate la composizione e le variazioni dello stesso al 31 dicembre 2011.
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 € 76.006.664, interamente sottoscritto e versato, è composto da 76.006.664 di azioni del valore nominale di 1 Euro.
L'assemblea ordinaria degli azionisti del 27 Aprile 2011 ha deliberato la destinazione dell'utile d'esercizio 2010, pari a € 523.382, per € 26.619 a Riserva legale, per € 296.763 a Riserva straordinaria e la distribuzione di €. 200.000 quale dividendo al Socio.

Indisponibilità di parte delle riserve ed utili portati a nuovo

I costi di impianto ed ampliamento, nonché di ricerca, sviluppo e pubblicità 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 pari a € 0 (zero), come si può riscontrare nell'Allegato n.10.

A) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Per imposte, anche differite
Nell'esercizio 2011 non si sono rilevate differenze temporanee che hanno determinato la rilevazione di debiti per imposte differite, come si evince dal prospetto riportato nell'Allegato n. 7a). Per ulteriori dettagli si rimanda al commento della voce 'Imposte' nel conto economico.

Altri fondi

descrizione	31/12/2010	Decrementi	Accantonamenti	31/12/2011
Fondo per altri rischi ed oneri	14.231	(55)	0	14.176
Fondo oneri L.270/88 e TFR	3.931	0	0	3.931
Fondo imprevisti (quota APA)	3.700	(3.700)		0
Fondo passività potenziali	8.330	0	8.290	16.620
Fondo rinnovo e ripristino beni gratuitamente devolvibili	1.164	(312)	0	852
Fondo rinnovo Parcheggi	1.631	0	0	1.631
Fondo contenzioso	1.117	(769)	0	348
Fondo rinnovo ricambi ferroviari	989	(202)	150	937
Fondo Rischi per altri crediti	5.000	0	0	5.000
Fondo Rischi per contratti collettivi	4.543	(1.814)	34	2.763
Fondo Legge 296/06 (cuneo fiscale)	5.486	0	0	5.486
Totale	**50.122**	**(6.852)**	**8.474**	**51.744**

Al 31 dicembre 2011 il valore dei Fondi per Rischi iscritto in bilancio è pari ad € 51.744 mila; La movimentazione rispetto all'esercizio precedente ha riguardato principalmente l'apposizione di circa euro 8 milioni a fondo rischi per contratti collettivi e all'utilizzo del fondo Imprevisti per le quote di A.P.A. corrisposte nel corso del 2011 ai dipendenti.
Nel dettaglio forniamo una descrizione dei principali fondi al 31 dicembre 2011:

- il Fondo per altri Rischi ed Oneri si riferisce alla copertura di passività connesse a situazioni già esistenti ma con esito pendente in quanto si risolveranno in futuro (passività legate all'ambiente ed/o al territorio piuttosto che all'adeguamento dei siti aziendali alla normativa e/o al valore di mercato a seguito di eventuali alienazioni);
- il Fondo oneri Legge 270/88 concerne gli accantonamenti per oneri contributivi conseguenti all'applicazione della legge per l'esodo del personale inidoneo;
- il Fondo Imprevisti, il Fondo Rischi per Contratti Collettivi e il Fondo Passività Potenziali accolgono gli accantonamenti generati negli anni passati e nel 2011 a copertura di eventuali e possibili conguagli derivanti da rapporti con il personale e da altri rischi contrattuali nei confronti degli Enti;
- il Fondo rinnovo e ripristino beni gratuitamente devolvibili è costituito a garanzia degli oneri derivanti dalla sostituzione ovvero il ripristino dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili: il suo ammontare risulta congruo con i piani degli interventi manutentivi; Il fondo ripristino opere devolvibili riflette la valutazione dell'onere necessario per la restituzione dei beni allo scadere delle concessioni, gratuitamente ed in perfette condizioni di funzionamento. Il fondo ripristino opere devolvibili è stato istituito allo scopo di non far gravare esclusivamente sugli esercizi in cui sono sostenuti i costi per manutenzioni, rinnovi e simili, ma di distribuirli sui vari esercizi di utilizzo di tali beni;
- il Fondo "rinnovo ricambi ferroviari" ha registrato le variazioni conseguenti all'andamento del rispettivo magazzino;
- il Fondo Rischi per Altri crediti è stato costituito nel 2011 a fronte del rischio di inesigibilità del saldo netto creditorio nei confronti del fornitore Agenzia Defendini Srl alla luce degli avvenimenti che hanno portato la chiusura del principale contratto in essere con tale azienda.
  Segnaliamo inoltre che dal mese di febbraio 2011 Agenzia Defendini Srl è in regime di Amministrazione straordinaria; la nostra Società ha nel frattempo posto in essere tutte le azioni volte al recupero di tale credito;
- il Fondo legge 296/06 è stato costituito nel 2010 per far fronte ad eventuali rischi connessi all'applicazione del "cuneo fiscale" .

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 2011 e ammonta a € 83.677.936. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2011. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge e tenuto conto della rivalutazione. A partire dal 1° gennaio 2007 la legge finanziaria ha previsto che le Società con almeno 50 dipendenti siano tenute a trasferire i futuri accantonamenti annui di TFR o ad un fondo pensione esterno a contribuzione definita scelto dal dipendente stesso, o qualora il dipendente abbia deciso di continuare a ricevere il TFR sulla base delle medesime modalità stabilite in passato, ad un fondo di tesoreria speciale costituito presso l'INPS. Le informazioni di cui al punto 4) dell'art. 2427 del c.c. interessano i seguenti movimenti dell'esercizio:

DESCRIZIONE	31/12/2011	ACCANTONAMENTI	DECREMENTI	31/12/2010
TFR	86.738	4.202	7.262	83.678

Importi in migliaia di Euro

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

Esercizio 2010	7.943
Esercizio 2011	7.780

D) *DEBITI*

Obbligazioni
Il prestito obbligazionario di € 10.000.000, emesso nel corso del 2008 da G.T.T. S.p.a. di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, ha generato per la competenza dell'esercizio 2011, interessi passivi pari a € 150.000. E' un prestito emesso a tasso agevolato allo scopo di reperire le risorse da destinare all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale con scadenza 31 dicembre 2011; tale scadenza, di concerto con la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, è stata procrastinata al 1° trimestre 2012. Dato atto che è intenzione di GTT, già concordata con la summenzionata Fondazione, di emettere un nuovo prestito obbligazionario nel corso del 2012, alla chiusura dell'esercizio 2011 è stata comunque rimborsata una quota capitale. Il valore alla chiusura dell'esercizio risulta quindi essere pari a €. 8.942.282.

Debiti verso banche
- Per linee di fido
Sono iscritti a tale titolo € 69.004.594 quale debito verso:
- Unicredit Banca per € 23.508.066;
- Cariparma per €. 15.176.124;
- Banca Nazionale del Lavoro per €. 13.919.910;
- Intesa San Paolo per € 12.550.494;
- Credito Valtellinese per €. 3.850.000.

- Per mutui
Riguardano, in particolare, debiti a medio-lungo termine afferenti operazioni di mutuo e sono pari a € 62.142.565, con una riduzione rispetto al 2010 di € 4.586.219. I valori iscritti in bilancio hanno riscontro nella contropartita registrata tra i crediti verso il Comune di Torino, in quanto si tratta di operazioni garantite da fondi deliberati a copertura, da parte dello stesso Comune, come risulta dall'Allegato n.11.

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Mutuo OPI per materiale rotabile	28.019	(1.861)	29.880
Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	22.903	(1.346)	24.249
Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	11.220	(653)	11.873
Mutuo Dexia-Crediop per materiale rotabile	-	(727)	727
Totale	**62.142**	**(4.587)**	**66.729**

Importi in migliaia di Euro

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a € 58.101.293.
L'analisi delle variazioni della situazione finanziaria del Gruppo è rinviata al rendiconto finanziario riportato nell'Allegato 12.

- Per finanziamenti
In relazione alla necessità di assicurare i mezzi finanziari necessari per il pagamento residuo delle fatture scadute riferite alla linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino e per la fornitura di n. 100 autobus Iveco, si è reso necessario stipulare un contratto di finanziamento con Unicredit con durata di 60 mesi per complessivi Euro 50.000.000 (estinzione prevista nel 2014).
Il residuo debito al 31/12/2011 è pari a € 35.000.000 (due rate semestrali, 31 marzo e 30 settembre per € 5 milioni di quota capitale cadauna). E' altresì in essere un altro finanziamento con Banca Nazionale del Lavoro per €. 10.508.000 al fine di garantire le risorse necessarie a far fronte agli investimenti del progetto "Italia 150". L'importo totale dell'esposizione risulta quindi pari a €. 45.508.000.

Debiti verso fornitori
L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2011, pari ad € 138.082.845.
Sono debiti che giungeranno a scadenza nel corso dell'esercizio 2012.
La voce nel corso dell'esercizio ha registrato, rispetto al 31 Dicembre 2010, un incremento pari a circa € 9,09 milioni; si riporta di seguito l'elenco dei fornitori più significativi:

Fornitore	saldo al 31/12/2011	Tipologia fornitura/prestazione
Irisbus Italia S.p.A.	26.404.625	Fornitura autobus
Infratrasporti.To S.r.l.	11.894.558	Canoni utilizzo rete tranviaria e metropolitana
ENI Fuel Nord S.p.A.	8.318.501	Fornitura gasolio
Iveco Orecchia S.p.A.	3.395.039	Manutenzione autobus e fornitura ricambi
Alstom Ferroviaria S.p.A.	2.701.198	Manutenzione treni e fornitura ricambi
VAR S.r.l.	2.283.028	Fornitura ricambi
VIGO S.r.l.	1.615.378	Servizi di trasporto
Iren Mercato S.p.A.	1.430.922	Fornitura energia elettrica
C.S.S.A. Coop.Sociale Servizi	931.779	Servizio trasporto disabili

Tale incremento è dovuto essenzialmente ai nuovi investimenti effettuati nell'anno. Inoltre la carenza di liquidità aziendale causata dal ritardo nei trasferimenti delle risorse dovute dagli Enti ha costretto l'azienda ad aumentare i suoi tempi di pagamento.

Debiti verso controllate

Il valore totale è pari a € 6.682.027, riferibile quasi interamente a debiti commerciali; in dettaglio:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Torino Metano S.r.l.	4.608	992	3.616
Novarese S.r.l.	1.832	676	1.156
Meccanica Moretta S.r.l.	147	90	57
Car City Club S.r.l.	81	44	37
City Sightseeing S.r.l.	14	14	0
Totale	**6.682**	**1.816**	**4.866**

Importi in migliaia di Euro

Debiti verso collegate

Il valore al 31 dicembre 2011 è in linea con l'anno precedente ed è pari a € 8.299.451 e riguarda in particolare debiti commerciali; nel dettaglio:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
5T S.r.l.	5.329	(989)	6.318
A.M.C. S.p.A.	2.536	(43)	2.579
Extra TO S.c.r.l.	224	195	29
A.T.I. S.p.A.	210	(158)	368
Totale	**8.299**	**(995)**	**9.294**

Importi in migliaia di Euro

Debiti verso controllante

L'esposizione verso la Città è pari a € 27.670.668.
La specifica dei suddetti debiti, che scadono entro il 2012, è la seguente:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Canoni parcheggi	17.887	427	17.460
Per ripristini e varie	9.784	(6.467)	16.251
Canoni diritto d'uso impianti fissi tranviari	0	(23.846)	23.846
Per utile GTT 2008	0	(500)	500
Totale	**27.671**	**(30.386)**	**58.057**

Importi in migliaia di Euro

Debiti tributari

La posta, pari a € 9.477.259, è così suddivisa:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Debiti v/erario per Irap	5.334	62	5.272
Debiti v/erario per ritenute Irpef	4.143	(930)	5.073
Debiti v/erario per imposta sostitutiva	0	(638)	638
Totale	**9.477**	**(1.506)**	**10.983**

Importi in migliaia di Euro

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 da regolarsi successivamente al 31 dicembre 2011 in base alle scadenze stabilite dalla legge.
Sono contributi da versare agli Enti previdenziali calcolati sulle mensilità corrisposte a dicembre 2011. L'importo di € 13.792.281 scade entro il 2012.

Altri debiti

Il dettaglio, per l'importo di € 68.775.749, è il seguente:

	31/12/2011	Variazioni	Rid./Trasf.	31/12/2010
Opere Ferroviarie	33.662	5.287	-	28.375
Verso dipendenti	21.666	1.225	-	20.441
Altre voci	6.893	(25.078)	-	31.971
Verso Infra.TO S.r.l.	4.011	97	-	3.914
Proventi del traffico/sosta di competenza es.2011	1.547	(144)	-	1.691
Cauzioni in denaro da terzi	923	23	-	900
Verso vettori diversi per conguagli "Formula»	74	(1.351)	-	1.425
Totale	**68.776**	**(19.941)**	**0**	**88.717**

Importi in migliaia di Euro

Si tratta di debiti che scadono entro 12 mesi ad eccezione dei depositi cauzionali infruttiferi pari a € 922.594.

In ossequio all'art. 2427 paragrafo 6) del Codice Civile, i debiti con scadenza superiore a cinque anni, oltre ai depositi cauzionali indicati negli "altri debiti", sono costituiti dalle risorse finanziarie erogate a titolo di mutuo da Istituti di Credito diversi per l'acquisto di motrici tranviarie:

Mutuo	Finanziamento	Importo debito oltre i 5 anni
Banca OPI del 12/09/2002	Materiale Rotabile	17.174.726
Banca OPI del 31/03/2004	Materiale Rotabile	15.210.553
Unicredit B.Impresa del 21/12/2004	Materiale Rotabile	7.553.865
	Totale	**39.939.144**

In ottemperanza alla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'indicazione della specifica ripartizione 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 2011 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di € 159.456.475. In dettaglio:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Ratei passivi:			
Assicurazioni	1.080	(267)	1.347
Interessi su mutui	686	(47)	733
Totale	**1.766**	**(314)**	**2.080**
Risconti passivi:			
Abbonamenti plurimensili studenti	11.527	(628)	12.155
Altre voci	224	(20)	244
Totale	***11.751***	***(648)***	***12.399***
Risconti passivi pluriennali:			
Contributi per acquisto materiale rotabile	101.864	9.359	92.505
Contributi realizzazione Parcheggi	28.688	(1.761)	30.449
Contributi vari	15.387	(44)	15.431
Totale	***145.939***	***7.554***	***138.385***
Totale ratei e risconti passivi	**159.456**	**6.592**	**152.864**

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

CONTI D'ORDINE

Al 31 dicembre 2011 i conti d'ordine, appostati in calce allo Stato Patrimoniale, ammontano a € 134.901.098 e sono così formati:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Polizze fidejussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi	75.045	1.002	74.043
Polizze fidejussorie versate a garanzia obblighi contrattuali	57.005	3.171	53.834
Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite	2.830	(117)	2.947
Materiali di terzi presso l'Azienda	21	(135)	156
Totale	**134.901**	**3.921**	**130.980**

Importi in migliaia di Euro

Si precisa che l'Azienda non ha rilasciato né ricevuto in garanzia ipoteche.

COMMENTO ALLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO E VARIAZIONI INTERVENUTE

Sono qui indicati i valori esposti nelle voci del Conto Economico, comparati ai corrispondenti dell'esercizio precedente, che hanno determinato il risultato della gestione.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni si attestano a € 130.746.905.
Per il commento delle singole voci si rinvia a quanto indicato nella relazione sulla gestione.

Ricavi per categoria di attività

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Proventi del Traffico	93.811	8.275	85.536
Parcheggi	27.509	(614)	28.123
Altri proventi	8.633	222	8.411
Noleggi	794	(517)	1.311
Totale	**130.747**	**7.366**	**123.381**

Importi in migliaia di Euro

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

Descrizione	importo
Servizi 'disabili' per c/Comune di Torino	6.178.301
Biglietti ascensore Mole Antonelliana	823.589
Servizi vari di trasporto	755.008
Biglietti linea Sassi-Superga	464.653
Servizi per c/Comuni diversi	266.706
Biglietti Navigazione sul Po	144.561

Ricavi a copertura di costi sociali

L'importo di € 7.050.328, erogato a titolo di rimborso dal Comune di Torino e dall'Agenzia Mobilità Metropolitana, riguarda il contributo forfettario, relativo alle agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di utenti (pensionati a basso reddito, anziani, disoccupati).

Incrementi delle immobilizzazioni per lavori interni

Gli incrementi per immobilizzazioni per lavori interni, pari ad € 21.091 mila comprendono i costi capitalizzati interni (spese di personale e di materiali) sostenuti per la realizzazione di migliorie e/o lavori incrementativi delle immobilizzazioni.
In particolare sono composti principalmente da costi per manutenzioni straordinarie su bus e tram (63%), da costi per manutenzioni straordinarie sui fabbricati (6%), alla quota di interessi passivi sul mutuo BNL, relativi al finanziamento per l'acquisizione del materiale rotabile (2%), ai costi per progetti informatici e per riorganizzazioni logistiche (4%), alla quota di costi sostenuta nel 2011

per l'avvio del progetto BIP (6%) - Biglietto Integrato Piemonte, e aicosti di pre-esercizio per l'entrata in servizio della tratta di Metropolitana automatica da Porta Nuova a Lingotto e per l'apertura del collegamento tra la stazione Metro e la stazione ferroviaria di Porta Susa (11%). Il 2011 è stato caratterizzato da forti investimenti nelle manutenzioni, evidenziati anche dall'incremento dei costi dei materiali per manutenzioni (+€ 3.133); si rileva, che come per le altre voci del conto economico, un confronto del saldo con il corrispondente valore dell'esercizio precedente non risulta significativo, in quanto al 31 dicembre 2010 i valori di bilancio erano comprensivi dei valori poi conferiti ad InfraTO S.r.l..

Altri ricavi e proventi

La composizione analitica dell'importo di € 71.873.500 si evince dal prospetto che segue:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Rimborsi da enti	41.306	(15.196)	56.502
Rimborsi diversi	16.912	13.770	3.142
Pubblicità	3.945	306	3.639
Rimborso da 5T S.c.a r.l.	1.792	(129)	1.921
Altri ricavi	1.773	(974)	2.747
Rimborso danni	1.706	64	1.642
Sanzioni amministrative	1.376	(66)	1.442
Canoni diversi	1.148	62	1.086
Rimborso costi gestione mense	767	(11)	778
Canoni immobili	737	(85)	822
Penali da inadempimenti contrattuali	261	85	176
Prestazioni non di trasporto rese a terzi	150	(790)	940
Ricavi da lavori per c/terzi (metropolitana)		(1.922)	1.922
Totale	**71.873**	**(4.886)**	**76.759**

Importi in migliaia di Euro

La quota afferente i "rimborsi da enti" è costituita prevalentemente dai contributi C.C.N.L. di categoria per € 37.185.690; tale importo si riferisce ai contributi di competenza dell'anno stanziati con Legge n.47 del 2004 a copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del contratto collettivo di lavoro per il biennio 2002/2003, con Legge n.58 del 22.04.2005 copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del contratto collettivo di lavoro per il biennio 2004/2005, con Legge n.296 del 2006 copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del contratto collettivo di lavoro per il biennio 2006/2007. Il restante importo afferisce al rimborso erogato da parte della Città per il servizio svolto dagli "Ausiliari della Sosta" e pari ad €. 3.897.322.
Tra i "rimborsi diversi" figurano:

Descrizione	importo
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori rete tranviaria	11.206.000
Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione	1.768.947
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori linea 4 e metropolitana	1.282.000
Addebito servizi diversi a Soc.Partecipate	772.629
Infra.TO S.r.l.	304.918

Quota annua di contributi in c/investimenti

Rappresenta la quota di utilizzo dei contributi da Enti diversi per investimenti che si contrappongono alle corrispondenti quote annue di ammortamento. E' pari a € 8.569.877 ed è così suddivisa:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Metropolitana - quota parte			
cofinanziata da Stato/Reg.Piemonte	-	(11.089)	11.089
Metropolitana - quota parte			
cofinanziata da Comune di Torino	-	(9.201)	9.201
Materiale Rotabile	6.317	493	5.824
Immobilizzazioni Parcheggi	1.571	(68)	1.639
Immobilizzazioni .Immateriali			
- Impianti Fissi	406	(274)	680
Impianti diversi	271	-	271
Fabbricati	4	-	4
Automezzi	1	-	1
Totale	**8.570**	**(20.139)**	**28.709**

Importi in migliaia di Euro

Compensazioni economiche

Ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 19/11/1997 n. 422 in questa voce, pari a € 230.438.123, sono evidenziati i trasferimenti dai seguenti Enti:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Agenzia Mobilità Metropolitana	187.489	(611)	188.100
Comune di Torino	20.000	-	20.000
Provincia di Torino	14.582	105	14.477
Province diverse	3.457	49	3.408
Comuni diversi	3.355	189	3.166
Altri Enti	1.555	13	1.542
Totale	**230.438**	**(255)**	**230.693**

Importi in migliaia di Euro

La competenza 2011 dei suddetti trasferimenti riguarda in particolare:
- Servizio T.P.L. per €. 156.951.900;
- "Addendum" maggiori compensazioni €. 23.407.377;
- Contratto Servizio Metropolitana per €. 20.000.000;
- Servizi ferroviari per €. 18.438.340;
- Servizio città di Moncalieri €. 2.513.264.

A) COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci.

Gli acquisti di materiali e le materie prime operati dall'azienda nell'esercizio sono qui esposti per un complessivo pari a € 53.254.986:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Gasolio per trazione	26.064	3.193	22.871
Materiali per manutenzioni e consumi	20.010	3.133	16.877
Metano per trazione	5.137	746	4.391
Lubrificanti	1.002	(31)	1.033
Biglietti e tessere	858	(334)	1.192
Materie prime	184	(8)	192
Totale	**53.255**	**6.699**	**46.556**

Importi in migliaia di Euro

Il costo del gasolio si è incrementato rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'aumento del costo della materia prima. Nel corso del 2011, infatti, il gasolio ha subìto un incremento di prezzo al litro del +20,7% ed il metano del +15,1% al kg; il consumo di gasolio è diminuito del 5,6% e la spesa complessiva annua è aumentata del 14,45% (+ € 3,9 milioni), come maggiormente esplicitato nella relazione sulla gestione.
I materiali per manutenzioni e consumi si sono incrementati per le attività di rinnovo (in parte capitalizzate) del materiale rotabile effettuate nel corso del 2011.

Costi per servizi
L'importo € 108.673.750 è così suddiviso:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Trasporto pubblico affidato a terzi	27.111	(297)	27.408
Manutenzioni e riparazioni	21.237	(167)	21.404
Spese per coperture assicurative	15.134	2.237	12.897
Consumo energia elettrica: (trazione e utenze diverse)	13.458	1.483	11.975
Lavaggio veicoli e pulizia locali	7.250	153	7.097
Altre spese	5.697	(933)	6.630
Aggio ai rivenditori	3.397	158	3.239
Prestazioni varie e canoni vari	3.274	609	2.665
Riscaldamento locali	3.009	219	2.790
Vigilanza	2.530	62	2.468
Servizio mensa	2.364	(41)	2.405
Consulenze professionali	1.637	(915)	2.552
Gestione 5T	1275	425	850
Rifornimento carburante	934	131	803
Compensi al Consiglio di Amministrazione	202	(26)	228
Compensi al Collegio Sindacale	165	15	150
Totale	**108.674**	**3.113**	**105.561**

La voce trasporto pubblico affidato a terzi comprende i servizi per disabili a mezzo taxi, minibus e scuolabus, oltre ai costi per l'affidamento a vettori privati di alcuni servizi di linea.

La composizione delle "Altre spese" è la seguente:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Spese telefoniche	1.738	(419)	2.157
Visite e controlli sanitari	755	(238)	993
Spese postali	742	114	628
Prestazioni diverse	622	34	588
Pubblicità, promozione e comunicazione	504	(215)	719
Spese e commissioni bancarie	411	(169)	580
Acqua, gas	391	33	358
Spese formazione personale	184	(66)	250
Pubblicazione bandi di gara	110	41	69
Smaltimento rifiuti	104	(19)	123
Varie	84	(18)	102
Spese di trasporto	46	(8)	54
Attività informatiche-outsourcing	6	(3)	9
Totale	**5.697**	**(933)**	**6.630**

Importi in migliaia di Euro

Costi per godimento di beni di terzi

Il totale di € 30.780.916 è così composto:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Canone concessione Parcheggi	8.685	25	8.660
Canone linea 1 metropolitana	8.614	6.759	1.855
Concessione d'uso Impianti Fissi	7.457	(1.966)	9.423
Canone linea 4 tranviaria	3.425	1.725	1.700
Noleggi vari	1.088	23	1.065
Affitti passivi	853	158	695
Canoni per concessioni	659	155	504
Totale	**30.781**	**6.879**	**23.902**

Importi in migliaia di Euro

Per completezza di informazioni si riportano di seguito i principali fornitori di materiali e servizi distinti per fatturato e tipologia del rapporto:

Fornitore	Fatturato 2011	Tipologia fornitura/prestazione
Infratrasporti.To S.r.l.	23.625.906	Canoni utilizzo rete tranviaria e metropolitana
Ipaclam S.r.l.	22.367.021	Fornitura gasolio
Iren Mercato S.p.A.	13.793.902	Fornitura energia elettrica
Torino Metano S.r.l.	10.754.123	Fornitura metano per trazione e riscaldamento
Autoservizi M.Canuto S.p.A.	10.567.811	Servizi di trasporto
ENI Fuel Nord S.p.A.	9.705.209	Fornitura gasolio
Gruppo Gorla S.p.A.	5.588.321	Servizi di pulizia fabbricati e veicoli
Autoservizi Novarese S.r.l.	4.397.380	Servizi di trasporto
Sadem S.p.A.	4.199.875	Servizi di trasporto
Iveco Orecchia S.p.A.	4.133.299	Manutenzione autobus e fornitura ricambi

Costi per il personale

La posta, per un totale di € 245.902.291, comprende i costi sostenuti per le retribuzioni e gli oneri sociali, accantonamenti di legge ed ai sensi dei contratti di categoria, nonché i costi per ferie ed ore maturate ma non fruite nell'esercizio.
La ripartizione del costo 2011 sostenuto dall'Azienda per quanto attiene i trattamenti di fine rapporto di lavoro si evince dalla tabella seguente:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Accantonamento al T.F.R.	12.452	1.003	11.449
Accantonamento al Fondo Priamo	2.548	(13)	2.561
Contributo Azienda al Fondo Priamo	1.122	(19)	1.141
Accantonamento ad altri fondi previdenziali	333	10	323
Totale	**16.455**	**981**	**15.474**

Importi in migliaia di Euro

L'organico aziendale al 31 dicembre 2011 è pari a n. 5.288 unità così formato:

	31/12/2011	31/12/2010	Media 2011	Media 2010
Conducenti di linea	2.682	2.777	2.723	2.771
Operai	795	772	812	757
Impiegati	569	556	566	572
Addetti ai servizi accessori e ausiliari	418	499	425	498
Funzionari	270	284	275	301
Movimento Metroferro	236	231	232	225
Capi tecnici e capi operai	122	109	119	111
Verificatori titoli di viaggio	102	92	91	91
Graduati	73	69	73	69
Dirigenti	21	20	22	24
Totale	**5.288**	**5.409**	**5.338**	**5.419**

Ammortamenti e svalutazioni

L'importo totale di € 26.710.003 è così suddiviso:
- *Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a € 1.871.639, è calcolato in ottemperanza ai criteri menzionati all'inizio della presente nota. L'importo è iscritto al lordo di € 405.619, che corrispondono alla quota di contributi sui cespiti iscritti in tale sezione relativi agli Impianti Fissi ferrotranviari.

- Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali
L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali ammonta a € 24.838.364.
In dettaglio:

Bilancio 2011	Lordo	Contributi	Netto
Fabbricati	**3.212**	**4**	**3.208**
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	414	-	414
Impianti diversi	2.138	271	1.867
Macchinari	259	0	259
Totale Impianti e Macchinario	**2.811**	**271**	**2.540**
Attrezzature Varie	**463**	**-**	**463**
Mobili e arredi	243	-	243
Macchine elettroniche	1.238	-	1.238
Automezzi	293	1	292
Totale Altri Beni	**1.774**	**1**	**2.236**
Materiale Rotabile	**13.702**	**6.317**	**7.385**
Immobilizzazioni Parcheggi	**2.876**	**1.571**	**1.305**
Totale	**24.838**	**8.164**	**16.674**

Importi in migliaia di Euro

La tabella mette in evidenza la riduzione della quota di ammortamento per € 8.164.258 riguardante i finanziamenti degli investimenti iscritti tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti".
La ripartizione nelle sottovoci richieste è elencata nel Conto Economico; dettagli ulteriori sono presenti nei prospetti delle variazioni delle immobilizzazioni, in allegato alla presente Nota.

Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide
Si è ritenuto opportuno accantonare a tale titolo l'importo di €. 1.300.000 per adeguare il valore dei crediti al presunto valore di realizzo.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci
Le rimanenze di magazzino riscontrano, al 31/12/2011, un differenziale positivo di € 2.150.654 rispetto al 2010, da attribuire principalmente all'acquisizione di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile.

Accantonamenti per rischi e oneri
Non ve ne sono.

Oneri diversi di gestione
I costi diversi di gestione, pari a € 3.543.687, sono dettagliati nella tabella seguente:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Imposte e tasse comunali	924	13	911
Diverse	921	173	748
I.C.I.	725	20	705
Quote associative	616	(25)	641
Imposte e tasse erariali	190	5	185
Tassa proprietà veicoli	124	(8)	132
Spese di rappresentanza	17	(16)	33
Valori bollati e marche	27	(5)	32
Totale	**3.544**	**157**	**3.387**

Importi in migliaia di Euro

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

Il dividendo è pari a € 469.890:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
in altre imprese (ATI Trasporti Interurbani S.p.A.)	450	450	0
in altre imprese (Nord Ovest Servizi S.p.A.)	20	(1)	21
Totale	**470**	**449**	**21**

Importi in migliaia di Euro

Altri proventi finanziari

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Proventi diversi:	5553	5509	44
imprese controllate	19	9	10
Enti controllanti	3402	3402	0
altri	2132	2098	34
Interessi attivi su c/c bancari	38	(2)	40
Interessi su prestiti a dipendenti	9	2	7
Interessi attivi su c/c postali	1	(1)	2
Totale	**5601**	**5508**	**93**

Importi in migliaia di Euro

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 sette punti percentuali), fatta salva la facoltà delle parti di determinare una differente misura degli interessi.

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

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 231/2002 , GTT S.p.A. ha iscritto in bilancio al 31 dicembre 2011, interessi attivi per ritardati incassi pari ad € 5,5 milioni.

Il calcolo degli interessi derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, sulla base di un tasso d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti – accesi causa ritardati incassi – e che risulta essere pari al 2,64%.

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

Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono pari a € 4.113.920 col seguente dettaglio:

	31/12/2011	Variazioni	31/12/2010
Interessi passivi su c/c bancari	1.558	1307	251
Interessi passivi su mutui	1.368	285	1.083
Altri interessi	1038	696	342
Interessi su finanziamenti vari	150	0	150
Totale	**4.114**	**2.288**	**1.826**

Importi in migliaia di Euro

C) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

- Rivalutazioni
Non ve ne sono

- Svalutazioni
Tale appostazione evidenzia un importo di €. 4.542 che si riferisce alle svalutazioni operate sul valore delle partecipazioni in C.G.A. S.p.A. e nella Soc. Ertico.

E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

Proventi straordinari
- Plusvalenze da alienazioni
La suddetta voce, determinata dalla cessione di alcuni cespiti aziendali, ha una consistenza di € 341.915.

- Plusvalenze da partecipazioni
Al 31 dicembre 2011 l'importo della voce è pari a zero.

- Sopravvenienze attive/insussistenze del passivo
Nell'importo totale di € 5.073.296 sono comprese le seguenti voci:

	31/12/2011
Incasso sanzioni di competenza esercizi precedenti	1.337
Maggiori accertamenti debiti per imposte esercizi precedenti	1.186
Maggiori accertamenti spese assicurative esercizi precedenti	983
Maggior accertamento costo del lavoro esercizi precedenti	470
Quote esercizi precedenti contributi su investimenti	352
Incasso sinistri e rimborso danni di competenza esercizi precedenti	305
Minori accertamenti su fatture da emettere anni precedenti	269
Minori accertamenti su note di credito da ricevere anni precedenti	101
Altre voci varie	70

Oneri straordinari
- Sopravvenienze passive/insussistenze dell'attivo
In questa appostazione sono state rilevate sopravvenienze passive, insussistenze attive e minusvalenze per € 2.092.466. Tra queste:

	31/12/2011
Maggiori accertamenti fatture da emettere a clienti esercizi precedenti	349
Minori accertamenti su fatture da ricevere esercizi precedenti	299
Utenze elettriche parcheggi esercizi precedenti	294
Minusvalenze da alienazione cespiti (battelli)	290
Minor accertamento canone parcheggio San Carlo/Torre Romana es.2007/2008	268
Rata oneri da sentenza Tribunale Torino vertenza GTT/Codelfa	196
Altre voci diverse	182
Rinuncia p.te finanziamento soci a Autoservizi Novarese S.r.l.	112
Minori accertamenti spese assicurative esercizi precedenti	102

IMPOSTE SUL REDDITO

L'imposta dovuta sul reddito costituisce una ragionevole stima dell'imposta dovuta applicando le disposizioni fiscali in base alla determinazione del reddito tassabile.
In merito all'IRAP e segnatamente ai benefici conseguenti la normativa in vigore L. 296/06 ("cuneo fiscale"), l'Agenzia delle Entrate con propria circolare n. 61/E del 19/11/2007 ha chiarito che l'esclusione dei predetti benefici riguarda i soggetti concessionari di servizi le cui tariffe sono determinate in misura tale da assicurare l'equilibrio economico-finanziario, fattispecie questa che non ricorre nel caso di GTT Spa.
In allegato alla nota integrativa, ai sensi di quanto previsto dal Principio Contabile OIC n. 25, è riportato il prospetto sub 7.b di "Riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva".
Le imposte totali sul reddito di competenza dell'esercizio (distinte in correnti, differite ed anticipate) sono così composte:

	2011
a) imposte correnti:	
- IRES	-
- IRAP	(5.334)
Totale imposte correnti	
b) imposte anticipate:	
- IRES	-
- IRAP	(43)
Totale imposte anticipate	
c) imposte differite:	
- IRES	-
- IRAP	-
Totale imposte differite	-
Totale imposte	**(5.377)**

Importi in migliaia di Euro

Ed in dettaglio:
Determinazione dell'imponibile IRES:

A) risultato prima delle imposte	**7.030.483**
B) totale variazioni in aumento	9.073.463
C) totale variazioni in diminuzione	(18.777.595)
Totale IRES (A+B-C)	**(2.673.649)**
Utilizzo perdite fiscali	-
IRES	-

Determinazione dell'imponibile IRAP:

Valore della produzione	469.770.024
Costi della produzione	(468.014.979)
Totale	**1.755.045**
- rettifiche in aumento:	5.380.194
- personale dipendente, assimilati, occasionali	246.469.302
- accantonamenti	1.300.000
- oneri indeducibili	84.416
- ICI	724.866
	-
Totale rettifiche in aumento	**253.958.778**
Valore della produzione lorda	**255.713.823**
Contributi ccnl, recuperi spese pregresse	(46.212.452)
Inail	(2.800.544)
Deduzione per cuneo fiscale	(69.920.386)
base imponibile	**136.780.441**
IRAP	**5.334.437**

Fiscalità differita

La Società ha rilevato in bilancio la fiscalità differita in relazione alle differenze temporanee di imponibile che si sono manifestate nel corso dell'esercizio. In particolare le differenze temporanee deducibili, che si verificano in presenza di componenti negativi di reddito la cui deduzione è parzialmente o totalmente rinviata ad esercizi successivi, generano attività per imposte anticipate da registrare nella voce C.II.4-ter dell'attivo; le differenze temporanee imponibili, che si manifestano in presenza di componenti positivi di reddito tassabili in un esercizio successivo rispetto a quello nel quale hanno rilevanza civilistica ovvero di componenti negativi di reddito dedotti in un esercizio precedente rispetto a quello d'iscrizione in conto economico, generano passività per imposte differite da registrare nella voce B.2 del passivo.

La fiscalità differita è determinata in base all'aliquota fiscale attualmente in vigore e tenuto conto delle aliquote d'imposta previste per gli esercizi futuri.

Quanto riportato alla voce "Imposte sul reddito dell'esercizio" è il risultato della somma algebrica delle imposte correnti e delle imposte differite, in modo da esprimere l'effettivo carico fiscale di competenza dell'esercizio.

Ai sensi di quanto disposto dal Principio Contabile OIC 25, non sono state rilevate in bilancio le imposte differite attive per le quali, al momento della redazione del bilancio, non sussista una ragionevole certezza del loro futuro recupero. Non si è, quindi, provveduto ad iscrivere la fiscalità differita attiva sulle seguenti differenze temporanee relative al bilancio in chiusura: i) perdite fiscali a nuovo; ii) accantonamento al fondo svalutazione crediti eccedente; iii) accantonamento al fondo rischi per altri crediti; iv) spese di manutenzione ordinaria 2011 eccedenti il limite fiscale; v) ammontare accertato per competenza relativo ad imposte e quote associative, in quanto, per la rilevanza di detti componenti, non sussiste la ragionevole certezza del relativo futuro recupero.

Analogamente non sono state contabilizzate le passività per imposte differite in relazione alle quali esistono scarse probabilità che il debito insorga. In particolare, con riferimento alla rivalutazione degli immobili effettuata nel bilancio 2008, per effetto di quanto disposto dall'art. 15 DL 185/08, come stabilito dal documento OIC n. 25 (§ H.1) non è stata iscritta la fiscalità differita passiva sull'apposita riserva di rivalutazione, dal momento che non si prevede in ottica prospettica la distribuzione della stessa ai soci.

La descrizione delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite ed anticipate, l'indicazione della relativa aliquota, della variazione rispetto al precedente esercizio, degli importi iscritti in bilancio, nonché delle differenze temporanee attive escluse dal computo della fiscalità anticipata è riportata nel prospetto allegato sub 7.a di "determinazione dell e imposte differite/anticipate" allegato (art. 2427, I co., n. 14, c.c.).

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 31/12/2011
Allegato 2	Prospetto riepilogativo delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2011
Allegato 2A	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali esclusi i beni gratuitamente devolvibili per l'esercizio chiuso al 31/12/2011
Allegato 2B	Prospetto delle variazioni dei beni gratuitamente devolvibili iscritti tra le immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2011
Allegato 3	Prospetto di analisi delle rivalutazioni (Leggi diverse) al 31/12/2011
Allegato 4	Prospetto di analisi degli ammortamenti 2011
Allegato 5	Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2011
Allegato 6	Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2011
Allegato 7 A	Imposte anticipate e differite al 31/12/2011
Allegato 7 B	Riconciliazione dell'onere fiscale teorico con quello effettivo
Allegato 8A	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2011
Allegato 8B	Analisi delle voci di Patrimonio Netto al 31/12/2011
Allegato 9	Prospetto dei rapporti con controllanti, controllate e collegate nell'esercizio 2011
Allegato 10	Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti
Allegato 11	Debiti verso banche e copertura dell'Azionista
Allegato 12	Rendiconto Finanziario

Altre informazioni

Nell'allegato 9 del presente documento vengono riepilogati i rapporti con parti correlate con cui la società intrattiene rapporti di natura commerciale e finanziaria a normali condizioni di mercato.

Ai sensi di legge si evidenzia che i compensi spettanti alla Società di Revisione ammontano ad euro 43 mila per il triennio.

Torino, 27 febbraio 2012

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Francesco Brizio Falletti di Castellazzo

16%
44%
15%
25%
12.5
64.8
28%
27%
35%

Allegato 1

BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

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

totale

4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

totale

6) Immobilizzazioni in corso e acconti

totale

7) Altre - Migliorie a beni di terzi
- Migliorie diverse
- Parcheggi

totale

TOTALE

Importi in migliaia di Euro

segue Allegato 1

VALORE A INIZIO ESERCIZIO	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				VALORE A FINE ESERCIZIO
	INCREMENTI	RICLASSIFICHE	DECREMENTI	AMMORTAMENTO	
-	-	-	-	-	-
-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
-	-	-	-	-	-
-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
1.055	1.755	2.433	-	-1.249	3.994
-	-	-		-	-
1.055	**1.755**	**2.433**	**-**	**-1.249**	**3.994**
31	-	-	-	-1	30
31	**-**	**-**	**-**	**-1**	**30**
3.298	4.038	-2.520	- -778		4.038
3.298	**4.038**	**-2.520**	**-778**		**4.038**
108	132	-	-	-98	142
1.542	-	87	-	-524	1.105
1.650	**132**	**87**	**-**	**-622**	**1.247**
6.034	**5.925**	-	**-778**	**-1.872**	**9.309**

Allegato 2

BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) TERRENI E FABBRICATI

2) IMPIANTI E MACCHINARIO

3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI

4) ALTRI BENI

4) ALTRI BENI - BENI GR.DEVOLVIBILI

5) MATERIALE ROTABILE

6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI

7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI

7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI - BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

TOTALE IMMOBILIZZ.MATERIALI

Importi in migliaia di Euro

segue Allegato 2

VALORE A INIZIO ESERCIZIO	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			VALORE A FINE ESERCIZIO
	VARIAZIONE IMMOBILIZZAZIONI	VARIAZIONE AMMORTAMENTI	VARIAZIONE FONDI COPERTURA	
171.066	2.362	-3.212		170.216
25.488	1.355	-2.811		24.032
2.580	412	-454		2.538
5.100	1.428			5.250
-	3.671		-3.671	-
159.275	20.487	-13.026		166.736
32.680	1.115	-2.468		31.327
21.897	22.463			44.360
-	-958		958	-
418.086	52.335	-23.249	-2.713	444.459

Allegato 2a

BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (ESCLUSI BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILII

	VALORE A INIZIO ESERCIZIO			IMMOBILIZZAZIONI	
	COSTO STORICO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	ACQUISIZ.	RICLASS.
1) TERRENI E FABBRICATI					
- Terreni	86.217		86.217	67	-
- Fabbricati	108.071	-23.222	84.849	951	1.344
totale	**194.288**	**-23.222**	**171.066**	**1.018**	**1.344**
2) IMPIANTI E MACCHINARIO					
- Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito)	10.690	-3.913	6.777	165	12
- Impianti diversi	39.172	-21.916	17.256	939	204
- Macchinari	10.546	-9.091	1.455	35	-
totale	**60.408**	**-34.920**	**25.488**	**1.139**	**216**
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI					
- Attrezzature varie	8.693	-6.113	2.580	426	-
totale	**8.693**	**-6.113**	**2.580**	**426**	**-**
4) ALTRI BENI					
- Mobili	4.228	-3.034	1.194	250	-
- Macchine ufficio	18.204	-15.421	2.783	881	680
- Automezzi	6.022	-4.899	1.123	113	-
totale	**28.454**	**-23.354**	**5.100**	**1.244**	**680**
5) MATERIALE ROTABILE					
- Autobus	327.457	-242.831	84.626	7.633	4.593
- Tram	162.416	-88.733	73.683	402	8.581
- Battelli	943	-682	261	-	-
- Materiale rotabile ferroviario	1.712	-1.007	705	208	-
totale	**492.528**	**-333.253**	**159.275**	**8.243**	**13.174**
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI					
- Immobilizzazioni parcheggi	51.178	-18.498	32.680	1.558	48
totale	**51.178**	**-18.498**	**32.680**	**1.558**	**48**
7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI					
- Investimenti diversi	19.067		19.067	37.428	-15.415
- Investimenti parcheggi	2.830		2.830	853	-47
totale	**21.897**		**21.897**	**38.281**	**-15.462**
TOTALE IMMOBILIZZ.MATERIALI	857.446	-439.360	418.086	51.909	-

Importi in migliaia di Euro

segue Allegato 2a

MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO					VALORE A FINE ESERCIZIO		
		AMMORTAMENTI					
DISMISS.	VARIAZ.	QU/ANNO	DECREM.	VARIAZIONE	COSTO STORICO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
-	67		-	-	86.284		86.284
-	2.295	-3.212	-	-3.212	110.366	-26.434	83.932
-	**2.362**	**-3.212**	**-**	**-3.212**	**196.650**	**-26.434**	**170.216**
-	177	-414	-	-414	10.867	-4.327	6.540
-	1.143	-2.138	-	-2.138	40.315	-24.054	16.261
-	35	-259	-	-259	10.581	-9.350	1.231
-	**1.355**	**-2.811**	**-**	**-2.811**	**61.763**	**-37.731**	**24.032**
-14	412	-463	9	-454	9.105	-6.567	2.538
-14	**412**	**-463**	**9**	**-454**	**9.105**	**-6.567**	**2.538**
-1	249	-243	1	-242	4.477	-3.276	1.201
-206	1.355	-1.237	205	-1.032	19.559	-16.453	3.106
-289	-176	-293	289	-4	5.846	-4.903	943
-496	**1.428**	**-1.773**	**495**	**-1.278**	**29.882**	**-24.632**	**5.250**
-	12.226	-9.987	-	-9.987	339.683	-252.818	86.865
-	8.983	-3.587	-	-3.587	171.399	-92.320	79.079
-930	-930	-1	676	675	13	-7	6
-	208	-127	-	-127	1.920	-1.134	786
-930	**20.487**	**-13.702**	**676**	-13.026	**513.015**	**-346.279**	**166.736**
-491	1.115	-2.876	408	-2.468	52.293	-20.966	31.327
-491	**1.115**	**-2.876**	**408**	**-2.468**	**52.293**	**-20.966**	**31.327**
-356	21.657				40.724		40.724
-	806				3.636		3.636
-356	**22.463**				**44.360**		**44.360**
-2.287	**49.622**	**-24.837**	**1.588**	**-23.249**	**907.068**	**-462.609**	**444.459**

Allegato 2b

BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI - ALTRI BENI - BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

	VALORE A INIZIO ESERCIZIO			IMMOBILIZZAZIONI	
	COSTO STORICO	FONDI COPERTURA	VALORE NETTO	INVEST./ACQUIS.	RICLASS.
4) ALTRI BENI					
Impianti e materiale ferroviario	350.629	-350.629	-	876	2.897
totale	350.629	-350.629	-	876	2.897
TOTALE ALTRI BENI	350.629	-350.629	-	876	2.897
7) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO					
Impianti e materiale ferroviario	4.613	-4.613	-	1.939	-2.897
totale	4.613	-4.613	-	1.939	-2.897
TOTALE IMMOBILIZZ.IN CORSO	4.613	-4.613	-	1.939	-2.897
TOTALE BENI GR.DEVOLVIBILI	355.242	-355.242	-	2.815	-

Importi in migliaia di Euro

segue Allegato 2b

IMMOBILIZZAZIONI ALIENAZ./DISMISS.	IMMOBILIZZAZIONI VARIAZ. TOTALE	FONDI COPERTURA	VALORE A FINE ESERCIZIO COSTO STORICO	VALORE A FINE ESERCIZIO FONDI COPERTURA	VALORE A FINE ESERCIZIO VALORE NETTO
-102	3.671	-3.671	354.300	-354.300	-
-102	**3.671**	**-3.671**	**354.300**	**-354.300**	**-**
-102	**3.671**	**-3.671**	**354.300**	**-354.300**	**-**
-	-958	958	3.655	-3.655	-
-	**-958**	**958**	**3.655**	**-3.655**	**-**
-	**-958**	**958**	**3.655**	**-3.655**	**-**
					-
-102	**2.713**	**-2.713**	**357.955**	**-357.955**	

segue Allegato 3

BILANCIO AL 31/12/2011 - 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)

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	2.819.347	56.810	21.175	109.670	607.612	99.320.177	102.934.791
TOTALE	2.819.347	56.810	21.175	109.670	607.612	99.320.177	102.934.791

Allegato 4
BILANCIO AL 31/12/2011 - ANALISI AMMORTAMENTI

	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ. ANNO
BENI IMMATERIALI		
1) Costi di impianto e di ampliamento	33,33%	33,33%
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	20,00%	20,00%
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	33,33%	33,33%
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	33,33%	33,33%
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		
7) Altre - Migliorie a beni di terzi		
- Mole Antonelliana	25,00%	25,00%
- Parcheggi	25,00%	25,00%
- Impianti Fissi	3,33%	3,33%
TOTALE BENI IMMATERIALI		
BENI MATERIALI		
1) TERRENI E FABBRICATI		
- Terreni		
- Fabbricati	3,00%	1,50%
totale		
2) IMPIANTI E MACCHINARIO		
- Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito)	3,33%	1,67%
- Impianti diversi		3,75%
- Macchinari	7,50%	3,75%
totale		
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI		
- Attrezzature varie		4,50%
totale		
4) ALTRI BENI		
- Mobili	9,00%	4,50%
- Macchine ufficio/P.Computers e Hardware		10,00% / 16,50%
- Automezzi/Vetture di servizio	15,00% / 18,75%	7,500% / 9,375%
5) MATERIALE ROTABILE		
- Autobus		6,25%
- Tram/Tram 5000-7000 e relativi accessori	6,25% / 8,34%	3,125% / 4,170%
- Battelli		3,38%
- Materiale rotabile ferroviario	6,25%	3,13%
totale		
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI		
- Immobilizzazioni parcheggi		2,50%
totale		
TOTALE BENI MATERIALI		
TOTALE GENERALE		

segue Allegato 4

AMMORTAMENTO ORDINARIO	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO	AMMORTAM. ANTICIPATO %	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO	TOTALE AMMORTAM. %
-	0,00%	0,00%	-			-
-	0,00%	0,00%	-			-
1.249.017	0,00%	0,00%	-			1.249.017
876	0,00%	0,00%	-			876
98.067	0,00%	0,00%	-			98.067
523.679	0,00%	0,00%	-			523.679
-	0,00%	0,00%	-			-
1.871.639			-			**1.871.639**
3.212.319	0,00%	0,00%	-			3.212.319
3.212.319			-			**3.212.319**
414.072	0,00%	0,00%	-			414.072
2.138.009	0,00%	0,00%	-			2.138.009
258.955	0,00%	0,00%	-			258.955
2.811.036			-			**2.811.036**
463.028			-			463.028
463.028			-			**463.028**
243.336	0,00%	0,00%	-			243.336
1.237.514	0,00%	0,00%	-			1.237.514
293.175	0,00%	0,00%	-			293.175
1.774.024						**1.774.024**
9.986.970	0,00%	0,00%	-			9.986.970
3.586.739	0,00%	0,00%	-			3.586.739
1.009	0,00%	0,00%	-			1.009
127.317	0,00%	0,00%	-			127.317
13.702.034			-			**13.702.034**
2.875.923	0,00%	0,00%	-			2.875.923
2.875.923			-			**2.875.923**
24.838.364			-			**24.838.364**
26.710.003			-			**26.710.003**

Allegato 5

BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (in €uro)

	SALDO AL 31/12/2010	ACQUISIZIONE QUOTE 2011	SOTTOSCRIZIONE AUMENTI C.S.	COSTITUZIONE EX NOVO	RIVALUTAZIONI & SVALUTAZIONI
AUTOSERVIZI NOVARESE S.r.l.	1.400.000,00	-	-	-	439.673,50
CAR CITY CLUB S.r.l.	198.907,90	-	-	-	-
TORINO METANO S.r.l.	88.000,00	320.000,00	-	-	-
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	51.000,00	-	-	-	-
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	51.000,00	-	-	-	-
MECCANICA MORETTA S.r.l.	10.000,00	-	-	-	-
TOTALE	1.798.907,90	320.000,00	-	-	439.673,50
IMPRESE COLLEGATE					
A.T.I. S.p.A.	5.681.025,89	-	-	-	-
A.M.C. CANUTO S.p.A.	1.200.000,00	-	-	-	-
MILLERIVOLI S.r.l.	300.000,00	-	-	-	-
5T S.r.l.	258.752,21	-	-	-	-
EXTRA TO S.c.a r.l.	38.050,00				
GE.S.IN. S.p.A.	25.740,00	-	-	-	-
S.A.P. S.r.l.(da liquidazione)	4.500,00	-	-	-	-
TOTALE	7.508.068,10	-	-	-	-
ALTRE IMPRESE					
NORD OVEST SERVIZI S.p.A.	2.625.000,00	-	-	-	-
T.P.L. Linea S.p.A.	735.075,00	-	-	-	-
G.E.A.C. S.p.A.	15.210,00	-	-	-	-
C.G.A. S.p.A. (In liquidazione)	8.400,00	-	-	-	-
A.T.C. Esercizio	6.000,00	-	-	-	-
Consorzio C.O.A.S.	5.000,00	-	-	-	-
Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti	2.921,19	-	-	-	-
Fondazione "T.FENOGLIO"	2.582,50	-	-	-	-
TURISMO TORINO	2.500,00	-	-	-	-
Banca ETICA	1.549,20	-	-	-	-
Soc.ERTICO (B)	622,20	-	-	-	-
Consorzio ATL3	516,46	-	-	-	-
Consorzio MOVINCOM	100,00	-	-	-	-
APAM Esercizio S.p.A	1,00	-	-	-	-
.					
TOTALE	3.405.477,55	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	12.712.453,55	320.000,00	-	-	439.673,50

segue Allegato 5

LIQUIDAZ.	CESSIONI	SALDO AL 31/12/2011 (a)	QUOTA P.N. DI COMPETENZA (b)	DIFFERENZA (b-a)	% DI POSSESSO
-	-	1.839.673,50	738.549,70	-1.101.123,80	70,00%
-	-	198.907,90	54.355,80	-144.552,10	51,00%
-	-	408.000,00	1.071.294,00	663.294,00	100,00%
-	-	51.000,00	38.914,53	-12.085,47	51,00%
-	-	51.000,00	47.115,33	-3.884,67	51,00%
-	-	10.000,00	10.402,00	402,00	100,00%
-	-	**2.558.581,40**	**1.960.631,36**	**-597.950,04**	
-	-	5.681.025,89	7.385.555,40	1.704.529,51	30,00%
-	-	1.200.000,00	622.680,80	-577.319,20	40,00%
-	-	300.000,00	342.511,20	42.511,20	40,00%
-	-	258.752,21	885.773,00	627.020,79	35,00%
		38.050,00	-	-38.050,00	38,05%
-	-	25.740,00	45.945,41	20.205,41	24,75%
-4.500,00	-	-	12.186,68	-	-
-4.500,00	-	**7.503.568,10**	**9.294.652,48**	**1.778.897,71**	
-	-	2.625.000,00	2.671.052,70	46.052,70	15,00%
-	-	735.075,00	1.100.883,96	365.808,96	13,50%
-	-	15.210,00			
-8.400,00	-	-			
-	-	6.000,00			
-	-	5.000,00			
-	-	2.921,19			
-	-	2.582,50			
-	-	2.500,00			
-	-	1.549,20			
-622,50	-	-0,30			
-	-	516,46			
-	-	100,00			
-	-	1,00			
-9.022,50	-	**3.396.455,05**			
-13.522,50	-	**13.458.604,55**			

Allegato 6
BILANCIO AL 31/12/2011 - CREDITI E DEBITI PER AREA GEOGRAFICA

Crediti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE	
	2011	2010	2011	2010
1) Verso Clienti	164.427.882	139.473.627	96.252	113.024
2) Verso imprese controllate	5.076.278	2.065.612		
3) Verso imprese collegate	9.881.363	3.100.425		
4) Verso controllante	171.477.366	221.859.427		
4 bis) crediti tributari	16.768.890	14.525.522		
4 ter) imposte anticipate	24.537	67.155		
5) Verso altri	60.850.522	74.454.147	-	-
TOTALE CREDITI LORDI	**428.506.839**	**455.545.916**	96.252	113.024
- Fondo svalutazione crediti	-4.946.060	-4.079.664		
TOTALE CREDITI NETTI	**423.560.779**	**451.466.252**	**96.252**	**113.024**

Debiti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE	
	2011	2010	2011	2010
1) Obbligazioni	8.942.282	10.000.000		
2) Obbligazioni convertibili	-	-		
3) Debiti v/soci per finanziamenti	-	-		
4) Debiti V/banche	176.655.159	133.049.099		
5) Debiti V/altri finanziatori	-	-		
6) Acconti	250.446	37.492	-	-
7) Debiti V/fornitori	137.632.384	128.590.958	344.627	384.960
8) Debiti rapp. da titoli di cred.	-	-		
9) Debiti V/imp. controllate	6.682.027	4.866.135		
10) Debiti V/imp. collegate	8.299.451	9.293.969		
11) Debiti V/controllante	27.670.668	58.056.686		
12) Debiti tributari	9.477.259	10.983.118		
13) Debiti V/ist.previd.e sic.soc.	13.792.281	13.664.219		
14) Altri debiti	68.775.749	88.716.726	-	-
TOTALE	**458.177.706**	**457.258.402**	**344.627**	**384.960**

segue Allegato 6

RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
1.079	1.079	1.100	2.580	-	-	164.526.313	139.590.310
						5.076.278	2.065.612
						9.881.363	3.100.425
						171.477.366	221.859.427
						16.768.890	14.525.522
						24.537	67.155
-	-	-	-	-	-	60.850.522	74.454.147
1.079	1.079	1.100	2.580	-	-	**428.605.270**	**455.662.599**
						-4.946.060	-4.079.664
1.079	**1.079**	**1.100**	**2.580**	**-**	**-**	**423.659.210**	**451.582.935**

RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
						8.942.282	10.000.000
						-	-
						-	-
						176.655.159	133.049.099
						-	-
-	-	-	-	-	-	250.446	37.492
4.186	8.304	101.648	9.217	-	-	138.082.845	128.993.439
						-	-
						6.682.027	4.866.135
						8.299.451	9.293.969
						27.670.668	58.056.686
						9.477.259	10.983.118
						13.792.281	13.664.219
-	-	-	-	-	-	68.775.749	88.716.726
4.186	**8.304**	**101.648**	**9.217**	**-**	**-**	**458.628.167**	**457.660.883**

Allegato 7a

BILANCIO AL 31/12/2011 - IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE (Art. 2427 n.14 C.C.)

	ESERCIZIO 2010		
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 27,5%)	Effetto fiscale (aliquota 3,9%)
Imposte anticipate			
Perdite fiscali			
eccedenza 5% costi manutenzione ante 2008	3.132.795	-	122.179
Totale	**3.132.795**	**-**	**122.179**
Imposte differite	-		-
Plusvalenze rateizzate	-		-
Interessi di mora	-		-
Totale	**3.132.795**		
Imposte anticipate	-	**-**	**122.179**
Differenze temporanee escluse dalla determinazione delle imposte anticipate			
Perdite fiscali	16.434.276		
Accantonamento fondo rischi	5.000.000		
Imposte e quote associative deducibili per cassa	251.752		
Spese di manutenzione 2010 eccedenti 5%	7.714.141		

segue Allegato 7a

ESERCIZIO 2010		ESERCIZIO 2011				
Utilizzo Credito	Totale credito imposte anticipate /fondo imposte differite	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale (aliquota 27,5%)	Effetto fiscale (aliquota 3,9%)	Utilizzo Credito	Totale credito imposte anticipate /fondo imposte differite
55.024	67.155	1.721.923	-	67.155	42.618	24.537
55.024	**67.155**	1.721.923	**-**	**67.155**	**42.618**	**24.537**
-	-	-		-	-	-
-	-	-		-	-	-
-	-	-		-	-	-
		1.721.923				
55.024	**67.155**	**-**	**-**	**67.155**	**42.618**	**24.537**
		11.543.646				
		5.010.726				
		309.224				
		4.229.976				

Allegato 7b
BILANCIO AL 31/12/2011 - RICONCILIAZIONE TRA L'ALIQUOTA FISCALE TEORICA E QUELLA EFFETTIVA

IRES

Importi in euro	2011	
Risultato dell'esercizio ante imposte		7.030.483
Imposte sul reddito effettive	(735.253)	-10,5%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- minori imposte su dividendi	122.759	1,7%
- utilizzo fondi tassati	815.947	11,6%
- altre variazioni in diminuzione	2.588.363	36,8%
- oneri deduc. in più esercizi	1.614.288	23,0%
		0,0%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- sopravvenienze passive e oneri non di competenza	(482.820)	-6,9%
- ammortamenti non deducibili	(65.559)	-0,9%
- altre variazioni in aumento	(1.924.341)	-27,4%
Imposte sul reddito teoriche	**1.933.382**	**27,5%**
	1.933.383	**27,5%**

IRAP

Importi in euro	2011	
Valore aggiunto (base imponibile IRAP)		248.957.336
Imposte sul reddito effettive	5.377.055	2,2%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- preventi da distacco personale dipendente	73.286	
- altre variazioni in diminuzione	4.565.116	1,8%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- oneri non deducibili	(292.444)	-0,1%
- costo del personale non deducibile	(21.759)	0,0%
- altre variazioni in aumento	-	0,0%
Imposte sul reddito teoriche	**9.701.254**	**3,90%**
	9.709.336	**3,90%**

Allegato 8a
BILANCIO AL 31/12/2011 - MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

	CAPITALE SOCIALE	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	RISULTATO D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO	DISTRIBUZIONE DIVIDENDI
SALDO AL 31/12/2009	**268.068.880**	**97.405.995**	**289.900**	**1.314.474**	**533.189**	**367.612.438**	
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 12/04/2010	-	-	26.659	506.530	(533.189)	-	
Scissione a Infra.TO S.r.l.	**-192.062.216**	-	-	-	-	**-192.062.216**	
Arrotondamenti	-	-	-	3	-	3	
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2010	-	-	-	-	523.382	**523.382**	
SALDO AL 31/12/2010	**76.006.664**	**97.405.995**	**316.559**	**1.821.007**	**523.382**	**176.073.607**	
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 27/04/2011	-	-	26.619	296.763	(523.382)	(200.000)	200.000
Arrotondamenti	-	-	-	(1)	-	-1	
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2011	-	-	-	-	1.653.428	**1.653.428**	
SALDO AL 31/12/2011	**76.006.664**	**97.405.995**	**343.178**	**2.117.769**	**1.653.428**	**177.527.034**	

Allegato 8b
BILANCIO AL 31/12/2011 - ANALISI DEL PATRIMONIO NETTO

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE
Capitale sociale	76.006.664		
Riserve di capitale:			
- Riserva di rivalutazione L. 2/2009	97.405.995	A	-
Riserve di utili:			
- Riserva legale	343.178	B	-
Altre riserve:			
- Riserva straordinaria	2.117.769	A, B, C	2.117.769
Utile (perdita) d'esercizio 2011	1.653.428	A, B, C	1.653.428
TOTALE	177.527.034		3.771.197
Quota non distribuibile (*)			0
Residua quota distribuibile			3.771.197

Legenda :
A) per aumento di capitale;
B) per copertura perdite;
C) per distribuzione ai soci

Note: utilizzo riserva straordinaria per €. 4.021.033 per distribuzione all'Azionista
(*) ai sensi del primo comma, n. 5 dell'art. 2426 C.C. parte destinata a copertura dei costi pluriennali.

segue Allegato 8b

	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	
	PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
	-	4.021.033
	-	4.021.033

Allegato 9

BILANCIO AL 31/12/2011 - ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE E COLLEGATE NELL' ESERCIZIO 2011

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	RICAVI (A1a;A1b)	ALTRI RICAVI	INTERESSI ATTIVI
IMPRESE CONTROLLANTI					
COMUNE DI TORINO	77.838.796	20.082	12.022.380	20.572.109	3.402.221
IMPRESE CONTROLLATE					
Autoservizi NOVARESE S.r.l.	346.124	1.831.830	27.573	111.202	-
CAR CITY CLUB S.r.l.	202.566	81.254	-	94.739	5.500
TORINO METANO S.r.l.	600.778	4.606.504	-	275.534	-
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	3.668.158	-	-	3.853.135	13.035
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	180.823	14.230	-	99.487	-
MECCANICA MORETTA S.r.l.	74.024	146.715	-	46.148	-
IMPRESE COLLEGATE					
A.T.I. S.p.A.	18.559	209.894	-	21.129	-
A.M.C. CANUTO	124.301	2.536.690	-	57.256	-
MILLERIVOLI S.r.l.	181.864	-	-	66.373	-
5T S.r.l.	4.787.264	5.328.803	8.345	1.895.626	-
EXTRA TO S.c.a r.l.	4.624.694	224.064	-	13.161.836	-
GE.S.IN. S.p.A.	120.977	-	-	59.279	-
S.A.P. S.r.l.(in liquidazione)	-	-	-	-	-

RAPPORTI FINANZIARI

DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	SOPRAVV. ATT./(PASS)	ONERI (esercizio + patrimonio)	PROVENTI
IMPRESE CONTROLLANTI					
COMUNE DI TORINO	93.638.570	27.650.586	-798.421	8.717.796	3.828.764
IMPRESE CONTROLLATE					
Autoservizi NOVARESE S.r.l.	-	-	-	-	-
CAR CITY CLUB S.r.l.	-	-	-	-	-
TORINO METANO S.r.l.	3.805	1.495	-	-	-
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	-	-	-	-	-
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	-	-	-	-	-
MECCANICA MORETTA S.r.l.	-	-	-	-	-
IMPRESE COLLEGATE					
A.T.I. S.p.A.	-	-	-	-	-
A.M.C. CANUTO	-	-	-	-	-
MILLERIVOLI S.r.l.	-	-	-	-	-
5T S.r.l.	-400	-	-	-	-
EXTRA TO S.c.a r.l.	3.287	-	-	1	1
GE.S.IN. S.p.A.	8.907	-	-	-	-
S.A.P. S.r.l.(in liquidazione)	11.909	-	-131	-	-

segue Allegato 9

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI						
PROVENTI STRAORDINARI	ACQUISTI DI MATERIALI	SERVIZI	GODIMENTO BENI DI TERZI	ONERI DIVERSI DI GESTIONE	ONERI STRAORDINARI	ACQUISTI PATRIMONIALI
23.970	-	-	10.528	-	-	-
-	-	3.719.608	-	62.426	1.025	-
-	-	-	41.557	-	-	-
81	5.138.018	3.768.424	-	4.620	-2.550	127.626
-	-	-	-	-	-	-
-	-	11.858	-	-	-	-
-	1.320	26.064	-	-	-	503.716
-	-	12.820	72.000	-	14.630	-
-	-	8.457.283	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	2.512.452	-	-	-	190.000
-	-	191.391	-	-	-	165.255
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-

Allegato 10

BILANCIO AL 31/12/2011 - ATTIVO CIRCOLANTE: CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI

	ESERCIZIO 2011			
TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	TOTALE	SCADUTO	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI
METROPOLITANA AUTOMATICA				
Crediti mutuo n. 4381516	-	-	-	-
Mutuo OPI 26/06/03	-	-	-	-
Mutuo Banca OPI del 20/12/2001	-	-	-	-
Mutuo Dexia Crediop del 02/01/2003	-	-	-	-
Unicredit-Mutuo 221203 ML1-PN/Collegno	-	-	-	-
Unicredit-Mutuo 221203 ML1-Spese accessorie	-	-	-	-
Banca OPI-Mutuo del 011104 Fin.opere Metro	-	-	-	-
Banca OPI-Mutuo del 011104 Fin.oneri Metro	-	-	-	-
Mutuo Metro 59500000	-	-	-	-
Mutuo Metro 13,4 ml. B.Intesa	-	-	-	-
Mutuo Metro 23,25 ml. B.Intesa	-	-	-	-
Mutuo Metro 32,92 ml. B.Intesa	-	-	-	-
Mutuo Metro	-	-	-	-
	-	-	-	-
TRAM				
Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq.Tram 6000	24.360.827,11	1.202.846,68	2.405.693,36	20.752.287,07
Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000	11.774.236,75	553.922,12	1.107.844,24	10.112.470,39
	36.135.063,86	**1.756.768,80**	**3.513.537,60**	**30.864.757,46**
IMPIANTI FISSI				
Banca OPI-Mutuo del 310304 Fin.II.FF.	-	-	-	-
Mutuo Rete Tranviaria 3961000	-	-	-	-
	-	-	-	-
LEGGE 204				
Mutuo Banca OPI 120902	31.793.237,63	3.343.231,20	3.357.485,74	25.092.520,69
TOTALE	**67.928.301,49**	**5.100.000,00**	**6.871.023,34**	**55.957.278,15**

ESERCIZIO 2010					
al 31/12/2010	EFFETTI DELLA SCISSIONE	al 14/09/2010	SCADUTO AL 31/12/2010	ENTRO 12 MESI (Al 31/12/2010)	OLTRE 12 MESI (AL 31/12/2010)
-	-35.468.065,95	35.468.065,95	-	-	-
-	-18.708.095,49	18.708.095,49	-	-	-
-	-5.290.672,86	5.290.672,86	-	-	-
-	-5.236.648,88	5.236.648,88	-	-	-
-	-41.438.998,70	41.438.998,70	-	-	-
-	-10.205.864,17	10.205.864,17	-	-	-
-	-57.265.466,02	57.265.466,02	-	-	-
-	-15.625.598,90	15.625.598,90	-	-	-
-	-41.908.772,30	41.908.772,30	-	-	-
-	-12.070.148,81	12.070.148,81	-	-	-
-	-22.342.835,93	22.342.835,93	-	-	-
-	-19.388.914,49	19.388.914,49	-	-	-
-	-24.632.697,53	24.632.697,53	-	-	-
-	**-309.582.780,03**	**309.582.780,03**	-	-	-
29.332.280,53	-		4.811.386,72	2.405.693,36	22.115.200,45
14.088.285,67	-		2.215.688,48	1.107.844,24	10.764.752,95
43.420.566,20	-		**7.027.075,20**	**3.513.537,60**	**32.879.953,40**
-	-7.789.476,21	7.789.476,21	-	-	-
-	-3.772.171,70	3.772.171,70	-	-	-
-	**-11.561.647,91**	**11.561.647,91**	**-**	-	-
37.056.891,01	-		6.714.971,48	3.357.485,74	26.984.433,79
80.477.457,21	**-321.144.427,94**	**321.144.427,94**	**13.742.046,68**	**6.871.023,34**	**59.864.387,19**

Allegato 11

BILANCIO AL 31/12/2011 - DEBITI VERSO BANCHE E COPERTURA DELL'AZIONISTA

	ESERCIZIO 2011	
TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Banca OPI	-	-
Mutuo Unicredit Banca	-	-
Mutuo CCDDPP	-	-
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Banca OPI	-	-
Mutuo Banca OPI	-	-
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Unicredit Banca	-	-
Mutuo OPI Spa	-	-
Mutuo Dexia-Crediop	-	-
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Banca OPI	28.019.246,69	31.793.237,63
Mutuo Banca OPI	22.903.003,47	24.360.827,11
Mutuo Unicredit Banca	11.220.314,63	11.774.236,75
Mutuo Banca OPI	-	-
Mutuo Banca Intesa	-	-
Mutuo Dexia-Crediop	-	-
	62.142.564,79	67.928.301,49

segue Allegato 11

ESERCIZIO 2010					
	Debiti v/Banche			Crediti v/Comune	
al 31/12/2010	al 31/12/2010	al 14/09/2010	al 31/12/2010	al 31/12/2010	al 14/09/2010
-	-49.712.154,21	49.712.154,21	-	-41.908.772,30	41.908.772,30
-	-48.005.742,20	48.005.742,20	-	-57.265.466,02	57.265.466,02
-	-44.141.253,15	44.141.253,15	-	-41.438.998,70	41.438.998,70
-	-34.085.451,06	34.085.451,06	-	-35.468.065,95	35.468.065,95
-	-29.052.266,79	29.052.266,79	-	-19.388.914,49	19.388.914,49
-	-16.188.820,00	16.188.820,00	-	-22.342.835,93	22.342.835,93
-	-17.781.024,25	17.781.024,25	-	-18.708.095,49	18.708.095,49
-	-10.465.742,97	10.465.742,97	-	-15.625.598,90	15.625.598,90
-	-8.712.958,49	8.712.958,49	-	-12.070.148,81	12.070.148,81
-	-7.091.040,36	7.091.040,36	-	-10.205.864,17	10.205.864,17
-	-2.894.744,60	2.894.744,60	-	-5.290.672,86	5.290.672,86
-	-3.173.716,93	3.173.716,93	-	-5.236.648,88	5.236.648,88
-	-26.208.608,66	26.208.608,66	-	-24.632.697,53	24.632.697,53
29.880.014,94			37.056.891,01		
24.249.443,72			29.332.280,53		
11.872.597,19			14.088.285,67		
-	-6.685.528,96	6.685.528,96	-	-7.789.476,21	7.789.476,21
-	-3.309.409,10	3.309.409,10	-	-3.772.171,70	3.772.171,70
726.727,67					
66.728.783,52	-307.508.461,73	307.508.461,73	80.477.457,21	-321.144.427,94	321.144.427,94

Allegato 12
Rendiconto Finanziario

Importi in Migliaia di Euro	Esercizio al 31 dicembre 2011
Risultato dell'esercizio	**1.653**
Ammortamenti	26.710
Accantonamento TFR	12.452
Accantonamento fondo rischi e oneri	8.474
Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	1.300
Utilizzo fondo rischi e oneri	(6.852)
Utilizzo TFR	(15.512)
(Aumento)/Diminuzione dei Crediti vs Clienti	(25.369)
(Aumento)/Diminuzione delle Rimanenze	(2.151)
(Aumento)/Diminuzione dei Crediti Infragruppo e di natura diversa	51.951
(Aumento)/Diminuzione dei ratei e risconti attivi	(3.411)
(Aumento)/Diminuzione delle Imposte Anticipate	42
Aumento/(Diminuzione) dei Debiti vs Fornitori	9.090
Aumento/(Diminuzione) degli acconti	213
Aumento/(Diminuzione) dei Debiti Infragruppo e di natura diversa	(50.884)
Aumento/(Diminuzione) dei ratei e risconti passivi	6.592
Flusso di cassa assorbito dalla Gestione Reddituale (A)	**14.298**
Attività di investimento:	
Acquisizione di immobilizzazioni immateriali	(5.925)
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(51.910)
VNC di immobilizzazioni immateriali vendute	778
VNC di immobilizzazioni materiali vendute	699
Variazione netta delle Immobilizzazioni Finanziarie	(158)
Flusso di cassa assorbito dall'Attività di Investimento (B)	**(56.516)**
Attività di finanziamento:	
Rimborso prestito obbligazionario	(1.058)
Accensione mutui	10.508
Rimborso mutui	(14.586)
Variazione Scoperti di CC per Linee di Fido	47.685
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Soci per Finanziamenti	-
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori	-
Pagamento dividendi	(200)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'Attività di Finanziamento (C)	**42.349**
Flusso di cassa complessivo (A+B+C)	**131**
Disponibilità liquide iniziali al 01/01/2010	**1.631**
Disponibilità liquide finali al 31/12/2010	**1.762**
Variazione	**(131)**

Importi in migliaia di Euro

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2011
ai sensi dell'art. 2429, secondo comma, c.c.

Premesso che il Collegio Sindacale ha rinunciato ai termini di cui all'art. 2429 c.c., primo comma, c.c., di seguito, ai sensi dell'art. 2429, secondo comma, c.c., riferiamo circa l'attività svolta dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011, precisando che la stessa si è ispirata alle Norme di Comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

L'incarico di Revisione legale dei conti *ex* art. 2409 *bis* c.c. (richiamato dall'art. 2403, secondo comma, c.c.) è attribuito alla società di revisione legale "PricewaterhouseCoopers S.p.A.".

Ai sensi dell'art. 2403, primo comma, c.c., abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società e sul suo concreto funzionamento; in particolare attestiamo quanto segue

* di aver collegialmente adempiuto all'obbligo di cui all'art. 2405 c.c. partecipando alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee dei soci, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legali e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; relativamente alle azioni deliberate possiamo ragionevolmente assicurare che le stesse sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interessi o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
* di aver ottenuto dal Consiglio di Amministrazione adeguate informazioni circa il generale andamento della gestione e la sua prevedibile evoluzione, nonché circa le operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate; relativamente alle azioni poste in essere possiamo ragionevolmente assicurare che le stesse sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interessi o in contrasto con le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
* di aver valutato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, avute presenti le informazioni fornite dai responsabili delle funzioni aziendali; al riguardo non abbiamo particolari osservazioni da formulare;
* di aver valutato l'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché l'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, avute presenti le informazioni fornite dai responsabili delle funzioni aziendali e dalla "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", nonché i documenti esaminati nel corso delle verifiche periodiche; al riguardo non abbiamo particolari osservazioni da formulare;
* di aver tenuto rapporti con la "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", incaricata della Revisione legale dei conti; da tali rapporti non sono emersi dati ed informazioni che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Nel corso dell'esercizio e sino alla stesura della presente relazione

* non risultano pervenute al Collegio Sindacale denunce *ex* art. 2408 c.c.;
* il Collegio Sindacale non ha rilasciato pareri previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti che debbano essere menzionati nella presente relazione.

Con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2011, che il Consiglio di Amministrazione sottopone all'approvazione dell'Assemblea, facendo carico alla "PricewaterhouseCoopers S.p.A."

il controllo analitico di merito sul contenuto dello stesso, abbiamo verificato la correttezza della sua impostazione generale (Nota Integrativa compresa) nonché la sua conformità alla legge per quanto riguarda la struttura; al riguardo non abbiamo particolari osservazioni da formulare, dando atto della completezza e adeguatezza della informativa.
Abbiamo inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della "Relazione sulla gestione" che, ai sensi dell'art. 2428 c.c., contiene un adeguato complesso di notizie in ordine alla situazione della società e all'andamento della gestione sociale, anche con riferimento ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e alla prevedibile evoluzione della gestione stessa; la relazione comprende altresì un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società nonché dell'andamento e del risultato della gestione, anche con riferimento ai principali rischi/incertezze cui la società è esposta e alle informazioni circa ambiente, personale dipendente, attività di ricerca e sviluppo, rapporti con imprese controllate e collegate, uso di strumenti finanziari; al riguardo non abbiamo osservazioni da formulare.
Per quanto a nostra conoscenza il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, c.c.
Abbiamo altresì verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza e non abbiamo osservazioni al riguardo.
In particolare, dalla Relazione della "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", ai sensi dell'art. 14, D.Lgs. 39/2010, constano i seguenti giudizi e richiami d'informativa; precisamente:

* che *"il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico della società"*;
* che *"la Relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011"*;
* che *"il rischio di credito deriva essenzialmente dal rapporto con il Comune di Torino e con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (per conto della Regione Piemonte) e dalla forte concentrazione di tali crediti, che al 31 dicembre 2011 ammontano complessivamente ad euro 287 milioni (euro 297 milioni al 31 dicembre 2010), al netto delle partite debitorie verso gli stessi Enti; la rilevanza di tali crediti, ed in particolar modo delle partite creditorie scadute, ha generato nel corso del 2011 una crisi di liquidità superata solo con il ricorso a nuove linee di credito; pertanto, nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 sono stati iscritti interessi attivi per ritardati incassi verso i suddetti Enti pari a euro 5,5 milioni"*;
* che, *"nonostante la società detenga partecipazione di controllo, a decorrere dall'esercizio 2011 non viene più predisposto il bilancio consolidato in quanto redatto dalla capogruppo Finanziaria Città di Torino Holding S.r.l. a seguito dell'acquisizione, avvenuta in data 28 dicembre 2011, dell'intero capitale sociale della Gruppo Torinese Trasporti S.p.A."*.

A fronte di quanto precede, riteniamo che non sussistano motivi per non ritenere meritevole di approvazione il bilancio al 31 dicembre 2011, come predisposto dal Consiglio di Amministrazione, compresa la proposta di destinazione dell'utile netto.

Torino, 7 marzo 2012

IL COLLEGIO SINDACALE

Ivo Monfeli

Ernesto Ramojno

Claudio Saracco

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011

pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39

All'Azionista della Gruppo Torinese Trasporti SpA

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA (o "la Società") chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli Amministratori della Società. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

   Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 11 aprile 2011.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2011 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4. Si richiama l'attenzione sulle seguenti informazioni più ampiamente illustrate nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione:

   - il rischio di credito deriva essenzialmente dal rapporto con il Comune di Torino e con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (per conto della Regione Piemonte) e dalla forte concentrazione di tali crediti, che al 31 dicembre 2011 ammontano complessivamente ad Euro 287 milioni (Euro 297 milioni al 31 dicembre 2010), al netto delle partite debitorie verso gli stessi Enti. La rilevanza di tali crediti, ed in particolar modo delle partite creditorie scadute, ha generato nel corso del 2011 una crisi di liquidità superata solo con il ricorso a nuove linee di credito; pertanto, nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 sono stati iscritti interessi attivi per ritardati incassi verso i suddetti Enti pari a Euro 5,5 milioni.

- nonostante la Società detenga partecipazioni di controllo, a decorrere dall'esercizio 2011 non viene più predisposto il bilancio consolidato in quanto redatto dalla capogruppo Finanziaria Città di Torino Holding Srl a seguito dell'acquisizione, avvenuta in data 28 dicembre 2011, dell'intero capitale sociale della Gruppo Torinese Trasporti SpA.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori della Gruppo Torinese Trasporti SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2011.

Torino, 6 marzo 2012

PricewaterhouseCoopers SpA

Piero De Lorenzi

Piero De Lorenzi
(Revisore legale)

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.r.l.