



**DICHIARAZIONE
NON FINANZIARIA
2023**

INDICE

1. LA SOCIETÀ	6
1.1 Organizzazione	7
1.2 Strategia e politiche	9
1.3 Temi rilevanti e sistemi gestionali	14
1.4 Metodologia di rendicontazione	34
2. LE ATTIVITÀ	44
2.1 Offerta	45
2.2 Domanda	51
2.3 Catena di fornitura	55
3. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	64
3.1 Politica	65
3.2 Flotta	66
3.3 Carbon footprint	72
3.4 Emissioni	78
3.5 Bilancio energetico	80
3.6 Acqua	82
3.7 Rifiuti	83
3.8 Altri impatti e criticità	85
4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: LAVORATORI	86
4.1 Politica	87
4.2 Organico	87
4.3 Sicurezza del lavoro	93
4.4 Attività e retribuzioni	95
4.5 Pari opportunità	100
4.6 Relazioni sindacali	106
5. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CITTADINI	108
5.1 Politica (clienti)	109
5.2 Sicurezza	111
5.3 Accessibilità	114
5.4 Qualità percepita	116
5.5 Politica (legalità)	118
5.6 Anticorruzione	118
5.7 Contenzioso	126
6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	128
6.1 Ruolo economico sul territorio	129
6.2 Tassonomia europea	133

Appendice: Relazione di revisione

DICHIARAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

L'obiettivo di GTT è trasferire nell'agire quotidiano una visione strategica chiara e sostenibile.

I temi della sostenibilità costituiscono i pilastri sui cui GTT sta costruendo il proprio sviluppo e attraverso cui sta superando le criticità che negli anni passati hanno messo a dura prova le aziende che erogano servizi di trasporto pubblico locale.

Il nostro Piano industriale rappresenta esso stesso il Piano di sostenibilità: basti pensare che gli investimenti previsti nel quinquennio 2023-2027 ammontano a oltre mezzo miliardo di Euro e di questi oltre il 90% contribuiscono a ridurre l'impatto ambientale, in particolare il rinnovo della flotta con mezzi ecologici, ma anche le nuove infrastrutture per la "transizione green", l'efficientamento energetico, lo sviluppo del sistema tranviario. Queste integrate con altre misure complementari, come la digitalizzazione dei servizi al cliente, aumenteranno la sicurezza, l'accessibilità e il comfort di viaggio, contribuiranno a migliorare l'attrattività del servizio pubblico nella quotidiana competizione con la motorizzazione privata, permettendo così di coniugare la redditività della nostra impresa con un sistema di mobilità cittadina più efficace, efficiente e meno inquinante.

I capisaldi del Piano, in particolare il forte orientamento all'elettrificazione della flotta, sono descritti nel presente documento oltre che illustrati nel Bilancio d'esercizio.

Mi preme evidenziare la visione di futuro verso cui stiamo operando, che non vuole fare affidamento solo sulle, pur importantissime, risorse economiche pubbliche messe a disposizione per gli investimenti, ma intende sviluppare idee progettuali, formando e valorizzando risorse umane in grado di guardare sempre un passo avanti.

La rete di trasporto cittadina risulterà rinnovata dal progetto Nuovo Trasporto Torino, che la sta valorizzando e integrando secondo una pianificazione strutturata e coordinata, in stretta collaborazione con le istituzioni locali, un disegno unico e non più con interventi spot. Nell'arco temporale 2023 - 2027 è prevista l'attuazione di quattro azioni strategiche:

- il prolungamento della linea 1 della metropolitana sino a Cascine Vica, con 4 nuove stazioni e interscambio con la stazione ferroviaria di Collegno (entrate in servizio prevista nel 2025). In prospettiva l'avvio dei lavori per la realizzazione della linea 2;
- il potenziamento del sistema tranviario con nuovi percorsi ed estensione della rete: aumento dei binari da 70 km a 100 km, riduzione tempi di viaggio e maggiore frequenza dei passaggi, estensione delle linee 4 e 3 (2024), 10 (2025), 15 (2026), realizzazione nuova linea 12 (2027);
- l'introduzione di un nuovo tipo di mezzi - Bus Rapid Transit, autobus elettrici con ricarica al capolinea, simili ai tram, che garantiscono alta capacità di passeggeri/ora, elevata velocità, infrastruttura di trasporto dedicata senza interferenza con il traffico privato: linea 5 Express (2024) e linea 2 BRT (2025), con corsie riservate e priorità semaforica;
- una forte crescita della trazione elettrica anche sui bus per la realizzazione di una rete green.

Il sistema di trasporto sarà organizzato secondo una "gerarchia" di linee attraverso la valorizzazione della rete tranviaria, patrimonio storico e investimento per il futuro, e l'utilizzo sulle principali direttrici urbane di veicoli ecologici ad alta capienza e alta frequenza, giungendo così a una "rete prioritaria estesa" non limitata al centro cittadino.

Contestualmente si è definita una "rete di collegamento" a servizio della rete prioritaria, in co-progettazione con il territorio, per tener conto delle esigenze di tutta la popolazione e con l'obiettivo di includere aree geografiche periferiche e contesti sociali marginali, nella solida consapevolezza che il trasporto pubblico è innanzitutto un servizio sociale. I vincoli e gli obiettivi economici devono sempre coniugarsi con la responsabilità sociale e garantire a tutti il diritto alla mobilità, in particolare alle fasce deboli della popolazione.

È un programma ambizioso e impegnativo, già in corso di realizzazione, ma ancora non ci basta: grazie alla collaborazione con le istituzioni locali, stakeholder privati ed eccellenze della ricerca, siamo partecipi a Torino della creazione di un Centro di innovazione per la transizione green del trasporto pubblico: il Team Mobilità Futura (TMF), che ha per obiettivo lo sviluppo di un modello replicabile e scalabile per promuovere il cambiamento e modalità virtuose di collaborazione a servizio della Comunità. Il TMF è supportato dalla Fondazione Compagnia di San Paolo e si avvale delle competenze della Fondazione Links, del Politecnico di Torino e di GTT. Attraverso l'integrazione di approcci multidisciplinari intende:

- governare la transizione in atto e massimizzare i benefici per il territorio;
- dare supporto allo sviluppo di un nuovo modello operativo e organizzativo aziendale;
- introdurre in modo strutturato e duraturo attività di ricerca e innovazione presso GTT, in collaborazione con Fondazione Links e Politecnico di Torino.

I filoni tematici del progetto sono interconnessi e sviluppano ulteriormente gli indirizzi del Piano industriale e della nuova rete di trasporto:

1. transizione energetica ed ecologica: rinnovo parco veicolare, infrastrutture di ricarica, autoproduzione energia;
2. innovazione del servizio offerto: sviluppo del sistema tranviario, estensione della metropolitana, sistemi di trasporto innovativi;
3. innovazione del modello operativo: facility sul territorio, organizzazione interna, modello di business;
4. inclusione e accessibilità.

Si noti come tra i propri assi fondamentali il progetto promuova anche il necessario cambiamento interno di GTT, che nelle sue prassi, strutture, culture deve adattarsi e anzi anticipare proattivamente l'evoluzione del contesto in cui opera e dei modelli di mobilità che intende promuovere. E qui giungiamo al fattore fondamentale da cui dipende il raggiungimento di qualsiasi obiettivo: le persone.

Il progetto ha previsto l'individuazione di giovani talenti da formare sia

Il futuro di GTT può solo essere sostenibile: strategia e impatti sull'ambiente e le persone

teoricamente sia sul campo con il fine di inserirli stabilmente in ruoli chiave dell'azienda, garantendo così la trasmissione e lo sviluppo delle competenze e la qualità del servizio offerto da GTT. Ma ciò che vale per questo progetto può essere esteso a tutte le attività e tutte le persone che lavorano in GTT: la realizzazione dei piani di sviluppo, l'efficacia e l'efficienza dei servizi offerti, la solidità dell'azienda dipendono, in ultima analisi, dalle sue "risorse umane", tanto più in un'azienda come la nostra "ad alta intensità di lavoro", cioè caratterizzata dall'elevato contributo quantitativo e qualitativo dei dipendenti rispetto ad altri fattori della produzione quali capitali, infrastrutture e tecnologia. Lo sviluppo delle competenze, la conciliazione vita-lavoro, l'ambiente lavorativo sicuro sul piano fisico e motivante su quello emotivo, la valorizzazione dell'impegno e dei risultati conseguiti, il contrasto a qualsiasi discriminazione e la promozione della pari opportunità di genere sono altrettanti indirizzi di sostenibilità sociale che personalmente e in accordo con il vertice e il

management intendiamo attivamente perseguire, non in nome di astratti valori "buonisti", ma quali strumenti preziosi per il successo di GTT e lo sviluppo del trasporto pubblico locale.

Con prassi virtuosa ormai più che ventennale, GTT esplicita la propria responsabilità sociale e ambientale anche anticipando gli obblighi di legge relativi alla rendicontazione, come avviene anche per questo documento. Già dal prossimo anno integreremo il Rapporto di sostenibilità con la Relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio, a testimonianza sia simbolica sia pratica che politiche sostenibili non solo non minano gli equilibri economico-finanziari, ma al contrario ne sono condizione imprescindibile. I progetti avviati e i risultati ottenuti già nel 2023 ne offrono una prima importante conferma e ci motivano a proseguire lungo questi articolati binari.

Serena Lancione



1

LA SOCIETÀ

- 1.1 Organizzazione
- 1.2 Strategia e politiche
- 1.3 Temi rilevanti e sistemi gestionali
- 1.4 Metodologia di rendicontazione

1.1 Organizzazione

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

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

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

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

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

Governance

La struttura di governance è stabilita dallo Statuto, nell'ultima versione aggiornata dall'Assemblea dei soci (2016), disponibile sul sito aziendale, sezione Trasparenza.

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

Presidente: Antonio Fenoglio

Amministratore Delegato: Serena Lancione

Consigliere: Michele Paolino

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

Presidente: Luca Asvisio

Sindaci effettivi: Alain Devalle, Laura Filippi

Sindaci supplenti: Giovanni Battista Palmisano, Sonia Luciani

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

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

Operano inoltre alcuni organi di raccordo tra responsabili operativi e vertice aziendale, nella persona dell'AD:

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

Le eventuali criticità insorte durante l'attività ordinaria vengono comunicate al CdA da parte dei responsabili di area o nell'ambito di tali comitati a

cui partecipa l'AD o in via diretta, qualora rilevanza e urgenza lo rendano opportuno.

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

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

Tali nomine sono soggette in particolare al Regolamento comunale n. 347 "Indirizzi per la nomina, la designazione e la revoca dei rappresentanti della Città presso Enti, Aziende e Istituzioni" (approvato nel 2011 e successivamente aggiornato, con ultime modifiche nel 2022), che dispone:

- Il Sindaco individua l'incaricato tenuto conto fra l'altro dei seguenti criteri:*
- a. *rappresentanza di genere;*
 - b. *competenza ed attinenza del curriculum vitae rispetto al profilo della carica (...);*
 - c. *indipendenza ed assenza di conflitti d'interesse.*

In riferimento alle tematiche specifiche della sostenibilità, non vi sono riferimenti espliciti nei criteri nel Regolamento e negli atti di nomina, che attestano sinteticamente come "il candidato prescelto sia in possesso dei requisiti di professionalità e competenza necessari per l'espletamento dell'incarico".

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

comunità locale e vi risiedono stabilmente.

La retribuzione dei componenti del CdA e del Collegio sindacale, definita dalla Deliberazione dell'Assemblea soci del 15/07/2022, è stabilita in misura fissa, ad eccezione del Presidente che ricopre la carica a titolo gratuito e dell'AD che avendo la responsabilità dei risultati aziendali beneficia di un compenso fisso e di una quota variabile correlata ad obiettivi definiti dalla Città di Torino. In quanto azienda pubblica, le differenze retributive tra massimo organo di governo e dipendenti sono contenute: nell'anno in corso il rapporto tra la retribuzione annuale fissa dell'AD e il costo del lavoro pro capite aziendale è di 2,8.

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

Per ogni componente del CdA è pubblicato:

- l'atto di nomina
- il compenso
- il curriculum
- la Dichiarazione altre cariche presso enti pubblici o privati / incarichi con oneri a carico della finanza pubblica (per valutare eventuali conflitti di interesse)
- la Dichiarazione patrimoniale.

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

L'evoluzione del contesto operativo esterno e delle priorità gestionali hanno determinato l'esigenza di revisionare la cornice di riferimento "ideale" dell'azienda, pertanto nel 2023 è stata avviata la revisione di mission, vision e valori aziendali, adottati nella nuova versione a inizio 2024.

1.2 Strategia e politiche

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

Missione, Visione e Valori aziendali
aggiornati nel corso del 2023 e adottati nel 2024

e loro applicazione nella Politica aziendale
anch'essa aggiornata nel 2023 e adottata nel 2024



Obiettivi generali

formalizzati ai funzionari aziendali e ai sindacati nel febbraio 2023

Obiettivi del Piano industriale e Piano Investimenti 2023-2027
presentato ai funzionari aziendali e ai sindacati nell'ottobre 2023



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



Missione, visione e valori aziendali

L'evoluzione del contesto operativo esterno, delle sensibilità interne maturate negli anni e delle nuove priorità gestionali hanno reso in parte obsolete e comunque non più esaustive le formulazioni di mission, vision e valori aziendali. L'esigenza di revisionare tali cornici di riferimento "ideale" dell'azienda è stata concretizzata nel corso del 2023 con il coinvolgimento

del management e del vertice aziendale, giungendo all'approvazione di nuove sintesi e alla loro approvazione formale avvenuta nel 2024.

Per quanto si tratti di concetti in gran parte auto-esplicativi, è opportuno qui evidenziare confrontando vecchi e nuovi testi come le tematiche di sostenibilità assumano una rilevanza molto maggiore che in passato.

MISSIONE

PRECEDENTE	ATTUALE
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 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.	Offriamo servizi di mobilità competitivi per qualità ed economicità, utilizzando tecnologie e fonti energetiche sostenibili . Contribuiamo al miglioramento della qualità ambientale, sociale ed economica della comunità locale .

VISIONE

PRECEDENTE	ATTUALE
Operare in uno scenario competitivo anche al di là di quanto comporta il quadro normativo attuale. Rafforzare GTT e perseguire: crescita della dimensione territoriale ed aziendale, sviluppo del business anche attraverso acquisizioni ed 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	Pensiamo a un servizio di trasporto pubblico sostenibile , potenziando l'offerta con mezzi elettrici e a gas naturale . Progettiamo un servizio di qualità, incentrato sulle necessità del cliente , che rappresenti una vera alternativa all'auto privata. Perseguiamo l'integrazione intermodale con gli altri servizi e strumenti di mobilità pubblica e privata. Cogliamo le opportunità fornite dall'innovazione tecnologica per rendere più semplice la fruizione dei nostri servizi e il loro acquisto.

VALORI

Centralità della persona

GTT offre un servizio fatto dalle persone per le persone incentrato sulle necessità di trasporto e sul rispetto dell'integrità fisica, digitale e dell'identità culturale di tutti, senza alcuna discriminazione di genere, etnia, lingua, religione, condizione fisica, opinione, impegnandosi a offrire servizi sicuri, accessibili e di qualità.

Attua politiche di valorizzazione dei propri lavoratori, riconoscendone merito e competenza, garantendo luoghi di lavoro sicuri.

Efficienza economica ed efficacia

GTT è impegnata in una gestione economicamente attenta con l'obiettivo di raggiungere risultati di bilancio positivi attraverso un continuo processo di miglioramento e aggiornamento tecnologico dei servizi offerti, coniugando l'efficacia dei processi all'efficienza economica.

Responsabilità ambientale e sociale

GTT sostiene lo sviluppo di un moderno sistema di mobilità integrato, promuovendo azioni che:

- rispondano alle necessità di trasporto della comunità, con l'obiettivo di rendere il servizio accessibile e sicuro;
- garantiscano l'inclusione sociale e territoriale;

- riducano l'impatto ambientale complessivo adottando mezzi di trasporto e tecnologie sostenibili e all'avanguardia.

Comunicazione

GTT è orientata all'ascolto e al dialogo con i dipendenti, i clienti e gli altri stakeholder (parti interessate) per condividere e perseguire interessi e obiettivi comuni.

Identità aziendale

I dipendenti di GTT operano con senso di appartenenza, professionalità, etica e trasparenza. Con il loro lavoro quotidiano contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi aziendali al fine di garantire l'erogazione di un servizio di trasporto pubblico che rappresenti anche un valore aggiunto per la comunità.

In coerenza con il nuovo quadro prospettico e valoriale, anche la Politica aziendale è stata aggiornata, introducendone nuovi temi di sostenibilità, come la riduzione dei gas serra e la salvaguardia del clima, ed esplicitando di perseguire "lo sviluppo sostenibile del trasporto pubblico e il miglioramento della qualità sociale, ambientale ed economica della comunità in cui GTT opera".

STT LA NOSTRA POLITICA

GTT offre servizi di mobilità pubblica urbana ed extraurbana favorendo l'intermodalità e la multimodalità sul territorio torinese e piemontese, servizi di gestione della sosta a pagamento e servizi turistici, secondo gli standard di sicurezza, di qualità (affidabilità, puntualità, regolarità, accessibilità, comfort) definiti dagli enti committenti e di sostenibilità ambientale. GTT pianifica e svolge le proprie attività attraverso un approccio basato sull'analisi dei rischi e delle opportunità, misura e monitora le prestazioni e il raggiungimento dei propri obiettivi nell'ottica del miglioramento continuo.

L'AGIRE QUOTIDIANO DEL GRUPPO È GUIDATO DAI SEGUENTI PRINCIPI:

- SICUREZZA DEL TRASPORTO**
Innovazione tecnologica e competenze per l'erogazione di un servizio di trasporto pubblico sicuro e sempre più accessibile
- CENTRALITÀ DELLA PERSONA E INCLUSIVITÀ: ASCOLTO, DIALOGO E CONDIVISIONE**
Persone che lavorano per altre persone per un obiettivo comune: una "mobilità pubblica condivisa" attrattiva e sostenibile
- IDENTIFICAZIONE AZIENDALE**
I dipendenti operano con senso di appartenenza, professionalità, etica e trasparenza per il raggiungimento degli obiettivi aziendali
- EFFICACIA DELLE PRESTAZIONI ED EFFICIENZA ECONOMICA**
Erogazione di un servizio di trasporto pubblico efficace nel rispetto dei principi di economicità aziendale
- TUTELA AMBIENTALE E DEL CLIMA**
Promozione di una mobilità a ridotto impatto a beneficio dell'ambiente e della collettività e della riduzione dei gas ad effetto serra
- SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI**
Adozione di strumenti, azioni e comportamenti adeguati per la prevenzione e protezione dai rischi e la salvaguardia della salute
- SICUREZZA DELLE INFORMAZIONI, CYBERSECURITY E TUTELA DELLA PRIVACY**
Disponibilità, integrità e riservatezza delle informazioni e protezione dei dati personali
- COMPLIANCE**
Trasparenza, correttezza e rispetto delle regole

GTT si propone di rendere più attrattiva la fruizione della mobilità pubblica condivisa attraverso la produzione di un servizio sempre più efficace, efficiente, ecologico, inclusivo e "smart", attuando le azioni definite dal Piano industriale aziendale, in accordo con gli indirizzi strategici e le politiche nazionali e internazionali dei trasporti.

GTT PERSEGUE IN PARTICOLARE:



PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TRASPORTO PUBBLICO E IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ SOCIALE, AMBIENTALE ED ECONOMICA DELLA COMUNITÀ IN CUI OPERA

GTT ha ottenuto e mantiene le certificazioni dei Sistemi di gestione Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza dei lavoratori, Sicurezza delle informazioni, Prevenzione della corruzione e si impegna a soddisfare i requisiti applicabili.

MARZO 2024

AMMINISTRATORE DELEGATO
SERENA LANCIONE

Obiettivi generali

QUALITÀ DEL SERVIZIO

CONTENIMENTO COSTI E MANTENIMENTO OBIETTIVI DEL PIANO INDUSTRIALE

IDENTITÀ AZIENDALE E REPUTATION

In particolare la qualità del servizio viene perseguita sulla base di azioni e fattori complementari, ognuno dei quali presuppone obiettivi concreti e misurabili, condivisi con l'AD e sottoposti a monitoraggio continuo e analisi semestrale.

1. PULIZIA
2. PUNTUALITÀ
3. DIGITALIZZAZIONE DEGLI ACCESSI AL TPL E DEI PROCESSI
4. % CORSE EFFETTUATE SUL PROGRAMMATO
5. RIDUZIONE DEI RECLAMI
6. AUMENTO DEI CONTROLLI
7. NUOVE FORMULE DI PUSHING MARKETING
8. COMPLETAMENTO DEGLI INVESTIMENTI DELLA FLOTTA AL 2026 FINANZIATI DAL PNRR

Piano industriale e Piano investimenti 2023-2027

I pilastri strategici del Piano sono articolati secondo le principali dimensioni della sostenibilità:

Ambientale

Rinnovo della flotta e riduzione delle emissioni, in ottica di transizione green. Tutti i nuovi mezzi destinati al trasporto urbano saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale. Il Piano sta già determinando una progressiva estensione del perimetro delle attività eco-sostenibili, in particolare della mobilità a emissioni zero, sostituendo quote di mobilità attualmente coperte da mezzi con motori a combustione (con l'impegno a ridurre l'utilizzo del gasolio).

Economica

Incremento dei ricavi grazie all'attrattività dei servizi erogati prodotta dal rinnovo della flotta e da politiche di incentivazione del trasporto pubblico, in stretta connessione con i piani pubblici per lo sviluppo della mobilità sostenibile e il miglioramento della pianificazione urbana.

Sociale

Sicurezza, accessibilità, comfort e regolarità del servizio, grazie di nuovo al progressivo ringiovanimento della flotta, con conseguente miglioramento della percezione della qualità del servizio e riflessi indotti di percezione di cura del patrimonio e attenzione alle esigenze della platea complessiva della cittadinanza.

Il Piano, adottato nel 2023 e aggiornato all'inizio del 2024 con l'approvazione del Budget 2024, prevede un cospicuo Piano investimenti per gli anni 2023-2027, del valore complessivo di oltre mezzo miliardo di Euro, finanziato in gran parte da contributi pubblici (PNRR, ripartizione regionale dei fondi relativi al Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile, risorse "deficit manutentivi"),

in parte dal finanziamento garantito SACE e in parte minore, ma significativa in valore assoluto, autofinanziato da GTT (ca. 42 mln €). Il Piano è orientato principalmente all'acquisto di mezzi green e alla realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica, ma prevede anche ulteriori misure finalizzate all'efficienza energetica e operativa (es. digitalizzazione), all'autoproduzione con fotovoltaico e alla sicurezza.

IMPORTO IN € MILIONI

AREA	TOTALE INVESTIMENTI 2023-2027	DETTAGLIO FONTI DI FINANZIAMENTO			
		SACE	PNRR	ALTRI CONTRIBUTI	A CARICO GTT
TPL	439,5	26	150,7	257	5,9
DI CUI ACQUISTO NUOVI MEZZI	415,2	20,2	150,7	244,3	0
INFRASTRUTTURA - SICUREZZA E TRANSIZIONE GREEN	40,3	12,6	19,1	-	8,6
EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	12,5	4,2	-	-	8,3
PARCHEGGI	9,5	3,4	0,4	-	5,7
DIGITALIZZAZIONE	9,2	3,5	-	1	4,8
TRANVIE	7,3	0,3	-	-	7
ALTRO	2	-	-	-	2
TOTALE	520,3	50	170,1	258	42,2

Sono inoltre state pianificate alcune azioni strategiche che consentiranno la realizzazione di utili nell'intero arco del Piano:

- Manovra tariffaria TPL e sosta
- Attività svolte per la Città di Torino
- Attività svolte per la società Infratrasporti.To e aggiornamento dei

canoni di utilizzo delle infrastrutture metro e tranviarie
- Autoproduzione di energia elettrica

I risultati economici prefissi, aggiornati con l'approvazione del Budget 2024, permetteranno di ricostituire in gran parte il Patrimonio Netto aziendale, intaccato nelle gestioni precedenti.

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
RISULTATO ECONOMICO PREVISTO	7,3	7,9	9,9	18,9	24,7	68,7



Risultato economico conseguito: 6,1

(L'utile risulta inferiore a quanto previsto a Piano principalmente per effetto di minori Ristori Covid, parzialmente spostati nel Budget 2024 per un importo pari a 5,6 M€, corrispondente alla quota parte già stanziata dal Ministero, ma non ancora assegnata alle Regioni).

Linee guida OCSE

Politica, obiettivi e piani operativi sono coerenti con le *Linee guida OCSE* per le imprese multinazionali*, ovvero le prime norme internazionali finalizzate a orientare le imprese a operare volontariamente in ottica di responsabilità sociale d'impresa, emesse nel lontano 1976 e ripetutamente aggiornate fino all'ultima versione del 2023.

Le Linee Guida sono raccomandazioni che i governi dei 38 Stati membri (tra cui l'Italia) rivolgono alle imprese operanti nel loro territorio nazionale, col fine di "assicurare che le attività siano conformi alle politiche governative, rafforzare le basi per una fiducia reciproca fra le imprese e le società in

cui operano, migliorare le condizioni per gli investimenti esteri, valorizzare il contributo apportato allo sviluppo sostenibile".

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

MISURE GTT DI DOVUTA DILIGENZA (DUE DILIGENCE)

TEMA	LINEA GUIDA (sintesi)	MISURE
DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI	Divulgare regolarmente informazioni tempestive e affidabili sull'impresa: attività, struttura e situazione finanziaria, risultati, proprietà e governo, fattori di rischio prevedibili, questioni di rilievo per lavoratori e stakeholder.	Tutte le informazioni sugli obiettivi, risultati e governance dell'azienda sono disponibili sul sito istituzionale nella sezione "Trasparenza", in coerenza con gli adempimenti di trasparenza per le società pubbliche previsti dal D.Lgs n. 33/2013 e s.m.i. Le principali informazioni sono inoltre diffuse annualmente con il Bilancio d'esercizio e la presente DNF per quanto riguarda le tematiche di sostenibilità.
DIRITTI UMANI	Rispettare i diritti umani.	Rigorosa conformità legislativa, nel contesto italiano di elevata tutela formale di lavoratori e altri interlocutori.
OCCUPAZIONE E RELAZIONI INDUSTRIALI	Rispettare il diritto dei lavoratori di costituire sindacati, trattare e siglare contratti collettivi; principio di pari opportunità senza discriminazioni; misure adeguate per salute e sicurezza.	Vedi Capitolo 4. Oltre alla rigorosa conformità legislativa che garantisce la prassi ordinaria e proficua delle relazioni industriali, l'azienda persegue la conciliazione vita-lavoro e la sicurezza sul lavoro, con misure che integrano e ampliano gli obblighi minimi, si impegna a contrastare le discriminazioni di genere e pone attenzione all'inclusività per tutte le persone (anche con disabilità o fragilità). Sistema di gestione della Sicurezza del Lavoro certificato ISO 45001:2018.
AMBIENTE	Monitorare e migliorare le prestazioni ambientali e l'impiego delle risorse, valutare gli effetti e adottare misure efficaci in caso di minacce che processi, prodotti e servizi possono avere su ambiente, salute e sicurezza lungo tutto il ciclo di vita, contribuire allo sviluppo di politiche ambientali pubbliche significative ed economicamente rilevanti.	Vedi Capitolo 3. Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001:2015. Promozione del trasporto pubblico locale come attore di sostenibilità che permette la riduzione delle emissioni inquinanti.
LOTTA ALLA CORRUZIONE	Adottare meccanismi di controllo interni e adeguati programmi per garantire la conformità alle norme e la prevenzione della corruzione, basati sulla valutazione del rischio.	Vedi Capitolo 5, paragrafo 6. Adozione del MOG - Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex DLgs 231/01 per prevenire la realizzazione degli illeciti penali. Sistema di Prevenzione della Corruzione certificato 37001:2016. Rigoroso rispetto del Codice degli appalti dalla progettazione all'esecuzione dei contratti di affidamento di servizi, lavori e forniture.

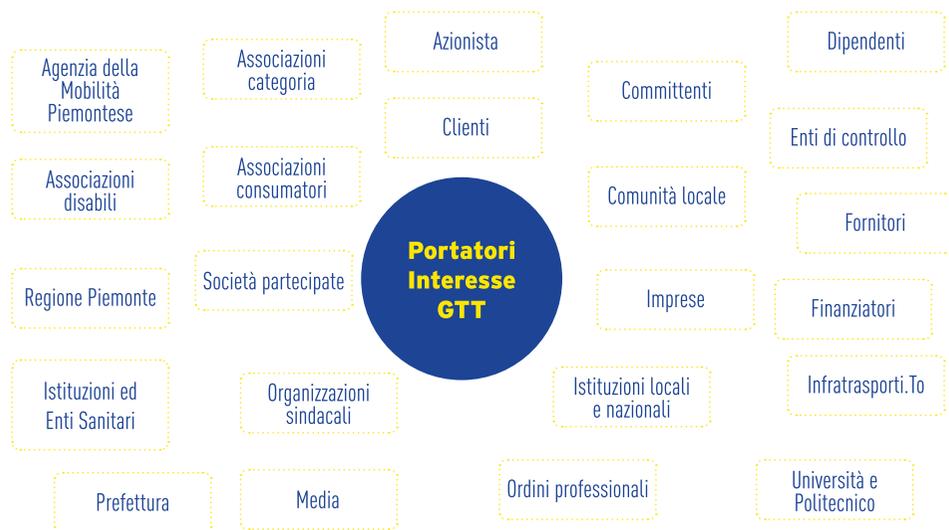


INTERESSI DEL CONSUMATORE	Rispettare gli standard di salute e sicurezza del consumatore, fornire informazioni esatte e chiare, fornire l'accesso a meccanismi extragiudiziali di risoluzione delle controversie.	Vedi capitolo 5, paragrafi 1-4. Tutti i servizi sono erogati secondo standard di qualità definiti nei Contratti di servizio stipulati con gli Enti concedenti e descritti nelle Carte dei Servizi (Carte della Mobilità), comprensive delle procedure di indennizzo e conciliazione.
SCIENZA E TECNOLOGIA	Contribuire allo sviluppo dell'innovazione locale e nazionale, favorire il trasferimento delle tecnologie e della conoscenza, sviluppare legami con le università, i centri di ricerca, le associazioni industriali locali.	Sviluppo del know how aziendale tramite corsi di formazione (es. manutenzione), adozione nei bandi di gara di tecnologie avanzate a basso impatto ambientale, con requisiti minimi e criteri premianti (CAM, Protocollo Ape), partecipazione ai Tavoli tecnici dell'associazione di categoria Asstra. Avvio del progetto per la costituzione di un Centro di innovazione per la transizione green del trasporto pubblico. Il Piano industriale è basato sugli indirizzi internazionali e nazionali del PNRR (elettrificazione della flotta).
CONCORRENZA	Rispettare le leggi e i regolamenti sulla concorrenza	L'attività di trasporto pubblico locale è soggetta alla normativa nazionale volta alla progressiva liberalizzazione dei servizi (tutti i servizi aziendali sono gestiti in virtù dell'assegnazione delle gare per l'affidamento effettuate dagli Enti pubblici committenti, ad eccezione dei servizi ferroviari in regime di proroga).
FISCALITÀ	Contribuire alle finanze pubbliche, versando le imposte dovute.	L'attività di trasporto pubblico locale in quanto servizio sociale beneficia dei contributi pubblici sia in conto investimento sia in conto esercizio, in misura nettamente superiore ai ricavi generati con le tariffe. Rigoroso rispetto delle norme su fiscalità e altri versamenti dovuti agli Enti pubblici (es. canoni gestione parcheggi e infrastrutture per esercizio metro e tram).

* L'OCSE - Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico è un'organizzazione internazionale che promuove studi e politiche economiche volte a orientare l'economia di mercato.

1.3 Temi rilevanti e sistemi gestionali

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



Le strategie dell'impresa e le aspettative degli interlocutori sono in costante evoluzione e adattamento reciproco, sulla base di fattori esogeni, politiche nazionali e locali, piani aziendali di sviluppo, ecc.

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

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

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

Ogni funzione aziendale si interfaccia con molteplici interlocutori, con finalità diverse e complementari, occasionali o permanenti. A titolo esemplificativo, si riportano a seguire:

- i soggetti coinvolti in un progetto specifico di sviluppo;

- le relazioni gestite dalla funzione Pianificazione sia per progetti di orizzonte temporale ampio, anche infrastrutturali, sia per le ordinarie contingenze del servizio offerto.

Progetto di creazione del Centro di innovazione per la transizione green del trasporto pubblico

ASCOLTO DEGLI STAKEHOLDER

Le attività del centro saranno svolte **coinvolgendo** i principali stakeholder del territorio, tra cui:

- Comune di Torino
- Città Metropolitana di Torino
- Regione Piemonte
- Compagnia di San Paolo
- Politecnico di Torino
- Agenzia della Mobilità Piemontese
- 5T
- Infra.To
- IREN e IRETI
- Urban Lab

Si valuterà anche la possibilità di raccogliere le esigenze dei cittadini/ associazioni di consumatori, mediante indagini di customer satisfaction già in corso, in ottica di **co-creazione**.

Associazioni disabili

Associazioni consumatori

→ Carta della Mobilità - Misure per accessibilità

Istituzioni locali e nazionali

→ Incontri con Circoscrizioni per interventi specifici

→ Progetto finanziato di realizzazione nuova linea tranviaria 12 (Comune di Torino + Ministeri nazionali)

Le sole relazioni con le istituzioni locali, oltre ai contatti quotidiani per via telefonica e alla trasmissione di documenti per via telematica, hanno comportato nel corso nell'anno 36 riunioni, in media 3 al mese, di cui è

utile richiamare l'ordine del giorno a testimonianza della varietà dei temi affrontati.

Programmi di mobilità a breve e lungo termine

Agenzia della Mobilità Piemontese

→ Dialogo continuo per modifiche alla rete di trasporto

→ Programma Preventivo del Servizio annuo

→ Progetto Nuovo Trasporto Torino (in corso di implementazione)

→

Media

Azionista

→ Dialogo continuo per modifiche alla rete di trasporto

→ Progetto finanziato di realizzazione nuova linea tranviaria 12 (Comune di Torino + Ministeri nazionali)

Committenti

→ Progetto Nuovo Trasporto Torino (in corso di implementazione)

→

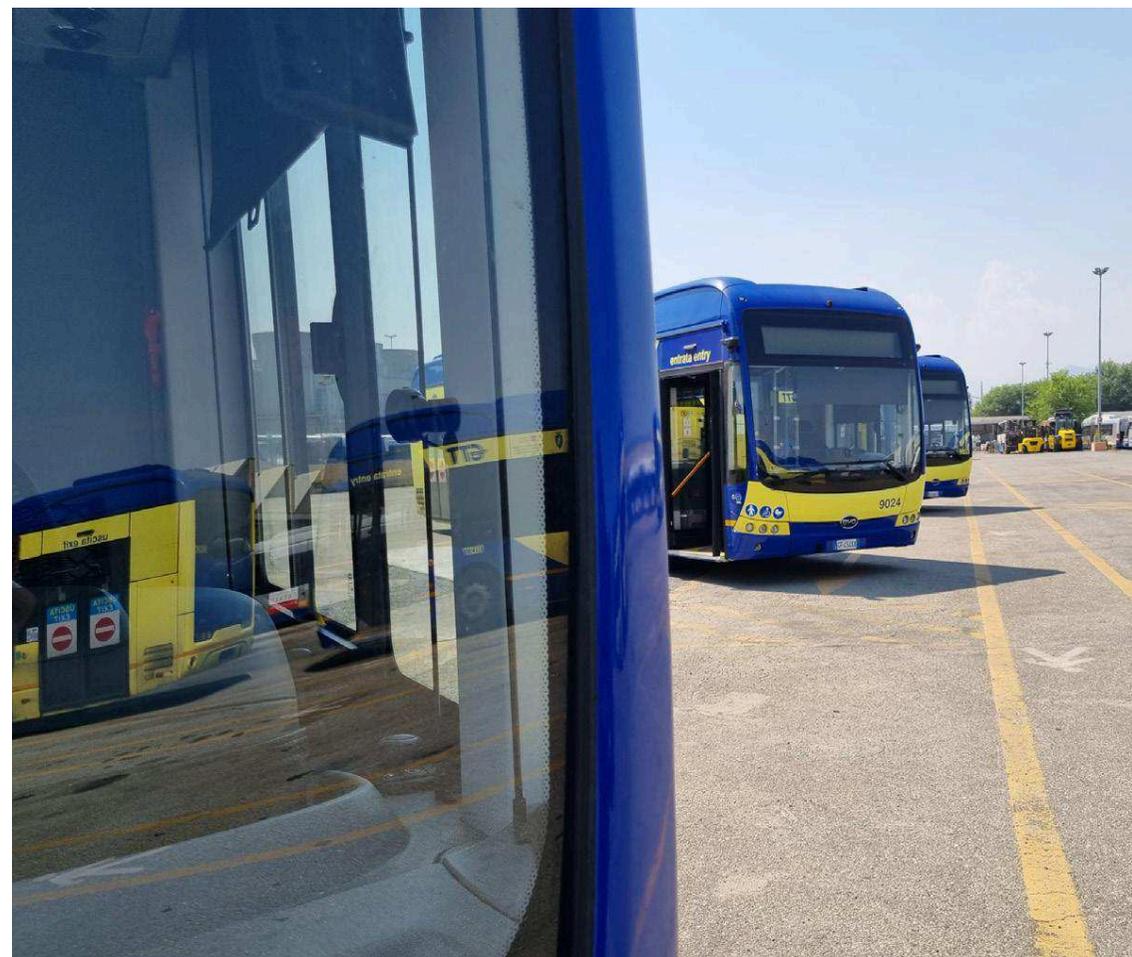
Media

Comunità locale

→ Dialogo con le scuole superiori per verifica orari e flussi studenti

Regione Piemonte

→ Piano regionale della Mobilità delle Persone (azioni al 2030)



Data	Sede	Argomento/titolo
31/01/2023	CIRC.8	II COMMISSIONE DELLA CIRCOSCRIZIONE 7 E 8 - LINEA 3 CORSO GABETTI
21/02/2023	CITTÀ	INTERVENTI MANUTENTIVI VIA PO
23/02/2023	CITTÀ	II COMMISSIONE CONSILIARE - COLLEGAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO TORINO-CASELLE
01/03/2023	CITTÀ	II COMMISSIONE - MOZIONE 202235384 "GARANTIRE IL TRASPORTO DI LINEA 74 PER I LAVORATORI DEL MERCATO CAAT"
08/03/2023	CIRC.6	SITUAZIONE E PROBLEMATICHE TRASPORTO PUBBLICO NELLA CIRCOSCRIZIONE 6
24/03/2023	CALL	COLLEGAMENTI TRA I COMUNI E LA NUOVA STRUTTURA SANITARIA DI VENARIA
31/03/2023	AMP	LINEA 107
12/04/2023	CALL	II COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 5 - PROBLEMATICHE LINEA 72 SBARRATO
04/05/2023	CITTÀ	II COMMISSIONE - NUOVO PIANO TPL - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
24/05/2023	CITTÀ	RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO TPL BARCA - BERTOLLA - SAN MAURO
29/05/2023	CALL	ISTITUZIONE SERVIZIO TPL FINO AD UFFICI MOTORIZZAZIONE - VIA BERTANI
30/05/2023	CITTÀ	KAPPA FUTURE FESTIVAL
30/05/2023	COMUNE GRUGLIASCO	III COMMISSIONE CONSILIARE - LOTTA ALL'EVASIONE TARIFFARIA E REVISIONE DELLA RETE TRASPORTISTICA LOCALE
31/05/2023	CIRC.6	II COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 6 - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
07/06/2023	AMP	COLLEGAMENTI TRA I COMUNI DEL DISTRETTO SANITARIO AREA METROPOLITANA NORD E RISPETTIVI POLI SANITARI - AGGIORNAMENTO SULL'ATTUAZIONE DEL PROGETTO
09/06/2023	CITTÀ	CIRCOSCRIZIONE 3 - PIANO SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
15/06/2023	CIRC.2	COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, PRESENTAZIONE "NUOVO TRASPORTO TORINO"
16/06/2023	CALL	PROROGHE CONTRATTI DI SERVIZIO
20/06/2023	CITTÀ	RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO TPL STAZIONE REBAUDENGO
20/06/2023	CITTÀ	OSSERVATORIO TORINO-CERES - NUOVO TRASPORTO TORINO - PROPOSTA DI REVISIONE RETE GTT ZONA NORD-OVEST
20/06/2023	CIRC.3	NUOVO PIANO TPL
21/06/2023	CALL	COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 5 - LINEE GTT
21/06/2023	CITTÀ	LINEA 15
22/06/2023	CALL	TOMOVE - WP7 "PUBLIC ENGAGEMENT ANIMAZIONE E COMUNICAZIONE"
07/07/2023	CITTÀ	OSSERVATORIO TORINO-CERES - NUOVO TRASPORTO TORINO - PROPOSTA DI REVISIONE RETE GTT ZONA NORD-OVEST
10/07/2023	CALL	SERVIZI PER IL TPL EXTRAURBANO NEL TERRITORIO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO - COLLEGAMENTI CON LA NUOVA SEDE DEL CONSORZIO PER LA FORMAZIONE, L'INNOVAZIONE E LA QUALITÀ (CFIO) PRESSO L'ABITATO DI FROSSASCO
10/07/2023	CIRC.1	II COMMISSIONE DELLA CIRCOSCRIZIONE 1 - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: PRESENTAZIONE DEL PIANO "NUOVO TRASPORTO TORINO"
25/07/2023	CIRC.5	COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 5 - NUOVO PIANO TPL
27/07/2023	CITTÀ	CENTENARIO DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA - MANIFESTAZIONE AEREA PRESSO AERoclUB TORINO IL 16 E 17/09/2023
19/09/2023	AMP	PROBLEMATICHE DI COLLEGAMENTO CON LA SEDE DELL'ISTITUTO PROFESSIONALE CIOFS DI CUMIANA
20/09/2023	AMP	NUOVE LINEE PER MAPPANO
03/10/2023	CIRC.4	II COMMISSIONE CIRCOSCRIZIONE 4 - PROPOSTE DI MODIFICA DEL TPL NELLA CIRCOSCRIZIONE
05/10/2023	CIRC.6	NTT
29/11/2023	CALL	PROGETTO S.MAURO - SETTIMO - CIRC.6
21/12/2023	CITTÀ	CONVOCAZIONE INCONTRO 21/12/2023 - DISSERVIZI CONTINUI LINEE TPL
22/12/2023	CITTÀ	AVVISO DI CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE SPECIALE SERVIZI PUBBLICI LOCALI IN SEDUTA CONGIUNTA ALLA II COMMISSIONE CONSILIARE - APPROFONDIMENTO CONTRATTO DI SERVIZIO GTT SU TPL SEZIONE 2: SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO E SUBURBANO - 22/12/2023

Temi rilevanti

Le strategie dell'impresa e le aspettative degli interlocutori sono in costante evoluzione e adattamento reciproco, sulla base di fattori esogeni, politiche nazionali e locali, piani aziendali di sviluppo, ecc. Le priorità strategiche e operative attengono come ovvio al core business e ai fondamenti esistenziali dell'azienda (missione, visione e valori), ma di anno in anno possono variare sulla base di nuove

esigenze poste dagli interlocutori aziendali (stakeholder), dalle sensibilità pubbliche e collettive, dalla necessità di adattamento ai cambiamenti esterni. Tali successive "stratificazioni" via via integrano e modificano l'identificazione delle priorità.



Il 2023 ha visto un progressivo ritorno a condizioni esterne ordinarie dopo gli strascichi della crisi sanitaria Covid e le tensioni inflazionistiche registrate nell'anno precedente, in particolare per i prodotti energetici. Ciò ha permesso di ritrovare l'equilibrio economico di gestione e di avanzare significativamente con la realizzazione del Piano investimenti, che beneficia anche delle risorse del PNRR, ponendo le basi per la stabilità futura. Ha tuttavia assunto maggiore rilevanza una criticità affacciata negli ultimi anni e condivisa con molte aziende del settore, legata alla carenza di personale qualificato, sia nei ruoli operativi di conducente che in quelli di progettazione e management. L'invecchiamento dell'organico aziendale e le conseguenti uscite per pensionamenti e dimissioni volontarie non hanno trovato adeguata compensazione nelle nuove assunzioni, soprattutto a causa delle carenze risorse pubbliche assegnate al trasporto pubblico locale, che hanno imposto la limitazione del turn over. Una rappresentazione approfondita di tale criticità è stata offerta da uno studio effettuato da ANAV - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, associazione di imprese private firmataria del contratto nazionale di lavoro al pari di Asstra, l'associazione di imprese prevalentemente

pubbliche di cui GTT fa parte. In virtù della pertinenza di tale studio, presentato in un convegno nazionale nel novembre 2023, esso è stato incluso tra le fonti utilizzate per identificare i temi rilevanti e valutare i loro impatti. Per evitare la ridondanza delle fonti e la ripetizione dei temi, rispetto alla precedente versione sono stati omessi: - L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU, che è alla base ormai di tutte le politiche nazionali ed europee per la sostenibilità e che orienta fonti più specifiche quali la Tassonomia europea; - il PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, i cui indirizzi strategici e opportunità economiche sono stati assunti nell'aggiornamento del Piano industriale e Piano investimenti nella nuova proiezione 2023-2027, che su tali basi hanno accentuato il processo di elettrificazione della flotta.

Il perimetro aggiornato dei temi rilevanti è dunque frutto di cinque fonti formali: 1) i valori aziendali, che con la mission e la vision rappresentano la cornice generale in cui l'azienda opera. Anche nella nuova versione essi comprendono tutti i temi della matrice.

2) Il Piano industriale e il collegato Piano investimenti 2023-2027, approvato inizialmente per l'arco temporale 2021-2023 e aggiornato nel 2023 sulla base del PNRR e del nuovo contesto interno ed esterno, sempre in seguito ad approfondita interlocuzione con il Comune di Torino, la Regione Piemonte, gli enti committenti, i finanziatori e le altre istituzioni pubbliche coinvolte. Il Piano delinea strategie, azioni e obiettivi di sviluppo, rappresentando quindi il principale riferimento per gli anni a venire.

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

4) Il Rapporto "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022", elaborato da Asstra - Associazione Trasporti e Intesa-

Sanpaolo, che analizzava gli impatti della crisi Covid sul trasporto pubblico locale, le dinamiche innescate dal conflitto in Ucraina, la disponibilità dei fondi PNRR e le performance economico-finanziarie del settore. Pur con alcuni aggiornamenti e variazioni nelle criticità e priorità individuate, a distanza di un anno il rapporto conserva molteplici elementi di attualità.

5) Lo Studio "La carenza di conducenti nel trasporto di passeggeri con autobus. Un'emergenza globale. Proposte per arginare il fenomeno", elaborato nel 2023 da Anav, che a partire da un'analisi del contesto nazionale e internazionale affronta il tema del disequilibrio (*mismatch*) tra domanda e offerta nel mercato del lavoro e specificatamente nelle aziende di trasporto.

Dall'integrazione di tali fonti generali e specifiche emerge l'elenco complessivo dei temi rilevanti.

Tema rilevante	Fonte	Valori	Piano industriale	Tassonomia europea	Rapporto ASSTRA 2022	Studio ANAV 2023
accessibilità del servizio		X	X			
capitale umano - formazione - competenze		X	X			X
conciliazione vita-lavoro		X				X
conformità legale e normativa		X	X			
corretta gestione dei rifiuti		X		X		
dialogo con le parti sociali		X	X		X	X
diritti dei lavoratori		X		X		X
efficacia del servizio		X	X		X	
efficienza del servizio		X	X		X	
efficienza energetica – energie rinnovabili		X	X	X	X	
equità sociale (comunità locale)		X	X			
incentivazione trasporto pubblico		X	X	X	X	
investimenti		X	X	X	X	
pari opportunità - antidiscriminazione		X				X
progresso tecnologico - innovazione		X	X	X	X	
redditività d'impresa		X	X		X	X
riduzione emissioni gas serra		X	X	X		
riduzione inquinanti urbani		X	X			
salute e sicurezza sul lavoro		X				X
sicurezza clienti		X				
soddisfazione dei clienti		X	X			
sostenibilità appalti / catena di fornitura		X				

Rispetto al precedente elenco:

- è stato inserito il nuovo tema del **capitale umano**, che non è più da considerare certo e assodato e anzi essendo stato eroso dalla riduzione dell'organico necessita di rinnovata attenzione alle politiche di reclutamento, formazione e sviluppo, valorizzazione e trattenimento (*retention*) delle competenze.

- È stato reintrodotta il tema della **redditività d'impresa**, "sospeso" nelle edizioni precedenti a causa delle crisi prima sanitaria poi economica, oggi esplicitamente previsto dal Piano industriale che tramite l'aumento dei ricavi mira a produrre utili significativi che permettano di recuperare le perdite pregresse e ricostituire il Patrimonio netto aziendale, eroso negli anni passati. Conseguentemente è stato eliminato il tema più generico e meno ambizioso dell'"equilibrio finanziario".

- Sono state separate le emissioni di gas climalteranti da quelle degli inquinanti urbani "tradizionali", per garantire una trattazione autonoma di entrambe. I gas serra sono oggetto di accentuata enfasi pubblica e identificano le attività sostenibili dell'azienda secondo la Tassonomia europea, mentre l'inquinamento urbano continua a rappresentare una consistente e immediata minaccia alla salute

pubblica in particolare nello sfavorevole contesto morfologico dell'area torinese.

- È stato riformulato il tema delle pari opportunità e antidiscriminazione, connesso alle politiche di valorizzazione del personale ed esplicitamente perseguito con il progetto avviato a fine 2023 di applicazione delle Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere (UNI/PdR 125:2022).

- Il tema dell'anticorruzione, rigorosamente presidiato sul piano organizzativo e gestionale e per questa ragione non soggetto a specifiche criticità, è stato incluso nella più comprensiva categoria della conformità legale.

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

Stakeholder	Fonte	Valori	Piano industriale	Tassonomia europea	Rapporto ASSTRA 2022	Studio ANAV 2023
Agenzia della Mobilità Piemontese			X			
Associazioni di categoria (Asstra)					X	X
Azionista (Comune di Torino)		X	X			
Clienti		X				
Committenti (enti locali)			X			
Dipendenti		X				
Finanziatori (banche, Cassa Depositi e Prestiti)			X		X	
Fornitori			X			
Istituzioni nazionali e locali				X		X
Organizzazioni sindacali			X			X
Regione Piemonte (ente regolatore e finanziatore TPL)		X	X			

1) Valori

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

Area di sostenibilità	Temi rilevanti	Valori aziendali di riferimento
sociale	accessibilità del servizio	Centralità della persona
	capitale umano – formazione – competenze	Centralità della persona, Identità aziendale
	conciliazione vita-lavoro	Centralità della persona
	dialogo con le parti sociali	Comunicazione
	diritti dei lavoratori	Centralità della persona
	equità sociale (comunità locale)	Centralità della persona, Efficienza economica ed efficacia
	pari opportunità – antidiscriminazione	Centralità della persona
	salute e sicurezza sul lavoro	Centralità della persona
	sicurezza clienti	Centralità della persona
	soddisfazione dei clienti	Comunicazione, Identità aziendale, Efficienza economica ed efficacia
economica	conformità legale e normativa	Responsabilità ambientale e sociale
	efficacia del servizio	Efficienza economica ed efficacia, Identità aziendale
	efficienza del servizio	Efficienza economica ed efficacia
	investimenti	Efficienza economica ed efficacia
	progresso tecnologico - innovazione	Efficienza economica ed efficacia
	redditività d'impresa	Efficienza economica ed efficacia
	sostenibilità appalti / catena di fornitura	Responsabilità ambientale e sociale
ambientale	corretta gestione dei rifiuti	Responsabilità ambientale e sociale
	efficienza energetica – energie rinnovabili	Responsabilità ambientale e sociale, Efficienza economica ed efficacia
	incentivazione trasporto pubblico	Responsabilità ambientale e sociale, Identità aziendale
	riduzione emissioni gas serra	Responsabilità ambientale e sociale
	riduzione inquinanti urbani	Responsabilità ambientale e sociale

2) Piano Industriale e Investimenti 2023-2027

(vd. par. 1.2)

3) Tassonomia europea

(vd. par. 6.2)

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

Lo studio ha coniugato la conoscenza diretta del settore TPL, di cui Asstra rappresenta la principale associazione di categoria, con i modelli di previsione futura sviluppati dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in collaborazione con la società Prometeia.

Alcune delle criticità identificate dallo studio si sono parzialmente attenuate nel corso del 2023, in particolare la riduzione strutturale della domanda di trasporto conseguente le limitazioni alla mobilità,

l'impennata dei costi energetici e gli squilibri economico-finanziari delle aziende, che quest'anno hanno beneficiato del saldo dei "ristori" pubblici concessi per i mancati ricavi durante la crisi sanitaria. Tuttavia il Rapporto ha identificato rischi e opportunità che conservano pertinenza attuale per identificare l'evoluzione del settore.

È quindi possibile aggiornare le 18 dinamiche determinanti per GTT, identificate nella precedente edizione della DNF:

DIMINUZIONE PASSEGGERI

Calo domanda TPL anche dopo la fine dell'emergenza Covid	Domanda in ripresa parziale
Diffusione di mezzi alternativi di mobilità (bici, piedi, monopattini)	Conferma
Riduzione spostamenti per nuovi modelli socio-economici (smart working, didattica a distanza, ecc)	Spostamenti in ripresa parziale

CRITICITÀ PER EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO

Diminuzione risorse auto-generate (ricavi da vendite)	Risorse in aumento per incremento domanda e aumenti tariffari
Maggior peso risorse pubbliche (ristori e compensazioni) rispetto ai ricavi da vendite	Conferma per anno in corso (ristori), incertezza futura (finanziamento Fondo Nazionale Trasporti)
Tariffe TPL stabili nonostante aumento costi generali (inflazione)	Aumenti tariffari 2023 (inferiori a inflazione)
Minor peso abbonamenti rispetto ai titoli occasionali	Parziale recupero abbonamenti anche grazie a Bonus Trasporti

MAGGIORI RISORSE PER INVESTIMENTI

Disponibilità fondi PNRR e programmi nazionali per rinnovo flotta	Conferma (Piano investimenti)
Disponibilità fondi PNRR e programmi nazionali per infrastrutture	Conferma (Piano investimenti)
Disponibilità ulteriori fondi pubblici e privati per efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico	Quadro ancora incerto

CRITICITÀ INTERNAZIONALI

Aumento costi energia (non uniformi tra i diversi vettori energetici)	Riduzione costi durante l'anno
Aumento costi beni (ricambi, nuovi mezzi, attrezzature, altre forniture)	Riduzione inflazione durante l'anno
Possibili blocchi/ritardi approvigionamenti materiali	No criticità rilevanti

CRITICITÀ SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Promozione TPL nei programmi internazionali di lotta al cambiamento climatico	Conferma (da concretizzare)
Accesso al credito agevolato per aziende sostenibili (es. Tassonomia UE)	Conferma (da concretizzare)
Imprevedibilità costi futuri mix energetico (più cari i vettori "puliti" previsti nel Piano industriale)	Riduzione tensioni e incertezze (ma apertura conflitto in Medio Oriente e riduzione traffico nel Canale di Suez)
Economia circolare e filiera corta che possono indurre l'aumento dei prezzi di alcuni beni e servizi	Conferma, senza accelerazioni prevedibili a breve termine
Nuove criticità ambientali (es. smaltimento batterie litio, esigenze normative di riciclabilità materiali)	Conferma, senza accelerazioni prevedibili a breve termine

Rispetto all'analisi generale dell'anno scorso, GTT consolida i punti di forza, quali l'avanzato stato di rinnovo della flotta con motorizzazioni a basso impatto ambientale, e riduce quelli di debolezza, in particolare ritrovando l'utile di Bilancio dopo gli anni di passivo iniziati nel 2019.

5) Studio ANAV 2023

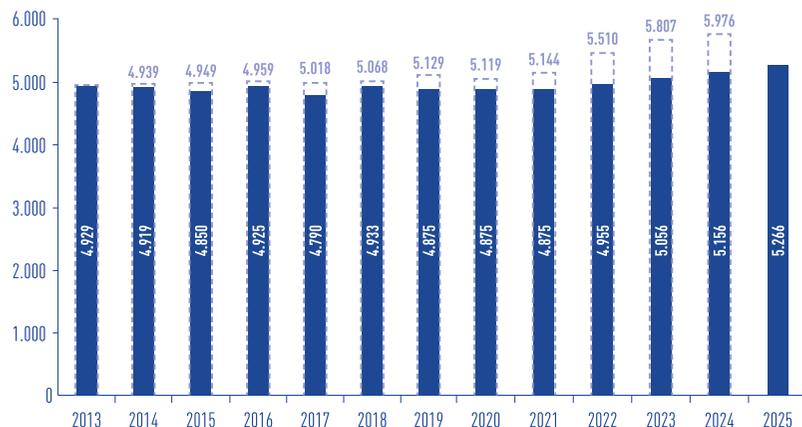
Lo studio "La carenza di conducenti nel trasporto di passeggeri con autobus. Un'emergenza globale. Proposte per arginare il fenomeno" approfondisce una criticità che GTT ha iniziato ad affrontare in tempi recenti, in particolare da quando il ripristino delle condizioni ordinarie dei servizi forniti ha determinato l'esigenza di un considerevole aumento delle assunzioni, seppur ancora di entità inferiore al personale in uscita. La carenza di nuovi conducenti nel 2022 era stata mitigata dall'incorporazione della società Canova, che aveva comportato l'ingresso di un cospicuo numero di nuovi dipendenti, personale esperto che ha anche ottenuto condizioni contrattuali migliori delle precedenti. In merito al personale funzionariale, al progetto avviato nel 2022 di inserimento di giovani neolaureati specializzati in ambito trasportistico è seguito nel 2023 l'avvio della progettazione del nuovo "Centro di Innovazione per la transizione Green del trasporto pubblico" (vd. introduzione AD), che si fonda su reclutamento, assunzione, formazione e addestramento operativo di personale altamente qualificato.

Lo Studio fornisce una stima quantitativa della carenza di personale, che riguarda per lo più le aziende del nord Italia, e identifica alcune criticità a cui è possibile offrire risposta:

- Accesso anagrafico e limitazioni alla categoria di patente
- Professione da stimolare e promuovere
- Elevati costi delle abilitazioni
- Pochi incentivi all'ingresso nel lavoro e mancanza di collegamenti domanda/offerta di lavoro
- Mancanza armonizzazione normativa extra UE, per reclutamento personale immigrato.

Evidenzia altresì problematiche aperte a livello nazionale quali i livelli retributivi del personale, le prospettive di rinnovo del contratto collettivo del settore e il sottofinanziamento del Fondo Nazionale Trasporti, base delle compensazioni pubbliche indispensabili per l'equilibrio economico delle imprese.

DOTAZIONE FNT MLN € E ADEGUAMENTO INFLATTIVO



Fonte: Elaborazione ANAV su stanziamenti Fondo Nazionale Trasporti e andamento inflazione programmata

Valutazione degli impatti dei temi rilevanti

I temi rilevanti possono essere valutati sulla base dei loro impatti, attuali e/o potenziali, positivi o negativi, sull'azienda stessa e sui suoi "portatori di interesse" (stakeholder).

Le recenti norme tecniche di rendicontazione, sia il GRI sia in

particolare i nuovi *European Standards* che saranno il riferimento obbligatorio negli anni futuri, identificano il concetto di "doppia rilevanza" (*double materiality*) per ognuno dei temi da valutare:

rilevanza d'impatto

(impact materiality)

gli effetti dell'attività dell'impresa sull'ambiente e la società

rilevanza finanziaria

(financial materiality)

gli impatti dell'ambiente e della società sui risultati economico-finanziari dell'impresa



La valutazione degli impatti tiene conto di numerosi fattori, quali gravità, diffusione, rimediabilità, probabilità di accadimento ecc.

Le linee guida metodologiche europee *Implementation guidance for the materiality assessment* sono state sottoposte a consultazione pubblica con scadenza febbraio 2024 e saranno verosimilmente approvate nel corso dell'anno.

In prospettiva degli approfondimenti che si renderanno necessari per recepire gli standard europei di rendicontazione, più articolati degli obblighi informativi nazionali oggi previsti dal D.Lgs. 254/2016, si elencano a seguire i possibili impatti dei 22 temi aziendali rilevanti,

esplicitando quando essi siano generati o subiti dall'azienda, dandone una breve descrizione e fornendo una prima valutazione quantitativa (impatto assente/basso/medio/alto).

Alcuni temi possono generare impatti significativi solo per l'azienda o viceversa solo per i suoi interlocutori. Come apparirà inoltre evidente scorrendo la tabella, a generare gli impatti possono concorrere attività aziendali non adeguatamente progettate ed eseguite o viceversa l'omissione parziale o totale di attività opportune o dovute.

Tema materiale	Impatto	Descrizione impatto	Impatto economico su GTT	Impatto su ambiente e società
Accessibilità del servizio	Diritto alla mobilità per categorie con fragilità e vulnerabilità	Gli investimenti in infrastrutture, mezzi e tecnologie accessibili ampliano la platea di clienti che possono muoversi autonomamente: persone con disabilità temporanea (es. infortunati) o permanente (es. ipovedenti), anziani, genitori con infanti (o con carrozzine), ecc.		
Capitale umano - formazione - competenze	Adeguatezza delle risorse umane	Organici quantitativamente adeguati e qualitativamente formati garantiscono le prestazioni previste dai contratti di servizio e la soddisfazione dei bisogni dei clienti		
Conciliazione vita-lavoro	Disponibilità dei dipendenti	Misure organizzative e contrattuali contribuiscono al benessere e alla motivazione dei dipendenti, che a loro volta assumono comportamenti responsabili e proattivi		
Conformità legale e normativa	Danni a comunità e distorsione mercato economico	Il mancato rispetto delle norme provoca danni variegati (es. ambientali, sicurezza lavoratori e clienti, ecc.) e rischi di continuità aziendale (es. revoca contratti, mancata partecipazione a gare). Fenomeni corruttivi distorcono i rapporti economici, sia in qualità di attori passivi (es. gare), sia di attori attivi (es. contratti di servizio)		
Corretta gestione dei rifiuti	Conservazione del suolo e delle acque	La riduzione dei rifiuti a valle dei processi produttivi, il corretto trattamento e il loro riutilizzo (economia circolare) minimizzano l'impatto ambientale e il consumo di risorse		
Dialogo con le parti sociali	Omissione – adozione di opzioni win-win	Relazioni continuative e trasparenti con gli stakeholder facilitano l'adozione di misure che rispondono ai reciproci interessi		
Diritti dei lavoratori	Sicurezza economica ed esistenziale	Oltre ai benefici diretti per i dipendenti si manifesta un modello virtuoso in un contesto generale del mercato del lavoro di crescente precarietà, con conseguente attrattività della mano d'opera necessaria		
Efficacia del servizio	Offerta aggiornata alle esigenze di mobilità	La programmazione e gestione dei servizi intercetta e risponde ai mutevoli bisogni di clienti attuali e potenziali		
Efficienza del servizio	Utilizzo razionale di risorse scarse	La contrazione post pandemica dei ricavi e l'aumento dei costi operativi impongono miglioramenti della produttività		
Efficienza energetica – energie rinnovabili	Risparmio economico e riduzione emissioni climateranti	La riduzione dei consumi, l'autoproduzione e la transizione verso fonti rinnovabili coniugano equilibrio economico e mitigazione del cambiamento climatico		
Equità sociale (comunità locale)	Erogazione capillare del servizio, tariffe agevolate per fasce deboli	Per l'elevata valenza sociale, il servizio di trasporto deve essere garantito anche in luoghi e orari a domanda ridotta (es. periferie e fasce serali), con agevolazioni tariffarie che consentano una fruizione generalizzata		
Incentivazione trasporto pubblico	Aumento delle quote di mobilità intercettate	In quanto concorrente del trasporto privato motorizzato, incrementare l'attrattività del TPL determina "strutturalmente" benefici ecologici (minori emissioni per passeggero / km) e sociali (maggiore sicurezza), a prescindere dalle fonti energetiche utilizzate		
Investimenti	Opportunità di efficientamento ambientale ed economico	Il Piano investimenti 2023-2027 utilizza consistenti fondi pubblici (PNRR e programmi nazionali) per il rinnovo flotta e delle infrastrutture, in particolare per la mobilità elettrica		
Pari opportunità - antidiscriminazione	Ambiente lavorativo inclusivo	La valorizzazione delle diversità stimola la motivazione e le competenze individuali, generando competenze collettive		

Progresso tecnologico – innovazione	Sperimentazione e adozione di tecnologie che migliorano efficacia e/o efficienza	La proattività nell'aggiornamento tecnologico a tutti i livelli (es. strumenti digitali di gestione del servizio, relazione con i clienti, ecc) può determinare benefici economici, ambientali e sociali		
Redditività d'impresa	Utile di Bilancio per consolidare attività d'impresa	A seguito di perdite pregresse da ripianare e dell'erosione del patrimonio netto aziendale, la generazione di utili significativi nell'arco del Piano industriale 2023-2027 è garanzia di continuità e solidità aziendale. Condizione fondamentale è l'equilibrio tra ricavi auto-generati, compensazioni pubbliche e costi di produzione		
Riduzione emissioni gas serra	Rinnovo flotta con mezzi a basso impatto emissivo	Gli investimenti per il rinnovo della flotta sono finalizzati a un significativo aumento dei mezzi elettrici (metro, nuovi tram, bus) o con altre motorizzazioni a basso impatto (metano e > Euro 6)		
Riduzione inquinanti urbani	Rinnovo flotta con mezzi a impatto emissivo basso o nullo			
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e integrità psico-fisica dei lavoratori diretti e indiretti	Il complesso sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, in collaborazione con i rappresentanti dei lavoratori, minimizza i fattori di rischio e gli effetti in caso di incidenti		
Sicurezza clienti	Sicurezza effettiva e percepita nell'utilizzo dei servizi	Le dotazioni tecnologiche, le prassi gestionali e la formazione del personale minimizzano i rischi per i clienti e i cittadini di subire sia infortuni (safety), sia reati (security)		
Soddisfazione dei clienti	Qualità effettiva e percepita del servizio	Gli standard erogati, definiti dai Contratti di servizio e dalle Carte della mobilità, devono attenersi a obiettivi misurabili quali-quantitativi (comfort, regolarità, puntualità, ecc.)		
Sostenibilità appalti / catena di fornitura	Responsabilità lungo la catena del valore	I requisiti di iscrizione all'Albo fornitori, la sottoscrizione obbligatoria del Codice etico aziendale, i criteri qualitativi posti negli appalti garantiscono condizioni minime e premiano buone pratiche di sostenibilità ambientale e sociale		

Sistemi di gestione e controllo

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

- Qualità (UNI EN ISO 9001:2015)
- Ambiente (UNI EN ISO 14001:2015)
- Sicurezza del Lavoro (UNI ISO 45001:2018)
- Sicurezza delle Informazioni (ISO/IEC 27001:2017)
- Prevenzione della Corruzione (UNI ISO 37001:2016)

In seguito alla cessione delle attività di trasporto ferroviario e gestione della infrastruttura ferroviaria, dal 2024 i Sistemi di gestione Sicurezza del Trasporto Ferroviario e Sicurezza del gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ex D.Lgs. 162/2007 non sono più applicati.

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

- assicurare che i Sistemi siano attuati e mantenuti attivi, in conformità ai requisiti delle norme;
- riferire all'Alta Direzione le informazioni relative all'applicazione e alle prestazioni dei Sistemi assicurando che i processi producano sistematicamente gli output attesi;
- raccogliere e fornire all'Alta Direzione i dati prestazionali dei Sistemi e sulle opportunità di miglioramento;
- partecipare alla formulazione ed attuazione degli obiettivi, con lo scopo di attuare il miglioramento continuo delle prestazioni;
- assicurare la promozione della focalizzazione sul cliente (interno ed esterno) e sulla sostenibilità ambientale nell'ambito dell'intera organizzazione;
- essere referenti e garanti verso gli Enti certificatori e le parti interessate, sia interne, sia esterne, di quanto dichiarato e definito nella Politica aziendale.

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

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

Il Modello Organizzativo Generale e i Sistemi di Gestione forniscono le regole che si applicano ai processi aziendali e sono funzionali alla loro gestione.

Questo tipo di rappresentazione ripropone, a livello generale, la logica del

I Sistemi sono gestiti in maniera sinergica con lo scopo di razionalizzare l'utilizzo delle risorse aziendali, pertanto le attività dedicate al mantenimento dei relativi strumenti e criteri (audit interni, documentazione dei processi, Analisi del contesto esterno e interno, Analisi dei rischi/opportunità, Programmi di monitoraggio e miglioramento, Riesame della Direzione integrato Q-A-S) sono coordinate in maniera omogenea.

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

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

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

Ciclo di Deming (PDCA plan – do – check – act): pianificare (processi strategici), fare (processi rivolti al cliente esterno ed interno), controllare (processi di controllo) e reagire/migliorare.

Gestione dei rischi

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

le attività prioritarie di ogni azienda.

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

Il modello generale delle categorie di rischio analizzate e trattate in GTT può essere sintetizzato attraverso il seguente schema:

LE CATEGORIE DI RISCHI AZIENDALI



MODELLI ORGANIZZATIVI - PIANI - REGOLAMENTI

correlati a specifici requisiti cogenti:

- **Modello di Organizzazione Gestione e Controllo D.Lgs. 231/2000**: a tutela dell'integrità patrimoniale, esso raccoglie le procedure che l'azienda sviluppa per ridurre il rischio che soggetti apicali e sottoposti commettano reati a vantaggio o interesse della società.
- **Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza L. 190/2012**: in quanto documento di natura programmatica con cui GTT individua il proprio grado di esposizione al rischio di corruzione e indica le misure volte a prevenirne il rischio.
- **GDPR (Regolamento UE 679/2016)**: GTT adotta e mantiene la valutazione dell'impatto e della probabilità del verificarsi di possibili minacce per i diversi trattamenti dei dati personali effettuati dall'azienda.

STRUMENTI DI GESTIONE ECONOMICO-FINANZIARI

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

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

ASSICURAZIONI

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

SISTEMI DI GESTIONE

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



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

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

Il risultato della ponderazione del rischio viene analizzato utilizzando dei criteri di accettabilità definiti per deciderne il trattamento. Può rendersi

necessario reiterare il processo nel caso si verificano situazioni di rischio critiche o inaccettabili: in tal caso, dopo aver formulato misure correttive o di mitigazione che riducano probabilità/impatto, occorre effettuare una nuova valutazione del rischio e decidere se il rischio residuo sia accettabile.

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

Tale processo è sistematico ed è attivato almeno annualmente o comunque ogni volta che gli indicatori che monitorano l'andamento dei processi segnalano scostamenti significativi dai parametri di controllo (soglie, *red flag*, ecc.) che fanno ragionevolmente supporre una deviazione non accettabile dai risultati attesi o l'occorrenza di fatti non desiderati (es. possibili eventi di *maladministration*, incidenti, ecc.). Il monitoraggio dei risultati è gestito nell'ambito della consuntivazione annuale dei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento dei processi aziendali ed è un input del Riesame Direzionale dei Sistemi di Gestione.

1.4 Metodologia di rendicontazione

La presente DNF – Dichiarazione Non Finanziaria è stata redatta in conformità al Decreto Legislativo 254/2016. Adottata su base volontaria, è stata approvata dal Consiglio d'amministrazione e dall'Assemblea soci contemporaneamente al Bilancio di Esercizio, a cui si rimanda per ogni approfondimento relativo al business aziendale e alle azioni gestionali adottate.

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

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

Non sono esaminate le società controllate o partecipate.

I temi affrontati hanno coinvolto tutte le Direzioni aziendali, coordinate per la stesura dalla funzione QASE – Qualità Ambiente Sicurezza Energia, che nell'attuale assetto organizzativo presidia la responsabilità sociale

d'impresa e la rendicontazione di sostenibilità e può essere contattata per richiedere qualsiasi informazione sui contenuti pubblicati (responsabile: Salvatore Gaudiello: qase@gtt.to.it).

Gli indicatori numerici sono di norma su base triennale (2021-2023), ma in alcuni casi significativi vengono offerti su un arco temporale più ampio, per cogliere le dinamiche di lungo periodo.

L'asseverazione della conformità ai requisiti del D.Lgs. 254/2016 (*limited assurance*) è stata effettuata da un professionista designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino (ODCEC) con il supporto metodologico dei referenti del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, che collaborano stabilmente con l'ODCEC Torino nello studio e nella promozione della responsabilità d'impresa. I risultati delle verifiche svolte sono contenuti nella relazione del revisore riportata alla fine del documento.

Metodologia di rendicontazione

Il D.Lgs. 254/2016 (art. 3, comma 3) dispone che le informazioni siano fornite secondo le metodologie e i principi previsti dallo standard di rendicontazione utilizzato quale riferimento o dalla metodologia di rendicontazione autonoma utilizzata.

Questo documento è stato elaborato per il periodo dal 1 gennaio 2023 al 31 dicembre 2023, in continuità con il precedente esercizio (DNF 2022), sulla base dei GRI - *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*, gli standard di rendicontazione più diffusi a livello internazionale, entrati in vigore nella versione aggiornata dal 1 gennaio 2023 (Universal standards). La periodicità della rendicontazione è annuale. Alcuni indicatori forniti nelle edizioni precedenti sono stati aggiornati, esplicitando le ragioni e gli effetti nelle note in calce: le emissioni di gas climalteranti, in seguito all'adozione della nuova metodologia per il

calcolo della carbon footprint (par. 3.3) e i ricavi tramite canali di vendita on line (par. 5.1).

Per offrire maggior specificità informativa rispetto allo standard generale, il documento integra informazioni e dati ulteriori pertinenti al contesto aziendale:

- tratti dalle Linee Guida Sostenibilità, pubblicate nel 2019 dall'associazione di categoria ASSTRA - *Associazione Trasporti*, con l'attivo contributo aziendale nell'ambito del gruppo di lavoro "Sostenibilità";
- elaborati in autonomia perché ritenuti significativi per gli interlocutori interni ed esterni.

La tabella che segue riepiloga i temi del documento e il relativo riferimento metodologico.

1. SOCIETÀ

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
	Dichiarazione Amministratore Delegato	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	
1.1 Organizzazione	Dati societari	2-1 Dettagli organizzativi 2-28 Appartenenza ad associazioni	
	Governance	2-9 Struttura e composizione della governance, 2-10 Nomina del massimo organo di governo (= CdA), 2-11 Presidente del CdA, 2-12 Ruolo del CdA nel controllo della gestione degli impatti, 2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti, 2-14 Ruolo del CdA nella rendicontazione di sostenibilità, 2-15 Conflitti d'interesse, 2-16 Comunicazione delle criticità, 2-17 Conoscenze collettive del CdA, 2-18 Valutazione della performance del CdA, 2-19 Norme riguardanti le remunerazioni, 2-20 Procedura di determinazione della retribuzione, 2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale, 202.2 Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	
1.2 Strategie e politiche	Politica aziendale	2-23 Impegno in termini di policy	
	Obiettivi generali di sviluppo Piano industriale		Piano investimenti 2023-2027 Obiettivi economici 2023-2027
1.3 Temi rilevanti e sistemi gestionali	Valutazione degli impatti (doppia materialità)	Req. 3: Identificazione dei temi materiali Req. 4: Rendicontazione dei temi materiali 2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	
	Gestione degli impatti (due diligence) Sistemi di gestione, mappa dei processi Mappa dei rischi	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	
1.4 Metodologia di rendicontazione	Obiettivi e contenuti del documento	2-2 Entità incluse nella rendicontazione 2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti 2-4 Revisione delle informazioni Req. 8: Presentazione di una dichiarazione d'uso	
	Nota metodologica	Req. 7: Indice dei contenuti GRI	

2. ATTIVITÀ

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
2.1 Offerta	Settore e mercato di attività Dati industriali di produzione (dettaglio in Bilancio di Esercizio)	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Vetture-km prodotti, per servizio (autoproduzione e subaffidamenti)
	Offerta ai clienti finali		Posti – km offerti, per servizio Ripartizione modale posti offerti
2.2 Domanda	Clienti - Domanda di servizio (passeggeri)		N. Viaggi - passeggero per servizio
	Clienti - Domanda di servizio (economica)		N. Viaggi - passeggero per titolo di viaggio, Ricavi per titolo di viaggio, N. abbonamenti agevolati per fascia ISEE
2.3 Catena di fornitura	Pratiche di approvvigionamento	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	
	Catena del valore: focus sub-affidamenti servizi TPL		
	Gare effettuate Contratti e ordini		N., valore, valore medio gare per criterio assegnazione OEPV-OPB, Ribasso medio gare e minori costi, N. e valore contratti sottoscritti, % appalti per categoria
	Criteri ambientali nelle gare Valutazione e prevenzione rischi ambientali		Gare per indice rischio ambientale e applicazione CAM / altri criteri ambientali (volontari)
	Aziende subaffidatarie dei servizi di trasporto urbano: indicatori base di sostenibilità ambientale e sociale		Organico per genere e categoria professionale (servizi GTT) Infortuni sul lavoro (servizi per GTT) Flotta bus (servizi per GTT) per motorizzazione Distribuzione km (servizi per GTT) per motorizzazione % bus accessibili (pianale ribassato), con telecamere, con ABS

3. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

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

4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: LAVORATORI

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
4.1 Politica	Politiche di gestione e sviluppo del personale		
4.2 Organico	Composizione e caratteristiche	2-7-a,e Dipendenti 405-1-a,b (no sottocategoria ii) Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti 2-30 Contratti collettivi	Organico per genere e categoria professionale, per classe di età, per titolo di studio, rapporto >55/<30 Organico categorie protette N. titolari business unit e prima linea gerarchica per genere N. promozioni per genere
	Nuove assunzioni, turn over, mobilità interna orizzontale e verticale	401-1-a,b Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	Nuove assunzioni per genere, età, tipo contratto Uscite per genere, età, causale di uscita Cambi mansione interni
4.3 Sicurezza del lavoro	Attività e organi di prevenzione Dati infortunistica	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori 403-8 Lavoratori con sistema di gestione salute e sicurezza 403-9 Infortuni sul lavoro 403-10 Malattie professionali	N. Infortuni e N. infortuni gravi (sul lavoro e in itinere) Indice di gravità Indice di frequenza
4.4 Attività e retribuzioni	Ore lavorate e assenze		Ore lavorate Ore assenza per malattia/infortunio e straordinari, pro capite, Ore smart working per categoria e genere
	Formazione	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente 403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Ore di formazione pro capite, Ore di formazione e n. partecipazioni per tipo di corso e per tipo di docenza % docenza interna ed esterna
	Retribuzioni		Costo del lavoro e retribuzioni nette pro capite Retribuzioni nette per categoria professionale
4.5 Pari opportunità	Politica di parità di genere Tempo parziale, congedi di cura e welfare	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time 401-3-b,c,d,e Congedo parentale	N. dipendenti part time per categorie a genere Ore / giorni di fruizione congedi di cura per tipo e per genere N. fruitori potenziali ed effettivi dei congedi di paternità obbligatori e relativi giorni di fruizione N. fruitori Centro d'ascolto Sussidi, prestiti, anticipi
4.6 Relazioni sindacali	Relazioni industriali		N. riunioni, N. esiti conciliazione, N. scioperi nazionali e aziendali, N. accordi, N. adesioni sindacali per genere

5. SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CITTADINI

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
5.1 Politica (clienti)	Strategie e attività di sostenibilità sociale (clienti attuali e potenziali, comunità locale) Carte dei servizi TPL: fattori di qualità del servizio Comunicazione	Informativa 417-3 Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	
5.2 Sicurezza	Safety (Dotazioni)		% bus urbani / extraurbani con telecamere % bus urbani / extraurbani con ABS
	Safety (Sinistri)	416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	Sinistri attivi e passivi per tipo di servizio Km percorsi tra 2 incidenti (bus e tram)
	Security		N. reati denunciati per tipo (servizio urbano)
5.3 Accessibilità	Dotazioni e iniziative		% bus e tram accessibili (pianale ribassato, annuncio interno ed esterno, indicatore di linea basso)
5.4 Qualità percepita	Reclami, segnalazioni e richieste	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi 418-1 Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	N. reclami per servizio, n. segnalazioni, n. richieste Tempi di risposta gestione reclami, segnalazioni, richieste
	Indagini di soddisfazione dei clienti		Campione ed esiti customer satisfaction servizi di vendita CSC
5.5 Politica (legalità)	Strategie e attività per la conformità legale Rating di legalità	3-3-c,d Gestione dei temi materiali 2-27-a Conformità a leggi e regolamenti	N. sanzioni giudiziarie, autorità di regolazione, Corte dei Conti
5.6 Anticorruzione	Prevenzione della corruzione: L'architettura del sistema Valutazione dei rischi e contromisure	205-1 Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione 205-2 Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione Informativa 205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Indice di rischio corruttivo N. dipendenti formati su platea interessata
5.7 Contenzioso	Contenzioso civile, penale, giuslavoristico		N. cause civili per tipo N. vertenze giuslavoristiche per causale ed esiti chiuse

6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

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

Nota: contenuti omessi o parziali

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

Tra i temi richiamati dal Decreto vi è il *rispetto dei diritti umani*. L'azienda opera in un contesto operativo circoscritto e in una cornice legale fortemente strutturata, con la garanzia di pieno rispetto dei diritti individuali grazie all'avanzata legislazione nazionale (diritto del lavoro, dell'ambiente, ecc.), ulteriormente rafforzata dalle caratteristiche di azienda di proprietà pubblica soggetta a procedure di decisione e controllo trasparenti e costantemente sotto i riflettori di

decisioni politiche e cittadinanza. Pertanto in assenza di rischi di violazioni dei diritti umani, il tema non è specificatamente trattato.

La catena di fornitura è rappresentata da informazioni quantitative e qualitative significative per le attività aziendali, sebbene non codificate da specifici standard. Gli audit dedicati alla valutazione dei fornitori sono stati sospesi durante l'emergenza sanitaria e verranno formalmente riattivati nel 2024, tuttavia nei casi in cui si sono verificate delle criticità sono state svolte indagini presso i fornitori interessati.

In merito allo standard GRI, si riepiloga quanto omissso perché non pertinente (NP) o non disponibile (ND).

STANDARD GRI	DNF par.	Ragioni di omissione
<i>Informativa generale</i>	<i>cap.1</i>	
2-9-b Comitati responsabili della gestione degli impatti economici-ambientali-sociali		NP: Le responsabilità dei comitati interni sono complementari alle procure individuali e trasversali a impatti diversi
2-13-a Delega di responsabilità per la gestione di impatti - dirigenti e altri dipendenti		ND: Procure individuali assegnate e aggiornate secondo necessità, depositate presso Camera di Commercio di Torino. Non si ritiene rilevante riportare il dettaglio
2-16-b Criticità comunicate al massimo organo di governo		Le criticità affrontate dal CdA sono sintetizzate per macro-temi nella Relazione sulla gestione del Bilancio d'Esercizio
2-29-b Approccio al coinvolgimento degli stakeholder		NP: Sono indicati i canali di comunicazione principale, tramite i quali gli SH forniscono riscontri e proposte. Sono inoltre elencati nel dettaglio i rapporti e i contenuti relativi alla pianificazione dei servizi TPL
3-3-f Gestione dei temi materiali - effetti confronto con stakeholder		ND: I contributi degli SH non sono identificabili univocamente nelle azioni intraprese e nella valutazione di efficacia (ove possibile, sono esplicitati nella descrizione delle attività svolte)
Standard per l'ambito economico		
201 - Performance economica	6.1	ND: 201-2 Rischi cambiamento climatico (201-3 Piani pensionistici inclusi nella Relazione sulla gestione)
202 - Presenza sul mercato	4.2	NP: 202-1 Salari base e salario minimo: non è presente salario minimo di riferimento
203 - Impatti economici indiretti		NP: 203-1 Investimenti in infrastrutture: rete grandi infrastrutture sviluppata da altra società - Infratrasporti. To ND: 203-2 Esternalità economiche: calcolate in precedenti Bilanci di sostenibilità, ma mancano modelli di calcolo aggiornati
204 - Prassi di approvvigionamento		NP: Spesa effettuata presso fornitori locali calcolata in precedenti Bilanci di sostenibilità, ma ritenuta non più significativa a causa della prassi dei grandi fornitori anche esteri di utilizzare sedi locali (l'apparente concentrazione della spesa sul territorio è quindi sovrastimata).
206 - Comportamento anticompetitivo		NP: Attività TPL come "monopolio naturale" (gare di mercato solo per affidamento servizi)
207 - Tasse		NP: No opzioni decisionali per diversa policy (azienda pubblica con normativa univoca)
Standard per l'ambito ambientale		
301 - Materiali		NP: No attività di trasformazione, conformità materiali secondo normative generali richiamate nei bandi di acquisto, talvolta con requisiti migliorativi (vd. par. 2.3).
302 - Energia		Nota: 302-2 Consumo di energia esterno e 302-5 Riduzione requisiti energetici: utilizzati come base di calcolo della carbon footprint (vd. par. 3.3) Unità di misura del Bilancio energetico: TEP (non Joule)
303 - Acqua ed effluenti	3.6	ND: 303-1 Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa e 303-2 Impatti scarico dell'acqua: applicazione norme di legge e utilizzo acqua da pozzo dove possibile
304 - Biodiversità		NP: ambito operativo locale, per lo più urbanizzato
305 - Emissioni	3.3-4	ND: 305-3 Emissioni Scope 3: elaborazione carbon footprint prevista ma non ancora disponibile 305-7 parziale: monitoraggio degli inquinanti urbani più rilevanti: NHMC, NOX, PT
306 - Scarichi idrici e rifiuti	3.6-7-8	NP: 306-4 Trasporto di rifiuti pericolosi: conferimento secondo norme di legge a imprese abilitate ND: 306-5 Bacini idrici
306 - Rifiuti 2020	3.7	ND: 306-4-5-b,c,d: il trattamento dei rifiuti recuperati e smaltiti è a cura delle aziende terze a cui vengono conferiti secondo norme di legge (306-2 Gestione di impatti: in par. 2.3 su <i>green procurement</i>)
308 - Valutazione ambientale dei fornitori	2.3	NP: A fronte di un numero molto elevato di appalti, si ritiene più significativo evidenziare in relazione a quali specifici rischi e categorie di appalto sono stati adottati criteri di valutazione ambientale

Standard per l'ambito sociale		
401 - Occupazione	4.1	NP: 401.2 - Differenze tra personale e tempo indeterminato e determinato: tutto l'organico è a T.I.
402 - Gestione relazioni sindacali		NP: applicazione norme di legge e contrattuali
403 - Salute e sicurezza sul lavoro	4.3	Nota: Politiche esplicitate anche in altri paragrafi: 4.4 Formazione, 4.6 Welfare e Centro d'ascolto, 5.2 Incidentalità e aggressioni
404 - Formazione e istruzione	4.4	ND: 404-3 Valutazioni delle performance (404-2-b: Piani di prepensionamento - procedura Naspi citata in par. 4.2, nessuna altra misura di transizione in uscita)
405 - Diversità e pari opportunità	4.5	NP: 405-2 Differenze salariali di genere: nessuna differenza di origine contrattuale. L'analisi dei differenziali di fatto potrà essere avviata nel 2024 sulla base delle Linee guida sulla parità di genere (vd. par. 4.5)
406 - Non discriminazione	5.1-3	Nota: Non si registrano casi di discriminazione. Il tema è trattato in relazione al diritto alla mobilità delle persone con disabilità e alle concessioni pubblicitarie.
407 - Libertà di associazione e contrattazione collettiva		NP: Indicatore relativo ai fornitori, non direttamente verificabile (nei bandi viene richiesto il rispetto della normativa nazionale)
408 - Lavoro minorile		NP: quadro legale di ampia tutela
409 - Lavoro forzato o obbligatorio		NP: quadro legale di ampia tutela
410 - Pratiche di sicurezza		NP: personale di sicurezza interno non armato e senza compiti di contrasto diretto - collaborazioni con FF.OO. e autorità pubbliche - utilizzo società di vigilanza per compiti dedicati (es. raccolta incassi) secondo norme di legge
411 - Diritti delle popolazioni indigene		NP: ambito operativo locale
413 - Comunità locali		ND: occasionali programmi di collaborazione con istituzioni ed enti locali (es. cooperative sociali), non oggetto di analisi recenti
414 - Valutazione sociale dei fornitori		ND: non effettuata, salvo criteri di maggiore favore per requisiti sociali inseriti in alcuni bandi di gara
415 - Politica pubblica		NP: Divieto legale di ricevere contributi politici di qualsiasi natura
416 - Salute e sicurezza dei clienti	5.2	Nota: non risultano non conformità (vd. anche par. 5.5)
417 - Marketing ed etichettatura	5.1	Nota: non risultano non conformità (vd. anche par. 2.1 e 5.5)

Evoluzione della rendicontazione

Il 2023 ha visto l'apertura di una nuova fase a livello europeo per la rendicontazione di sostenibilità, che stava già assumendo crescente centralità nella valutazione delle performance delle imprese, ma che vede ora tracciato un rapido percorso di evoluzione da adempimento volontario a obbligo formale per una platea sempre più ampia di imprese, tra cui GTT. In particolare, il 31 luglio 2023 sono stati pubblicati i nuovi *ESRS - European Sustainability Reporting Standards*, adottati dall'*EFRAG - European Financial Reporting Advisory Group*, un ente di natura tecnica che si occupa dei principi contabili a livello internazionale, come disposto dalla precedente Direttiva dell'Unione Europea 2022/2464 *CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive*. La norma europea ha disposto per le imprese che rientrano nel suo ambito di applicazione di pubblicare un **Rapporto di sostenibilità** annuo in conformità con i nuovi standard e integrato con la **Relazione sulla**

gestione, evidenziando così la rilevanza delle tematiche di sostenibilità (*ESG - Environmental, Social, Governance*) e la loro stretta connessione con quelle economico-finanziarie e gestionali rappresentate nel Bilancio d'esercizio.

L'obbligo per le grandi imprese non quotate, quali GTT, decorrerà dalla rendicontazione relativa all'anno 2025, da redigere nel 2026.

Dopo un quarto di secolo di rendicontazioni volontarie, dai primi Bilanci ambientali e sociali dell'allora ATM, occorre pertanto predisporre con ragionevole anticipo organizzazione, flussi informativi e contenuti per i nuovi adempimenti.

Per tale ragione, gli standard europei ESRS verranno approfonditi nel corso del 2024 e adottati già a partire dalla rendicontazione dell'anno in corso in un Rapporto integrato con la relazione sulla gestione, quale "prova generale" in vista dell'obbligo dell'anno successivo.



Tale attività può certamente attribuire enfasi alle tematiche di sostenibilità all'interno dell'azienda e nei confronti degli interlocutori esterni, ma si fonda su sensibilità ed esperienze già consolidate.

Dal punto di vista metodologico, i nuovi standard sono anche più specifici e pertinenti alla realtà delle imprese europee rispetto al GRI, elaborato per un contesto globale (è comunque prevista l'integrazione tra i due sistemi).

Oltre alle sezioni generali relativi a politiche aziendali, gestione dei rischi, individuazione dei temi rilevanti e analisi degli impatti, sono state individuate alcune aree tematiche chiave (*topic standards*) da esplorare con appositi indicatori:

Ambientali

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

Sociali

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

Governance

- Condotta di business

2

LE ATTIVITÀ

- 2.1 Offerta
- 2.2 Domanda
- 2.3 Catena di fornitura

2.1 Offerta

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

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

Nel 2023 ha ancora svolto attività di trasporto ferroviario (fino a giugno) e gestione delle infrastrutture ferroviarie (fino a dicembre), terminate con il subentro di Trenitalia dal 1 gennaio 2024.

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

Contratti di Servizio TPL	Urbano e Suburbano Torino	Extraurbano Prov.Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Alessandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferrovie Area Metropolitana Torino
Aggiudicatario	GTT	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT
Decorrenza contratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	Proroga contratto ferroviario tratta sfmA Torino-Ceres sino a subentro di Trenitalia (2024)
Scadenza contratto	30.06.2027	31.12.2019	31.07.2019	22.12.2019	15.06.2019	21.05.2019	
Proroga	-	31.12.2026	31.12.2026	31.12.2026	31.12.2026	31.12.2026	

Il Contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino ricomprende i servizi di superficie tramviari e automobilistici, la metropolitana automatica, parcheggi e i servizi turistici. Esso pone in capo all'azienda il rischio commerciale (c.d. contratto *net cost*) e consente il sub-affidamento dei soli servizi di superficie automobilistici, nella misura massima del 30% del relativo valore del contratto. I servizi extraurbani sono gestiti nell'ambito di Consorzi aggiudicatari, menzionati in tabella, che si sono aggiudicati le gare di affidamento. Le scadenze indicate sono conseguenti a proroghe disposte dall'Agenzia

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

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

Pianificazione del servizio

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

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

- integrare i percorsi in un disegno complessivo più aderente alla conformazione della città in cambiamento e alle esigenze di mobilità delle persone, sulla base dei dati sui reali spostamenti della cittadinanza;
- offrire alla clientela (reale e potenziale) un servizio integrato basato su una rete gerarchica di linee;
- riorganizzare la rete di superficie a seguito dello sviluppo del sistema della metropolitana di Torino (attuale linea 1 e prolungamenti, futura linea 2) tenendo conto anche delle evoluzioni infrastrutturali cittadine in corso, quali ad esempio l'interconnessione della ferrovia Torino – Ceres nel Passante ferroviario;
- sfruttare al meglio la rete tranviaria con linee più veloci, regolari e gestite con mezzi moderni;
- rinnovare il parco veicoli su gomma con nuovi bus ecologici (elettrici e a metano);
- incrementare il livello di accessibilità e comfort di viaggio della clientela e del personale di guida.

In particolare azioni come il potenziamento della mobilità su rotaia e l'acquisto di nuovi bus ecologici, abbinati all'incremento della priorità semaforica e delle corsie preferenziali, consentono di:

- ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e sonoro, grazie a mezzi più performanti e alla limitazione delle sequenze frenata-ripartenza conseguente alla separazione dal traffico veicolare privato (corsie preferenziali) e alla priorità semaforica;
- incrementare l'accessibilità, grazie alle dimensioni più ampie dei nuovi mezzi che facilitano l'incarozzamento e la movimentazione a bordo, alla presenza di indicazioni sonore e visive sia all'interno che all'esterno dei mezzi e di ampie superfici vetrate che agevolano l'orientamento;
- aumentare la sicurezza a seguito della conformità dei nuovi veicoli ai più recenti requisiti normativi in materia di prestazioni in frenatura, vigilanza alla guida e sicurezza passiva per personale di guida e clientela, nonché alla riduzione delle già citate sequenze frenata/ripartenza spesso causa di incidentalità a bordo;
- offrire in generale un'esperienza di viaggio più confortevole alla clientela perché realizzata con mezzi più accoglienti, ampi, stabili, silenziosi e climatizzati;
- incrementare il livello di comfort e sicurezza del personale di guida grazie al maggior isolamento della cabina, al sistema di climatizzazione autonomo, al maggior livello di ergonomia nella progettazione dei dispositivi e alla riduzione delle sollecitazioni meccaniche.

più di 8 viaggi su 10 a Torino saranno a trazione elettrica.

La **rete prioritaria estesa** strutturata sulla metropolitana (l'attuale linea 1 e la futura linea 2) e sulla rinnovata rete tranviaria, servita da veicoli ad alta capienza e ad alta frequenza, permetterà collegamenti più rapidi in e da tutte le zone della città; verso di essa convergeranno le diverse linee di collegamento. A ridurre i tempi di attesa concorreranno poi la priorità semaforica, le corsie preferenziali e l'installazione di telecamere nei tratti più critici della viabilità cittadina.

Il progetto prevede inoltre interventi infrastrutturali di medio periodo, attualmente già finanziati: prolungamento della linea 3 a piazza Hermada, realizzazione dell'anello di capolinea a Falchera per la linea 4, prolungamento della linea 15 in zona ovest.

Attività realizzate nel 2023

Rimandando al Bilancio d'esercizio per la descrizione dettagliata, si sintetizzano a seguire le principali attività.

- Ridisegno della rete urbana e suburbana di superficie

A seguito delle richieste di variazioni di servizio avanzate dagli stakeholder territoriali, sono state condotte analisi di fattibilità e sono state adottate soluzioni a impatto positivo sulla popolazione e l'ambiente relativamente a numerose linee: 1 e 3 Chieri, 10, 11 e 12 festive, 32, 74, 132, 159, CP1. Ulteriori misure ancora in corso di esame o in attesa di attivazione riguardano le linee: 13 festiva, 13N, 21, 52, 65, 69 e 71.

- Servizi a chiamata

Con l'obiettivo di allineare domanda e offerta e garantire un servizio più capillare e rispondente alle esigenze dell'utenza, è in fase di studio di fattibilità l'attivazione di un servizio a chiamata nel comune di Moncalieri, con l'interlocuzione anche di aziende della zona di Postiglione. A tal fine, GTT ha partecipato in collaborazione con AMP a un bando della Regione Piemonte per fondi per incentivare tali servizi tramite scontistiche.

- Elettrificazione

Nel corso dell'anno è proseguito il rinnovo della flotta, con l'acquisto o l'avvio dei bandi per i nuovi bus, molti dei quali elettrici (vd. par. 3.2). Parallelamente sono state aggiudicate la realizzazione dell'impianto di ricarica presso il deposito Tortona (per gli autobus corti da utilizzare sulle linee STAR) e la fornitura di un sistema di accumulo presso il deposito Gerbido, che ottimizzerà le prestazioni degli impianti di autoproduzione con pannelli fotovoltaici, la cui realizzazione è attualmente a gara. L'elettrificazione della flotta comporta un vero e proprio cambio di sistema, con modifiche che riguardano la gestione delle linee, l'autonomia degli autobus e i sistemi di ricarica. Per tale motivo, già nel 2022 uno studio di fattibilità ha individuato 4 hub di ricarica da realizzare presso capolinea sul territorio torinese (Porta Susa, Piazza Bengasi, Piazza Sofia, Piazza Caio Mario) oltre a quelli collocati presso i depositi. Per garantire la continuità di servizio dei mezzi elettrici è stato stilato un piano di ripartizione delle linee elettrificate tra i depositi e sono stati individuati i tempi di ricarica ai capolinea e ai depositi stessi. Linee di prossima elettrificazione: 2 (BRT) - 18 - 35 - 42 - 72 e 72/. Infrastrutture di ricarica, con pantografo diretto (linee servite): Piazza Sofia (2 e 18), Via Corradino (2), Via Marsigli (42), Piazza Caio Mario (18), Porta Susa (72 e 72/), Via Artom (35).

- Servizi per grandi eventi culturali e sportivi

Il trasporto pubblico svolge un ruolo primario nella fruizione degli eventi del territorio, rispondendo alle esigenze della clientela occasionale con

servizi straordinari, progettati per ciascun evento in collaborazione con gli enti organizzatori. Nel 2023 Torino ha ospitato numerosi eventi di rilevanza nazionale e internazionale durante i quali GTT ha accompagnato cittadinanza e turisti (competizioni sportive quali ATP Finals, concerti, festival, eventi culturali e commerciali, ecc.).

- Progetto SHOW

Il progetto *SHared automation Operating models for Worldwide adoption*, finanziato dalla Comunità Europea, promuove forme di trasporto collettivo a guida autonoma, attraverso la sperimentazione di servizi gestiti con piccole flotte (nel caso di Torino due veicoli), per sviluppare ulteriormente la tecnologia impiegata e favorirne l'accettazione da parte degli utenti. La sperimentazione torinese è iniziata nel 2022, ma nel 2023 è stata riprogettata in seguito al fallimento del fornitore delle navette, con la ricerca di un nuovo fornitore (la francese Milla), gli iter autorizzativi e l'avvio della formazione obbligatoria per i conducenti aziendali che svolgeranno la funzione di supervisori di bordo, preposti a intervenire in caso di emergenza. Il progetto è coordinato dall'ente di ricerca Fondazione Links e gestito dall'associazione temporanea d'impreses fra GTT, Links e Milla.

- ToMove – Living Lab

Nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, il progetto ToMove della Città di Torino è stato selezionato per testare soluzioni innovative di trasporto locale, con l'obiettivo di sperimentare buone pratiche locali (*Living lab*), in linea con gli impegni della Mission europea *100 Climate Neutral Cities* a cui la Città di Torino ha aderito. GTT fa parte del gruppo di amministrazioni pubbliche, enti di ricerca, utenti e imprese impegnati nella progettazione del servizio (tracciati, fermate, orari).

- Conta-passeggeri

I veicoli aziendali acquisiti a partire dal 2021 sono dotati di sistema conta passeggeri basato su telecamere installate in corrispondenza delle porte di salita e discesa. A seguito della loro messa a punto e calibrazione da parte dei fornitori (Swarco e Aesys), tutt'ora in corso, è iniziata la raccolta dati, da perfezionare ulteriormente per giungere a un quadro attendibile dei flussi di fruizione, informazione di grande importanza per valutare la coerenza tra offerta e domanda dei servizi.

- Servizio extraurbano

Un progetto di riorganizzazione del servizio urbano di Ivrea è stato sottoposto agli enti territoriali per approvazione. A seguito delle osservazioni ricevute il progetto è stato rivisto e sviluppato in dettaglio e verrà attuato nel 2024.

Produzione

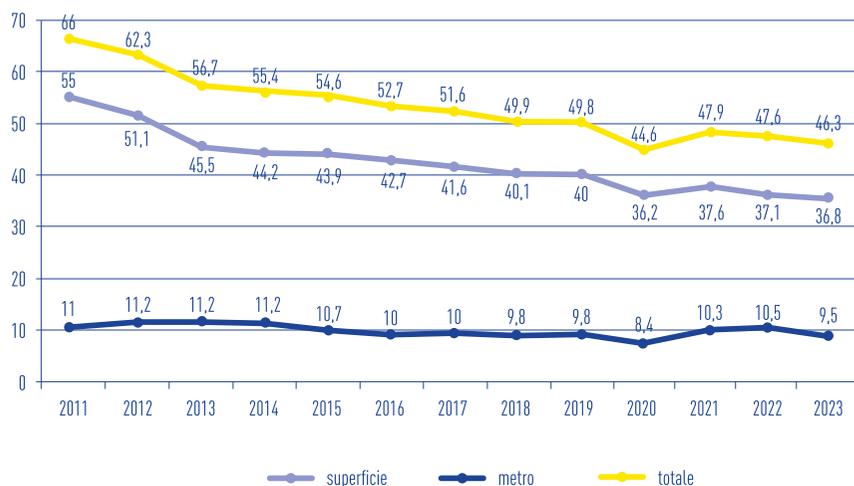
L'offerta di servizio urbano è diminuita, principalmente a causa dei complessi lavori di adeguamento tecnologico della metropolitana che hanno comportato la riduzione degli orari di servizio e la chiusura nel mese di agosto, oltre a un leggero calo delle percorrenze bus, mentre aumentano significativamente quelle tranviarie, anche grazie al ripristino su rotaia della linea 10.

Con sguardo temporale ampio, è possibile confrontare il servizio offerto a partire dal 2011, anno di inaugurazione della tratta Porta Nuova - Lingotto della metropolitana (prolungata solo nel 2021 con le due stazioni Italia 61 e Bengasi): la diminuzione complessiva del servizio è pari al 30% dei km offerti, analoga peraltro all'entità di riduzione dell'organico aziendale. È un dato che evidenzia la progressiva riduzione delle risorse pubbliche

poste a disposizione del trasporto pubblico locale, cui GTT ha cercato di rispondere utilizzando mezzi più capienti, sviluppando l'infomobilità per migliorare la programmazione dei viaggi da parte degli utenti, incrementando la qualità e l'attrattività dei servizi (e per tale via i ricavi diretti da vendita dei titoli di viaggio), ma non potendo evitare i tagli dei costi e delle percorrenze.

È indubitabile che qualsiasi enfasi posta dalla politica pubblica sulla sostenibilità ambientale, sia declinata nella mitigazione del cambiamento climatico sia nella tradizionale riduzione dell'inquinamento urbano, rimane retorica se non concretizzata da adeguate risorse economiche per invertire tale tendenza alla riduzione dei servizi e al contrario permettere il loro rilancio sia qualitativo sia quantitativo.

VEETURE-KM PRODOTTI (MLN) - SERVIZIO URBANO



Nel dettaglio aumenta ulteriormente la quota di servizio autoprodotta, già incrementata nel 2022 in seguito all'incorporazione della società Canova che gestiva linee in sub affidamento, e si osserva il crescente ruolo dei bus elettrici, con percorrenze aumentate di un terzo in un solo anno, mentre i bus a gasolio e soprattutto a metano registrano un calo dovuto

alla sostituzione in corso dei vecchi veicoli. L'esercizio ferroviario è terminato nel giugno 2023, con la sospensione della linea per i lavori propedeutici al passaggio di gestione a Trenitalia. La tratta è stata coperta nei mesi successivi da servizi bus extraurbani, che registrano un aumento di produzione.

VEETURE-KM PRODOTTI - TUTTI I SERVIZI

	2021	%	2022	%	2023	%	Δ% 2023-2022
--	------	---	------	---	------	---	-----------------

Bus Urbani	32.956.814	100%	32.115.621	100%	31.349.208	100%	-2%
autoprodotti	25.492.434	77%	27.597.153	86%	27.590.589	88%	=
di cui diesel	15.411.294	60%	16.985.647	62%	16.498.152	60%	-3%
di cui metano	8.125.321	32%	7.185.549	26%	6.568.352	24%	-9%
di cui elettrici	1.955.819	8%	3.425.957	12%	4.524.084	16%	32%
subaffidati	7.464.380	23%	4.518.468	14%	3.758.620	14%	-17%
di cui elettrici	-	-	-	-	614.451	16%	+

Tram	4.644.215		4.961.011		5.431.571		9%
-------------	-----------	--	-----------	--	-----------	--	----

Metro	10.298.938		10.466.312		9.515.711		-9%
--------------	------------	--	------------	--	-----------	--	-----

TOT URBANO	47.899.967		47.542.944		46.296.490		-3%
di cui elettrici	16.898.972	35%	18.853.280	40%	20.085.817	43%	7%

Bus Extraurbani	10.242.464	100%	10.299.955	100%	10.621.169	100%	3%
autoprodotti	8.237.720	80%	8.568.267	83%	8.859.841	83%	3%
subaffidati	2.004.744	20%	1.731.689	17%	1.761.329	17%	2%

Ferrovie (treni-km)	262.618		270.563		147.350		-46%
Bus sostitutivi	62.429		65.086		21.814		-66%

TOTALE SERVIZI	58.467.478		58.178.548		57.086.823		-2%
-----------------------	-------------------	--	-------------------	--	-------------------	--	-----

Per confrontare in modo più pertinente l'offerta dell'intera tipologia dei servizi è opportuno utilizzare il criterio dei posti-km, che tiene conto delle diverse dimensioni dei mezzi utilizzati, attribuendo valori proporzionali alla capienza teorica di ogni mezzo.

POSTI-KM PRODOTTI (MILIONI) - TUTTI I SERVIZI

	2021	%	2022	%	2023	%	%2023 su totale
Bus Urbani	2.668	100%	2.727	100%	2.585	100%	54%
autoprodotti	2.108	79%	2.388	88%	2.303	89%	
di cui elettrici	134	6%	257	9%	339	15%	
subaffidati	560	21%	339	12%	282	83%	
di cui elettrici	nd	-	nd	-	46	16%	

Tram	733		772		836		17%
-------------	-----	--	-----	--	-----	--	------------

Metro	824		837		761		16%
--------------	-----	--	-----	--	-----	--	------------

TOT URBANO	4.224		4.336		4.182	
di cui elettrico	1.690	40%	1.866	43%	1.982	47%

Bus Extraurbani	563	100%	566	100%	584	100%	12%
autoprodotti	453	80%	471	83%	487	83%	
subaffidati	110	20%	95	17%	97	17%	

Ferrovie	45		46		25		1%
(bus extraurbani sostitutivi)	3		4		1		

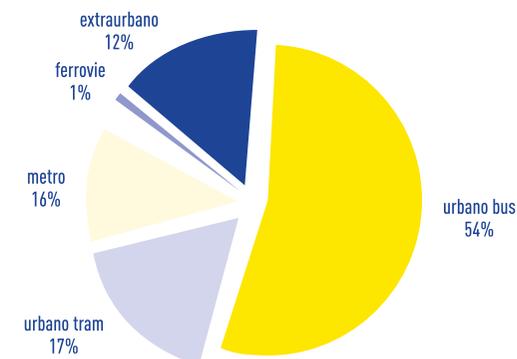
TOTALE SERVIZI	4.836		4.958		4.792	
di cui elettrico	1.735	36%	1.912	39%	2.007	42%

Nota: il calcolo è effettuato moltiplicando le vetture-km per il coefficiente di capienza potenziale di ogni tipo di mezzo (numero posti):
 Bus urbani 12 metri: 75
 Bus urbani 18 metri: 115
 Tram serie 6000: 196

Tram (altri): 135
 Metro (vettura): 80
 Bus extraurbani: 55
 Treno ferrovia: 170

La quota offerta con mezzi elettrici si sta progressivamente avvicinando al 50% per il servizio urbano (che a sua volta rappresenta l'87% del totale offerta).

RIPARTIZIONE MODALE DEI POSTI-KM OFFERTI - ANNO 2023



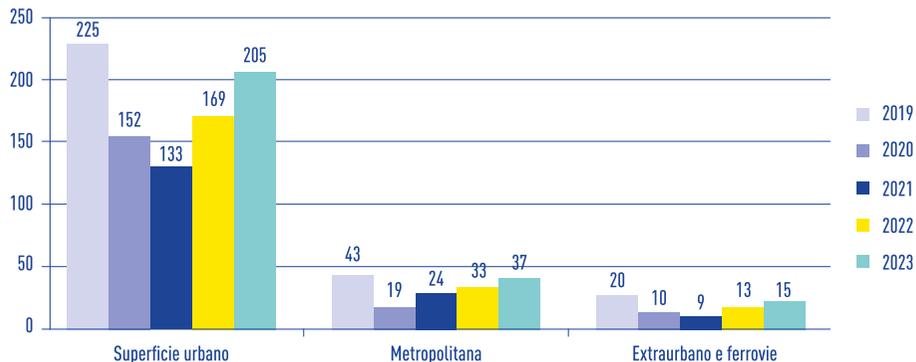
2.2 Domanda

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

economica e non dell'anno solare di vendita dei titoli, pertanto gli abbonamenti annuali e plurimensili generano viaggi e ricavi per una quota parte nell'anno successivo di vendita. Per garantire una significativa comparabilità con il passato, l'analisi deve essere estesa al 2019, ultimo anno ordinario prima degli impatti determinati dalla crisi sanitaria.

VIAGGI-PASSEGGERO (MLN)

	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	Δ% 2023-2019
Urbano / suburbano	268	171	157	202	243	20%	-9%
di cui metro	43	19	24	33	37	12%	-14%
Extraurbano e ferrovie	20	10	9	13	15	17%	-25%
TOT	288	181	166	215	258	20%	-10%

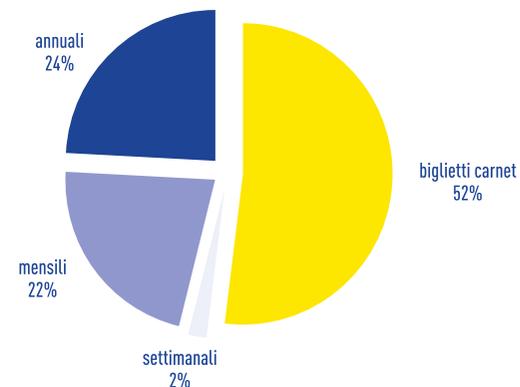


Sebbene la domanda risulti ancora inferiore del 10% rispetto al passato ordinario, il 2023 evidenzia un significativo incremento dei passeggeri trasportati (+20%), grazie anche agli effetti del Bonus nazionale TPL, il fondo per l'acquisto scontato o gratuito di abbonamenti, che dopo essere stato introdotto nel periodo settembre-dicembre 2022 è stato riproposto nel periodo maggio - luglio 2023 a budget pieno e nei mesi di agosto-dicembre limitatamente ai residui non utilizzati nei mesi precedenti. Inoltre nel 2019 il perimetro di offerta era più ampio, poiché GTT gestiva ancora entrambe le due linee ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres. I dati dei passaggi ai tornelli di ingresso della metropolitana, registrati in misura esatta, confermano l'aumento dei passeggeri in ambito urbano, seppur in proporzione inferiore a quello generale (+12%), in parte per

la riduzione dell'offerta (chiusura estiva e riduzione orari di servizio), in parte per la probabile sovrastima dei viaggi effettuati con abbonamenti acquistati con il Bonus trasporti, di cui grazie ai costi contenuti o azzerati hanno beneficiato anche clienti meno assidui.

L'effetto del bonus determina un aumento più che proporzionale degli abbonamenti, in particolare quelli annuali. Interessante però osservare che gli abbonamenti sono particolarmente vantaggiosi per i clienti che ne fanno un uso continuativo, ma viceversa i biglietti occasionali garantiscono una maggiore redditività all'azienda: vengono utilizzati per meno di un quarto dei viaggi complessivi, ma rappresentano oltre la metà dei ricavi in ambito urbano (escluse le quote degli abbonamenti Formula).

RIPARTIZIONE RICAVI (INCASSO 2023) – SERVIZIO URBANO



Nota: sono esclusi da questa ripartizione le quote degli abbonamenti Formula riconosciute per i servizi urbani, pari a circa il 12% del totale dei ricavi urbani e 21 milioni di viaggi-passeggero.

I ricavi complessivi da traffico del 2023 registrano un recupero significativo, ma non hanno ancora raggiunto i valori del 2019.

RICAVI (MLN €) – ANNI DI COMPETENZA ECONOMICA

2019	2020	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	Δ% 2023-2019
113	60	62	83	100	+21%	-12%

Nota: i dati beneficiano della quota abbonamenti venduti nell'anno precedente (es. 2022) di competenza dell'anno considerato (es. 2023), similmente una quota dell'ultimo anno considerato (es. 2023) sarà di competenza dell'anno successivo (es. 2024).

VIAGGI PASSEGGERO PER TITOLO DI VIAGGIO – SERVIZIO URBANO (MLN)

	2019	2020	2021	2022	2023	% 2023	Δ% 2023-2022	Δ% 2023-2019
biglietti singoli/carnet	61	28	37	46	54	22%	17%	-11%
settimanali	8	5	5	5	5	2%	-	-38%
mensili	76	42	40	58	69	29%	19%	-9%
annuali	123	96	75	93	115	47%	24%	-7%
TOT	268	171	157	202	243	(100%)	20%	-9%

Evoluzione abbonamenti agevolati

Gli abbonamenti over 65 a pagamento sono in ulteriore calo rispetto al 2022, che già registrava una fruizione ridotta rispetto al 2019, mentre aumentano gli abbonamenti rilasciati gratuitamente, che rappresentano ormai quasi il 50% del totale. Si può supporre che concorrano a tale tendenza sia motivazioni prettamente economiche, con l'impoverimento delle fasce anziane, sia una loro minore propensione a muoversi con il trasporto

pubblico, forse per residui timori di contagio; riducendo il numero di viaggi, gli abbonamenti annuali a pagamento perdono convenienza e possono essere sostituiti con titoli di durata inferiore. A riprova, il calo degli abbonamenti dal 2019 si accentua progressivamente per le fasce di prezzo più elevato. La tariffa media degli abbonamenti annuali accentua così ulteriormente la propria discesa.

N. ABBONAMENTI ANNUALI OVER 65 PER FASCIA ISEE

	ISEE	Tariffa	2019	2022	2023	% 2023	Δ% 2023-2022	Δ% 2023-2019
Fascia A	0-7000	gratis	2.710	3.002	3.315	48%	10%	22%
Fascia B	7.001-12.000	€ 118	1.067	968	1.055	15%	9%	-1%
Fascia C	12.001-20.000	€ 155	1.419	1.011	885	13%	-12%	-38%
Fascia D	20.001-50.000	€ 188	3.034	1.725	1.608	23%	-7%	-47%
Totale			8.230	6.706	6.863	100%	2%	-17%
Tariffa media			111 €	89 €	82 €			

Viceversa, gli abbonamenti under 26 crescono significativamente, in particolare le fasce più care, grazie anche al contributo del Bonus trasporti

nazionale, sebbene rispetto al 2019 la variazione delle vendite per fascia sia anche in questo caso inversamente proporzionale al costo.

N. ABBONAMENTI ANNUALI UNDER 26 PER FASCIA ISEE

	ISEE	Tariffa	2019	2022	2023	% 2023	Δ% 2023-2022	Δ% 2023-2019
Fascia A	0-12.000	€ 158	9.245	11.723	10.975	21%	-6%	19%
Fascia B	12.001-20.000	€ 178	5.781	5.735	5.931	11%	3%	3%
Fascia C	20.001-50.000	€ 208	9.133	8.450	8.923	17%	6%	-2%
Ordinario		€ 258	34.244	22.738	26.692	51%	17%	-22%
Totale			58.403	48.646	52.521	100%	8%	-10%
Tariffa media			226 €	216 €	220 €			

2.3 Catena di fornitura

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

L'approccio della responsabilità di impresa suggerisce poi di integrare le prescrizioni minime di legge, chiedendosi in quale modo l'azienda può essere promotrice di sostenibilità anche al di fuori dei propri confini organizzativi. La gestione della catena di fornitura mobilita infatti risorse economiche ingenti, con ricadute rilevanti per la vasta platea delle imprese con cui vengono stipulati i contratti e più in generale per la collettività locale.

Nel 2023 sono state avviate importanti procedure di acquisto sia per la fornitura di autobus (vd. par. 3.2) che per le infrastrutture di ricarica per

veicoli elettrici e per le relative batterie di accumulo, pertanto il valore complessivo ha registrato un notevole incremento superando i 268 milioni €.

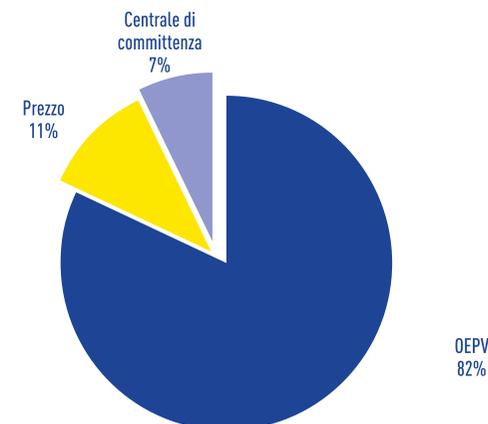
In termini di valore complessivo, le gare assegnate con il prezzo più basso rappresentano poco più del 10% del totale, poiché anche tra quelle gestite autonomamente dall'azienda prevalgono quelle assegnate con l'Offerta Economicamente Più Vantaggiosa (82%), che valorizza maggiormente gli aspetti legati alla qualità tecnica e progettuale. Inoltre, per il 7% del valore complessivo GTT ha aderito alle Convenzioni attivate da Centrali di Committenza pubbliche, in particolare:

- CONSIP per la fornitura di metano per trazione;
- SCR - Società di Committenza Regionale per la fornitura di energia elettrica.

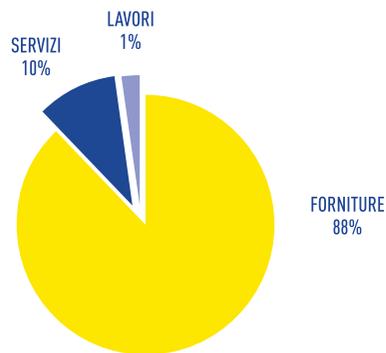
VALORE GARE (MLN €), PER CRITERIO DI ASSEGNAZIONE

	OEKV	%	Prezzo	%	Centrale di committenza	%	Totale
2021	107,8	65%	58,2	35%	nd	nd	166,0
2022	47,2	36%	29,9	22%	55,6	42%	132,7
2023	221,0	82%	29,7	11%	17,7	7%	268,4

RIPARTIZIONE CRITERIO DI ASSEGNAZIONE GARE PER VALORE



La tipologia degli appalti oggetto di gara, in termini di valore (268,4 milioni €) si suddivide come segue:



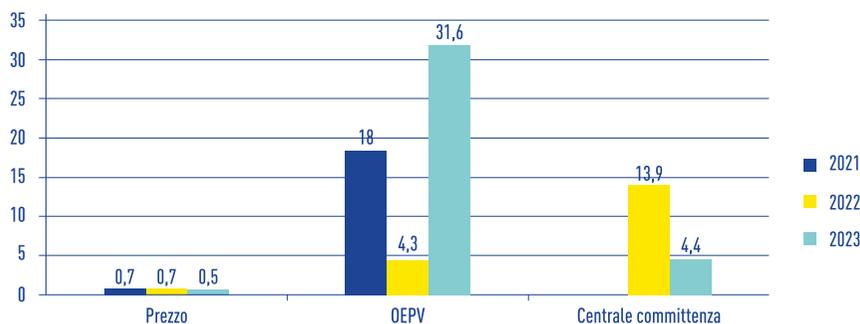
In numero assoluto nel 2023 le gare sono aumentate.

NUMERO GARE, PER CRITERIO DI ASSEGNAZIONE

	OEPV	%	Prezzo	%	Centrale di committenza	%	Totale
2021	6	7%	84	93%	-	-	90
2022	11	20%	40	73%	4	7%	55
2023	7	11%	55	83%	4	6%	66

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

VALORE MEDIO GARE (MLN €)



Per le gare concluse nel 2023 (anche quelle avviate in precedenza), le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 9%, determinando un minor costo per l'azienda di 24,1 milioni €.

I contratti complessivamente sottoscritti sono stati 399 per un valore complessivo di 215,7 milioni €, comprensivi di:

- affidamenti diretti di importo inferiore a € 140.000;
- procedure negoziate con unico fornitore;
- procedure competitive indette anche in anni precedenti.

Gare e tutela dell'ambiente

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

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

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

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

Il Codice dei contratti pubblici prevede come criterio preferenziale per l'aggiudicazione delle procedure di gara quello dell'offerta economicamente

più vantaggiosa mentre il criterio del minor prezzo diventa residuale e solo in presenza di determinate condizioni, al momento rappresentate dalla circostanza che il prodotto e il servizio chiesto presenti caratteristiche standardizzate.

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

GTT aderisce dal 2016 alla Rete provinciale degli Acquisti Pubblici Ecologici (APE) coordinata dalla Città Metropolitana di Torino, sottoscrivendone il Protocollo (aggiornato nel 2021).

ENERGIA ELETTRICA VERDE

GTT nel corso del 2023 ha acquistato energia elettrica al 100% proveniente da fonti energetiche rinnovabili certificate. L'appalto garantisce quindi la totale sostenibilità della trazione elettrica (bus, metro e tram) e riduce notevolmente gli impatti energetici e il consumo di materia prima dei siti produttivi e di servizio.



ACQUISTO NUOVI TRAM

GTT ha aggiudicato ad Hitachi la fornitura di 70 nuovi tram, di cui 22 consegnati entro fine 2023. In sede di gara è stato richiesto al fornitore di dichiarare la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati per la costruzione dei mezzi. I nuovi tram sono al 90% riciclabili, con livelli di rumorosità inferiori alla norma e alle famiglie di veicoli già in esercizio e montano a bordo un sistema di monitoraggio energetico dei consumi garantendo la minimizzazione degli impatti lungo l'intero ciclo di vita del prodotto. I veicoli sono costruiti in Italia, favorendo lo sviluppo dell'occupazione verde nazionale.



SERVIZIO MENSA E VENDING MACHINES

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



ACQUISTO CANCELLERIA E APPARECCHIATURE D'UFFICIO

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



SERVIZIO PULIZIA FLOTTA E LUOGHI LAVORO

Nel 2023 GTT ha stipulato i contratti per i servizi di pulizia nel rispetto dei CAM aggiornati. Le offerte sono state valutate sulla base di criteri tecnici quali il possesso di certificazioni aziendali, i servizi offerti sia dal punto di vista ambientale che sociale, la scelta di prodotti Ecolabel a ridotto impatto ambientale anche in termini di riciclabilità degli imballaggi, l'uso di macchinari e attrezzature efficienti.



ACQUISTO NUOVI BUS

GTT ha pubblicato a febbraio 2023 una gara per l'acquisto di autobus elettrici 12 metri e 18 metri e per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie all'alimentazione, come previsto dal PNRR. Ha altresì pubblicato nel mese di settembre 2023 la gara per l'acquisto di autobus elettrici 6 metri coperta dai finanziamenti PNRR.

I capitolati di gara sono stati redatti applicando quanto richiesto dai CAM vigenti nonché quanto previsto per il rispetto dei principi in materia di sostenibilità e tutela ambientale (*Do Not Significant Harm* – DNSH).

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

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

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

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



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

Valutazione ambientale degli appalti

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

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

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

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

A seguire il prospetto degli appalti in corso di rinnovo dal 2023 per i quali è stata effettuata valutazione ambientale e sono stati adottati criteri di partecipazione e aggiudicazione ulteriori rispetto al prezzo (CAM, APE, OEPV, Linee guida Asstra).

LEGENDA

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

ATTIVITÀ LEGATE AL TRASPORTO

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara
1. Fornitura carburante gas metano	1 - Consumi energetici	4 - Emissioni in atmosfera	12	OPB - CONSIP
2. Fornitura energia elettrica come carburante (stesso appalto comprensorio)	1 - Consumi energetici		11	OPB - SCR + Allegato I Protocollo APE 100% rinnovabile e certificata
3. Acquisto mezzi con o senza full service ricambi	4 - Emissioni in atmosfera	3 - Consumi materie prime/materiali	12	OEPV bus
4. Servizi di trasporto passeggeri in subaffidamento	4 - Emissioni in atmosfera			
4.1 Contratti subaffidamento servizi TPL urbano			11	OEPV (Autobus elettrici maggior punteggio, metano intermedio, gasolio 0 punti e < 6 anni di vita)
5. Manutenzione linea tranviaria e fermate (armamento, pali, cavi)	6 - Rifiuti/Residui		9	
5.1 Manutenzione verde e pulizia sedi tranviarie		2 - Consumi idrici		OEPV
6. Manutenzione bus e tram	6 - Rifiuti/Residui	3 - Consumi materie prime/materiali		
6.1 Gestione pneumatici (Full service)			10	Nuova gara 2023 OEPV
6.2 Carrozzerie bus e tram	4 - Emissioni in atmosfera			OEPV (prodotti a base acqua)
6.3 Manutenzione bus e tram				OEPV
7. Acquisto ricambi bus e tram (tra cui fornitura batterie Pb mezzi), prodotti chimici tipo lubrificanti e anticongelanti, gas refrigeranti per manutenzione climatizzazione mezzi in house	3 - Consumi materie prime/materiali	8 - Sostanze lesive dell'ozono	11	OPB (recupero batterie usate e oli esausti tramite smaltitori iscritti consorzi)

ATTIVITÀ LEGATE AI COMPENSORI

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara
1. Fornitura energia elettrica come carburante (stesso appalto sito virtuale)	1 - Consumi energetici		11	OPB - SCR + Allegato I Protocollo APE 100% rinnovabile e certificata
2. Conduzione e manutenzione impianti condizionamento e riscaldamento	4 - Emissioni in atmosfera	8 - Sostanze lesive dell'ozono	10	OPB - Resp Tecnico D.A. con requisiti punto 5.3.2 Allegato I D.M. 07/03/12
3. Pulizia (mezzi + siti)	5 - Reflui/Scarichi idrici	3 - Consumi materie prime/materiali	10	OEPV - CAM
4. Manutenzione CTe e stazioni	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui		
4.1 Manutenzione accidentale, evolutiva, verifica opere edili metro	3 - Consumi materie prime/materiali		9	Affidamenti ad aziende con know how tecnologico
4.2 Manutenzione scale mobili e ascensori stazioni	3 - Consumi materie prime/materiali			OEPV
4.3 Manutenzione impianti generali non di sistema (IGNS) per stazioni e Centrale Collegno	3 - Consumi materie prime/materiali			OEPV
5. Massa vestiaria	3 - Consumi materie prime/materiali		9	OEPV - CAM
6. Servizio distribuzione automatica bevande e snack	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	Canone - CAM
7. Servizio Mensa	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	OEPV - CAM
8. Carta e cancelleria	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	11	OPB - CAM
9. Noleggio stampanti	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	OPB - CAM
10. Apparecchiature informatiche	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	MEPA

Aziende subaffidatarie dei servizi di trasporto urbano

La sostenibilità di un processo produttivo dovrebbe essere valutata guardando oltre al perimetro formale del prodotto o del servizio che un'impresa realizza al proprio interno, includendo ciò che avviene a monte e a valle del medesimo, ad opera di imprese fornitrici, distributori, ecc. Spesso l'ultimo anello della catena del valore (l'impresa appaltante di beni e servizi) può vantare pratiche rispettose dei dipendenti, della società e dell'ambiente, ma contemporaneamente avvalersi dell'operato di tutt'altro segno da parte delle imprese appaltatrici. Ciò presenta particolari profili di rischio in ambiti produttivi che coinvolgono aziende fornitrici collocate in ambiti geografici (e giuridici) lontani, mentre i servizi di trasporto pubblico sono eserciti localmente in un solido quadro normativo, presidiato anche dalle autorità pubbliche di controllo. Come sopra illustrato, GTT persegue inoltre comportamenti più virtuosi degli obblighi di legge inserendo requisiti sociali e ambientali nei contratti di appalto e monitorando la corretta applicazione degli eventuali impegni assunti in sede contrattuale.

Tuttavia, riconoscendo l'opportunità di presidiare l'intera catena del valore di cui si è parte, da questa rendicontazione il campo di indagine è stato allargato alle aziende fornitrici di servizi di trasporto urbano con contratti di subappalto (Bus Company, Cavourese, Giachino, Miccolis, Nuova Benese), aprendo così una "vetrina" anche su ciò che avviene al di fuori dei confini formali dell'azienda.

I dati forniti da tali aziende attengono ad alcune dimensioni chiave della sostenibilità:

- sociale: composizione dell'organico per genere, dati infortuni, dispositivi per la sicurezza e l'accessibilità dei clienti;
- ambientale: composizione della flotta, percorrenze per tipo di motorizzazione.

La scelta delle aziende coinvolte è stata effettuata in base alla significatività dei servizi forniti e potrà essere estesa in futuro ad altre componenti della catena del valore, in base alle priorità e agli interessi prevalenti.

ORGANICO

	F	M	Tot	% F	% F GTT
Autisti	11	187	198	6%	10%
Capi / Graduati	-	3	3	0%	7%
Operai	-	2,1	2,1	0%	3%
Amministrativi	1,1	1,1	2,2	50%	54%
Totale	12,1	193,2	205,3	6%	17%

Nota: organico dedicato ai servizi forniti a GTT, per il personale tecnico e amministrativo è stata stimata la quantità FTE (equivalente full time).

Come prevedibile il personale di guida è in gran parte maschile e le altre mansioni dedicate ai servizi interessati sono troppo limitate per permettere una significativa comparabilità degli organici.

INFORTUNI

Prognosi > 3 gg	8
di cui in itinere	3
Gravi prognosi iniziale > 40 gg.	0
Mortali	0
Totali	8

Il dato degli infortuni è contenuto e non presenta episodi di elevata criticità.

BUS URBANI CIRCOLANTI PER MOTORIZZAZIONE

	Euro 2 o inf.	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Metano	Euro 5	Euro 5 - EEV	Elettrico	Euro 6	Tot
	0	0	26	3	0	27	2	19	48	125
%	-	-	21%	2%	-	22%	2%	15%	38%	
% GTT	-	1%	5%	2%	23%	4%	31%	21%	13%	

DISTRIBUZIONE KM PER MOTORIZZAZIONE

	%	% GTT
bus gasolio	87%	59%
di cui ≤ E5	26%	7%
di cui EEV	0,2%	35%
di cui Euro 6	61%	18%
bus metano	0%	25%
bus elettrici	13%	16%

Le flotte delle aziende coinvolte risultano complessivamente in condizioni di avanzato aggiornamento: secondo i criteri del Contratto dei servizi urbani, più dei tre quarti (77%) utilizza motorizzazioni a basse emissioni, le percorrenze vedono prevalere i nuovi Euro 6 e la quota di bus elettrici è vicina a quella di GTT (vd. anche par. 3.2).

Coerentemente anche le dotazioni per sicurezza e accessibilità sono già molto diffuse.

	Pianale ribassato	ABS	Telecamere
N. bus	117	125	53
% su flotta (125)	94%	100%	42%
% flotta GTT	100%	100%	92%

3

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

- 3.1 Politica
- 3.2 Flotta
- 3.3 Carbon footprint
- 3.4 Emissioni
- 3.5 Bilancio energetico
- 3.6 Acqua
- 3.7 Rifiuti
- 3.8 Altri impatti e criticità

3.1 Politica

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

Oltre a tale ruolo "intrinsecamente ecologico", la tutela dell'ambiente è parte integrante ed elemento fondante della Politica aziendale, pertanto tutti gli aspetti ambientali significativi vengono monitorati e valutati nel tempo.

Attraverso il Sistema di gestione ambientale, certificato UNI EN ISO 14001:2015 (vd. par. 1.3), GTT ha definito i criteri per l'individuazione, l'analisi e l'identificazione degli aspetti e degli impatti ambientali significativi in condizioni di lavoro normali, straordinarie e di emergenza, al fine di individuare i processi, le attività, i servizi e i prodotti che può tenere sotto controllo e quelli sui quali può esercitare un'influenza.

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

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

- normativa e regolamenti vigenti in campo ambientale o prescrizioni di altra natura
- condizioni operative e caratteristiche tecniche di impianti e macchine
- contesto ambientale in cui è inserito l'insediamento produttivo
- risultati di misurazioni ambientali
- interlocutori (indicazioni enti, reclami).

I seguenti aspetti ambientali sono considerati rilevanti:

- emissioni in atmosfera
- rumore
- rilascio nel suolo e nel sottosuolo

- gestione dei rifiuti
- consumo delle materie prime e delle risorse energetiche e naturali
- scarichi idrici.

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

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

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

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

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

3.2 Flotta

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

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

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

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

Gestendo un ampio parco mezzi, è però anche opportuno minimizzare l'impatto diretto. Le emissioni locali più significative sono causate dal parco bus su gomma, utilizzato per il servizio urbano ed extraurbano.

Il Piano industriale, come aggiornato al periodo 2023-2027, ha disposto consistenti investimenti per gli acquisti di nuovi mezzi (vd. par. 1.2), che in gran parte entreranno in servizio entro il 2025, permettendo un radicale rinnovo della flotta.

Rinnovo flotta urbana tranvie

A fine 2023 risultavano consegnati 21 esemplari dei nuovi tram Hitachi, facenti parte del primo applicativo della fornitura pari a 70 unità, di cui 7 già immessi in servizio.

La consegna dei tram ha, seppur con un ritardo minimo, seguito il programma di consegna previsto a contratto mentre si è avuto un disallineamento tra le consegne dei mezzi e la loro immissione in servizio dovuto alla necessità di ottenere, per ciascun veicolo, il Nulla

Osta all'Esercizio (NOE) da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali (ANSFISA). Il passaggio delle suddette competenze dall'ente tecnico precedente incaricato USTIF ad ANSFISA e la correlata necessità di riorganizzazione delle strutture e di riprogrammazione delle attività hanno infatti comportato un allungamento delle tempistiche previste per il rilascio del NOE.



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



Il rinnovo della flotta tranviaria

Nel corso del 2024 sono previste ulteriori 22 consegne (9 per terminare il primo applicativo contrattuale da 30 unità, 13 facenti parte della seconda tranches di 40 veicoli), che proseguiranno fino a inizio 2026.



L'inserimento in linea

I nuovi tram sono stati inseriti in servizio sulla **linea 9**, dal 2024 opereranno anche sulla **linea 4** e dal 2025 sulla **linea 10**.

Di conseguenza saranno gradualmente dismesse le motrici serie 2800 (i tram arancioni), pur prevedendo di mantenerne in esercizio una riserva di circa 10 veicoli e ulteriori 2 come salvaguardia del parco storico.

4

10

Nella tabella sottostante viene riepilogata la composizione numerica della flotta tram per ciascuna famiglia circolante, in analogia con la rendicontazione già effettuata per la flotta bus, al fine di monitorarne l'evoluzione.

TRAM URBANI CIRCOLANTI PER FAMIGLIA

	2800	5000	6000	8000	Totale
2022	59	53	55	-	167
%	35%	32%	33%	-	
2023	53	53	55	7	168
%	32%	32%	32%	4%	

Rinnovo flotta bus urbana

L'attuazione del Piano industriale 2023-2027 è in corso e proseguirà nel 2024 con consistenti acquisti e immissione in servizio dei nuovi veicoli, con scadenza per le ultime consegne prevista a fine 2025.

Il programma di acquisti può essere suddiviso in due grandi blocchi in base alle fonti di finanziamento.

Il primo rappresenta il nucleo di partenza del Piano industriale nella

precedente versione 2021-2023 e fa riferimento ai canali "tradizionali" di finanziamento pubblico del rinnovo delle flotte: PSNMS - Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e altre fonti complementari (D.M. 223/2020, D.M. 207/2019 "RINDEC", FSC- Fondo per lo sviluppo e la coesione).



Tutti i 70 bus elettrici previsti sono stati acquistati dal fornitore BYD e sono stati immessi in servizio. È stato inoltre completato nel 2023 l'impianto di ricarica dedicato presso il deposito Venaria, che va ad aggiungersi a quelli già operativi presso i siti di Gerbido, Tortona e ai capilinea di via Marsiglia e via Corradino, che assicurano quotidianamente il rifornimento dei mezzi.



Bus BYD 12 metri in ricarica presso sito Gerbido

Per i bus a metano sono entrate in servizio nel corso del 2023 52 vetture 12 metri consegnate dal fornitore Industria Italiana Autobus (IIA) e ad inizio 2024 19 vetture 18 metri Iveco. Nel corso del 2024 verranno consegnate ulteriori 10 vetture 12 metri da IIA. Per quanto riguarda l'ultima tranche di 31 vetture 12 metri sarà necessario avviare una nuova procedura di gara a seguito dell'annullamento del contratto con IIA.

Attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) sono state assegnate alla Città di Torino consistenti risorse dedicate al rinnovo del parco autobus attraverso l'acquisto di bus ad alimentazione elettrica o idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica (allacciamenti alla rete elettrica, impianti di ricarica e accumulo e opere

di adeguamento dei depositi). Nel corso del 2022 GTT ha predisposto istanza di utilizzo delle risorse per l'acquisto di bus esclusivamente a trazione elettrica e la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie alla ricarica e all'accumulo di energia. In seguito all'accoglimento di tale domanda l'azienda ha avviato le procedure di gara per l'acquisto complessivo di 264 veicoli elettrici, così suddivisi:

- n. 136 autobus 12 metri
- n. 78 autobus 18 metri
- n. 28 autobus 18 metri con allestimento BRT – Bus Rapid Transit
- n. 22 autobus 6 metri.

Nel bando sono stati inclusi ulteriori 16 bus 18 metri.



Le gare sono state aggiudicate a Indcar per i 22 veicoli 6 metri e a Iveco per tutti i restanti 242 veicoli e le consegne dei mezzi e la successiva messa in servizio sono previste a partire da ottobre 2024 e si concluderanno a fine 2025.



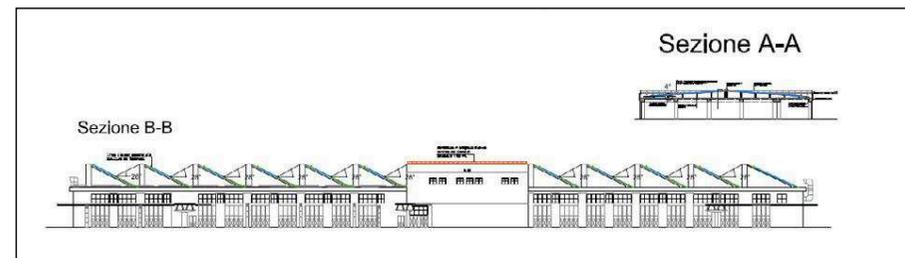
BRT – Bus Rapid Transit (rendering)

Parallelamente sono stati avviati gli appalti per la realizzazione degli impianti di ricarica presso i depositi aziendali non ancora infrastrutturati e per la messa in servizio di impianti di accumulo di energia a partire dal deposito Gerbido, che sarà operativo a inizio 2025.

Inoltre GTT sta completando gli studi di fattibilità tecnico-economica per realizzare impianti fotovoltaici per l'autoproduzione di una quota parte del fabbisogno energetico.

Nel corso del 2024 verrà bandita la gara per l'affidamento dei lavori di installazione di un impianto con potenza di picco totale pari a circa 951

kWp e una producibilità annua stimata di 1 milione di kWh composto da circa 2.100 pannelli da posare sulle coperture a shed delle officine e uffici e sulle pensiline di futura realizzazione a copertura degli esistenti impianti di ricarica dei mezzi elettrici presso il deposito Gerbido, che sarà così in grado di soddisfare il 30% del fabbisogno. L'impianto sarà collegato al punto di consegna in media tensione dedicato all'alimentazione dei bus di potenza pari a 800 kW e allo storage di energia, consentendo di massimizzare i benefici ambientali ed economici legati all'autoproduzione.



Sezione impianto fotovoltaico deposito Gerbido

Flotta urbana circolante

L'immissione in servizio dei nuovi mezzi ha modificato significativamente nel 2023 la composizione della flotta e ha permesso di ridurre considerevolmente l'età media, dopo l'aumento registrato nel 2022 a seguito dell'incorporazione della società Canova e della sua flotta più vetusta.

BUS URBANI CIRCOLANTI

	2021	2022	2023
Età media (anni)	9,9	10,6	9,0

Nel 2023 i mezzi elettrici sono aumentati in misura consistente e rappresentano più di un quinto del totale; per quanto concerne invece la flotta alimentata a metano la percentuale risulta invariata rispetto al 2022 (23%) a fronte del rinnovo del 46% dei mezzi.

BUS URBANI CIRCOLANTI PER MOTORIZZAZIONE

	Euro 2 o inf.	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Metano	Euro 5	Euro 5 - EEV	Elettrico	Euro 6	Tot
2021	-	8	53	14	214	0	277	96	92	754
%	-	1%	7%	2%	28%	-	37%	13%	12%	
2022	-	5	58	18	170	34	250	95	107	737
%	-	1%	8%	2%	23%	5%	34%	13%	15%	
2023	-	4	38	17	178	32	245	163	104	781
%	-	1%	5%	2%	23%	4%	31%	21%	13%	

Nota: in tabella sono riportati tutti i bus in dotazione il 01.01.2024, esclusi quelli definitivamente accantonati. EEV significa Enhanced Environmentally-friendly Vehicle (Euro 5 "avanzato").



In base agli standard previsti dal Contratto di servizio urbano e adottati nella Carta della Mobilità, il 93% della flotta utilizza motorizzazioni a basse emissioni (gasolio a partire da Euro 5, gasolio Euro 2 con FAP,

metano, elettrico), percentuale destinata ad aumentare ulteriormente grazie alla progressiva dismissione dei mezzi a gasolio più obsoleti.

Flotta extraurbana circolante

In un solo anno il parco extraurbano ha visto rinnovare circa un terzo della flotta, con gli acquisti di motorizzazioni avanzate. Per la prima volta entrano anche in servizio di trasporto extraurbano i veicoli a metano, che

ai sensi della Tassonomia europea (vd. par. 6.2) rappresentano lo standard più avanzato per identificarne la sostenibilità, al pari dei motori a gasolio "Euro 6 - step E", gli altri mezzi acquistati.



I bus a gasolio sono stati forniti dall'associazione di imprese Iveco - Orecchia, quelli a metano da Iveco, tutti da 12 metri. Sono in corso le gare per la fornitura degli ulteriori veicoli a metano, di cui 15 veicoli da 18 metri

e 24 veicoli da 12 metri. La flotta è ora costituita per più di tre quarti da mezzi a basse emissioni.

BUS EXTRAURBANI CIRCOLANTI PER PROFILO EMISSIVO

	Euro 2 o inf.	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Euro 5 - EEV	Euro 6	Metano	Tot	% basso emissivi
2021	-	85	92	7	59	43	-	286	
%	-	30%	32%	2%	21%	15%	-		65%
2022	-	55	90	7	58	43	-	253	
%	-	22%	36%	3%	23%	17%	-		62%
2023	-	1	70	3	105	94	42	315	
%	-	0%	22%	1%	33%	31%	13%		77%

Nota: in tabella sono riportati tutti i bus in dotazione il 01.01.2024 esclusi quelli definitivamente accantonati e quelli a noleggio.



Parco autoveicoli

Nel corso del 2023 è iniziato il rinnovo del parco autoveicoli aziendale con l'acquisto di 18 autovetture *mild hybrid* a benzina e gasolio Euro 6, quest'ultima tipologia di motorizzazione a combustione interna di ultima generazione viene scelta per i mezzi che devono garantire la continuità del servizio 24h/24h - 7giorni/7giorni sull'intero territorio di competenza aziendale, senza possibilità di lunghe soste a fine turno.

Oggi la flotta è composta da 225 veicoli alimentati a benzina, metano e gasolio, con vita media pari a 14,9 anni, valore in miglioramento rispetto al dato 2022 (15,4 anni).

Nel 2024 è prevista la rottamazione di ulteriori 30 veicoli e l'acquisto di circa 20 nuovi veicoli di cui almeno il 40% ibridi.

3.3 Carbon footprint

Il Piano Industriale (vd. par. 1.2) pone come pilastro strategico in ambito ambientale il rinnovo della flotta e la riduzione delle emissioni nell'ottica della transizione green. Tutti i nuovi mezzi destinati al trasporto urbano saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre le emissioni dei gas serra climateranti o *Greenhouse Gases* (GHG)* e di altri inquinanti dannosi per la salute e l'ambiente e verranno messe in atto ulteriori azioni di efficientamento e riduzione dei consumi e di utilizzo di fonti energetiche non rinnovabili.

Nel 2022 è stato avviato il progetto finalizzato a calcolare la carbon footprint (impronta di carbonio) dell'azienda, ovvero la stima delle emissioni di gas serra generate dalle proprie attività. Il calcolo viene eseguito adottando lo Standard UNI EN ISO 14064-1:2019 con lo scopo di quantificare, analizzare e rendicontare le emissioni e rimozi di gas ad effetto serra (GHG) di GTT in modo chiaro, dettagliato e trasparente. La corretta e sistematica quantificazione e rendicontazione delle emissioni di GHG consente a GTT di gestire gli impatti ambientali derivanti sia dalle attività direttamente svolte dall'azienda sia da quelle indirette e di stabilire appropriati obiettivi e target ambientali. Consente inoltre di monitorare nel tempo le performance ottenute in relazione alle emissioni di GHG e di darne corretta comunicazione anche all'esterno.

L'iter di calcolo e i risultati ottenuti, rispondendo allo Standard, potranno in futuro essere certificati nel caso GTT lo ritenesse necessario. Considerato che i GHG possono essere emessi sia da fonti dirette, controllate o di possesso dell'organizzazione, sia da fonti indirette, che

non sono né in possesso né controllate dall'organizzazione, la ISO 14064-1:2019 suddivide le emissioni in sei categorie, aggregabili in 3 scopes, di cui la prima comprende le emissioni dirette, mentre le restanti sono tutte da considerarsi emissioni indirette:

- Scope 1 o Categoria 1: emissioni dirette provenienti dalle installazioni presenti all'interno dei propri confini organizzativi, tra cui le emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili.

- Scope 2 o Categoria 2: emissioni indirette da consumo energetico, derivanti dalla generazione di energia elettrica, calore e vapore acquistati e consumati dall'organizzazione.

- Scope 3 o Categoria 3-4-5-6: altre emissioni indirette, derivanti dai prodotti, semilavorati e servizi utilizzati dall'organizzazione attraverso la catena di fornitura (*supply-chain*).

La carbon footprint di un'organizzazione (CFD) rappresenta il totale delle emissioni di gas serra associate alle attività svolte, dirette e indirette.

L'approccio è di tipo *life-cycle-thinking*, "concetto del ciclo di vita" e analizza gli impatti relativi l'intero ciclo di vita del prodotto o servizio.

GTT ha redatto l'inventario delle emissioni GHG con riferimento all'anno 2021 per i 3 scopes sopra descritti. Partendo da questo dato di riferimento, negli anni successivi lo strumento permetterà di valutare l'efficacia delle azioni adottate in termini di riduzione delle emissioni, considerando anche eventualmente misure di compensazione, rispetto al traguardo a lungo termine della *Carbon Neutrality*, ovvero l'equilibrio tra emissioni di gas serra generate ed emissioni ridotte e riassorbite.

Attività svolte

L'inventario ha raccolto dati sia relativi ai processi di competenza aziendale, sia relativi alle altre fasi secondarie collegate al ciclo vita. Su tali basi sono stati sviluppati un modello di calcolo e indicatori tarati sulle specificità aziendali, conformi allo standard ISO di riferimento.

Per ciascuna categoria dalla norma ISO 14064-1:2019 sono state identificate le sorgenti di GHG dirette e indirette, comprendendo la catena

di fornitura.

È stata quindi valutata la pertinenza di ogni categoria e sottocategoria di sorgenti emissive, così come descritte dalla norma, identificando i dati di input e lo specifico processo dell'azienda da considerare come sorgente ai fini dell'inventario (vd. tabelle successive).

Tabella 7.2 GTT S.p.A.: categoria di pertinenza per la redazione dell'inventario GHG anno 2021

CATEGORIA (ISO 14064-01 2019)	Sottocategoria	Descrizione (ANNEX B ISO 14064-012019)	PERTINENTE	DATI INPUT
CATEGORIA 1 EMISSIONI E RIMOZIONI DIRETTE DI GHG	Cat 1.a	Emissioni dirette da combustione stazionaria	SI	Consumo di gas metano per riscaldamento in cui le utenze sono gestite da GTT.
	Cat 1.b	Emissioni da combustibili in dispositivi mobili	SI	Flotta aziendale (diesel e metano). Auto aziendali e altri mezzi utilizzati dall'azienda.
	Cat 1.c	Emissioni e rimozi di GHG dirette da processi industriali	NO	
	Cat 1.d	Emissioni fuggitive dirette da rilascio di GHG	SI	Emissioni da apparecchi frigo e condizionatori dovute a perdite di Rgas
	Cat 1.e	Emissioni e rimozi di GHG dirette da uso del suolo, da modifiche dell'uso del suolo e silvicoltura	NO	
CATEGORIA 2 EMISSIONI INDIRETTE DA ENERGIA IMPORTATA	Cat 2.a	Emissioni indirette da elettricità importata	SI	Consumi di energia elettrica, compreso uso trazione.
	Cat 2.b	Emissioni indirette da energia importata	NO	
CATEGORIA 3 EMISSIONI INDIRETTE DA TRASPORTO	Cat 3.a	Emissioni da trasporto e distribuzione merci "upstream"	SI	Trasporto di combustibile/carburante presso i siti di rifornimento aziendali
	Cat 3.b	Emissioni da trasporto e distribuzione merci "downstream"	NO	

Esempio analisi pertinenza per la Categoria 1 - Inventario GTT

* Per GHG si intendono "i costituenti gassosi dell'atmosfera, antropogenici e biogenici, che assorbono ed emettono radiazioni a specifiche lunghezze d'onda all'interno dello spettro della radiazione infrarossa emessa dalla superficie terrestre, dall'atmosfera e dalle nuvole". Tra i gas a effetto serra più significativi troviamo: Biossido di carbonio (CO2), Metano (CH4), Protossido di azoto (N2O), Idrofluorocarburi (HFCs), Perfluorocarburi (PFCs), Esafluoruro di zolfo (SF6).

Una volta definite le categorie di pertinenza dell'azienda (Categoria 1, 2, 3 e 4 riferite agli Scope 1, 2, 3 mentre le Categorie 5 e 6 non sono state ritenute pertinenti e pertanto escluse dall'inventario), si è proceduto alla valutazione delle emissioni "significative", ovvero le emissioni indirette da considerare.

La significatività è data da una matrice di quattro criteri (vd. esempi a seguire):

1. Magnitudo: misura l'importanza quantitativa dell'emissione della specifica sorgente rispetto alle altre sorgenti, in termini di tonnellate equivalenti di CO₂.
2. Influenza: capacità dell'organizzazione di monitorare e definire piani per la riduzione delle emissioni considerate.
3. Disponibilità: facilità di reperibilità dei dati relativi alla sorgente emissiva.
4. Accuratezza: affidabilità del dato emissivo.

Tabella 7.3 Emissioni indirette: analisi di significatività

CATEGORIA	DESCRIZIONE	MAGNITUDO	INFLUENZA	DISPONIBILITÀ	ACCURATEZZA	SCORE	SIGNIFICATIVITÀ
2	EMISSIONI INDIRETTE DA ENERGIA IMPORTATA						
2.a	Emissioni indirette da elettricità importata	1	4	4	4	13	SIGNIFICATIVA
3	EMISSIONI INDIRETTE DA TRASPORTO						
3.a	Emissioni da trasporto e distribuzione merci "upstream"	2	2	5	4	13	SIGNIFICATIVA
3.a	Emissioni da trasporto e distribuzione merci "upstream" - Distribuzione di energia elettrica	4	5	5	4	18	SIGNIFICATIVA
3.c	Emissioni da pendolarismo dipendenti	1	4	3	3	11	SIGNIFICATIVA
4	EMISSIONI DA PRODOTTI UTILIZZATI						
4.a	Emissioni da beni acquistati - Produzione diesel	5	3	5	4	17	SIGNIFICATIVA
4.a	Emissioni da beni acquistati - Produzione metano (trazione e riscaldamento)	5	3	5	4	17	SIGNIFICATIVA
4.a	Emissioni da beni acquistati - Produzione energia elettrica	5	3	5	4	17	SIGNIFICATIVA
4.a	Emissioni da beni acquistati - Consumabili ufficio - penne	1	3	4	2	10	SIGNIFICATIVA

Esempio analisi significatività Categoria 2 e 3 - Inventario GTT

Su tali basi l'inventario GHG ha elencato tutte le sorgenti dirette e indirette che concorrono alla quantificazione dei gas ad effetto serra.

Tabella 7.4 Inventario GHG: Confini Operativi

CATEGORIA (ISO 14064-01 2019)	Sottocategoria	Descrizione (ANNEX B ISO 14064-012019)	
CATEGORIA 1 EMISSIONI E RIMOZIONI DIRETTE DI GHG	Cat 1.a	Emissioni dirette da combustione stazionaria	
	Cat 1.b	Emissioni da combustibili in dispositivi mobili	
	Cat 1.e	Emissioni fuggitive	
CATEGORIA 2 EMISSIONI INDIRETTE DA ENERGIA IMPORTATA	Cat 2.a	Emissioni indirette da elettricità importata	
	CATEGORIA 3 EMISSIONI INDIRETTE DA TRASPORTO	Cat 3.a	Emissioni da trasporto e distribuzione merci "upstream"
		Cat 3.c	Emissioni da pendolarismo dipendenti
CATEGORIA 4 EMISSIONI DA PRODOTTI UTILIZZATI	Cat 4.a	Emissioni da beni acquistati	
	Cat 4.c	Emissioni dallo smaltimento di rifiuti solidi e liquidi	
	Cat 4.d	Emissioni dall'uso di asset	
	Cat 4.e	Altre emissioni	

Inventario GTT - Confini Operativi

Le emissioni sono state calcolate moltiplicando i "dati di attività" disponibili per ogni sorgente di GHG con i "fattori di emissione" definiti dalle norme internazionali (considerando inoltre possibili fattori di incertezza).

$$\text{Emissioni} = \text{Dati di attività} \times \text{Fattore di emissione}$$

Dati di attività: quantità, generata o utilizzata, in termini di energia (MJ o kWh), massa (g, Kg, q), superficie (m²), volume (m³ o l) o chilometri (km).

Fattori di emissione (esempi):

COMBUSTIBILE	Fonte	UdM	Kg CO _{2,e}	Kg CO ₂	Kg CH ₄	Kg N ₂ O
Metano	UK DEFRA 2021	Kg/m³	2.021	2.01754	0.00274	0.00107
Diesel	UK DEFRA 2021	Kg/lt	2.512	2.47507	0.00026	0.03700
Benzina	UK DEFRA 2021	Kg/lt	2.194	2.17972	0.00720	0.00660
GPL	UK DEFRA 2021	Kg/lt	1.557	1.55491	0.00121	0.00097

L'inventario viene quantificato in riferimento alle emissioni anidride carbonica equivalente (CO_{2,e}) calcolata moltiplicando le emissioni dello specifico gas climaterante per il rispettivo Global Warming Potential (potenziale di riscaldamento globale), che varia appunto per tipologia di gas e misura la quantità di calore che viene intrappolato da un gas serra in atmosfera. Il GWP è generalmente calcolato per un intervallo specifico di tempo, come 20, 100 o 500 anni; per l'inventario GTT si farà riferimento GWP100.

INVENTARIO EMISSIONI ANNO BASE (2021)

CATEGORIA 1 Emissioni dirette di GHG

- Da combustione stazionaria dovute al riscaldamento dei locali GTT (Categoria 1.a)
- Da combustibili mobili, ovvero dovute alla combustione di carburante della flotta aziendale (autobus) e negli altri mezzi a disposizione dell'azienda (auto, camion, altre tipologie di mezzi di spostamento) (Categoria 1.b)
- Dovute alla manutenzione dei condizionatori, ovvero all'eventuale reintegro di RGAS (SF₆, PFCs ed HFCs) (Categoria 1.d).

CATEGORIA 3 Emissioni indirette di GHG da trasporto

- Relative al trasporto del combustibile nei punti di distribuzione gestiti da GTT (Categoria 3.a)
- Dovute al trasporto di energia elettrica, calcolate in base alle perdite dovute alla rete di distribuzione (Categoria 3.a)
- Dovute agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti (Categoria 3.c).

CATEGORIA 2 Emissioni dirette da energia importata

- Relative all'elettricità importata (categoria 2.a)
- Relative all'energia importata per il teleriscaldamento (categoria 2.b)

CATEGORIA 4 Emissioni da beni acquistati

- Produzione di diesel, metano ed elettricità, prodotti utilizzati per la manutenzione quali olii e lubrificanti, prodotti per l'igiene, carta e penne, vestiario (Categoria 4.a)
- Smaltimento di rifiuti (Categoria 4.c)
- Chilometri sub affidati e cambio pneumatici (Categoria 4.d)
- Consumo di acqua dalla rete pubblica (Categoria 4.e)

Le emissioni di GHG prodotte da GTT per l'anno 2021 sono state quantificate in 76.409 tCO_{2,e}.

CATEGORIA	tCO _{2,e}	%	GHG Protocol
CATEGORIA 1 EMISSIONI DIRETTE DI GHG	57.837	75,7%	Scope 1
Cat 1.a Emissioni dirette da combustione stazionaria	5.966	7,8%	
Cat 1.b Emissioni da combustibili in dispositivi mobili	50.058	65,5%	
Cat 1.d Emissioni fuggitive dirette da rilascio di GHG	1.813	2,4%	
CATEGORIA 2 EMISSIONI INDIRETTE DA ENERGIA IMPORTATA	557	0,7%	Scope 2
Cat 2.a Emissioni dirette da elettricità importata	0	0,0%	
Cat 2.b Emissioni dirette da energia importata	557	0,7%	
CATEGORIA 3 EMISSIONI INDIRETTE DA TRASPORTO	210	0,3%	Scope 3
Cat 3.a Trasporto e distribuzione merci upstream	200	0,3%	
Cat 3.c Emissioni da pendolarismo	11	0,0%	
CATEGORIA 4 EMISSIONI INDIRETTE DA PRODOTTI UTILIZZATI	17.805	23,3%	
Cat 4.a Emissioni da beni acquistati	15.088	19,7%	
Cat. 4.c Emissioni dallo smaltimento di rifiuti solidi e liquidi	109	0,1%	
Cat. 4.d Emissioni dall'uso di asset	2.592	3,4%	
Cat. 4.e Emissioni dall'uso di servizi di categorie che non rientrano sopra	16	0,0%	
TOTALE EMISSIONI DIRETTE	57.837	75,7%	
TOTALE EMISSIONI INDIRETTE	18.572	24,3%	
TOTALE EMISSIONI	76.409	100,0%	

Le emissioni dirette (categoria 1 - *scope 1*) sono preponderanti e rappresentano oltre tre quarti (75,7%) delle emissioni totali, dato prevedibile giacché l'attività aziendale è caratterizzata da processi che determinano la combustione di carburanti nei mezzi in circolazione, tuttavia anche la quota parte di emissioni indirette non è trascurabile (24,3%).

Le emissioni della categoria 2 - *scope 2* sono molto contenute perché da un lato l'elettricità acquistata da GTT è al 100% rinnovabile e certificata e pertanto la categoria 2.a ha un contributo pari a zero, dall'altra una parte dei siti viene riscaldata tramite la rete di teleriscaldamento che in

termini di emissioni dà un contributo decisamente più contenuto rispetto al riscaldamento di tipo tradizionale (categoria 1.a).

Tra le emissioni indirette le sorgenti più impattanti risultano essere:
- la produzione di diesel e di metano a uso trazione e riscaldamento (19,7%) - categoria 4.a (*scope 3*).

- i chilometri effettuati in subappalto (3,4%) - categoria 4.d (*scope 3*)
Queste due categorie sommate alle emissioni dirette di categoria 1 rappresentano quasi il 99% delle emissioni totali dell'inventario.

EMISSIONI CATEGORIA 1 E CATEGORIA 2 TRIENNIO 2021-2023

Focalizzandoci sulle emissioni di Categoria 1 e 2 e osservandone l'andamento nel triennio 2021 - 2023 va considerato l'aumento della produzione del servizio di trasporto intercorso nel 2022, che ovviamente si è tradotto nella crescita delle emissioni dirette; tuttavia già nel 2023 a un aumento delle percorrenze si è associata una riduzione delle emissioni, grazie soprattutto

all'aumento della quota di servizio offerta con mezzi elettrici. Si registra un incremento nell'utilizzo del teleriscaldamento che a fronte di un modesto aumento delle emissioni indirette correlate (cat. 2.b), ha permesso una notevole riduzione delle emissioni dirette derivanti dalla combustione di metano per riscaldamento (cat. 1.a).

CATEGORIA	GHG in tCO ₂ e			
	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
CATEGORIA 1 EMISSIONI DIRETTE DI GHG	57.837	61.102	56.840	-7%
Cat 1.a Emissioni dirette da combustione stazionaria	5.966	6.631	3.792	-43%
Cat 1.b Emissioni da combustibili in dispositivi mobili	50.058	51.915	50.041	-4%
Cat 1.d Emissioni fuggitive dirette da rilascio di GHG	1.813	2.556	3.007	18%
CATEGORIA 2 EMISSIONI INDIRETTE DA ENERGIA IMPORTATA	557	554	912	65%
Cat 2.a Emissioni dirette da elettricità importata	0	0	0	-
Cat 2.b Emissioni dirette da energia importata	557	554	912	65%

La suddivisione di dettaglio delle emissioni dirette dovute ai mezzi mobili (veicoli) evidenzia l'assoluta prevalenza del sito virtuale (bus urbani ed extraurbani), in particolare per i mezzi alimentati a gasolio. La prevista riduzione progressiva nell'utilizzo del gasolio come carburante comporterà oltre alla riduzione delle emissioni dirette una importante contrazione delle emissioni indirette, in quanto la sua produzione impatta circa il 50% in più rispetto alla produzione di metano.

Dettaglio Categoria 1.b per TPL	GHG in tCO ₂ e			
	2021	2022	2023	% 2023
Emissioni da consumo di gasolio - TPL	36.396	38.386	37.329	74,6%
Emissioni da consumo di metano - TPL	13.409	12.648	12.205	24,4%
Emissioni da consumo diesel parco auto	190	786	418	0,8%
Emissioni da consumo metano parco auto	0	4	2	0,0%
Emissioni da consumo benzina parco auto	63	87	74	0,1%

La correlazione tra emissioni e produzione può essere sinteticamente ed efficacemente rappresentata dagli indicatori di "intensità carbonica", che documentano la tendenza al miglioramento già avviata e concretizzata nell'ultimo biennio con il rinnovo progressivo della flotta.

	2021	2022	2023
Km Urbani + Extraurbani (mln)	38,1	40,5	41,4
INDICE 1 - Scope 1 / Km ‰	1,52	1,51	1,37
INDICE 2 - Cat 1.b TPL / Km ‰	1,31	1,26	1,20

Nota: modalità di calcolo degli indici: emissioni (tCO₂e) / produzione (mln Km) * 1000

Il calcolo completo comprensivo delle categorie Scope 3 verrà perfezionato nei mesi successivi e incluso nella rendicontazione di sostenibilità 2024.

Focus Mobility Management e PSCL - PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO - CATEGORIA 3 C (SCOPE 3)

L'azienda adempie all'obbligo legislativo di predisporre ogni anno un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale. Le principali misure strutturali per favorire spostamenti casa-lavoro sostenibili sono le seguenti:

- Gratuità del trasporto per tutto il personale su tutte le linee GTT del servizio urbano e suburbano, numerose linee extraurbane e la linea ferroviaria gestita fino a giugno 2023. Grazie a questa misura, il 38% del personale utilizza il mezzo pubblico, a fronte del generale 20% calcolato da un'indagine sulla Mobilità e Qualità dei trasporti (IMQ) della Città Metropolitana di Torino.
 - Servizio di navette gratuite dedicate al personale di guida per 363 gg/anno nelle fasce orarie 1.00 - 2.00 e 3.00 - 5.00 in cui è assente il servizio pubblico.
 - Presenza di rastrelliere per biciclette all'interno delle sedi aziendali.
- L'impegno di spesa è consistente: 800.000€/anno circa per i servizi di navetta oltre ai mancati introiti (non quantificati) per la gratuità nell'utilizzo delle linee aziendali.

A ridurre la domanda di spostamento casa-lavoro contribuisce lo smart working, riattivato nel 2023 (1 gg a settimana su base volontaria per il personale con mansioni idonee, esteso a inizio 2024 a 5 giorni al mese), mentre per gli spostamenti di lavoro vengono incentivati l'utilizzo dei

mezzi pubblici, del car sharing e le riunioni da remoto. Nel 2023 GTT ha inoltre aderito al bando della Regione Piemonte per il co-finanziamento degli abbonamenti ferroviari annuali, che ha permesso ai fruitori di beneficiare di uno sconto del 50% sull'importo dovuto (a carico per il 30% alla Regione, per il 20% a GTT).

Per diffondere culture e buone pratiche di mobilità sostenibile da molti anni vengono offerti abbonamenti a prezzo agevolato per i familiari dei dipendenti e nel 2023 sono state realizzate iniziative ad hoc:

- partecipazione al 1° Seminario Nazionale "Mobility Management nel trasporto pubblico", organizzato da Asstra, con la partecipazione della mobility manager di GTT.
- Avvio del progetto "Diventa Mobility Influencer", dedicato alle classi quarte e quinte di alcune scuole secondarie di II grado, finalizzato alla sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile e della complessità del sistema di trasporto pubblico, a creare un canale di comunicazione con gli studenti valorizzandone idee e creatività e alla realizzazione di un contenuto multimediale "social" per raccontare ai giovani il trasporto pubblico. Sono stati coinvolti quasi 200 studenti.
- Adesione all'iniziativa "Giretto d'Italia" organizzata da Legambiente con il sostegno di Euromobility per promuovere gli spostamenti in bici o con mezzi di micromobilità elettrica.



3.4 Emissioni

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

Da quest'anno le emissioni climateranti prodotte dai bus alimentati a gasolio e gas metano vengono calcolate attraverso l'inventario GHG all'interno della Carbon footprint aziendale e sono espresse in t_{equi} di CO₂ (come illustrato al par. 3.3) in base al consumo di carburante.

Parallelamente, a partire dai consumi unitari per ciascuna famiglia di veicoli e in funzione dei chilometri percorsi, vengono calcolate in continuità con le precedenti DNF anche le emissioni degli altri principali inquinanti urbani:

- Idrocarburi non metanici incombusti (NMHC)
- Ossidi di azoto (NO_x)
- Particolato (PT)

Le percorrenze chilometriche complessive urbane autoprodotte nel 2023 sono leggermente diminuite rispetto al 2022 (-2%). Nella tabella sotto riportata si possono osservare gli effetti della progressiva elettrificazione della flotta, con la riduzione delle percorrenze con mezzi a gasolio (-8%) e il consistente aumento di quelle con bus elettrici (+36%) rispetto al 2022. Le percorrenze con motorizzazioni a metano rimangono costanti. Va osservato che l'88% dei chilometri percorsi con mezzi a gasolio sono stati effettuati con mezzi basso-emissivi (motorizzazioni EEV e Euro 6).

DISTRIBUZIONE KM BUS URBANI PER MOTORIZZAZIONE

	2021		2022		2023	
	km	%	km	%	km	%
bus gasolio	18,0	64%	19,3	63%	17,7	59%
di cui ≤ E5	2,2	8%	2,1	7%	2,0	7%
di cui EEV	10,8	38%	11,4	37%	10,4	35%
di cui Euro 6	5,0	18%	5,8	19%	5,3	18%
bus metano	8,4	30%	7,7	25%	7,4	25%
bus elettrici	1,9	7%	3,6	12%	4,9	16%
TOTALE	28,3		30,6		30,1	

Nota: percorrenze registrate da contachilometri, differiscono dalle percorrenze commerciali computate e retribuite dai contratti di servizio (par. 2.1) e comprendono gli spostamenti non di servizio al pubblico (es. da/verso i depositi).

Nel 2023 la flotta extraurbana è stata rinnovata con la sostituzione di mezzi obsoleti a gasolio con mezzi a metano. I chilometri autoprodotti sono in aumento rispetto al 2022 (+16%). Le percorrenze con autobus a gas naturale risultano ancora ridotte rispetto al totale perché i mezzi sono stati consegnati e immessi in servizio solo negli ultimi mesi dell'anno (vd. par. 3.2). Ciononostante il 75% dei chilometri sono stati effettuati con

mezzi basso-emissivi (motorizzazioni EEV, Euro 6 e metano) e la quota di trasporto classificabile come sostenibile ("allineata") in base ai stringenti criteri della Tassonomia europea (Euro 6 avanzato, che comprende il metano) è cresciuta dal 25% a quasi il 48%. Come per il trasporto urbano, ulteriori miglioramenti saranno possibili grazie al piano di rinnovo della flotta extraurbana in corso.

DISTRIBUZIONE KM BUS EXTRAURBANI PER MOTORIZZAZIONE

	2021		2022		2023	
	km	%	km	%	km	%
bus gasolio	9,7	100%	9,9	100%	10,8	95%
di cui ≤ E5	3,2	33%	3,6	36%	3,0	26%
EEV	3,7	38%	3,8	39%	3,1	28%
E6	2,8	29%	2,5	25%	4,7	41%
CNG (Metano)	-	-	-	-	0,5	5%
	9,7		9,9		11,3	

Nota: percorrenze registrate da contachilometri, differiscono dalle percorrenze commerciali computate e retribuite dai contratti di servizio (par. 2.1) e comprendono gli spostamenti non di servizio al pubblico (es. da/verso i depositi).

Grazie alla progressiva sostituzione delle motorizzazioni più inquinanti e all'aumentata incidenza dei veicoli elettrici, le emissioni inquinanti dannose per la salute risultano in drastica riduzione.

EMISSIONI BUS (URBANI ED EXTRAURBANI)*

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Km (mln)	38,1	40,5	41,4	2%
CO ₂ (t CO _{2,e})	49.805	51.034	49.534	-3%
NMHC (t)	40,7	40,4	31,5	-22%
NO _x (t)	300,5	297,7	244,0	-18%
PT (t)	3,69	3,76	3,1	-18%

LEGGENDA

CO ₂	Anidride carbonica
NMHC	Idrocarburi non metanici incombusti
NO _x	Ossidi di azoto
PT	Particolato (massa)

Per quanto riguarda le altre fonti di emissioni in atmosfera:

- le autovetture di servizio (cat. 1b della carbon footprint) sono trascurabili e valgono meno dell'1% delle emissioni dirette;
- le emissioni dei siti aziendali legate agli impianti di riscaldamento a metano e alle mense (cat. 1a della carbon footprint) valgono ca. il 7% delle emissioni dirette e sono in progressiva diminuzione grazie a interventi di efficientamento e risparmi che hanno portato alla

riduzione dei combustibili utilizzati e al collegamento alla rete di teleriscaldamento cittadina del sito Gerbido.

Grazie al completo rinnovo della flotta lo scenario emissivo nel 2027 si modificherà come segue, portando alla riduzione drastica degli inquinanti urbani dannosi alla salute umana.

EMISSIONI BUS URBANI + EXTRAURBANI

	2023	previsione 2027	Δ% 2027-2023
Km (mln)	41,4	37,8	-9%
CO ₂ (t CO _{2,e})	49.534	19.879	-60%
NMHC (t)	31,5	0,54	-98%
NO _x (t)	244,0	18,0	-93%
PT (t)	3,1	0,10	-97%

* I dati relativi alle emissioni di CO₂ 2021-2022 sono stati ricalcolati con la nuova metodologia utilizzata per la carbon footprint, a partire dai consumi effettivi registrati dei carburanti. Conseguentemente anche i dati degli altri inquinanti del 2023 sono stati calcolati su tale base, più accurata dei consumi unitari forniti dal costruttore, utilizzati fino al 2022. I consumi unitari per classe di veicolo possono così subire leggere modifiche nel corso degli anni, sulla base di molteplici variabili reali (es. età dei mezzi, stile di guida, traffico e altri fattori esogeni). La produzione prevista per il 2027 è così suddivisa: 13,0 mln km con autobus a gasolio, 8,8 mln km con autobus a metano, 16,0 mln km con autobus elettrici.

3.5 Bilancio energetico

I consumi energetici nel 2023 sono diminuiti, soprattutto quelli non inerenti la trazione dei mezzi.

È significativa la riduzione del metano da riscaldamento, grazie alle politiche di contenimento dei consumi e al collegamento dello stabilimento Gerbido alla rete del teleriscaldamento (avvenuta a dicembre 2022), che comporta anche benefici ambientali evitando le emissioni locali di inquinanti.

Nell'ambito della trazione, oltre al calo complessivo correlato ai volumi di servizio offerto, si osserva la diversa composizione dei consumi elettrici, con la riduzione di quelli per la ferrovia (in servizio fino a giugno) e la metropolitana (interessata da ridotti orari per attività di manutenzione straordinaria) e il consistente aumento per i bus elettrici (+47%).

BILANCIO ENERGETICO IN TEP*

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	% 2023
Energia elettrica trazione tranviaria	3.538	4.119	3.909	-5%	25%
Energia elettrica trazione ferroviaria	759	834	535	-36%	
Energia elettrica trazione metro	3.221	3.294	3.082	-6%	
Energia elettrica trazione bus	390	814	1.196	47%	
Metano uso trazione	6.031	5.204	5.021	-3%	14%
Gasolio uso trazione	12.465	13.398	12.922	-4%	37%
Benzina uso trazione	30	22	27	23%	
CONSUMI TRAZIONE	26.433	27.685	26.692	-4%	75%
Energia elettrica metro usi diversi	3.221	3.294	3.082	-6%	17%
Energia elettrica usi diversi	3.675	3.471	2.834	-18%	
Energia elettrica fotovoltaico Gerbido	170	152	167	10%	
<i>di cui autoconsumata</i>	130	121	119	-2%	
<i>(di cui immessa in rete)</i>	(40)	(31)	(48)	55%	
Metano uso riscaldamento	2.894	2.594	1.714	-34%	8%
Teleriscaldamento	605	602	991	65%	
Gasolio uso riscaldamento e diversi	6	7	5	-29%	
GPL uso riscaldamento	1	0	0	-	
CONSUMI ALTRI USI	10.530	10.120	8.793	-13%	25%
CONSUMI TOTALI	36.965	37.774	35.437	-6%	100%

* Nota metodologica: TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio. Dati come vengono riportati nella dichiarazione annuale resa alla FIRE (Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia) in occasione della nomina annuale dell'Energy Manager (Responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia). Si stima che i consumi da contatore per le utenze metropolitana siano suddivisibili al 50% tra trazione e altri usi - stazioni, comprensorio tecnico, illuminamento e ventilazione galleria. I TEP bus elettrici sono calcolati a partire dai consumi unitari per famiglia di veicoli come da Diagnosi energetica.

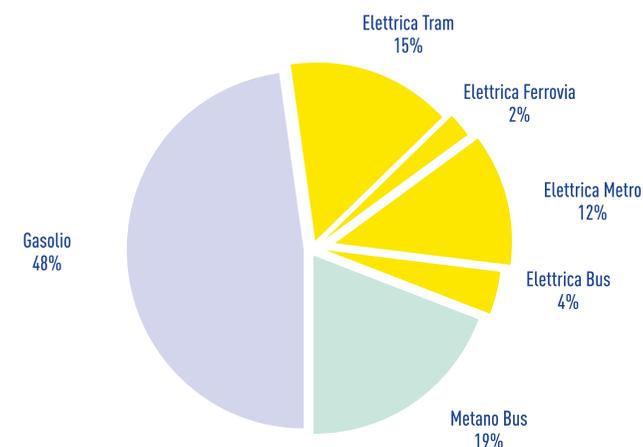
La cessione delle ferrovie comporterà a partire dal 2024 una riduzione dei consumi stimabile in quasi 1000 TEP, di cui oltre 500 di energia elettrica per trazione e i rimanenti di consumi elettrici e metano per la gestione degli impianti.

I consumi per la trazione dei mezzi in servizio raggiungono i tre quarti

del totale e di questi il gasolio rappresenta meno della metà, quota che si ridurrà ulteriormente con il progressivo rinnovo della flotta, quella urbana esclusivamente con mezzi elettrici e metano, quella extraurbana con mezzi a metano e in misura inferiore a gasolio (vd. par. 3.2).

RIPARTIZIONE % CONSUMI ENERGETICI PER TRAZIONE

	2021	2022	2023
Tram	13%	15%	15%
Treni ferrovia	3%	3%	2%
Metro	12%	12%	12%
Bus elettrico	1%	2%	4%
Bus metano	23%	19%	19%
Bus gasolio	47%	49%	48%



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

Per tale ragione, già dal 2018 GTT utilizza energia elettrica rinnovabile e anche nel 2023 ha acquistato esclusivamente energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili e certificate, tramite la convenzione stipulata

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

In prospettiva di aumentare con nuove installazioni l'autoproduzione di energia elettrica ai fini di risparmio economico e minor vulnerabilità alle variazioni del mercato energetico, l'impianto fotovoltaico da 1 MW attivo dal 2013 presso lo Stabilimento Gerbido ha registrato un ulteriore aumento della produzione (+10%), per il 71% autoconsumata in loco.

3.6 Acqua

Presso i siti aziendali ci sono:

- 171 punti di prelievo di acqua potabile;
- 7 pozzi per prelievo di acqua industriale;
- 70 prese antincendio, utilizzate solo in casi di emergenza.

Vengono monitorati con attenzione 11 comprensori medio-grandi dotati di officina, che registrano i consumi più rilevanti sia di acqua potabile (circa 2/3 del totale) sia di acqua a uso industriale (100%) attinta dai pozzi ivi installati. L'acqua da pozzo ha aumentato la sua incidenza complessiva ben oltre la metà del totale, alimentando in particolare gli impianti di lavaggio mezzi e le vasche antincendio.

Il monitoraggio viene effettuato su base mensile, per correlare i consumi

agli effettivi usi e verificare l'utilizzo razionale della risorsa. Nel 2023 è confermato il trend in aumento dell'acqua da pozzo dovuto anche alla maggiore cura e frequenza nelle attività di lavaggio mezzi per garantire un servizio di qualità alla clientela.

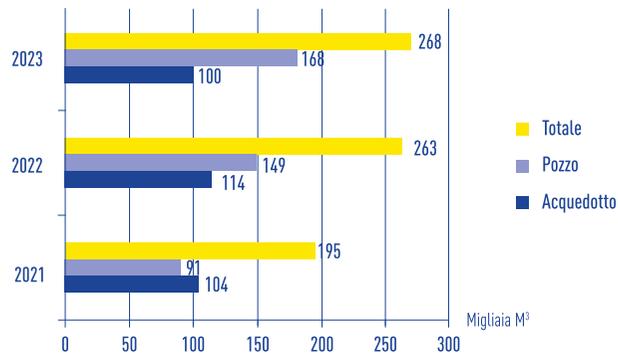
Viene comunque monitorata con attenzione la rete di distribuzione dell'acqua visto che, a causa dell'obsolescenza degli impianti, potrebbero verificarsi perdite occulte difficili da individuare con tempestività essendo la maggior parte delle tubazioni interrato.

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

PRELIEVI DI ACQUA (M³*1000) - SITI A MAGGIOR CONSUMO

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	% 2023
Acqua potabile	104	114	100	-12%	37%
Acqua da pozzo	91	149	168	13%	63%
Totale	195	263	268	2%	

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



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

SCARICHI DI ACQUA (M³*1000) - SITI A MAGGIOR CONSUMO

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	% 2023
Scarico industriale	8	13	10	-24%	9%
Scarico civile	104	114	100	-12%	91%
Totale	112	127	110	-13%	

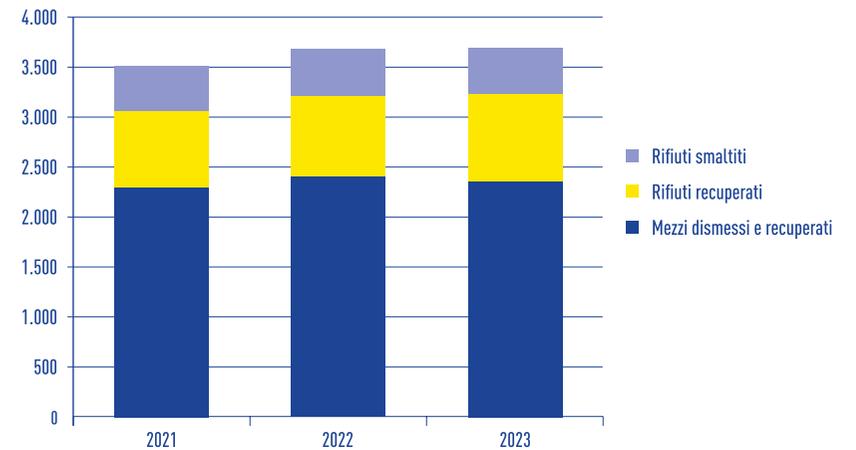
3.7 Rifiuti

La produzione di rifiuti industriali, legata principalmente all'attività di manutenzione dei mezzi, è costituita da accumulatori al piombo, olio esausto e metalli ferrosi (sottoposti a recupero e valorizzazione), rifiuti provenienti dagli impianti depurazione delle acque di lavaggio mezzi o da pulizia scambi tranviari, nonché altri residui quali neon, cartucce, grassi, materiali assorbente, filtri olio e aria, legno ed imballaggi vari. Ogni rifiuto viene avviato al recupero o allo smaltimento tramite trasportatori e impianti autorizzati sulla base delle normative vigenti e

della caratterizzazione dei rifiuti stessi in capo al produttore. A seguito del processo di rinnovamento della flotta, nel 2023 sono stati dismessi ed avviati a recupero molti autobus e auto di servizio.

La produzione complessiva di rifiuti è in linea con quella dell'anno precedente, la quota destinata allo smaltimento è rimasta limitata (13%), grazie anche alle politiche mirate alla valorizzazione e al riciclo dei rifiuti messe in atto a livello comunitario e nazionale. Anche al netto dei mezzi rottamati, il 65% dei rifiuti industriali prodotti viene recuperato.

RIFIUTI PER TIPO DI TRATTAMENTO (TON)



Tipologia rifiuti (ton)	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	Recupero (R) Smaltimento (S)
batterie al piombo	54,8	44,1	59,0	34%	R
oli esausti	49,9	30,7	45,2	47%	R
RAEE (elettronici)	2,9	0,6	1,1	82%	R
veicoli dismessi BUS	1.521,2	1.454,3	2.225,0	53%	R
veicoli dismessi TRAM	19,5	290,8	-	-100%	R
veicoli dismessi AUTO	9,1	58,2	125,9	116%	R
veicoli dismessi TRENI	699,3	574,2	-	-100%	R
veicoli dismessi BATTELLI	38,1	-	-	-	R
altri rifiuti recuperati	32,3	23,6	24,3	3%	R
altri rifiuti smaltiti	253,9	337,3	363,7	8%	S
Totale rifiuti Pericolosi	2.681,0	2.813,8	2.844,2	1%	
metalli ferrosi e cavi	322,7	388,1	318,9	-18%	R
RAEE (elettronici)	8,6	17,1	13,1	-24%	R
altri rifiuti recuperati	280,3	306,8	411,3	34%	R
altri rifiuti smaltiti	192,8	144,8	104,5	-28%	S
Totale rifiuti Non Pericolosi	804,4	856,8	847,8	-1%	
Totale rifiuti	3.485,4	3.670,6	3.692,0	1%	
Totale mezzi dismessi e recuperati	2.287,2	2.377,5	2.350,9	-1%	
Totale altri rifiuti smaltiti	446,7	482,1	468,1	-3%	
Totale altri rifiuti recuperati	751,5	811,0	872,9	8%	

Nota: I rifiuti sono classificati sulla base dei codici EER come da Catalogo Europeo dei Rifiuti. Il trattamento di recupero o smaltimento è definito sulla base del D.Lgs. 152/2006, parte IV, ALL. C. (in riferimento allo standard GRI 306, per smaltimento ci si riferisce ai rifiuti conferiti in discarica, per recupero a quelli non conferiti in discarica). Dati 2023 consuntivati come da dati riportati nel software di gestione rifiuti Ecodesk.

3.8 Altri impatti e criticità

Bonifiche sversamenti

Continuano gli iter correttivi per sanare gli incidenti che hanno causato sversamenti inquinanti nel suolo e nelle falde sotterranee. Si evidenzia quanto svolto nel 2023 per ciascun sito, in base alle prescrizioni degli Enti di controllo.

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

Effettuato il monitoraggio annuale delle acque, che non ha rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri (pozzi di osservazione). Il comprensorio è oggetto di cessione del ramo d'azienda a RFI. GTT si è impegnata a continuare a effettuare i monitoraggi annuali previsti e di comunicarne gli esiti sia a RFI che agli Enti.

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

A seguito della richiesta di chiusura del procedimento presentata nel 2021, sono stati eseguiti a marzo 2023 e a ottobre 2023 in contraddittorio con ARPA i campionamenti semestrali, che non hanno rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri. Gli esiti verranno trasmessi agli Enti entro marzo 2024, contestualmente alla richiesta di chiusura del procedimento.

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

Presso il sito sono installate due apparecchiature per il recupero del gasolio sversato (skimmer) e una rete di piezometri per il campionamento trimestrale degli idrocarburi nelle acque adiacenti. Nei monitoraggi 2023 sono state ancora rilevate tracce di surnatante (strato inquinante in superficie) nei piezometri denominati PZ1 e PZ7. Nel trasmettere gli esiti delle analisi 2023 si rinoverà la richiesta di convocazione di un tavolo tecnico con tutti gli Enti competenti per valutare il proseguimento e l'eventuale chiusura del procedimento, mentre GTT si impegna a proseguire il campionamento trimestrale dei piezometri.

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

I campionamenti semestrali delle acque di falda non hanno rilevato la presenza di idrocarburi in nessuno dei piezometri della rete. Nel 2024 si valuterà con gli Enti se possibile richiedere la chiusura del procedimento di bonifica, continuando a eseguire i monitoraggi semestrali della rete.

- **Rimessa sito dismesso Orbassano** (2021: modesto inquinamento da idrocarburi nel terreno superficiale, non interessante la falda acquifera). L'Analisi di Rischio redatta nel 2021 ha rilevato che le concentrazioni dei contaminanti erano inferiori alla soglia di rischio, non rendendo necessario attivare alcun intervento di bonifica o messa in sicurezza. La Città di Orbassano ha comunque disposto l'avvio di un procedimento di bonifica e convocato la Conferenza dei Servizi. Nel 2022, sulla base di valutazioni tecniche fornite da ARPA Piemonte e Torino Metropoli, GTT ha incaricato una società specializzata di redigere il Piano per le Indagini Integrative, al fine di permettere una più accurata delimitazione dell'area oggetto di indagine. Il Piano è stato proposto agli Enti competenti a fine 2022 e aggiornato nel 2023 come da

successive indicazione ricevute da ARPA e Torino Metropoli. È in corso l'affidamento a ditta specializzata delle attività previste dal suddetto piano che verranno eseguite entro il primo semestre 2024.

Rumore

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

Nel 2023 è stato consegnato alla Città Metropolitana il Piano d'Azione del Sistema di Trasporto Pubblico Locale torinese gestito da GTT all'interno dell'agglomerato urbano di Torino, ai sensi del D.Lgs. 194/2005, attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale per gli anni 2023-2028. I dati del Piano documentano la riduzione della "popolazione esposta" a livelli significativi di rumore, in virtù del rinnovo del parco veicolare con mezzi più silenziosi, oltre che ai nuovi standard di calcolo utilizzati. Tale tendenza vedrà nei prossimi anni ulteriori miglioramenti grazie al rinnovo della flotta con mezzi di nuova generazione a minor impatto acustico.

Oltre all'acquisto dei nuovi veicoli, aventi minori emissioni acustiche (come richiesto specificatamente nei bandi di gara), anche nel corso del 2023 sono stati attuati i seguenti interventi di contenimento del rumore da traffico:

- posa di binari tranviari a ridotto impatto acustico;
- attività di sostituzione e manutenzione delle infrastrutture.

Serbatoi

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

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

I serbatoi aerei sono sottoposti a prove spessimetriche triennali, le ultime delle quali sono state eseguite nel 2021.

Nel corso del 2024 verranno ripetute sia le prove di tenuta dei serbatoi interrati che le prove spessimetriche dei serbatoi aerei.

Amianto

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

Annualmente vengono effettuati i monitoraggi:

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

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

4

SOSTENIBILITÀ SOCIALE: LAVORATORI

- 4.1 Politica
- 4.2 Organico
- 4.3 Sicurezza del lavoro
- 4.4 Attività e retribuzioni
- 4.5 Pari opportunità
- 4.6 Relazioni sindacali

4.1 Politica

Nel 2023 le attività più rilevanti di gestione del personale e sviluppo organizzativo hanno riguardato:

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

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

- attivazione di episodi di selezione esterna per laureati, apprendisti operai di manutenzione e conducenti di linea.

Inoltre, nel corso del 2023 si sono verificate una "cessione contrattuale" e una "cessione di ramo di azienda" inerenti le attività ferroviarie che hanno richiesto un'attenta pianificazione e negoziazione al fine di garantire una transizione orientata a dare continuità alle attività.

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

4.2 Organico

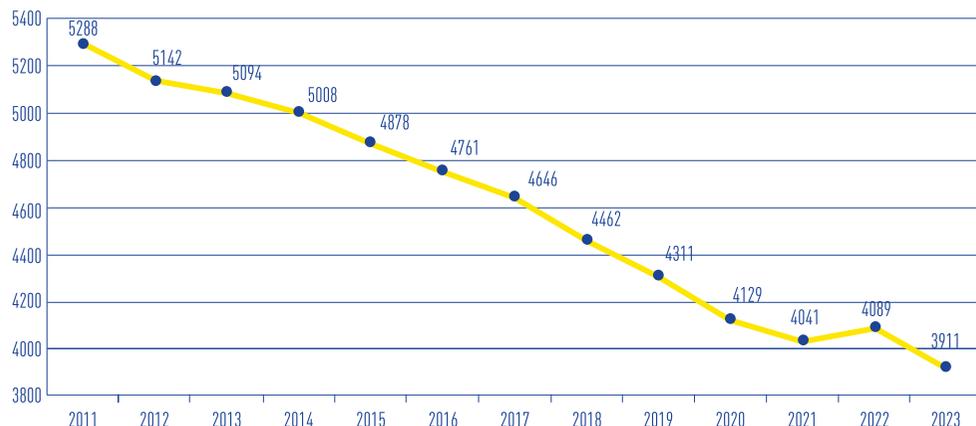
A fine 2023 i dipendenti erano 3.911, in calo di 178 unità rispetto al 2022 (-4,6%), per effetto di 324 cessazioni e di 146 assunzioni. La componente femminile è diminuita in misura proporzionale e rimane circa un sesto del totale.

Categorie professionali	2021			2022			2023				Δ 2023-2022		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	% F	F	M	TOT
Addetti alla mobilità	96	40	136	99	35	134	90	68	158	57%	-9	33	24
Assistenti alla Clientela	8	85	93	10	91	101	7	65	72	10%	-3	-26	-29
Capi e Graduati	10	152	162	12	166	178	11	153	164	7%	-1	-13	-14
Conducenti di Linea	196	1.792	1.988	191	1.835	2.026	196	1.806	2.002	10%	5	-29	-24
Dirigenti	1	9	10	1	8	9	1	7	8	13%	0	-1	-1
Funzionari	56	140	196	67	143	210	62	133	195	32%	-5	-10	-15
Impiegati	260	237	497	263	231	494	252	219	471	54%	-11	-12	-23
Movimento ferrovie-metro	19	143	162	18	151	169	10	85	95	11%	-8	-66	-74
Operai	9	555	564	9	526	535	14	517	531	3%	5	-9	-4
Varie mansioni ausiliarie	29	204	233	32	201	233	30	185	215	14%	-2	-16	-18
Totale	684	3.357	4.041	702	3.387	4.089	673	3.238	3.911	17%	-29	-149	-178

Dopo l'inversione di tendenza del 2022 legata all'acquisizione della società Canova, nel 2023 il numero dei dipendenti è tornato a scendere.

La lettura dei dati in serie storica a partire dal 2011, anno di apertura della tratta Porta Nuova - Lingotto della metropolitana, registra una diminuzione di personale di oltre un quarto dell'organico (-1377 persone, -26%), in analogia all'andamento calante dell'offerta di servizio in termini di vetture-km, evidenziando come illustrato nel par. 2.1 la progressiva

contrazione delle risorse economiche pubbliche poste a disposizione del trasporto pubblico. Se è di immediata comprensione l'impatto che tali tagli comportano per i cittadini e per l'ambiente, non meno importante per la comunità locale è la contrazione di un bacino di "buona occupazione", stabile e tutelata, che alimenta una rete ben più ampia familiare e territoriale.



Tutto il personale non dirigente è dipendente a tempo indeterminato (comprendendo i contratti di apprendistato, che a scadenza vengono trasformati in contratti ordinari) e inquadrato in base al

CCNL Autoferrotranvieri – Internavigatori (Mobilità-TPL). I dirigenti sono inquadrati sulla base del CCNL Dirigenti, trasversale ai settori industriali di appartenenza.

Equilibrio di genere nelle posizioni apicali

I dati di partenza assunti per l'applicazione delle Linee guida per la parità di genere documentano gli storici gap delle aziende di trasporto pubblico, tradizionalmente a prevalenza maschile. Tuttavia

a eccezione delle posizioni dirigenziali, la rappresentanza femminile nelle posizioni di vertice è superiore alla sua incidenza sull'organico complessivo (17%).

% donne nel CdA	33% (A.D.)
% donne dirigenti	13%
% donne responsabili di Business Unit (totale)	22%
% donne responsabili di Business Unit (funzioni amministrative di staff)	42%
% donne nella prima linea gerarchica	22%
% promozioni nel corso dell'anno*: donne – uomini	14% - 12%

L'evoluzione di tali dati sarà monitorata e valutata nel tempo, nell'ottica della parità di genere.

* Dato 2021 contenuto nel Rapporto sulla situazione del personale maschile e femminile, redatto con cadenza biennale (obbligo di legge per le aziende > 50 dipendenti)

Categorie protette

L'offerta di opportunità lavorative a persone con disabilità e altre categorie protette rappresenta una preziosa risorsa di inclusione sociale. Tali dipendenti, che rappresentano il 3,1% dell'organico

aziendale, sono occupati principalmente, ma non esclusivamente, in attività di struttura.

Categorie professionali	2023		
	F	M	TOT
Addetti alla mobilità	7	7	14
Conducenti di Linea	2	3	5
Funzionari	-	3	3
Impiegati	30	32	62
Operai	-	8	8
Varie mansioni ausiliarie	5	25	30
Totale	44	78	122

% su organico
3,1%

Turn over

Nel 2023 sono state effettuate 146 assunzioni, prevalentemente conducenti (123). Le donne neoassunte sono state 13, il 9% del totale, una percentuale inferiore a quella dell'organico aziendale, compensata in parte dal minor numero di cessazioni (42 su 324, il 13%).

Le numerose cessazioni (324) sono state determinate anche da causali non ordinarie quali la risoluzione del contratto di 59 dipendenti per passaggio a Trenitalia in seguito alla cessione delle residue attività ferroviarie e la procedura di uscite concordate con accesso alla prestazione assistenziale NASPI (44 uscite).

	Assunzioni	Uscite	Δ
2021	122	209	-87
2022	227	180	+47
2023	146	324	-178

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

ASSUNZIONI, PER CATEGORIA PROFESSIONALE

	2021			2022			2023		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Addetti alla mobilità	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Capi e Graduati	-	-	-	-	6	6	-	-	-
Conducenti di linea	9	94	103	6	173	179	11	112	123
Dirigenti	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Funzionari	5	9	14	9	1	10	-	-	-
Impiegati	-	-	-	7	1	8	-	-	-
Operai	-	5	5	-	16	16	-	18	18
Varie mansioni ausiliarie	-	-	-	-	1	1	-	1	1
Totale	14	108	122	28	199	227	13	133	146

**ASSUNZIONI,
PER CONTRATTO / CAUSALE**

	2021			2022			2023		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Tempo indeterminato	9	94	103	3	26	29	12	113	125
Tempo indeterminato in apprendistato*	5	14	19	-	9	9	-	18	18
Acquisizione contratto (Canova)	-	-	-	25	164	189	-	-	-
Sentenza	-	-	-	-	-	-	1	2	3
Totale	14	108	122	28	199	227	13	133	146

* compreso apprendistato di alta formazione e ricerca

Dopo la parentesi dell'anno precedente, con l'assunzione di dipendenti già in servizio presso la società Canova e quindi di età più elevata rispetto alle ordinarie candidature esterne, tornano ad aumentare i neoassunti giovani, anche se la fascia prevalente supera i 30 anni.

**ASSUNZIONI,
PER FASCIA DI ETÀ**

	2021			2022			2023		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30	6	26	32	-	11	11	3	38	41
30-50	8	82	90	11	111	122	8	88	96
> 50	-	-	-	17	77	94	2	7	9
Totale	14	108	122	28	199	227	13	133	146

Come ordinario, le uscite sono dovute in gran parte a pensionamenti (130), a cui si sono aggiunte le 44 uscite concordate in prossimità della maturazione dei requisiti pensionistici "licenziamenti collettivi con percezione della NASPI". Il turn over volontario (dimissioni) ha riguardato 71 persone, pari al 1,8% dell'organico: si conferma un alto tasso di *retention*, poiché il 98,2% dei dipendenti (senza altri motivi di uscita) ha conservato volontariamente il proprio rapporto

di lavoro, tuttavia il dato risulta in aumento rispetto agli anni precedenti, evidenziando problematiche di attrazione e fuga delle competenze evidenziate anche a livello nazionale (vd. par. 1.3). La risoluzione del contratto di lavoro per la cessione delle attività ferroviarie ha riguardato 59 persone, mentre il rapporto di lavoro è stato risolto da parte aziendale in 16 casi (0,4% dell'organico).

USCITE PER MOTIVAZIONE

	2021			2022			2023		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Uscite anticipate L.223/91 (Licenziamenti collettivi)	-	-	-	-	-	-	17	27	44
Risoluzione contratto lavoro (passaggio a Trenitalia)	5	40	45	-	-	-	8	51	59
Pensionamenti / invalidità	5	112	117	6	105	111	10	120	130
Licenziamenti (esoneri, destituzioni, ecc.)	2	7	9	1	14	15	2	14	16
Dimissioni	3	30	33	1	40	41	4	67	71
Decesso	-	5	5	2	6	8	1	3	4
Cessione e termine contratto	-	-	-	-	5	5	-	-	-
Totale	15	194	209	10	170	180	42	282	324

**USCITE
PER FASCIA DI ETÀ**

	2021			2022			2023		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30	-	4	4	-	5	5	-	10	10
30-50	6	58	64	1	42	43	9	81	90
> 50	9	132	141	9	123	132	33	191	224
Totale	15	194	209	10	170	180	42	282	324

Mobilità interna

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

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

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

Nell'ultimo anno 28 conducenti sono stati adibiti ad altre mansioni (non tutti in conseguenza di inidoneità), mentre 5 dipendenti sono rientrati alla guida.

CAMBI MANSIONE 2023

DA:	A:	Funzion.	Impieg.	Capi	Conduc.	Mov.FM	Operai	A. Mobil.	Ass. Clie.	Varie a.	Totale
Impiegati	9	-	-	-	-	-	-	3	-	-	12
Capi	4	2	-	2	-	2	-	-	-	-	10
Conducenti	-	4	1	-	-	3	2	7	-	11	28
Mov. Ferro/Metro	4	1	-	-	-	-	3	1	-	7	16
Operai	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	10
Addetti mobilità	-	9	-	-	-	-	4	-	-	1	14
Assistenti clientela	-	-	-	2	-	-	4	21	-	5	32
Varie ausiliarie	-	9	-	1	-	-	13	7	1	-	31
TOTALE	17	30	6	5	-	-	28	39	1	24	153

Caratteristiche socio-demografiche

Per effetto del limitato rimpiazzo del turn over con limitate assunzioni esterne di personale giovane, prosegue la tendenza all'invecchiamento dell'organico, con gli over 55 che sono il 30% del totale e gli under 30 meno del 2%, seppur in lieve crescita.

DIPENDENTI PER FASCIA D'ETÀ E GENERE

	2021			2022			2023			Δ 2023-2022			% su tot
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	
< 30	7	37	44	6	32	38	7	52	59	1	20	21	2%
30-<55	525	2431	2956	520	2397	2917	490	2.204	2.694	-30	-193	-223	69%
>=55	152	889	1041	176	958	1134	176	982	1158	-	24	24	30%

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

In meno di due decenni si è modificata radicalmente la composizione anagrafica: alla costituzione di GTT (1° gennaio 2003), i giovani under 30 erano 4,5 volte tanto i senior over 55, ma già durante il 2008 i giovani diventano minoranza e nel 2023 rappresentano solo il

5% (1 su 20) rispetto ai colleghi più anziani. Si tratta di un radicale cambiamento sul piano delle competenze, della motivazione, dei bisogni, della priorità individuali.

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

DIPENDENTI PER TITOLO DI STUDIO

	2021			2022			2023			% 2023
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	
Obbligo	190	1.408	1.598	195	1.435	1.630	187	1.341	1.528	39%
Qualifica professionale	56	430	486	56	420	476	53	410	463	12%
Diploma	376	1.386	1.762	389	1.399	1.788	370	1.358	1.728	44%
Laurea	62	133	195	62	133	195	63	129	192	5%
% laurea	9%	4%	5%	9%	4%	5%	9%	4%	5%	
% laurea + diploma	64%	45%	48%	64%	45%	48%	64%	46%	49%	

4.3 Sicurezza del lavoro

L'impegno per la sicurezza e la salute dei lavoratori si fonda su un apposito **Sistema di gestione sicurezza**, certificato in base alla norma ISO 45001:2018, e sul perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo di prevenzione dei rischi; tutte le unità produttive dispongono di una struttura organizzativa preposta alla sicurezza e adottano specifiche procedure, programmi di miglioramento e verifiche, tramite audit (controlli) interni ed esterni. Tale Sistema include anche i lavoratori di aziende esterne che operano presso i locali aziendali. L'audit per il rinnovo della certificazione dei sistemi di gestione integrati Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza dei lavoratori effettuato nel 2023 ha confermato la conformità del Sistema ai requisiti della norma.

Tra le attività più significative dell'anno:

- monitoraggio permanente (su piattaforma SAP) delle abilitazioni obbligatorie che il personale deve possedere e della formazione necessaria a seguito di trasferimento o cambio mansione.
- Aggiornamento della documentazione di sistema e di valutazione del rischio, che interessa tutta l'organizzazione aziendale, in particolare è terminato l'aggiornamento di tutti i manuali specifici di sito/settore a seguito della riorganizzazione aziendale.
- È in corso l'aggiornamento del documento di valutazione del rischio chimico a seguito degli aggiornamenti normativi e per il supporto tecnico specialistico ai fini della predisposizione di un adeguato documento e dell'acquisizione delle competenze necessarie a effettuare l'attività con risorse interne.
- Campagne di misura per l'aggiornamento della valutazione dell'esposizione dei lavoratori agli agenti fisici: radiazioni ottiche artificiali, rumore e vibrazioni.
- Termine della fase di test del software per la gestione dei presidi antincendio, acquisito con lo scopo di aumentare l'efficienza nella gestione delle manutenzioni e delle registrazioni delle anomalie (prevista l'adozione in produzione nel secondo semestre 2024 al termine delle operazioni di caricamento delle anagrafiche su piattaforma SAP).
- Adesione al progetto di screening nazionale gratuito per l'eliminazione del Virus dell'epatite C proposto dal servizio sanitario della Regione Piemonte - Azienda sanitaria Locale "Città di Torino", destinato a tutti i soggetti nati dal 1969 al 1989 e residenti o domiciliati in Piemonte.

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

A tale scopo vengono effettuati incontri periodici presieduti dal

RSPP - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, a cui partecipano il Medico Competente coordinatore aziendale e tutti i RLS, durante i quali vengono trattati temi di interesse collettivo:

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

Tutte le azioni condivise con i RLS atte a garantire il miglioramento continuo vengono formalizzate con specifici verbali che nel corso del 2023 sono stati 22.

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

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

Nel corso dell'anno ha affrontato numerosi temi:

- Antincendio (aggiornamento pratiche)
- Focus su alcune criticità
- Lavori di particolare rilevanza (es. bonifica amianto, interventi di ristrutturazione, CPI, bonifiche ambientali)
- Visite enti di controllo (ASL, VVFF, ARPA)
- Aggiornamento valutazione dei rischi e analisi risultati e monitoraggi
- Situazione infortuni e malattie professionali
- Aggiornamenti legislativi
- Andamento infortuni e sorveglianza sanitaria
- Iniziative di wellness aziendale.

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

Nel 2023 gli indicatori infortunistici registrano consistenti miglioramenti, come documentano l'indice di frequenza, che rapporta il numero di infortuni alle ore lavorate, e l'indice di gravità, che correla i giorni di assenza per infortunio alle ore lavorate.

Si tratta di dati molto confortanti se si pensa che migliaia di dipendenti svolgono ogni giorno variegata attività produttive "fisiche" e potenzialmente a rischio (manutenzioni complesse a mezzi e impianti, guida veicoli, controllo del territorio, ecc.).

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
N. infortuni totali	253	248	201	-19%
N. infortuni prognosi > 3 gg	237	231	188	-19%
di cui in itinere	55	51	56	10%
di cui alla guida	21	33	21	-36%

	2021	2022	2023	Δ%
N. infortuni gravi prognosi INIZIALE > 40 gg.	4	3	3	=
esclusi infortuni "in itinere"	2	1	0	-100%

	2021	2022	2023	Δ%
N. infortuni mortali (Covid)	1	0	0	=

	2021	2022	2023	Δ%
N. giorni di assenza per infortuni > 3gg	7.636	7.713	5.445	-29%
esclusi infortuni "in itinere"	5.451	5.107	3.121	-39%
Indice di gravità* infortuni > 3gg	1,30	1,28	0,89	-30%
esclusi infortuni "in itinere"	0,93	0,85	0,57	-33%

	2021	2022	2023	Δ%
Indice di frequenza** infortuni > 3gg	40,23	38,31	30,73	-20%
esclusi infortuni "in itinere"	30,90	29,85	21,57	-28%

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

* giorni assenza / migliaia di ore lavorate

** n. di infortuni / milioni di ore lavorate

Le denunce di **malattie professionali** presentate all'Inail per il loro riconoscimento formale, tradizionalmente su livelli contenuti, si riducono ulteriormente a un solo caso. L'iter per il loro eventuale riconoscimento

è estraneo all'azienda, che si attiene scrupolosamente alla normativa vigente.

	N. denunce
2021	5
2022	6*
2023	1

* di cui 3 riferite allo stesso dipendente

4.4 Attività e retribuzioni

Prestazioni lavorative

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

- volumi della produzione;
- fattori esterni ordinari: festività, elezioni, scioperi di origine nazionale, ecc.;
- ragioni aziendali o individuali: scioperi, tassi di assenze varie, residui ferie non fruiti;
- variazione degli orari lavorativi;
- eventi straordinari (es. cassa integrazione).

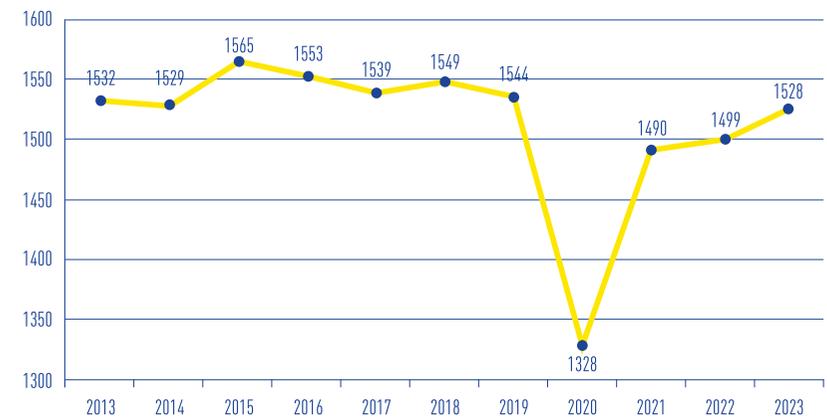
Nel 2023, terminati gli eventi eccezionali che avevano ancora caratterizzato parte del 2022 (es. obbligo *Greenpass* e *Supergreenpass* per gli over 50), si registra una ripresa delle ore lavorate medie per dipendente, che sono tornate prossime ai livelli pre-pandemia. Le ore lavorate ordinarie sono risultate in aumento, accompagnate da un ricorso allo straordinario che si è mantenuto significativo.

ORE LAVORATE MEDIE

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Ore lavorate totali (ore ordinarie + ore straordinario)	1.490	1.499	1.528	2%
Ore straordinario	99	117	118	1%
% ore straordinarie / ore lavorate	7%	8%	8%	

Nota: Ore calcolate in rapporto alla forza economica (equivalente full time)

ORE LAVORATE MEDIE



Dopo l'applicazione delle norme straordinarie per lo smart working durante l'emergenza sanitaria, non più applicabili da settembre 2022, nel 2023 è stato disposto con accordo sindacale il ripristino progressivo di

tale strumento a partire da marzo e sono state abilitate 392 persone. I dati evidenziano una netta predilezione femminile, con fruizione complessiva quasi doppia.

GIORNI SMART WORKING PER CATEGORIA PROFESSIONALE E GENERE

	2021	2022	2023	F	M
Impiegati	19.939	11.817	5.622	3.897	1.725
Funzionari	5.343	3.090	1.940	1.074	866
Altre categorie	1.044	350	-	-	-
Totale	26.326	15.257	7.562	4.971	2.591

Dopo il picco registrato nel 2022, verosimilmente riconducibile alle conseguenze dell'emergenza sanitaria (differimento esami e cure non urgenti, Long Covid, vaccini mRNA), le assenze per malattia sono

significativamente diminuite, attestandosi su valori prossimi a quelli ordinari del passato. Tale dato è coerente con il calo nazionale registrato dalle statistiche del "Polo unico di tutela della malattia" dell'INPS.

ASSENZE PER MALATTIA/INFORTUNIO

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Ore di assenza medie	117	135	104	-23%
di cui malattia	109	126	97	-23%
di cui infortunio	8	9	6	-26%
% ore assenza / ore lavorate	8%	9%	7%	
% ore assenza / ore straordinario	118%	115%	88%	

Nota: Ore calcolate in rapporto alla forza economica (equivalente full time)

ORE DI ASSENZA MEDIE PER MALATTIA



Retribuzioni

Si utilizzano qui i dati di "cassa" (pagamenti effettuati nell'anno solare), a titolo meramente indicativo, perché soggetti di anno in anno a possibili variazioni delle scadenze.

Retribuzioni nette e costi del lavoro dipendono dalla contrattazione nazionale e aziendale, dal sistema fiscale e previdenziale per le imprese e per i lavoratori, dalle prestazioni lavorative effettuate, dai contratti applicati e dalle quote retributive variabili per alcune categorie

professionali.

Negli anni precedenti si erano registrati eventi straordinari quali il ricorso all'integrazione salariale (5 settimane nel 2021, dopo le 23 settimane del 2020) e la riduzione di costi e retribuzioni a causa delle assenze per mancanza del *Greenpass*, non retribuite. Nel 2023 si osserva invece un aumento di costi e retribuzioni a causa principalmente degli aumenti previsti dal CCNL.

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Costo medio	46.761	47.726	49.201	3%
Retribuzione netta media	25.153	25.112	25.687	2%
% retribuzione / costo del lavoro	54%	53%	52%	

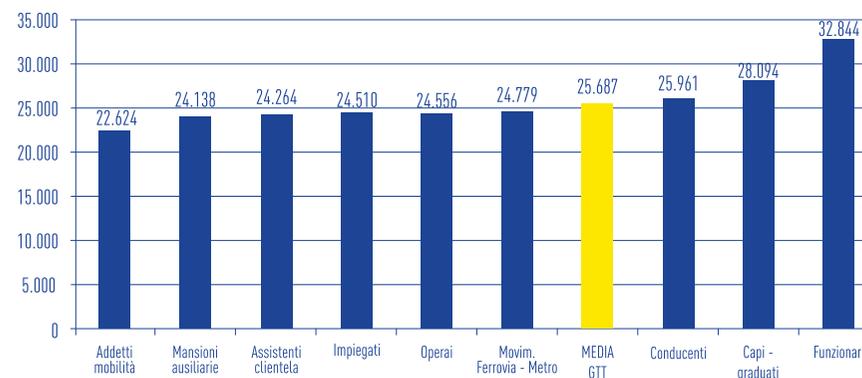
Nota: Costi e retribuzioni calcolati in rapporto alla forza economica (equivalente full time)

Il rapporto tra retribuzioni nette e costo del lavoro è tornato ai valori tradizionalmente collocati intorno al 50% (1 € di retribuzione netta ogni 2 € di costo).

funzionari verso l'alto (+28% rispetto alla media) e degli addetti alla mobilità verso il basso (-12%). L'accordo di armonizzazione economica e normativa degli addetti alla mobilità, siglato a fine 2022, ha determinato nel 2023 un incremento retributivo per la categoria (+10%), che ha permesso di ridurre le precedenti differenze.

La comparazione tra categorie professionali evidenzia una distribuzione molto uniforme delle retribuzioni medie, con parziale eccezione dei

RETRIBUZIONE NETTA PRO CAPITE 2023 (€)



Formazione

La formazione aziendale è riconducibile a 4 categorie:

- Obbligatoria, in materia di: sicurezza (es. antincendio, primo soccorso), ambiente (es. normativa di riferimento, emissioni in atmosfera), energia (es. normativa e certificazioni energetiche), legale (es. GDPR, mod.231), conseguimento e rinnovo abilitazioni indispensabili per lo svolgimento dell'attività lavorativa (es. CQC - Carta di Qualificazione del Conducente).
- Addestramento: competenze tecniche specifiche per ogni settore operativo.

- Comportamentale - di ruolo (es. comunicazione, gestione delle persone).
- Convegni-seminari su temi sia tecnici sia generali.

Le priorità cambiano di anno in anno in relazione alle esigenze normative (es. scadenziario delle abilitazioni del personale) e tecnico-organizzative. Nel 2023, come usuale, i corsi quantitativamente più rilevanti (in termini di ore di partecipazione) sono stati quelli obbligatori in tema di sicurezza e abilitazioni, ma sono stati attivati anche rilevanti percorsi di formazione manageriale, in particolare quello di "people management", dedicato a tutti coloro che, indipendentemente dall'inquadramento, gestiscono persone.

PRINCIPALI CORSI 2023

Operatori di esercizio neoassunti	13.099 h.
Rinnovo CQC – Formazione sicurezza	2.800 h.
Percorso People management	2.064 h.
Estensione abilitazione tranviaria 8000 Hitachi	1.931 h.
Abilitazione alla guida Tram serie 2800-5000 (teoria)	1.764 h.
Abilitazione sanzioni c.132/133 (Art.17, L.127/97)	1.400 h.
Aggiornamento Impianti elettrici PES/PAV	1.092 h.

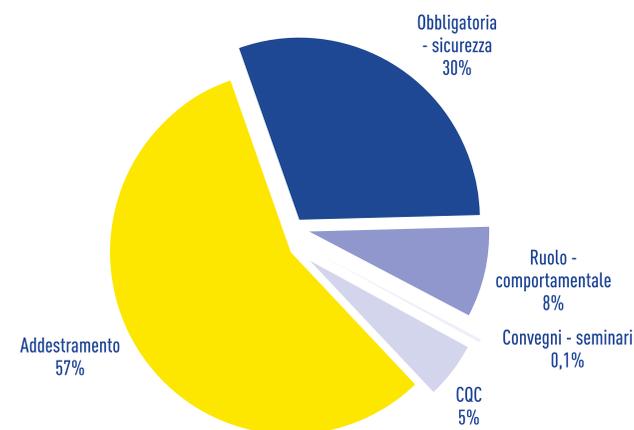
ORE DI FORMAZIONE PRO-CAPITE

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
senza CQC	8,4	9,7	12,7	13%
con CQC	9,6	10,2	13,4	13%

ORE DI FORMAZIONE E NUMERO DI PARTECIPAZIONI PER TIPO DI CORSO

	2021		2022		2023		Δ% 2022-2021	
	ore	part	ore	part	ore	part	ore	part
Addestramento	21.978	1.688	13.864	1.386	30.806	2.501	122%	80%
Convegni - Seminari	6	2	32	6	63	13	97%	117%
Obbligatoria - Sicurezza	11.499	4.601	22.596	5.427	15.911	3.442	-30%	-37%
Ruolo - Comportamentale	409	108	3.363	72	4.293	406	28%	464%
Totale	33.892	6.399	39.855	6.891	51.073	6.362	28%	-8%
CQC	4.795	137	1.995	57	2.800	80	40%	40%
Totale con CQC	38.687	6.536	41.850	6.948	53.873	6.442	29%	-7%

% ORE DI FORMAZIONE 2023 PER TIPO DI CORSO



La categoria professionale con più ore di formazione pro-capite è stata quella dei capi e graduati, seguita da operai e funzionari.

ORE DI FORMAZIONE PRO-CAPITE PER CATEGORIA PROFESSIONALE

Categoria	Ore
Capi e Graduati	21
Operai	20
Funzionari	19
Movimento ferrovie-metro	17
Conducenti di Linea	14
Assistenti alla Clientela	9
Dirigenti	8
Addetti alla mobilità	7
Impiegati	6
Varia mansioni ausiliarie	4

Nel corso dell'anno sono stati attivati 9 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonsezervi), che coprono circa il 90% dei costi di formazione esterna.

% ORE DI FORMAZIONE E NUMERO DI PARTECIPAZIONI PER TIPO DI DOCENZA (INTERNA - ESTERNA)

	% Ore		% Partecipazioni	
	2022	2023	2022	2023
Esterna	49%	34%	39%	25%
di cui obbligatoria	39%	64%		
Interna	51%	66%	61%	75%
di cui obbligatoria	20%	20%		

L'attività formativa gestita con docenti interni, in aumento rispetto all'anno precedente, ha garantito due terzi delle ore di formazione erogate e tre quarti delle partecipazioni complessive.

4.5 Pari opportunità

Le politiche aziendali sono saldamente fondate sul rigoroso rispetto della legge e sull'imparzialità nei confronti di qualsiasi condizione personale. Il Codice etico e di comportamento aziendale, (aggiornato a inizio 2024), a cui tutti i dipendenti e fornitori si devono attenere, impone la parità di trattamento nelle politiche assuntive e retributive: *"l'assunzione, da parte della Società, di personale o collaboratori deve seguire regole di valutazione della professionalità, preparazione tecnica ed esperienza maturate"*, *"la retribuzione complessiva deve essere in linea con quanto già applicabile a figure di analoga funzione e responsabilità"*. Prescrive inoltre esplicitamente che *"è fatto obbligo di astenersi da azioni arbitrarie o da azioni che comportino discriminazioni basate su sesso, nazionalità, origine etnica, caratteristiche genetiche, lingua, religione o credo, convinzioni personali o politiche, appartenenza a una minoranza nazionale, disabilità, condizioni sociali o di salute, età e orientamento sessuale o su altri diversi fattori"*.

In relazione alle pari opportunità di genere, viene applicata la normativa nazionale, pertanto non sussistono differenze salariali o normative tra uomini e donne, anche nei trattamenti di miglior favore per supportare la genitorialità. Al fine di consolidare e promuovere ulteriormente in misura attiva la parità di genere, è stato avviato il processo di adozione delle "Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere", (pubblicate nel

2022 su iniziativa avviata nel 2021 dal Ministero delle Pari opportunità), con l'obiettivo di conseguire nel 2024 apposita certificazione UNI/PdR 125:2022.

È stato a tal fine costituito un gruppo di lavoro costituito dalle funzioni Risorse Umane e QASE – Qualità Ambiente Sicurezza Energia che con l'ausilio iniziale di consulenza esterna dovrà effettuare una valutazione degli attuali elementi di forza e debolezza, costituire la struttura organizzativa prevista dalla norma ed elaborare un piano strategico di miglioramento, con obiettivi concreti e misurabili attinenti le seguenti dimensioni:

- Selezione e assunzione
- Gestione delle carriere
- Equità salariale
- Genitorialità, cura
- Conciliazione dei tempi vita-lavoro
- Prevenzione di ogni forma di abuso fisico, verbale, digitale

Gli obiettivi generali possono essere riassunti da una esplicita politica aziendale, sulla base dei seguenti principi base, che saranno ulteriormente dettagliati e specificati nel corso del 2024. La versione definitiva sarà assunta formalmente dal vertice aziendale, diffusa ai dipendenti e resa pubblica sul sito istituzionale.

Già da tempo GTT all'interno del proprio Codice Etico sostiene valori di equità, trasparenza e tutela della persona, aspetti che implicano un impegno concreto a evitare ogni discriminazione, ad offrire pari opportunità di trattamento a tutti i portatori di interesse, interni o esterni che siano, e a prevenire comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo.

A conferma di ciò e per rafforzare tale tendenza, GTT intende incrementare il proprio impegno nel sostegno dei valori della diversità, dell'inclusione e della parità di genere attraverso l'adozione di meccanismi societari, organizzativi e gestionali improntati al rispetto dei diritti e della libertà e dignità delle persone. Lo strumento operativo più idoneo in grado di perseguire in modo sistematico tali obiettivi è stato individuato nell'adozione della prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022, sistema di gestione che non ammette alcuna forma di discriminazione diretta o indiretta riguardo alla parità di genere. Promuove, inoltre, le condizioni che consentono di rimuovere gli ostacoli culturali, organizzativi e materiali che limitano l'espressione piena delle persone e la loro completa valorizzazione. GTT punta a sviluppare un approccio chiaro in termini di missione, strategie e pratiche attive al fine di stimolare un ambiente di lavoro collaborativo, solidale e aperto ai contributi di tutti i dipendenti.

La politica ribadisce l'impegno a rispettare e a divulgare i principi previsti da normative vigenti, disposizioni contrattuali e standard emanati da organizzazioni internazionali di riferimento:

- Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile e i relativi obiettivi di Sviluppo Sostenibile
- Global Compact e Women's Empowerment Principles delle Nazioni Unite
- Dichiarazione Universale dei Diritti Umani
- Convenzioni Nazioni Unite sui diritti delle donne
- Dichiarazione sui Principi e i Diritti Fondamentali nel Lavoro e le otto Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO)
- Convenzione ILO sulla violenza e sulle molestie del giugno 2019
- UE - Gender Equality Strategy 2020-2025
- Strategia Nazionale Parità di Genere 2021-2025

• Decreto Legislativo 11 aprile 2006, n.198 Codice delle pari opportunità GTT si impegna a:

- preservare il valore delle persone
 - perseguire la parità di genere
 - valorizzare le diversità
 - supportare l'empowerment femminile
- Tali intendimenti si sostanziano in una strategia di sviluppo e gestione delle risorse umane, in grado di promuovere una cultura inclusiva per valorizzare l'unicità delle persone e l'accesso alle medesime possibilità di crescita professionale a prescindere dal genere e dal ruolo ricoperto.
- La presente Politica definisce, infatti, i principi ispiratori e le modalità operative di interventi su ambiti collegati a politiche specifiche:
- Cultura, strategia e comunicazione: miglioramento dell'ambiente di lavoro favorendo e sostenendo l'inclusione, la parità di genere e la valorizzazione della diversità di genere nei convegni, negli appuntamenti istituzionali e nelle comunicazioni.
 - Governance: attuazione di un modello di governance volto a definire gli adeguati presidi organizzativi e la presenza del genere di minoranza negli organi di indirizzo e controllo dell'organizzazione nonché la presenza di processi volti a identificare e porre rimedio a qualsiasi evento di non inclusione.
 - Processi HR: attuazione di processi relativi a diversi stadi che caratterizzano il ciclo di vita di una risorsa nell'organizzazione basati su principi di inclusione e rispetto delle diversità.
 - Opportunità di crescita e inclusione delle donne in azienda: miglioramento della capacità di creare accessi neutrali dei generi ai percorsi di carriera e di crescita interni.
 - Equità remunerativa per genere: attuazione di processi per il bilanciamento della remunerazione.
 - Tutela della genitorialità e conciliazione vita-lavoro: attuazione di politiche per supportare il personale nelle loro attività genitoriali e di cura (caregiver).

In prospettiva di ulteriori sviluppi, si richiamano qui le misure già attive che apportano benefici alla parità di genere agevolando la conciliazione

vita-lavoro, quali il part time volontario e la fruizione di congedi e permessi per cura familiare e personale.

Congedi di cura

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

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

Tutti i dipendenti (100%) che hanno fruito di congedo parentale sono rientrati in servizio al termine.

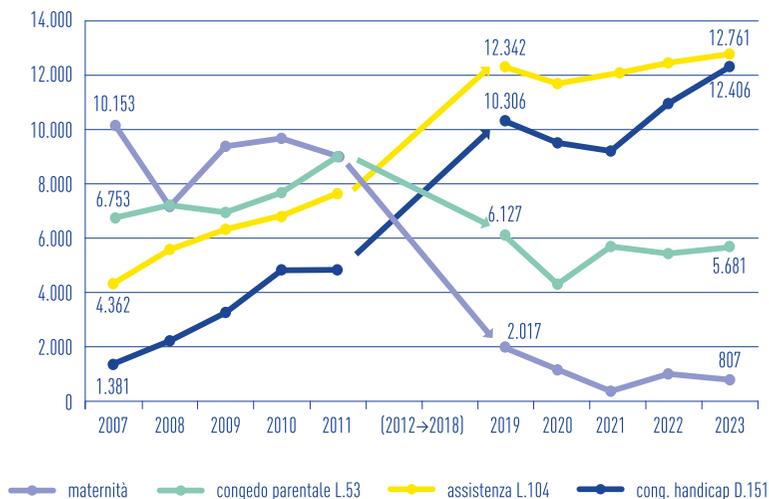
CONGEDI E PERMESSI DI CURA – FRUIZIONE GIORNATE

	2021			2022			2023			% 23-22	
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot		
N. giorni goduti di cui:	24.391,5	5.585	29.976,5	26.353,5	6.402,5	32.756	26.847,5	7.497,5	34.345	100%	5%
maternità (obbligatoria e anticipata)	0	376	376	0	1.049	1.049	0	807	807	2%	-23%
paternità	284	0	284	463	0	463	371	0	371	1%	-20%
congedo parentale	4.531	1.199	5.730	4.610	851	5.461	4.844	837	5.681	17%	4%
assistenza parenti (L. 104)	7.957	1.749	9.706	8.052	1.804	9.856	8.290	1.902	10.192	30%	3%
assistenza figli (L. 104)	1.180	346	1.526	1.312	406	1.718	1.316	411	1.727	5%	1%
cura personale (L. 104)	562	293	855	484	383	867	426	416	842	2%	-3%
congedo handicap congiunti (D.Lgs. 151)	8.217	1.054	9.271	9.688	1.255	10.943	9.868	2.538	12.406	36%	13%
altri congedi straordinari (gravi patologie, lutto, assistenza)	1.394,5	358	1.752,5	1.477,5	476,5	1.954	1.489,5	524,5	2.014	6%	3%
malattia figli (permessi retribuiti e non)	220	96	316	219	94	313	243	62	305	1%	-3%
congedi parentali Covid	46	114	160	48	84	132	0	0	0	-	-100%

Nel 2023 la fruizione dei congedi giornalieri è complessivamente aumentata, ma con andamento divergente delle diverse causali, che a causa del progressivo invecchiamento dell'organico già da alcuni anni vedono diminuire i motivi di cura genitoriale e aumentare quelli per assistenza parentale, per lo più dedicata ai genitori anziani con handicap o gravi problemi di salute (permessi ex Legge 104/1992 e congedo straordinario ex D.Lgs. 151/2001 utilizzabile continuativamente fino a due anni). I permessi "ordinari" per i figli (maternità, paternità, congedi parentali, permessi malattia figli) rappresentano ormai solo un quinto del totale (21%) e il congedo di maternità addirittura il 2%, testimoniando

quanto si siano modificate le esigenze di cura e ancor prima la realtà anagrafica del personale. Anche tra tutti i congedi ex Legge 104 solo il 14% riguardava i figli e il 7% la cura personale, mentre ben il 79% erano relativi agli altri congiunti.

Anche nell'ambito dell'applicazione delle Linee guida per la parità di genere, è utile approfondire i fenomeni in prospettiva di lunga tendenza: si può così agevolmente osservare il ribaltamento nella fruizione dei congedi, con l'incidenza sempre maggiore di quelli relativi alla cura di soggetti fragili.



Nota: non sono stati considerati i congedi straordinari istituiti temporaneamente per l'emergenza Covid, particolarmente rilevanti nel 2020 (6.642 giornate aggiuntive per L. 104 e 3.911 per i congedi parentali).

La crescita assoluta delle giornate fruite per l'assistenza parentale avviene peraltro in un contesto di contrazione dell'organico aziendale, determinando pertanto un aumento pro capite più che proporzionale. La

tendenza è però opposta tra donne e uomini, poiché la drastica riduzione dei congedi connessi alla cura genitoriale modifica completamente la distribuzione di genere.

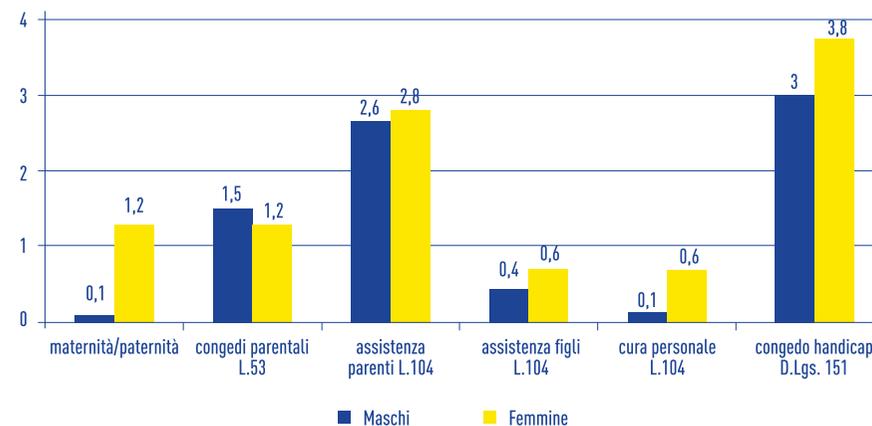
GIORNI PRO CAPITE DI FRUIZIONE CONGEDI

	F	M	TOT
2007	20,5	1,8	4,4
2011	20,8	3,2	5,8
2021	8,2	7,3	7,4
2022	9,1	7,8	8,0
2023	11,1	8,3	8,8
Δ % 2023-2022	22%	6%	10%
Δ % 2023-2007	-46%	361%	100%

La variazione delle esigenze di cura comporta così un progressivo riequilibrio delle differenze di genere, con i tassi medi maschili di fruizione simili a quelli femminili e diventati addirittura maggiori per i congedi

parentali ordinari ex Legge 53/2000 (rispetto alla base di confronto del 2007, gli uomini sono solo leggermente saliti da 0,9 a 1,5 giornate pro capite, ma le donne sono crollate da 6,2 a 1,2).

GIORNI PRO CAPITE DI FRUIZIONE DEI PRINCIPALI CONGEDI (2023)



Nota: giorni pro capite calcolati in rapporto alla forza numerica al 31.12 (in rapporto alla forza media annua sono leggermente inferiori).

Il rapporto tra beneficiari effettivi e potenziali dei congedi di paternità obbligatoria e dei giorni effettivamente fruiti rispetto a quelli spettanti si articola come segue.

- 10 hanno fruito del congedo in misura inferiore ai 10 giorni, alcuni dei quali potrebbero ancora fruirne.

Figli di dipendenti maschi nati nel 2022-2023: 90 di cui:

- 67 hanno fruito di tutti i 10 giorni spettanti
- 11 sono stati assunti dopo la nascita (non disponibile il dato di fruizione prima dell'assunzione)
- 2 non hanno fruito del congedo, con esplicita rinuncia scritta

I dati relativi alla fruizione di permessi orari confermano il quadro complessivo descritto, con un crollo dei riposi giornalieri dei genitori (cd. "permessi allattamento"), connesso alla diminuzione di maternità e paternità, e la prevalenza dei permessi ex legge 104, in questo caso però soprattutto per la cura personale. Permane una netta prevalenza femminile di tali permessi che comportano l'effettuazione seppur ridotta dell'attività lavorativa.

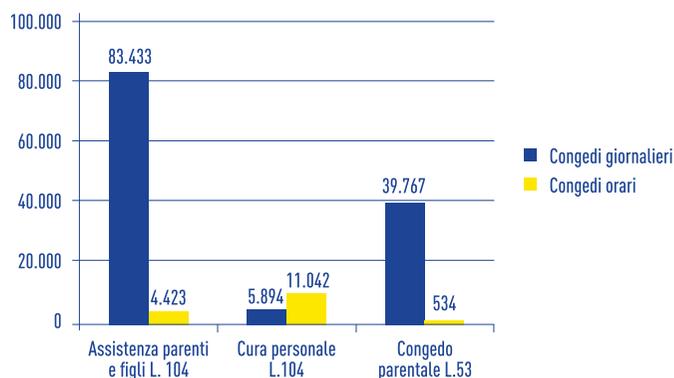
CONGEDI E PERMESSI DI CURA – FRUIZIONE ORE

	2021			2022			2023			%	Δ % 23-22
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot		
N. ore godute di cui:	14.121	6.034	20.155	12.873	6.740	19.614	9.612	7.501	17.113	100%	-13%
riposi giornalieri genitori	3.601	299	3.900	3.351	453	3.804	712	402	1.114	6%	-71%
congedo parentale (L. 53)	35	209	244	54	337	391	115	419	534	3%	37%
assistenza parenti e figli (L. 104)	2.933	1.500	4.433	2.414	1.520	3.934	2.259	2.164	4.423	26%	12%
cura personale (L. 104)	7.551	4.022	11.572	7.054	4.431	11.484	6.526	4.516	11.042	65%	-4%
altro (controlli prenatali)	-	5	5	-	-	-	-	-	-		
Ore godute pro capite	4	9	5	4	10	5	3	11	4		

Si evidenzia che le esigenze di cura individuale sono prevalentemente affrontate con i permessi orari, che permettono una maggiore elasticità e continuità della fruizione, mentre per l'assistenza di parenti e figli

prevalgono i permessi giornalieri, in proporzioni analoghe all'anno precedente. Rimane molto esigua la quota dei congedi parentali fruiti a ore.

ORE DI FRUIZIONE CONGEDI GIORNALIERI/ORARI (2023)



Nota: la conversione dei permessi giornalieri in ore è approssimata usando la conversione 1 giornata = 7 ore lavorative (orari individuali di 6.5 h/gg per la maggior parte del personale + 8 h/gg per gli altri).

Tempo parziale

Il lavoro part time viene svolto sempre su base volontaria, viene concesso in forma temporanea (rinnovabile) ed è reversibile a tempo pieno su richiesta del dipendente. Può essere trasformato in full time alla scadenza anche per scelta aziendale connessa a esigenze lavorative.

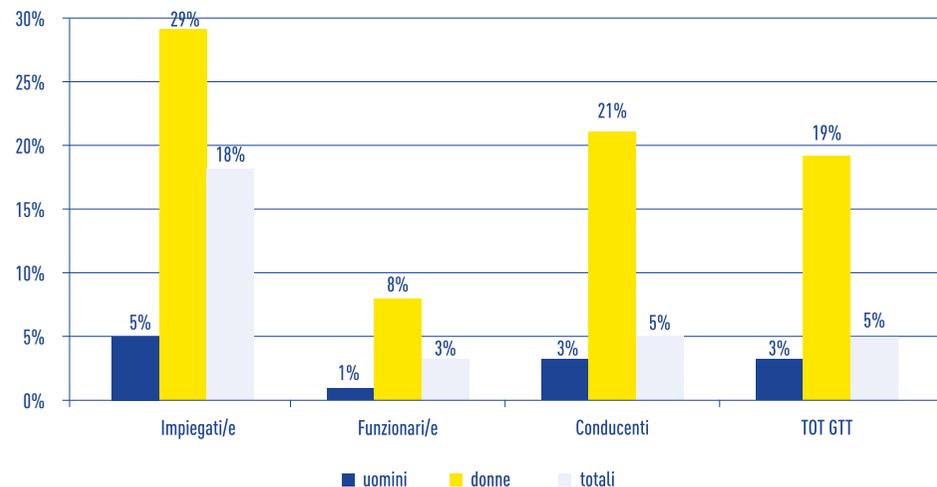
È diffuso principalmente tra il personale femminile (19% delle donne

in organico) e nelle mansioni impiegatizie, anche in conseguenza delle differenti possibilità contrattualmente a disposizione: il personale amministrativo può modulare quantità e distribuzione dell'orario, i conducenti sono invece vincolati al 60% dell'orario normale (50% per alcuni contratti stipulati in passato). La fruizione nel 2023 è in diminuzione rispetto al 2022.

DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE

	Full time			Part time			Δ% P.T.		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
2021	544	3268	3812	140	89	229			
2022	560	3.296	3.856	142	91	233	1%	2%	2%
2023	542	3.156	3.698	131	81	212	-8%	-11%	-9%
% 2023 su tot				19%	3%	5%			

Part time per categoria (2023)



Non sussistono differenze tra dipendenti a tempo pieno e tempo parziale (qualsiasi modulazione del part time) in relazione ai diversi istituti contrattuali di primo e secondo livello, ai benefit aziendali (mensa,

Cral, welfare...), ai contributi per la pensione integrativa, alle garanzie assicurative, alla gestione dei congedi parentali.

Welfare aziendale

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

- Centro di ascolto (supporto psicologico per i dipendenti e i loro familiari) Anche nel 2023 gli psicologi del Centro (professionisti esterni) hanno affrontato e fornito supporto a casi di difficoltà, quali stati di ansia, stress, depressione e attacchi di panico. Inoltre alcuni dipendenti coinvolti in gravi incidenti e/o aggressioni hanno fruito di un percorso di desensibilizzazione al trauma.

Dalla sua istituzione nel 2005 al 2023 si sono rivolti al Centro 1.256 utenti (115 nel 2023), per counseling, consulenza psicologica, psicoterapie brevi, sostegno psicologico, attività di coaching.

- Ferie solidali A distanza di 4 anni dalla istituzione delle ferie solidali, nel 2023 i dipendenti hanno donato 62 giornate a colleghi in gravi difficoltà (senza conoscerne l'identità). La commissione tecnica paritetica azienda-sindacati ha analizzato 3 richieste e ha autorizzato 50 giorni di ferie. L'azienda contribuisce a incrementare le giornate disponibili con una

- quota aggiuntiva del 10% rispetto a quanto donato dai dipendenti.
- Fondo sussidi straordinari Nel 2023 sono state supportate 5 famiglie di dipendenti deceduti durante l'anno e 3 dipendenti in difficoltà economiche contingenti.
- Prestiti aziendali / anticipi TFR (condizioni migliorative rispetto alla legge, sia per le motivazioni che per il numero di concessioni)
- Collaborazione con Scialuppa CRT onlus - Fondazione Antiusura
- Abbonamenti di trasporto e sosta scontati per familiari
- Telelavoro
- Pratiche per rinnovo patente (costi di rinnovo a carico aziendale per i dipendenti che la utilizzano per lavoro)
- Borse di studio, Natale bimbi, vacanze estive/colonie, gestiti tramite il CRAL aziendale.

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

4.6 Relazioni sindacali

Il 2023 ha visto GTT protagonista di numerose trattative sindacali inerenti molteplici tematiche relative al rapporto di lavoro. Tale percorso negoziale ha permesso di condividere con la parte sindacale importanti accordi che consentono di migliorare le condizioni di lavoro e, al tempo stesso, di proseguire l'importante azione di rilancio aziendale incentivando produttività, innovazione ed efficienza.

A tal proposito si riportano i principali accordi stipulati nel 2023:

- Premio di Risultato Aziendale e Sistema di retribuzione incentivante Middle Management: GTT ha stipulato con le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Faisa-Cisal e Ugl Autoferro due specifici accordi di produttività finalizzati al raggiungimento di due obiettivi aziendali ovvero il raggiungimento globale di un obiettivo di presenza in servizio e un obiettivo economico inerente l'incremento dei ricavi da vendita di biglietti ed abbonamenti.

- Premi di Produttività di settore: sono stati siglati 4 accordi: addetti

movimento metropolitana - operai manutenzione metropolitana - impiegati Centri di Servizio al Cliente - operatori SPEV (gestione dei turni del personale viaggiante). Tali accordi sono accumulati dall'obiettivo di incentivare i lavoratori verso il miglioramento degli indici di produttività nei rispettivi ambiti di competenza.

- Revisione impianto turni orari personale viaggiante urbano: il tema è stato oggetto di un vivo e fattivo confronto con la rappresentanza sindacale, con particolare riferimento a due specifiche categorie di conducenti di linea, i c.d. "senior" ed i "flessibili". Le azioni concordate hanno consentito un importante recupero produttivo che è stato reinvestito economicamente per migliorare le condizioni retributive del personale interessato.

Rispetto alla contrattazione nazionale, si evidenzia che nel 2023 GTT ha riconosciuto ai propri dipendenti l'ultima delle tre tranches di aumento retributivo definito dal CCNL 10/05/2022.

CONTRATTAZIONE DI II LIVELLO - ACCORDI SOTTOSCRITTI

	2021	2022	2023
Con Organizzazioni Sindacali	35	26	39
Con RSU	19	40	33
Totale	54	66	72

CONTRATTAZIONE DI II LIVELLO - RIUNIONI SINDACALI EFFETTUATE

	2021	2022	2023
Convocate dall'azienda	17	50	31
Richieste da Organizzazioni sindacali / RSU	102	118	103
Procedure di raffreddamento	35	16	28
Totale	154	184	162

ESITO PROCEDURE DI CONCILIAZIONE EX L. 146/1990 (Esercizio del diritto di sciopero nei servizi essenziali)

	2021	2022	2023
Chiusura positiva	17	9	11
Decadute/ritirate/sospese	6	3	6
Attive al 31/12	-	1	-
Chiusura negativa	7	2	11
Chiusura negativa con sciopero	5	1	-
Totale	35	16	28

SCIOPERI

Aziendali	2021	2022	2023
Dichiarati	6	3	10
di cui effettuati	4	2	7
Nazionali	2021	2022	2023
Dichiarati/adesioni	7	6	7
di cui effettuati	7	5	5
Totale scioperi	2021	2022	2023
Dichiarati	13	9	17
di cui effettuati	11	7	12

ADESIONI SINDACALI PER GENERE

	2021	2022	2023	Δ % 2023 -2022	% 2023 su organico
Maschi	2219	2258	2152	-5%	67%
Femmine	399	409	410	-	61%
Totale	2618	2667	2562	-4%	64%
% su organico	65%	65%	64%		

Nota: percentuale di adesioni calcolata su forza media annuale

L'andamento delle iscrizioni sindacali evidenzia una lieve diminuzione del tasso generale di sindacalizzazione, le adesioni femminili tradizionalmente inferiori tendono in proporzione ad avvicinarsi a quelle maschili.

5

SOSTENIBILITÀ SOCIALE: CITTADINI

- 5.1 Politica (clienti)
- 5.2 Sicurezza
- 5.3 Accessibilità
- 5.4 Qualità percepita
- 5.5 Politica (legalità)
- 5.6 Anticorruzione
- 5.7 Contenzioso

5.1 Politica (clienti)

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

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

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

- Carta della mobilità dei servizi urbani
- Carta della mobilità dei servizi ferroviari (gestione terminata nel giugno 2023)
- Carte della mobilità dei servizi extraurbani, adottate dai Consorzi a cui GTT partecipa.

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

La Carta della mobilità dei servizi urbani è frutto anche del confronto permanente con le associazioni dei consumatori iscritte a un apposito elenco della Città di Torino.

Monitora i seguenti fattori di qualità:

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

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

La nuova Carta della mobilità dei servizi urbani, pubblicata nell'aprile 2024, è stata rinnovata in seguito ad approfondito confronto con il Comune di Torino, l'Agenzia della Mobilità Piemontese e le associazioni dei consumatori, soggetti con i quali è ancora in corso un tavolo di lavoro per rinnovare le condizioni dell'indennizzo compensativo in caso di disservizi imputabili a cause aziendali e delle procedure di conciliazione paritetica tra azienda e clienti, un'opportunità di risoluzione di eventuali controversie senza oneri a loro carico.

Il 1 ottobre 2023 è entrata in vigore la revisione tariffaria per il servizio urbano ed extraurbano. Relativamente all'area urbana, la revisione non ha riguardato gli abbonamenti.

Si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio per la dettagliata illustrazione delle attività di vendita, marketing e relazione con il cliente svolte nel corso dell'anno.

Digitalizzazione

Sono proseguiti gli investimenti e gli impegni per favorire la digitalizzazione dell'acquisto e della validazione di titoli di viaggio e di sosta.

- La revisione tariffaria ha introdotto l'importante novità della differenza di prezzo del biglietto occasionale *City 100*, col minor costo della sua versione smaterializzata, ricalcando quanto già in vigore per il biglietto giornaliero *Daily*. Ha inoltre reso solo digitale (disponibile su *Sostapp*) il titolo di sosta "carnet da 45 ore settimanali".
- È stata rilasciata su *AppleStore* la versione *iOS* della app *ToMove*.
- È notevolmente cresciuta la percentuale di veicoli (bus e tram) attrezzati per consentire la validazione con sistema *Tap&Go*.
- È stato completamente rinnovato il sito web per e-commerce per abbonamenti di sosta e trasporto.
- È stata rafforzata la struttura aziendale di gestione delle vendite digitali e di assistenza clienti post-vendita, sia in termini di risorse (con

ulteriore crescita prevista nel 2024) sia di tecnologie, in particolare con la nuova piattaforma (denominata CRM) per la raccolta e gestione delle segnalazioni dei clienti.

- È stata eliminata in accordo con Trenitalia la versione cartacea del "Biglietto Integrato metropolitano", pertanto sono state rimosse tutte le obliteratrici meccaniche e magnetiche che erano ancora presenti sui mezzi aziendali.

- Sono state apportate innovazioni tecnologiche per permettere la vendita di titoli di viaggio (in versione *QRCode*) anche su piattaforme o app di terzi. Questo permetterà tra l'altro la vendita contestuale di biglietti per eventi (concerti, eventi sportivi, mostre) e dei titoli di viaggio utili per raggiungere il luogo dell'evento.

Tutti i veicoli di nuova acquisizione (bus e tram) saranno dotati di apparati

di bigliettazione elettronica abilitati ai pagamenti con carte di credito/debito integrando le altre modalità di acquisto ticket.

L'estensione dei pagamenti a bordo veicolo tramite carte di credito e di debito (*Tap&Go*) su tutte le motrici serie 6000 e serie 5000, con l'installazione a bordo tram di almeno un apparato di validazione di nuova generazione, è stata completata nel dicembre 2023.

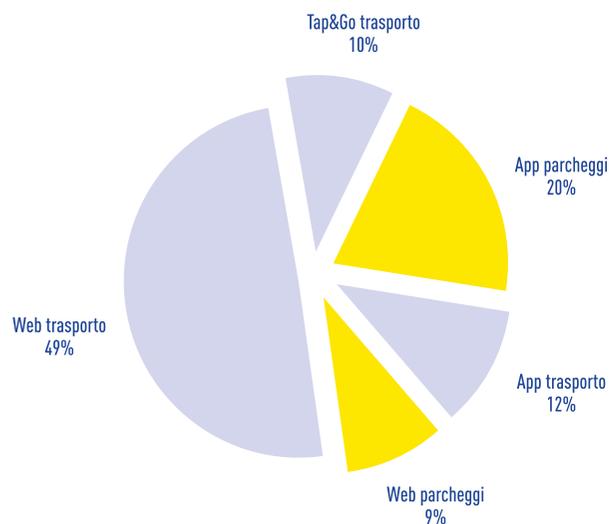
Queste attività, correlate alla crescente predisposizione dei clienti, hanno conseguito importanti risultati di crescita dei ricavi da canali digitali (+38%). Nel dettaglio, la piattaforma web rappresenta il canale principale ma in proporzione la sua crescita è più limitata, mentre è rilevante quella dei canali *mobile*, quindi soprattutto tra i clienti occasionali; si osserva anche una crescita importante su canali in attività già da parecchi anni (*Tap&Go* e *ToMove*), a indicare che non siamo ancora giunti al plateau di saturazione della domanda potenziale.

RICAVI CANALI ON-LINE (MLN €)

	2021	2022	2023	Δ % 2023-2022
Piattaforma web	10,6	20,6	25,0	21%
App To Move	1,9	3,1	5,8	84%
Tap&Go	1,4	2,6	4,9	88%
TOT trasporto	13,9	26,3	35,7	36%
Piattaforma web	3,8	4,2	4,7	12%
App (varie)	4,6	5,6	7,5	33%
SostApp	-	0,6	2,8	340%
TOT parcheggi	8,4	10,5	15,0	43%
Totale	22,3	36,8	50,7	38%

Nota: i dati 2021-2022 sono stati corretti in seguito alle verifiche successive alla precedente pubblicazione.

RIPARTIZIONE % RICAVI CANALI ON-LINE 2023



Pubblicità antidiscriminatoria

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

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

5.2 Sicurezza

Safety (sicurezza da incidenti)

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

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

I nuovi tram della serie 8000, in corso di immissione in servizio a partire dal 2023, sono i primi in Italia ad essere conformi alla norma italiana UNI 11174:2015 che garantisce l'aumento della sicurezza passiva per il

personale di guida, la presenza su ogni veicolo del registratore statico degli eventi (cd. Scatola nera) e del dispositivo di ausilio al personale di guida che segnala la presenza di ostacoli durante la marcia.

Nel 2023 i flussi di mobilità sono tornati a volumi ordinari e l'aumento del traffico privato ha determinato un aumento dei sinistri (di qualsiasi natura ed entità) per i tram e i bus extraurbani. La quota di sinistri imputabili a responsabilità del conducente aziendale (sinistri passivi) è stabile, con una netta ulteriore discesa per i tram. In tale quota rientrano anche i sinistri di lieve entità causati da manovre finalizzate a evitare danni maggiori, ad esempio brusche frenate che provocano urti e cadute di passeggeri.

N. SINISTRI PER TIPOLOGIA SERVIZIO

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	% passivi
Tram	423	457	483	6%	
di cui passivi	114	127	105	-17%	22%
Bus urbani	1136	1184	1168	-1%	
di cui passivi	590	576	611	6%	52%
Bus extraurbani	98	118	135	14%	
di cui passivi	61	57	58	2%	43%
Totale	1657	1759	1786	2%	
di cui passivi	765	760	774	2%	43%

La prevenzione dei sinistri è facilitata dall'utilizzo delle corsie riservate e dalle dotazioni di sicurezza dei veicoli, quali l'impianto frenante ABS, presente sul 100% del parco urbano, suburbano ed extraurbano.

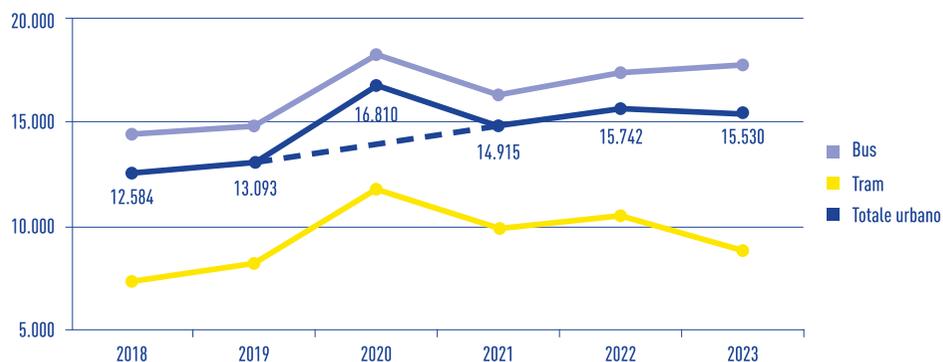
Il rapporto tra chilometri percorsi e numero di sinistri è un indicatore di immediata comprensione della sicurezza del trasporto pubblico, previsto

anche dal Contratto dei servizi urbani e dalla relativa Carta della mobilità e monitorato mensilmente dalla Centrale operativa aziendale.

La Carta 2024 ha mantenuto come obiettivo a cui tendere un intervallo minimo tra due incidenti (di qualsiasi natura, entità e responsabilità) di 14.000 km in contesto urbano.

KM MEDI PERCORSI TRA DUE INCIDENTI

	Obiettivo Carta Mobilità	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Servizio Urbano	14.000	14.915	15.742	15.530	-1%
di cui bus		16.424	17.423	17.697	2%
di cui tram		9.876	10.460	8.800	-16%



Nel 2023 l'indice è rimasto sostanzialmente stabile, a un livello ben superiore allo standard di qualità previsto, seppur con un calo per i tram, soggetti per natura a maggiore incidentalità, in gran parte causata da

terzi, come emerge dalla tabella precedente. Il rinnovo della flotta con mezzi più sicuri potrà determinare ulteriori benefici e migliorare ancora l'indice di sicurezza perseguito.

Safety (sicurezza da reati)

Nel 2023 le aggressioni (qualsiasi tipo di rischio o lesione all'incolumità fisica) sono rimaste molte, con ulteriore incremento ai danni dei conducenti, mentre quelle verso i passeggeri sono in calo. Da quest'anno sono inoltre state incluse nella rendicontazione le aggressioni agli assistenti alla clientela, che precedentemente venivano monitorate separatamente e che presentano profili di particolare criticità in relazione al delicato ruolo sanzionatorio e all'impossibilità di adottare protezioni individuali quali la cabina anti-intrusione, che preserva la sicurezza dei conducenti.

Le aggressioni ai conducenti sono quasi sempre state opera di passeggeri, con rari casi diversi (1 automobilista e 1 ciclista), così come quelle rivolte ad altri passeggeri e agli assistenti alla clientela.

I borseggi denunciati hanno continuato a crescere in misura significativa, seppur ancora inferiore ai massimi storici del passato, tornando anche a occupare preoccupati spazi sulla cronaca cittadina. Le linee con il maggior numero di borseggi sono le seguenti: tram 4 (93 casi), bus 8 (68 casi), bus 68 (39 casi), bus 11 (34 casi).

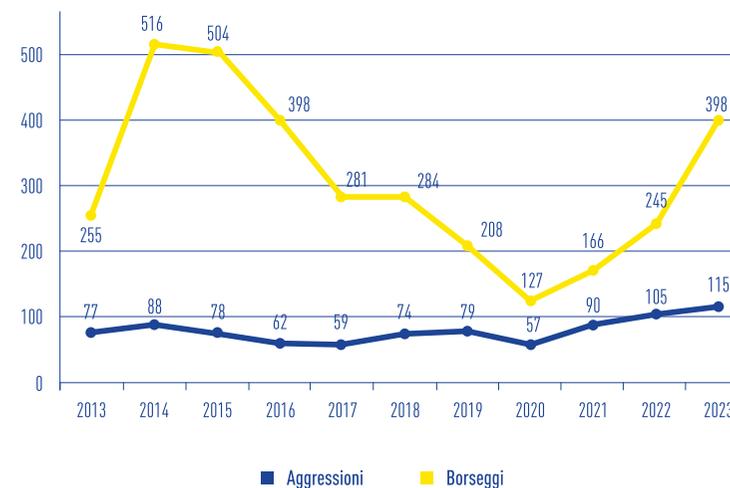
In netto aumento anche gli atti vandalici ai danni dei mezzi aziendali, con danni patrimoniali ancora limitati, ma tanto più inopportuni quanto più procede il rinnovo della flotta con mezzi nuovi e confortevoli.

Il quadro complessivo di peggioramento necessita di adeguata comprensione delle cause, che possono essere ricondotte alla diffusione di fragilità economica, tensioni sociali, disagio psicologico in crescita dopo il periodo di forzato isolamento connesso all'emergenza sanitaria.

N. REATI DENUNCIATI (SERVIZIO URBANO E SUBURBANO)

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Aggressioni	90	105	115	10%*
di cui: a passeggeri	65	77	70	-9%
a conducenti	25	28	32	14%
ad assistenti alla clientela	nd	nd	13	-
Borseggi	166	245	398	62%
Atti di vandalismo	79	77	114	48%
Totale episodi	335	427	627	47%

* senza l'integrazione delle aggressioni agli assistenti alla clientela il totale risulterebbe in leggero calo (102).



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

Rimandando alla nuova Carta della mobilità dei servizi urbani 2024 per un'illustrazione delle principali risorse tecnologiche adottate e degli obiettivi perseguiti, si evidenzia qui che il rinnovo della flotta estende progressivamente le telecamere a bordo mezzi, con un effetto dissuasivo nella commissione di reati e maggiore possibilità di identificarne i responsabili.

% VEICOLI CON TELECAMERE SU TOTALE FLOTTA

	2021	2022	2023
Bus urbani	83%	88%	92%
Bus extraurbani	40%	60%	71%
Tram	64%	65%	65%

È sempre necessario che le vittime di aggressioni, molestie e borseggi effettuino la denuncia tempestivamente, per permettere la verifica delle immagini registrate, che in assenza di segnalazioni vengono cancellate dopo un periodo limitato.

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

5.3 Accessibilità

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

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

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

Si rimanda alla nuova Carta della mobilità dei servizi urbani 2024 per un'illustrazione delle principali misure adottate e degli obiettivi perseguiti.

Si evidenzia qui che con la dismissione dei vecchi tram "gialli" serie 2800 e l'immissione in servizio dei nuovi tram Hitachi serie 8000, il cui allestimento recepisce anche alcune proposte effettuate dalle associazioni delle persone con disabilità, anche l'accessibilità del sistema tranviario sarà finalmente garantita:

- pianale ribassato;
- due postazioni attrezzate per persone con disabilità motoria, con spazi di facile accesso e buona manovrabilità delle sedie a rotelle;
- apparato *Infobus* interno (annuncio di prossima fermata e medesime indicazioni sui monitor presenti) ed esterno (annuncio di linea e di direzione);
- un sedile con spazio per il cane guida;
- sedili di colore giallo per le persone a mobilità ridotta.

ALLESTIMENTO ACCESSIBILITÀ VEICOLI

	Bus			Tram			
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	obiettivo 2024
Pavimento ribassato	100%	100%	100%	59%	62%	65%	89%
Annuncio interno di prossima fermata	91%	91%	98%	59%	62%	65%	89%
Annuncio esterno di linea	93%	93%	99%				
Indicatore di linea laterale basso	100%	100%	100%				

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

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

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

GTT dal 2012 si è dotata di un proprio "Referente per la mobilità delle persone con disabilità", che coordina i molteplici aspetti dell'accessibilità e recepisce le diverse istanze presentate dalle associazioni di persone con disabilità, facilitando le relazioni tra gli interlocutori esterni e le diverse funzioni aziendali coinvolte per l'erogazione dei servizi. Relazionandosi con i diversi settori operativi (esercizio, manutenzione, comunicazione, ecc), promuove e monitora azioni e progetti di inclusione finalizzati a migliorare l'accessibilità di mezzi e strutture. La legge 227/2021 ha inoltre definito il ruolo del Disability Manager, con funzioni interne rivolte ai propri dipendenti. In GTT i due ruoli sono ricoperti dalla stessa persona.

Le principali attività svolte nel 2023:

- Informazione e sensibilizzazione sui temi della disabilità in occasione delle nuove assunzioni dei conducenti, con la partecipazione attiva di alcune associazioni di persone con disabilità sensoriale e motoria e con l'ausilio di un cane guida.
- Adesione all'Agenda della disabilità, promossa da CPD - Consulta delle persone in difficoltà e Fondazione CRT, con previsione di realizzare progetti sulla diffusione della cultura dell'accoglienza, dell'inclusione e della diversità.
- Collaborazione con l'Ufficio degli studenti con disabilità dell'Università di Torino, in particolare la disability manager ha svolto attività formativa con gli studenti che hanno vinto una borsa di studio per l'attività di accompagnamento fisico in favore di altri studenti con disabilità. Si prevede di continuare la collaborazione ogni qualvolta sia prevista una selezione con vincitori di borsa di studio.
- Servizi di potenziamento linee e informativi in occasioni di eventi quali la Giornata Internazionale della Disabilità e la giornata "SBAM - Sport, Benessere Alimentare e Movimento", organizzate da CPD.
- Realizzazione e diffusione tramite i monitor delle stazioni metro e dei bus di 14 "pillole informative" video, in collaborazione con APRI e UICI.



NUOVA CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE GTT CON A.P.R.I. E U.I.C.I.
 Pubblicati 14 nuovi brevi video sulle buone pratiche verso gli ipovedenti



5.4 Qualità percepita

Reclami e segnalazioni dei clienti

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

Con il ritorno all'utilizzo ordinario della rete di trasporto e l'aumento dei passeggeri trasportati i reclami registrano un aumento, ma rimangono nettamente inferiori al periodo precedente la crisi sanitaria (nel 2019

erano stati 6.810, oltre il 50% in più).

Il dato numerico dei reclami è un indicatore significativo ma non sufficiente a valutare la soddisfazione dei clienti o la rilevanza di alcune problematiche, in quanto può variare in base alla fruibilità dei canali a disposizione per presentarli (dal 2015 hanno avuto un netto incremento in seguito alla predisposizione di un apposito link sul sito aziendale per la presentazione on line) e soprattutto alla fiducia dei clienti circa l'utilità della segnalazione: paradossalmente i reclami possono diminuire se cala la fiducia della cittadinanza nella volontà e capacità dell'azienda di porvi rimedio e viceversa aumentare se viene percepita la reattività aziendale.

N. RECLAMI

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022	Media reclami al giorno
Superficie (Bus e Tram)	3.138	3.638	3.804	5%	10,4
di cui:					
Urbano	nd	1.376	1.542	12%	4,2
Suburbano	nd	1.480	1.510	2%	4,1
Extraurbano	nd	782	752	-4%	2,1
Area commerciale	283	209	261	25%	0,7
di cui:					
Comunicazione	nd	40	59	48%	0,2
Vendita	nd	169	202	20%	0,6
Metro	131	113	223	97%	0,6
Parcheggi	108	101	112	11%	0,3
Ferrovie	14	19	5	-74%	-
Servizi Turistici	9	12	10	-17%	-
Ambiente	nd	4	6	50%	-
TOTALE	3.683	4.096	4.421	8%	12,1

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

Oltre ai reclami, nel 2023 sono state gestite 75.647 richieste di informazioni (in media oltre 200 al giorno), in aumento del 10% rispetto all'anno precedente e 5.423 segnalazioni, elogi e proposte di miglioramento (circa 15 al giorno, in aumento del 4% rispetto all'anno precedente).

In particolare, ha assunto rilevanza la richiesta di assistenza per acquisti in e-commerce, per la crescita degli acquisti digitali sulla piattaforma

dedicata, rafforzata dalla spendibilità online del nuovo Bonus trasporti.

La Carta della Mobilità dei servizi urbani prevede che entro 20 giorni venga fornita risposta scritta al proponente. Tale limite è spesso anticipato, tuttavia anche nel 2023 non è stato sempre rispettato, sia per i picchi di lavoro connessi al Bonus trasporti nazionale sia per l'obsolescenza del software di gestione, finalmente sostituito con uno più performante nel corso dell'anno. Si osserva comunque un anticipo generale delle risposte rispetto all'anno precedente, in particolare quelle relative ai rimborsi.

RIPARTIZIONE TEMPI DI RISPOSTA A COMUNICAZIONI CLIENTI

	Reclami + segnalazioni			Rimborsi			Richieste informazioni				
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023		
< 15 giorni	35%	30%	35%	< 10 giorni	65%	20%	80%	< 24 ore	25%	10%	15%
15-20 giorni	65%	45%	40%	10-15 giorni		45%	20%	24-48 ore	30%	40%	45%
> 20 giorni	-	25%	25%	15-20 giorni	35%	35%	-	48-72 ore	45%	40%	35%
								> 72 ore	-	10%	5%

Indagini di soddisfazione dei clienti (customer satisfaction)

Nel corso del 2023 è stata avviata in accordo con le associazioni dei consumatori la programmazione ed elaborazione di un'indagine di customer satisfaction per il servizio urbano di Torino, curata dalle

associazioni Federconsumatori, Adiconsum Piemonte e Adoc e con la partecipazione dell'Università di Torino - Dipartimento di Psicologia. L'indagine sarà effettuata e presentata pubblicamente nel 2024.

INDAGINE SUI CSC - CENTRI SERVIZI AL CLIENTE

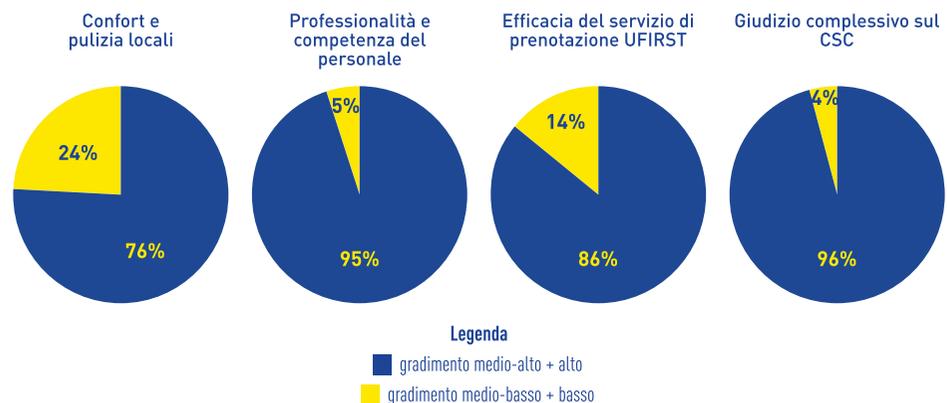
Nel marzo 2023 è stata effettuata un'indagine di gradimento sui servizi di vendita di titoli di viaggio e sosta e di assistenza ai clienti forniti presso i CSC collocati presso la stazione di Porta Nuova e gli uffici di Corso Francia a Torino.

L'indagine è stata effettuata con le seguenti modalità:

- strumento: questionario elaborato con Google form
- somministrazione: al termine delle ordinarie procedure di vendita effettuate presso il CSC a clienti privati individuali, gli addetti aziendali (preventivamente formati) hanno chiesto ai clienti appena serviti la disponibilità a rispondere anonimamente al questionario, in caso di assenso hanno inserito le loro risposte direttamente sul modulo google on-line.
- campione: ca. 300 questionari totali, 150 per CSC (1-2% delle transazioni di acquisto effettuate mediamente in un mese), senza distinzioni anagrafiche.

L'ampia maggioranza del campione (59%) era composto da clienti abituali dei servizi di trasporto o sosta (almeno 5 giorni a settimana) e più dei due terzi ha usato il servizio di prenotazione. Meno di un quarto (23%) si è rivolto ai CSC perché non conosceva canali di vendita diversi, gli altri clienti li hanno scelti soprattutto per la comodità di fruizione (ubicazione, modalità di prenotazione), ma anche per la preferenza del rapporto personale rispetto ai canali digitali e in misura limitata per le modalità di pagamento disponibili.

Il gradimento dei servizi è stato espresso su una semplice scala da 1 a 4, con esiti confortanti: la somma dei giudizi alti e medio-alti raggiunge il 96% complessivo e il fattore di qualità più apprezzato è stato la professionalità e competenza del personale.



5.5 Politica (legalità)

Un rigoroso rispetto della legalità è una priorità imprescindibile per GTT in ogni processo aziendale.

L'impegno per la conformità a norme e regolamenti (compliance) anche nel 2023 è riscontrato dall'assenza di sanzioni da parte di:

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

Tale evidenza è particolarmente significativa considerando l'entità e la complessità delle attività gestite dalla Società quali ad esempio gli appalti.

Considerato il costante e rigoroso impegno di GTT per il presidio dei profili di legalità, nel 2021 il Consiglio di Amministrazione ha formalizzato la procedura per il conseguimento del Rating di legalità.

Il Rating determina vantaggi reputazionali, agevola l'accesso al credito e rappresenta un indicatore sintetico del rispetto di elevati standard di legalità.

Il Rating, per il cui conseguimento è richiesta l'assenza di precedenti penali specifici per gli amministratori e i procuratori della Società, è strutturato su più livelli in esito alla verifica delle seguenti condizioni:

- adesione a protocolli di legalità;
- adozione del modello organizzativo 231;
- adozione di forme di corporate social responsibility;

- adozione di codici etici di autoregolamentazione;
- adozione di modelli organizzativi di prevenzione e contrasto della corruzione.

Il Rating ha durata di 2 anni dal rilascio ed è rinnovabile.

L'istruttoria e il riconoscimento sono di competenza dell'AGCM – Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Nel marzo 2021 GTT ha conseguito il Rating di legalità, con il massimo punteggio attribuibile (3/3 "stelle"). Le condizioni che hanno consentito il riconoscimento del rating devono essere mantenute per tutta la sua durata; un solo evento negativo rientrante nella casistica delle condizioni regolamentari minime (es. illeciti amministrativi) può infatti comportarne la revoca.

In data 19/01/2023 è stata completata la procedura/domanda di rinnovo del Rating di legalità con invio del formulario sulla piattaforma webrating dell'AGCM. In data 14/03/2023, in base alle dichiarazioni rese da GTT nonché all'esito delle valutazioni effettuate, l'AGCM ha deliberato il rinnovo del rating di legalità confermando il punteggio massimo di tre stelle.

Di seguito si riporta l'articolazione del sistema di prevenzione della corruzione (tema-chiave esplicitamente richiesto dal D.Lgs. 254/2016 sulle DNF) e si rendiconta il contenzioso legale dell'anno, in ambito civile, penale e del lavoro.

5.6 Anticorruzione

GTT applica le disposizioni in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza previste dalle leggi (L. 190/2012 e D.Lgs. 33/2013 come modificato dal D.Lgs. 97/2016), dal Piano nazionale anticorruzione (PNA) dell'Autorità nazionale Anticorruzione (ANAC).

GTT adotta ed aggiorna annualmente il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT) in conformità agli indirizzi espressi dall'ANAC ed agli obiettivi strategici indicati dal Consiglio di Amministrazione.

Il PTPCT espone il processo di analisi dei contesti interno ed esterno e di concreta "valutazione del rischio" di commissione di reati o di "maladministration" declinato sui singoli processi, anche conformemente agli standard ISO 37001:2016.

GTT adotta inoltre un Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 per la prevenzione dei reati commessi nell'interesse o a vantaggio della società.

La corruzione è un tema rilevante per GTT perché può comportare impatti significativi sia per l'azienda sia per il contesto esterno, toccando gli

interessi e le aspettative dei propri interlocutori (stakeholder). GTT analizza, valuta e tratta il rischio di corruzione, al fine di prevenirlo, in tutti i sotto - processi indicati nella mappa dei processi approvata dal Consiglio di Amministrazione.

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

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

Nel novembre 2022 la prima visita di mantenimento si è conclusa positivamente con la conferma, da parte all'Ente di Certificazione, di conformità ai requisiti dello standard. In data 11-12/12/2023 anche la seconda visita di mantenimento si è conclusa positivamente con la conferma di conformità ai requisiti dello standard, proposta dagli Auditor di terza parte all'Ente di Certificazione.

L'architettura del sistema

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

GTT gestisce la prevenzione della corruzione in primo luogo attraverso:

- Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO 37001:2016 e documenti correlati
- Politica di GTT per la prevenzione della corruzione
- Codice di comportamento
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) - Parte Generale
- Sezione A di Parte Speciale del MOG - Reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione e corruzione tra privati
- Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT)
- Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati
- Documenti di due diligence.

GTT, in quanto dotata di Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001, ha adottato la Sezione F di Parte Speciale del MOG in cui vengono trattati i delitti di riciclaggio.

Le restanti Sezioni di Parte Speciale (C - sicurezza e ambiente, D - delitti informatici, E - delitti contro la personalità individuale e l'impiego di cittadini di Paesi terzi il cui soggiorno è irregolare, G - reati tributari, H - reati contro il patrimonio culturale) non impattano direttamente sul tema della corruzione.

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

Valutazione dei rischi e contromisure

GTT ha aggiornato in data 27/10/2023 il documento "Analisi del contesto esterno" correlato al Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO 37001:2016.

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

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

I **dati oggettivi** si desumono da fonti istituzionali che analizzano i fenomeni corruttivi in Italia.

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

- Relazione annuale del Ministero dell'Interno al Parlamento;
 - Relazione annuale dell'ANAC al Parlamento;
 - pubblicazioni dell'ANAC;
 - Commissione Europea – Relazione sullo Stato di diritto;
 - Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Servizio analisi criminale
- e considera un arco temporale massimo di 5 anni.

La Società tiene traccia del riferimento della fonte del dato oggettivo, di quanto si evince dal dato oggettivo e della valutazione (interpretazione ed estrazione di elementi utili) delle caratteristiche dell'ambiente in cui la Società opera, in apposito elenco, da cui per il 2023 risultano quali processi correlati a rischio corruzione: Acquisti e Risorse Umane.

I **dati soggettivi** sono relativi alla percezione del fenomeno corruttivo da parte degli stakeholder.

La Società tiene conto di tale percezione da parte di:

- stakeholder interni
- stakeholder esterni

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

È emersa, al riguardo, una percezione di rischio corruzione ex L. 190/2012, in relazione alle seguenti aree:

- procedure di acquisti / incarichi professionali
- esecuzione dei contratti (collaudi, accettazione materiali, penali, ecc.)
- risorse umane
- verifica titoli e gestione verbali.

La Società inoltre prende in considerazione la percezione del fenomeno corruttivo attraverso l'eventuale presentazione di segnalazioni da parte dei c.d. whistleblower in un arco temporale di massimo 5 anni e ne tiene traccia in apposita tabella (nel quinquennio 2019-2023 non sono giunte segnalazioni). A seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 24/2023, che ha ampliato l'ambito di applicazione soggettivo della tutela del segnalante, GTT prende in considerazione la percezione del fenomeno corruttivo attraverso l'eventuale presenza di segnalazioni non solo da parte degli stakeholder interni, ma anche da parte degli stakeholder esterni.

Le attività e le scelte di GTT generano conseguenze, positive o negative, per una molteplicità di soggetti, individuali e collettivi. Tutti questi soggetti vengono definiti parti interessate (c.d. stakeholder), allo stesso tempo interessati all'operato aziendale e capaci di influenzarlo, in diversa misura. La Società tiene pertanto traccia delle esigenze e delle aspettative degli stakeholder esterni e interni (individuati nella Dichiarazione Non Finanziaria nella matrice di materialità) in tema di prevenzione della corruzione come da tabelle allegate.

Analisi del contesto interno – Dati soggettivi – Stakeholder interni – Segnalazioni c.d. whistleblowing

Anno	Nr. Segnalazioni whistleblowing	Area di rischio della segnalazione
2023	0	--
2022	0	--
2021	0	--
2020	0	--
2019	0	--

Non si sono avute segnalazioni pertinenti da parte di whistleblower neppure a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 24/2023 che ha significativamente ampliato l'ambito soggettivo di applicazione della normativa di settore.

Esigenze e aspettative delle parti interessate GTT in tema di prevenzione della corruzione

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

Per pianificare e attuare il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, in un'ottica di coordinamento ed integrazione, GTT utilizza gli strumenti a livello organizzativo, gestionale e documentale di cui già dispone in virtù di obblighi di legge (principalmente: L. 190/2012, D.Lgs. 33/2013 e loro s.m.i e D.Lgs. 231/2001) e della scelta volontaria di adottare e applicare i Sistemi di Gestione Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul lavoro, Sicurezza delle Informazioni. Nell'ambito del sistema sono stati analizzati e valutati i rischi corruttivi previsti sia dalla L. 190/2012 sia dal D.Lgs. 231/2001. Per corruzione si intende l'offrire, promettere, fornire o richiedere un vantaggio indebito di qualsivoglia valore (che può essere economico o non economico) direttamente o indirettamente, e indipendentemente dal luogo, violando la legge vigente, come incentivo o ricompensa per una persona ad agire o a omettere azioni in relazione alla prestazione delle mansioni di quella persona.

Per maladministration si intendono condotte, situazioni, condizioni, organizzative ed individuali - riconducibili anche a forme di cattiva amministrazione - che potrebbero essere prodromiche ovvero costituire un ambiente favorevole alla commissione di fatti corruttivi in senso proprio. Per decisioni di cattiva amministrazione si intendono: decisioni contrarie all'interesse pubblico perseguito dall'amministrazione, in primo luogo sotto il profilo dell'imparzialità, ma anche sotto il profilo del buon andamento (funzionalità ed economicità). La prevenzione dei reati commessi nell'interesse o a vantaggio della Società include i reati corruttivi. Il rischio di corruzione nei confronti della P.A. si può configurare con le fattispecie di reato previste dall'art. 25 del D.Lgs. 231/2001 (peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio) ed il reato di corruzione tra privati previsto dall'art. 25 ter comma 1 lettera s-bis) del D.Lgs. 231/2001.

La valutazione dei rischi viene effettuata per tutti i processi e sotto-processi presenti nella mappa aziendale, a cui sono stati aggiunti i processi "direzionali" impattanti sulla prevenzione della corruzione. Si è tenuto anche conto dei c.d. "soci in affari, cioè delle persone giuridiche terze (pubbliche o private) con cui la Società entra in relazione commerciale. La mappa dei processi di GTT è costituita da 37 processi di 1° livello e 248 sotto-processi comprendenti i processi "direzionali" impattanti sulla prevenzione della corruzione.

La valutazione del rischio si articola in 3 fasi:

FASE 1
IDENTIFICAZIONE DEGLI EVENTI RISCHIOSI

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

FASE 2
ANALISI DEL RISCHIO

È stata effettuata con i responsabili dei processi mappati (process owner), per complessivi 18 incontri effettuati nel 2023. Per tali processi è stato valutato il rischio prima come rischio puro (R), cioè rischio astratto in assenza di contromisure volte a prevenirlo, calcolato in termini di probabilità x danno, e poi come rischio residuo (RR). Tale rischio è dato dalla formula $RR=R/R3$. Il valore R3 è ottenuto dalla moltiplicazione del coefficiente R1 (dato dalla somma del valore delle misure di prevenzione poste in essere) per il coefficiente R2 (dato dalla valutazione delle risultanze degli audit o della mancanza degli stessi). Il range di valori ottenibili è compreso tra >0 e 16. Le soglie di accettabilità del rischio residuo sono di seguito riportate:

Limiti della classe di rischio	Nome della classe di rischio	Criteri conseguenti	Azioni conseguenti
da 1,00 a 4,00	BASSO	ACCETTABILE	non sono necessarie ulteriori azioni di mitigazione
da 4,01 a 8,00	MEDIO - BASSO	TOLLERABILE	devono essere previste ulteriori azioni di miglioramento
da 8,01 a 12,00	MEDIO - ALTO	CRITICO	il processo deve essere rivisto nel più breve tempo possibile
da 12,01 a 16,00	ALTO	NON TOLLERABILE	devono essere attuate immediatamente delle misure correttive e il processo deve essere ridisegnato

FASE 3
PONDERAZIONE DEL RISCHIO

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

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

Anche le misure di prevenzione dei rischi sono state individuate insieme ai responsabili di processo.

Non sono stati individuati processi critici (rischio residuo da 8,01 a 12) o non tollerabili (rischio residuo da 12,01 a 16).

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

Processo	Sotto Processo	Area di Rischio	Rischio residuo Tollerabile		Azioni (L.190/2012)
			231	190	
DIREZIONALI	Segreteria organi societari	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	5,49	4,12	Mantenere contromisure in essere
	Incarichi in altre società	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,37	3,47	Mantenere contromisure in essere
	Nomine RUP	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto		4,38	Mantenere contromisure in essere
	Spese con carte di credito (non ricaricabili)	Amministrazione Finanza e Controllo	4,13		Mantenere contromisure in essere
	Post employment	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	5,93	4,81	Mantenere contromisure in essere
COMUNICAZIONE ESTERNA	Relazioni con i media	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	7,79	5,84	L'attività non è proceduralizzabile
	Eventi	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,62		Mantenere contromisure in essere
	Immagine istituzionale	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	5,37	4,03	L'attività non è proceduralizzabile
FACILITY MANAGEMENT	Gestione corrispondenza	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto		4,32	Mantenere contromisure in essere
HR	HR - Relazioni industriali	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,59		Mantenere contromisure in essere
INFRASTRUTTURA TRANVIARIA	Pianificazione	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,33		Mantenere contromisure in essere
	Infrastruttura tranviaria - Monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,75		Mantenere contromisure in essere
ORGANIZZAZIONE	Organizzazione	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,18		Implementare un sistema di pesatura posizioni organizzative
PIANIFICAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA	Pianificazione economico-finanziaria	Amministrazione Finanza e Controllo	5,1		Realizzazione sistema di controlli sulle risorse derivanti da PNRR all'avvio delle attività connesse alle risorse di PNRR
PIANIFICAZIONE INDUSTRIALE	Analisi	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,93	4,81	Mantenere contromisure in essere
	Offerta gare	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,98	4,04	Mantenere contromisure in essere
	Produzione extraurbano	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,49		Mantenere contromisure in essere
	Produzione metro	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,44		Mantenere contromisure in essere
	Monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,24		Mantenere contromisure in essere
POST - VENDITA	Indagini qualità	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	5,44		Mantenere contromisure in essere
SECURITY	Scarico immagini	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	4,27		Mantenere contromisure in essere
	Sorveglianza	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto		5,06	Mantenere contromisure in essere
	Protezione beni aziendali - tecnologie	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	5,49		Mantenere contromisure in essere
	Tecnologia e sistemi di protezione	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto		4,46	Nuova procedura entro 2024

SICUREZZA TRASPORTO METRO	Addestramento	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto		4,26	Mantenere contromisure in essere
	Inchieste	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,47		È in fase di aggiornamento l'istruzione operativa entro il 2024
	Abilitazioni	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto	4,31		Mantenere contromisure in essere
	Regolamento esercizio	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,31		Mantenere contromisure in essere
SICUREZZA TRASPORTO TPL	Addestramento	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)		4,41	Mantenere contromisure in essere
	Inchieste	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,94	4,81	Mantenere contromisure in essere
	Abilitazioni	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,71		Mantenere contromisure in essere
	Regolamento esercizio	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	4,44		Mantenere contromisure in essere
EROGAZIONE SERVIZIO TPL	Urbano esterna	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,54		Aggiornamento procedura entro 2024
	Extraurbano esterna	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,21		Studio di fattibilità informatizzazione processo di consuntivazione e km
	Erogazione servizio - TPL urbano consuntivazione	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,25		Mantenere contromisure in essere. Aggiornamento procedura TPU-210. Consuntivazione produzione KM TPL entro dicembre 2024
	Erogazione servizio - TPL extraurbano consuntivazione	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,25		Mantenere contromisure in essere. Studio di fattibilità informatizzazione processo di consuntivazione km. Aggiornamento procedura TPU-210. Consuntivazione produzione KM TPL entro dicembre 2024
	Controllo e monitoraggio	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,99		Mantenere contromisure in essere. Aggiornamento procedura TPU-210. Consuntivazione produzione KM TPL entro dicembre 2024
VENDITA	Raccolta incassi	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	5,14		Procedura ricavi unica Telemaco entro il 31.12.2024
	Spazi pubblicitari	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	4,74		Emettere procedura entro il 2024
	Materiali	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	5,93		Mantenere contromisure in essere. Si adotta comunque procedura a evidenza pubblica. Studio di fattibilità per redazione procedura
	Bevande e snack	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	6,53	4,90	Mantenere contromisure in essere. L'assegnazione del servizio avviene con procedura a evidenza pubblica. Studio di fattibilità per redazione procedura

Modalità di individuazione e gestione dei conflitti di interesse

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

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

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

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

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

nelle dichiarazioni saranno sottoposte all'attenzione del Responsabile della Funzione di conformità per la prevenzione della corruzione ai fini della previsione di eventuali contromisure aggiuntive.

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

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

In data 14/07/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Incarichi professionali" e in data 19/10/2022 il documento "Due diligence Fornitori". In entrambi i casi è prevista l'acquisizione dell'autodichiarazione.

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

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

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

GTT ha adottato:

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

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

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

Comunicazione e formazione

La politica di prevenzione della corruzione di GTT è adottata con delibera del Consiglio di Amministrazione, comunicata a tutto il personale tramite Ordine di Servizio e pubblicata sulla intranet aziendale. Essa è altresì pubblicata sul sito istituzionale di GTT nella sezione Società Trasparente in modo tale che chiunque ne possa prendere visione. Inoltre nei contratti e negli ordini emessi da GTT nei confronti dei fornitori è inserita una clausola in cui è previsto l'obbligo del fornitore di conoscere e rispettare la politica GTT per la prevenzione della corruzione come riportata sul sito web GTT all'indirizzo.

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

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

La Politica della prevenzione della corruzione è inoltre stata sottoscritta per accettazione al 31.12.2023 da:

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

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

L'Organizzazione, in attuazione della Norma ISO 37001:2016 (punto 7.3), nonché del PTPCT 2023-2025 redatto in coerenza con le linee guida assunte da GTT con deliberazione del Consiglio di Amministrazione

del 16/12/2022, ha proceduto costantemente all'aggiornamento della formazione del personale. Su 956 dipendenti interessati alla formazione ISO 37001, ne sono stati formati 943, pari a quasi il 99% del totale. I soggetti che non hanno ricevuto formazione nel 2023 saranno coinvolti in eventi formativi nel corso del 2024.

A partire dal 2022 è stata attivata la formazione specifica per le segnalazioni (whistleblowing), a fine 2023 sono state formate, anche alla luce del D.Lgs. 24/2023, 271 unità di personale che si occupa di processi ad alto rischio.

È stato realizzato apposito modulo multimediale di formazione "whistleblowing" rivolto al personale a rischio medio. È stato inoltre sensibilizzato tutto il personale tramite Ordine di Servizio, poster e notiziario pubblicato sulla intranet (campagna di sensibilizzazione).



Nel 2023 risulta la seguente situazione formativa:

FORMAZIONE 37001 - ANNO 2023			
LIVELLO	TOTALE	FORMATI	DA FORMARE
1	634	627	7
2	308	302	6
3	14	14	-

GTT ha attuato Piani formativi con modulazione degli interventi in base al rischio. L'erogazione della formazione è a cura del Gruppo di Lavoro 37001 o di altro soggetto qualificato a svolgerla. La registrazione degli eventi formativi è tracciata e riportata su SAP modulo Formazione.

La formazione di livello 3 prevede 8 ore di corso tenute da un formatore abilitato esterno; quella di livello 2 prevede un modulo della durata di almeno 1,5 ore in aula fisica o virtuale tenuto da formatori interni che abbiano frequentato il corso di livello 3 e test di apprendimento; la

formazione livello 1 specifica prevede l'illustrazione di documentazione informativa da parte di personale formato livello 2 con raccolta firme dei partecipanti e test di apprendimento.

È stata inoltre attuata una campagna di sensibilizzazione alla cultura della legalità indirizzata a tutto il personale attraverso il notiziario del personale "GTTInforma" pubblicato sulla intranet nonché con l'affissione di poster nei locali aziendali.

Riesame di direzione del Sistema di Prevenzione della Corruzione ISO 37001:2016

In data 23/11/2023 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto del "Riesame da parte dell'Alta Direzione" del Sistema di Prevenzione della Corruzione per assicurarne l' idoneità, l'adeguatezza e l'efficacia ed ha approvato le proposte dell'Alta Direzione per il miglioramento continuo del Sistema:

- confermare la Politica di prevenzione della corruzione di GTT approvata

dal Consiglio di Amministrazione in data 29/06/2020, non essendo mutati i processi, gli obiettivi e indirizzi strategici aziendali in essa stabiliti;

- attuare il miglioramento e mantenimento continuo del SGPC attraverso l'applicazione delle contromisure da implementare, individuate a seguito della revisione dell'analisi dei rischi.

Non conformità

Nel 2023 non sono stati accertati episodi di corruzione con sentenza passata in giudicato.

5.7 Contenzioso

Civile e amministrativo

La maggior parte delle cause vedono l'azienda agire in giudizio come parte attrice (cioè, quella che avvia il contenzioso) e consistono in azioni di risarcimento danni da responsabilità civile in seguito a sinistri stradali, interruzioni del servizio, danneggiamenti, aggressioni e in genere cause legate alla responsabilità extra contrattuale. I ricorsi amministrativi per le sanzioni derivanti da violazione del Codice della strada (sanzioni CdS) consistono in impugnazione davanti al Prefetto o al Giudice di pace delle sanzioni emesse a carico principalmente degli autisti aziendali. Si sono registrati 15 ricorsi nell'anno 2023.

Nella categoria delle sanzioni amministrative rientrano invece i giudizi avanti al Giudice di Pace conseguenti alle sanzioni per il mancato pagamento dei titoli di viaggio, che vengono poi contestate in sede

giudiziaria. Si sono registrati 73 ricorsi nell'anno 2023.

Le cause civili gestite da legali esterni, spesso di valore elevato, derivano da contenziosi insorti durante la gestione di contratti pubblici. Le altre cause civili attengono principalmente al recupero crediti, comprendono inoltre il contenzioso per responsabilità civile e contrattuale gestito con avvocati interni. Sono stati avviati complessivamente 197 procedimenti nel corso del 2023.

Infine, le cause davanti al Giudice amministrativo (TAR e Consiglio di Stato) per la maggior parte sono collegate alla fase di scelta del contraente nelle gare di appalti pubblici. Nel 2023 sono stati notificati 2 ricorsi per gare di appalti.

Contenzioso legale – Civile e amministrativo	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Sinistri	151	66	26	-61%
Interruzioni di servizio	64	160	78	-51%
Danneggiamenti	21	15	8	-47%
Aggressioni	19	9	2	-78%
Ricorsi amministrativi (sanzioni CdS)	5	24	15	-38%
Sanzioni amministrative	67	70	73	4%
Cause civili* (responsabilità civile, recupero crediti - contenzioso rivendite - contenzioso responsabilità civile e contrattuale gestite con avvocati interni)	31	40	197	393%
Giustizia amministrativa (TAR – Consiglio di Stato)	1	0	2	+
Totale	359	384	401	4%

* Il notevole incremento delle cause civili nel 2023 rispetto al 2022 è dovuto principalmente al fatto che nel corso del 2023 sono state avviate da GTT un numero considerevole di cause per il recupero del credito.

Penale

Anche in relazione al contenzioso penale, l'azienda è per lo più parte lesa, che promuove quindi il procedimento giudiziario.

La categoria di eventi più gravi è quella dei delitti contro la persona, in genere aggressioni, minacce e offese ai dipendenti aziendali.

Le querele, gestite in gran parte dall'ufficio legale aziendale, riguardano invece delitti contro il patrimonio, quali danneggiamenti di beni aziendali, truffe per contraffazione di voucher ecc.

I procedimenti aperti "contro GTT" riguardano dipendenti aziendali, giacché la responsabilità penale è personale. Usualmente si tratta di sinistri, che hanno portato a una querela nei confronti degli autisti coinvolti (o altri dipendenti) o all'apertura di procedimenti di ufficio per i casi di lesioni gravi o eventi mortali.

Non vi sono giudizi in atto per la responsabilità amministrativa della società.

Giuslavoristico

Nel 2023 il numero dei ricorsi giudiziari avverso GTT presenta una notevole riduzione rispetto all'anno precedente. Il 2022 era stato infatti caratterizzato da molteplici ricorsi inerenti una specifica rivendicazione economica di carattere aziendale che riguardava esclusivamente il personale viaggiante, ovvero i c.d. "tempi di cambio" (200 casi sui 230 ricorsi complessivi). Superata tale controversia attraverso la stipulazione di uno specifico accordo sindacale che ha previsto la risoluzione della problematica tramite singole conciliazioni individuali in sede protetta, il numero dei ricorsi durante l'anno si è riassetato su numeri in linea con il

trend storico della nostra azienda.

I 32 ricorsi del 2023 presentano quasi esclusivamente rivendicazioni di carattere economico, principalmente legati a differenziali retributivi derivanti dal presunto svolgimento di mansioni di carattere superiore rispetto all'inquadramento professionale posseduto dal lavoratore interessato.

Quasi tutti attengono a condizioni aziendali (31), uno solo è di carattere nazionale.

N. ricorsi ed esiti 2023 per tipo	favorevole per GTT	favorevole per ricorrente	Totale
Rivendicazioni economiche	30	0	30
Licenziamento disciplinare	0	2	2
Totale	30	2	32

6

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

6.1 Ruolo economico sul territorio

6.2 Tassonomia europea

6.1 Ruolo economico sul territorio

Si rimanda al Bilancio d'Esercizio per l'approfondita disamina del ritorno a conti in attivo, con la produzione di significativi utili (+ 6,1 milioni di Euro), che come previsto dal Piano industriale saranno utilizzati per ricostituire il Patrimonio netto aziendale. Mentre il Bilancio d'Esercizio organizza le informazioni economiche e

finanziarie secondo le minuziose regole contabili definite dal Codice civile, la rendicontazione di sostenibilità utilizza e riaggrega i dati di Bilancio per quantificare in forma più esplicita e sintetica gli effetti dell'attività aziendale sui principali portatori di interesse.

Valore economico generato e distribuito

La ricchezza prodotta e distribuita dall'impresa può essere esaminata attraverso la riclassificazione contabile definita dallo standard internazionale GRI, che evidenzia le sue ricadute per la comunità sociale ed economica di riferimento*.

Tale modello evidenzia 3 grandezze fondamentali:

- Il Valore economico **GENERATO** dall'impresa
- Il Valore economico **DISTRIBUITO** ai portatori di interesse (stakeholder)
- Il Valore economico **TRATTENUTO** dall'impresa

Il Valore Economico generato rappresenta la ricchezza complessiva creata dall'impresa.

La maggior parte di tale valore viene ripartita tra i principali stakeholder: personale, fornitori (costi operativi), pubblica amministrazione (canoni e imposte), finanziatori (fornitori di capitale di credito) e azionisti (dividendi). La quota rimanente rappresenta il valore trattenuto dalla società: è quello che viene reimpiegato nel "sistema impresa" in qualità di ammortamenti (quota annua per gli investimenti autofinanziati) o accantonamenti, disposti o utilizzati per far fronte a scenari critici che pregiudicano l'equilibrio ordinario del Bilancio.

* In termini quantitativi, la riclassificazione di alcune voci accessorie e aggiuntive comporta valori leggermente differenti dal Bilancio d'Esercizio.

	2021	2022	2023	Δ% 2023-2022
Valore Economico generato dalla Società (VEG)				
A) RICAVI				
a1) Ricavi generati direttamente dal sistema				
Proventi tariffari TPL	64.468.025	87.630.040	103.033.707	
Proventi da altre attività non TPL	34.023.441	35.513.889	39.509.469	
Altri ricavi	52.886.010	74.436.218	58.969.081	
a2) Ricavi per compensazioni servizio pubblico				
Corrispettivi contratti di servizio Regione	13.580.000	13.640.928	11.424.590	
Corrispettivi contratti di servizio Agenzia M.M.	154.809.192	152.857.693	151.943.395	
Corrispettivi contratti di servizio Province	16.318.271	16.507.384	16.996.289	
Corrispettivi contratti di servizio Comuni	-	298.892	298.788	
Corrispettivi contratti di servizio da altri enti	-	-	-	
Contributi per CCNL	24.271.233	25.245.683	23.664.359	
a3) Ricavi per contributi in c/capitale				
Autobus	10.294.162	12.806.512	15.107.076	
Altri ricavi	2.269.411	1.788.607	58.969.083	
a4) Proventi finanziari e proventi straordinari	437.224	400.449	611.224	
TOTALE VEG	373.356.967	421.126.295	423.071.008	0,5%
Valore Economico distribuito (VED)				
COSTI OPERATIVI	147.935.571	157.243.898	155.887.263	-0,9%
REMUNERAZIONE DEL PERSONALE	189.899.380	198.096.165	194.493.865	-1,8%
PAGAMENTI AI FINANZIATORI	5.119.338	6.495.334	8.111.163	24,9%
PAGAMENTI ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	17.842.342	18.125.037	17.761.445	-2,0%
INVESTIMENTI NELLA COMUNITÀ	-	-	-	
DISTRIBUZIONE DIVIDENDI	-	-	-	
TOTALE VED	360.796.631	379.960.435	376.253.737	-1,0%
Valore Economico trattenuto dalla Società				
Accantonamenti per rischi	671.000	3.908.714	1.075.000	
Altri accantonamenti	7.960	28.528	28.532	
Ammortamenti	47.790.775	42.768.726	39.564.650	
Accantonamenti/ricorso a riserve	-35.909.399	-5.540.107	6.149.089	
VALORE ECONOMICO RESIDUO (VEG-VED)	12.560.336	41.165.860	46.817.271	13,7%

Nel 2023 il valore generato è leggermente aumentato e sono contestualmente diminuite le spese di produzione, in particolare i costi del personale con la riduzione dell'organico. Il ritrovato attivo di Bilancio ha permesso di ricostituire le riserve, intaccate nei precedenti esercizi negativi.

La distribuzione tra portatori di interesse rappresenta gran parte del valore generato (89%) ed è così ripartita:

- in quanto azienda "ad alta intensità di lavoro", quasi la metà del valore generato (46%) spetta al personale, per retribuzioni, oneri sociali e previdenziali;

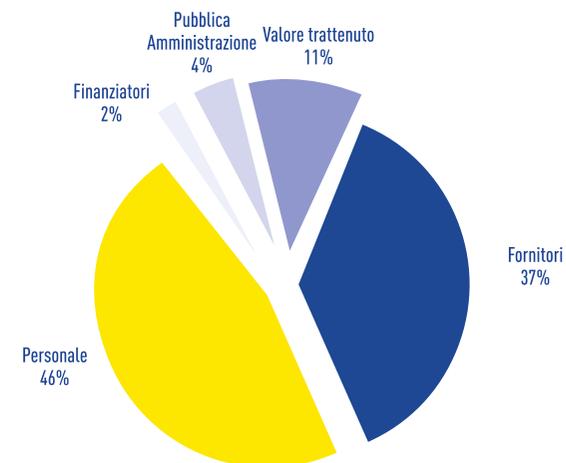
- importanti ricadute sul sistema economico di settore e territoriale sono determinate dagli acquisti di beni e servizi dai fornitori, il 37% del totale;

- i pagamenti alla pubblica amministrazione (canoni per l'utilizzo della rete metropolitana e tranviaria, oltre alle imposte) si assestano al 4%;

- i pagamenti ai finanziatori per le linee di credito in corso sono aumentati, ma in valore assoluto non superano il 2%.

Il valore trattenuto dall'azienda rappresenta l'11% del valore generato (ammortamenti per gli investimenti effettuati, accantonamenti per rischi e accantonamenti riserve).

DISTRIBUZIONE VALORE ECONOMICO GENERATO 2023



Contributi pubblici per investimenti

Nel 2023 i contributi sono stati consistenti soprattutto per il rinnovo della flotta, ma anche per le infrastrutture ferroviarie, di cui GTT ha gestito attivamente il rinnovo anche se in prospettiva del passaggio a nuove gestore.

	2021	2022	2023
Contributi dalla Regione Piemonte			
Per realizzazioni ferroviarie	1.037.827	2.935.609	4.016.800
Acquisto materiale rotabile	9.593.743	-	35.631.438
Biglietto Integrato Piemonte	542.951	501.490	501.490
Contributi dal Comune di Torino			
Acquisto materiale rotabile	148.856	148.856	148.856
Realizzazione linea tranviaria storica	33.923	33.923	33.923
Totale	11.357.300	3.619.878	40.332.507

Assistenza finanziaria ricevuta dal governo

Fondamentale per l'attuazione del Piano industriale è stato il D.L. n. 23/2020 (C.d. "Decreto Liquidità"), che ha istituito "Garanzia Italia", uno strumento straordinario finalizzato a sostenere le imprese italiane colpite dall'emergenza Covid-19 rilasciando garanzie statali su finanziamenti erogati dagli istituti di credito, tramite la società SACE - Sezione speciale

per l'Assicurazione del Credito all'Esportazione, controllata da Cassa Depositi e Prestiti SpA. Nel 2022 GTT ha condiviso con gli istituti di credito i contenuti del Piano Industriale e grazie a tale garanzia pubblica ha ottenuto appositi finanziamenti per proseguirne l'attuazione. Nel 2023 sono state finanziate attività di formazione del personale.

	2021	2022	2023
1) Sgravi fiscali e crediti d'imposta	-	21.870	-
<i>Esonero dal versamento dei contributi previdenziali per nuove assunzioni</i>	-	21.870	-
2) Sussidi	-	-	-
3) Sovvenzioni per investimenti o ricerca e sviluppo e altri tipi di sovvenzioni	-	-	34.900
<i>Aiuti alla formazione: Reg. CE 651/2014</i>	-	-	34.900
4) Premi	-	-	-
5) Sospensioni dei pagamenti delle royalties	-	-	-
6) Assistenza finanziaria concessa da agenzie di credito all'esportazione	-	-	-
7) Incentivi finanziari	-	50.000.000	-
<i>D.L. 8 aprile 2020 n. 23 COVID-19: SACE Garanzia Italia</i>	-	50.000.000	-
8) Altri benefit finanziari ricevuti o esigibili da parte di qualsiasi governo per qualsiasi operazione	-	-	-
Totale	-	50.021.870	34.900



6.2 Tassonomia europea

La "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852), ha il fine di promuovere gli investimenti del settore privato in progetti sostenibili. La Tassonomia definisce quali decisioni di investimento siano sostenibili ed è quindi diventata un elemento cardine nei criteri di assegnazione delle risorse europee.

Il Regolamento introduce criteri tecnici oggettivi anche per stabilire quali attività economiche possano definirsi sostenibili. Questo dovrebbe contribuire a evitare o ridurre il fenomeno del greenwashing (abuso "pubblicitario" dei temi della sostenibilità).

GTT ha avviato la verifica della rispondenza delle proprie attività alle norme del Regolamento già nella DNF 2021. Nel 2022 la Commissione europea ha incluso l'industria del gas e dell'energia nucleare tra le attività economiche sostenibili, ma non vi sono state integrazioni o modifiche significative relative al trasporto pubblico, pertanto vengono qui adottati i criteri di valutazione e calcolo utilizzati l'anno scorso.

Per essere sostenibile, un'attività deve soddisfare 3 condizioni sostanziali + 1 formale:

1

Contribuire ad almeno uno di sei obiettivi ambientali:

- mitigazione del cambiamento climatico;
- adattamento al cambiamento climatico;
- uso sostenibile e protezione dell'acqua e delle risorse marine;

- transizione verso un'economia circolare;
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.



1

Climate change mitigation



2

Climate change adaptation



3

Sustainable use and protection of water and marine resources



4

Transition to a circular economy



5

Pollution prevention and control



6

Protection and restoration of biodiversity and ecosystems

I primi due obiettivi ambientali sono stati normati nel 2021 con requisiti e indicatori tecnici, definiti dal Regolamento delegato (UE) 2021/2139, a integrazione del Regolamento (UE) 2020/852:

→ la **MITIGAZIONE** del cambiamento climatico è l'insieme di iniziative volte a limitare l'impatto delle attività umane sul clima attraverso la riduzione e/o rimozione delle emissioni di gas a effetto serra.

Sono interessati i settori che presentano i più elevati livelli di emissione di CO₂ e possono contribuire a ridurre le emissioni di gas serra negli altri settori.

→ l'**ADATTAMENTO** al cambiamento climatico attiene invece alla capacità di prevedere e affrontare gli effetti negativi del cambiamento climatico, a fronte di danni presenti o futuri alle attività economiche, agli ambienti naturali e ai contesti sociali. Le attività che rientrano in quest'ambito sono capaci di rendere più "resilienti" i contesti locali, siano essi naturali, economici, sociali.

Il settore del trasporto pubblico locale, sia urbano sia extraurbano, è incluso tra le attività "ammissibili" (*eligible*) per entrambi gli obiettivi, ovvero potenzialmente in grado di mitigare i cambiamenti climatici e contenere i suoi effetti negativi. L'articolo 10 del Regolamento esplicita

il "contributo sostanziale" offerto "dall'aumento della mobilità pulita o climaticamente neutra".

Gli altri quattro obiettivi ambientali sono stati definiti normativamente nel 2023, ma non includono il settore del trasporto pubblico.

2

Non produrre danni significativi agli altri obiettivi ambientali (principio del DNSH - Do Not Significant Harm). L'attività economica produce un danno significativo nelle seguenti eventualità:

- mitigazione del cambiamento climatico: produce significative emissioni di gas a effetto serra;
- adattamento al cambiamento climatico: peggiora gli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto;
- uso sostenibile e protezione dell'acqua e delle risorse marine: nuoce al buono stato delle acque di superficie, sotterranee e marine;

- transizione verso un'economia circolare: è inefficiente nell'uso dei materiali e delle risorse naturali (fonti energetiche non rinnovabili, materie prime, risorse idriche, suolo), anche in termini di durabilità, riparabilità, riutilizzabilità o riciclabilità dei prodotti, oppure aumenta significativamente la produzione di rifiuti;
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento: aumenta le emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi: nuoce alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi o alla conservazione degli habitat e delle specie.

3

Rispettare garanzie sociali minime definite dai valori e dai principi internazionali di riferimento, quali le convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) e le Linee guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani.

4

Rispettare i criteri di vaglio tecnico e rendicontare le informazioni e gli indicatori definiti dai Regolamenti delegati (UE) che via via definiscono i 3 criteri sostanziali.



Identificazione delle attività aziendali sostenibili (allineate)

Il perimetro di attività aziendali ammissibili include tutti i servizi di trasporto offerti dall'azienda, mentre rimangono esclusi i parcheggi su strada e in struttura.

Nell'ambito del perimetro generale di attività ammissibili, i criteri di vaglio tecnico identificano le attività sostenibili, cioè "allineate" (*aligned*) a tali criteri.

I criteri tecnici variano significativamente tra i due obiettivi normati: quelli relativi alla mitigazione sono specificati nel dettaglio e permettono di identificare con certezza quali attività aziendali includere, mentre nel caso dell'adattamento sono molto generici e non consentono che episodici riferimenti alle attività svolte.

OBIETTIVO 1

MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Le attività aziendali che secondo la Tassonomia offrono un "contributo sostanziale" alla mitigazione dei cambiamenti climatici sono tre:

- Trasporto pubblico urbano e suburbano a trazione elettrica (metro, tram, bus)

- Trasporto pubblico extraurbano con bus Euro VI
- Trasporto pubblico ferroviario a trazione elettrica (poiché l'attività di esercizio ferroviario terminerà nel 2023 non è stata qui analizzata).

a) Criteri tecnici per la classificazione delle attività

1) Contributo sostanziale

Trasporto pubblico urbano e suburbano: metro, tram, bus elettrici
l'attività fornisce servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ sono pari a zero.

Trasporto pubblico extraurbano
(fino al 31 dicembre 2025) l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano utilizzando i veicoli conformi alla norma EURO VI.

3) Requisiti sociali

Rispetto delle Linee guida Ocse per le imprese multinazionali (*OECD Guidelines for Multinational Enterprises*) e dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (*UN Guiding Principles on Business and Human Rights*), inclusi i principi e i diritti identificati dalla Dichiarazione ILO sui principi e i diritti fondamentali del lavoro (*Declaration of the International Labour Organisation on Fundamental Principles and Rights at Work*) e dalla Dichiarazione universale dei diritti umani (*International Bill of Human Rights*).

2) Non arrecare danno significativo ("DNSH")

Adattamento cambiamenti climatici	(Allegato A – appendice tecnica)
Acque e mare	-
Economia circolare	Misure per la gestione dei rifiuti, sia durante la manutenzione che a fine vita della flotta, anche con riutilizzo e riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici
Inquinamenti	Pneumatici conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento e al coefficiente di resistenza al rotolamento - Regolamento (UE) 2020/740 Conformità requisiti più recenti omologazione Euro VI
Biodiversità	-

b) Identificazione delle attività aziendali allineate

1) Contributo sostanziale

	2021		2022		2023	
	Mln vetture-km	km / tot servizio	Mln vetture-km	km / tot servizio	Mln vetture-km*	km / tot servizio
Bus elettrici	2,0	6%	3,4	11%	5,1	16,4%
Tram	4,6	100%	5,0	100%	5,4	100%
Metro	10,3	100%	10,5	100%	9,5	100%
Tot percorrenze urbane	16,9	35%	18,9	40%	20,1	43,4%
Bus extraurbani Euro VI>	2,9	29%	2,5	25%	5,5	47,5%

* Per il servizio urbano sono stati utilizzati i dati delle percorrenze commerciali comprensive dei sub affidamenti, che hanno contribuito con una quota di bus elettrici (vd. par. 2.1), per il servizio extraurbano non è disponibile la suddivisione delle percorrenze commerciali per tipo di motorizzazione pertanto sono stati utilizzate le percorrenze effettive da contachilometri (vd. par. 3.4), come per gli anni precedenti.

Grazie al progressivo rinnovo della flotta si può osservare un significativo incremento delle attività allineate, in particolare per il servizio extraurbano che ha visto l'immissione in servizio di nuovi mezzi a metano e gasolio rispondenti al più elevato standard Euro 6 – Step E.

2) Non arrecare danno significativo ("DNSH")

ECONOMIA CIRCOLARE

Riciclabilità: nella gara per i nuovi tram Hitachi è stato richiesto al fornitore di dichiarare la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati per la costruzione dei mezzi. I nuovi tram sono al 90% riciclabili. Nella gara 2023 per i nuovi bus elettrici è stato richiesto l'impiego di plastica riciclata o bio-based nei rivestimenti interni.

Batterie: nella gara 2023 per l'acquisto di autobus elettrici tra i criteri di valutazione è stata inserita la presentazione di progetti per il cosiddetto "second life" delle batterie. Il raggruppamento d'impresе aggiudicatario (Iveco – Enel X – Iveco Drecchia) ha indicato due possibilità di gestione delle batterie a fine vita. Arrivati al termine della vita tecnica utile (corrispondente al raggiungimento dell'80% della capacità nominale iniziale: al di sotto di tale valore le prestazioni dei veicoli non consentono il corretto svolgimento del servizio) le batterie possono essere recuperate come segue:

- recupero dei moduli in applicazioni stazionarie: le batterie a fine vita vengono utilizzate per realizzare sistemi di accumulo stazionari per supportare gli impianti di ricarica e ridurre la potenza massima assorbita da rete. I sistemi di accumulo, in accoppiamento con impianti di produzione fotovoltaica (progetto che GTT sta sviluppando) consentono di ottimizzare la produzione di energia consentendo di accumulare l'energia prodotta durante il giorno per la ricarica notturna degli autobus.

- Riciclo delle batterie non riutilizzabili in applicazioni stazionarie: le batterie vengono raccolte e inviate in centri per il recupero dei materiali e degli elementi chimici che le compongono e che possono essere reimpiegati per la produzione di batterie nuovo o altre applicazioni.

È opportuno in merito segnalare una criticità della Tassonomia, che per il servizio urbano classifica come allineate soltanto le percorrenze effettuate con mezzi elettrici, escludendo così i mezzi a metano che compongono una quota significativa dei nuovi acquisti e che presentano profili emissivi molto avanzati.

INQUINAMENTI

Pneumatici: la scelta rientra nei capitolati di acquisto dei nuovi mezzi ed è pertanto demandata ai costruttori, secondo norme di legge. Nell'ambito del nuovo contratto di affidamento della manutenzione full service dei pneumatici è stato previsto l'utilizzo di pneumatici ricoperti, politica che favorisce il recupero di pneumatici usati riducendo la produzione di pneumatici nuovi.

In riferimento al contenimento dell'inquinamento acustico (non specificatamente da rotolamento), in sede di gara 2023 per i nuovi bus elettrici sono stati inseriti nei capitolati appositi criteri premianti per la riduzione della rumorosità interna ai veicoli (migliorativi rispetto allo standard ordinario CUNA NC 504-02) e delle infrastrutture di ricarica sia nei depositi sia nei capolinea sul territorio. Anche i livelli di rumorosità dei nuovi tram sono inferiori alla norma. Si rimanda al precedente par. 3.8, sezione "Rumore", per le ulteriori azioni attivate per il contenimento dell'inquinamento acustico.

Omologazione Euro VI: tutti i bus a metano e a gasolio acquistati per il servizio urbano ed extraurbano sono conformi al più elevato standard Euro 6 – Step E. Per il servizio extraurbano tale requisito permette l'inclusione tra le attività allineate, per il servizio urbano no, ma rappresenta garanzia di minimizzazione dei danni potenziali da inquinamento.

3) Requisiti sociali

Meno significativi e ampiamente rispettati in una realtà aziendale pubblica soggetta a elevata tutela legale e sindacale.

OBIETTIVO 2

ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Le attività aziendali che secondo la Tassonomia possono offrire un contributo sostanziale di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici sono tutti i servizi di trasporto pubblico urbano ed

extraurbano. Tuttavia i criteri tecnici per identificare tra le attività ammissibili la quota di quelle allineate sono troppo generici e non permettono una chiara definizione del perimetro.

Identificazione delle attività aziendali allineate

1) Contributo sostanziale

L'attività ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività (identificati a seguito di valutazione del rischio climatico dall'elenco contenuto nell'Allegato A al Regolamento).

2) Non arrecare danno significativo ("DNSH")

come Obiettivo 1

3) Requisiti sociali

come Obiettivo 1

Alcune azioni e dispositivi aziendali rappresentano "soluzioni di adattamento" ai rischi climatici, ma non permettono l'identificazione di specifici perimetri di attività allineate:

- La maggior parte dei veicoli è dotata di impianti di condizionamento: riduzione dei rischi a cui sono sottoposti clienti e conducenti di "stress termico", "variabilità della temperatura", "ondata di calore", "ondata di freddo/gelata".
- Estensione info-mobilità (programmazione viaggi con riduzione tempi di attesa in fermata): riduzione dei rischi a cui sono sottoposti clienti di "forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)", "stress termico", "variabilità della temperatura", "ondata di calore", "ondata di freddo/gelata".
- Ottenimento delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex Certificati Prevenzione Incendi), tramite adeguamento delle strutture edili e degli impianti tecnologici alla normativa antincendio per le varie sedi aziendali: riduzione di rischio incendi che possono coinvolgere dipendenti e fornitori.
- Utilizzo acqua da pozzo invece che acquedotto: riduzione dei rischi "variabilità idrologica o delle precipitazioni", "stress idrico", "siccità".
- Manutenzione e consolidamento infrastruttura e tracciato Ferrovia Torino-Ceres e Cremagliera Sassi-Superga: riduzione dei rischi "erosione del suolo", "soliflusso", "valanga", "frana".

Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili e allineate

Il Regolamento delegato (UE) 2021/2178 ha identificato come primi requisiti informativi alcuni indicatori economico-finanziari per identificare la quota delle attività ammissibili sul totale e da quest'anno anche la quota delle attività allineate sul totale (per GTT in riferimento al primo obiettivo ambientale: mitigazione del cambiamento climatico).

Tali quote devono essere calcolate per i seguenti indicatori chiave di prestazione (KPI – Key Performance Indicator):

- fatturato generato (TURNOVER);
- spese per investimenti in conto capitale (CAPEX);
- spese operative (OPEX).

I criteri di selezione e aggregazione delle voci di Bilancio per il calcolo degli indicatori sono in corso di approfondimento a livello nazionale e internazionale, pertanto i criteri qui adottati potranno essere perfezionati negli anni a venire sulla base di standard di riferimento più specifici.

FATTURATO GENERATO (TURNOVER) - MIGLIAIA €

	2021	2022	2023	Δ % 2023-2022
Totale fatturato	288.632	310.484	325.859	5%
di cui attività ammissibili	253.842	273.290	284.247	4%
% ammissibili / totale	88%	88%	87%	
di cui attività allineate			142.409	
% allineate / totale			44%	

Quota calcolata dividendo i ricavi associati alle attività ammissibili e allineate (numeratore) per il complesso dei ricavi delle attività aziendali (denominatore). I ricavi considerati sono quelli della voce "Ricavi netti delle vendite e prestazioni" del conto economico del Bilancio d'esercizio e quelli da compensazioni per contratti di servizio, ricompresi nella voce "Altri ricavi" del conto economico.

SPESE PER INVESTIMENTI IN CONTO CAPITALE (CAPEX) - MIGLIAIA €

	2021	2022	2023	Δ % 2023-2022
Totale spese in conto capitale	39.066	44.795	102.596	129%
di cui attività ammissibili	38.562	44.271	101.287	129%
% ammissibili / totale	99%	99%	99%	
di cui attività allineate			84.247	
% allineate / totale			82%	

Quota calcolata dividendo le spese in conto capitale delle attività ammissibili e allineate per il complesso delle spese in conto capitale. Sono inclusi gli investimenti effettuati per immobilizzazioni immateriali, terreni e fabbricati, impianti e macchinari, materiale rotabile.

SPESE OPERATIVE (OPEX) - MIGLIAIA €

	2021	2022	2023	Δ % 2023-2022
Totale spese operative	348.717	365.555	363.620	-1%
di cui attività ammissibili	318.790	334.998	329.329	-2%
% ammissibili / totale	91%	92%	91%	
di cui attività allineate			163.997	
% allineate / totale			45%	

Quota calcolata dividendo le spese operative delle attività ammissibili e allineate per il complesso delle spese operative. Sono incluse le spese di manutenzione di immobili, impianti e macchinari (escluse le spese di pulizia e i canoni), i costi del personale, le spese generali e sono escluse le spese capitalizzate.

Relazione del revisore indipendente sulla dichiarazione individuale di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, c. 10, d.lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 regolamento CONSOB n. 20267 del 18 gennaio 2018

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2023

Relazione del revisore indipendente sulla dichiarazione individuale di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267, sono stato incaricato di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione individuale di carattere non finanziario del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex art. 3 del Decreto, e approvata dal Consiglio di amministrazione in data 28 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame limitato non si estende alle informazioni richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

L'incarico è stato svolto con il supporto specialistico e scientifico dello Spin-off Accademico Vision 2050 srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dall'articolo 3 del Decreto e dai GRI-Sustainability Reporting Standards revised 2021, di seguito "GRI Standards", da essi indicati nel capitolo "1-Questo documento" della DNF e individuati come standard di rendicontazione con riferimento alla selezione di GRI Standards in essa riportati secondo la modalità "con riferimento".

Lo standard di riferimento adottato è stato integrato con fonti supplementari più pertinenti nel contesto operativo della società, in particolare le Linee Guida Sostenibilità, pubblicate nel 2019 dalla Associazione di categoria ASSTRA - Associazione Trasporti.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della società e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività della società, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività della Società, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza del Revisore e controllo della qualità

Il revisore è indipendente in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del Code of Ethics for Professional Accountants emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

Il Revisore Legale, anche ai sensi dell'art. 10 ter del DLGS 39/2010, applica mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità del Revisore Legale

È del Revisore la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards.

Il responsabile dell'incarico è il revisore contabile con la qualifica di soggetto abilitato allo svolgimento della revisione legale, che si è avvalso del supporto specialistico dello Spin-off Accademico Vision 2050 srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino e in particolare del prof. Pietro Paolo Biancone, della prof.ssa Silvana Secinaro e del Prof. Valerio Brescia (già Spin-off Accademico Vision 2050 srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino).

Il lavoro di verifica è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi limited assurance. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi.

Pertanto, l'esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1) analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche dell'impresa rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;

2) comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario incluse nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio della Società;

3) comprensione dei seguenti aspetti:

a) modello aziendale di gestione e organizzazione delle attività con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;

b) politiche praticate connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto,

c) risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;

d) principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 4, lett. a);

4) comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di GTT spa e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della società:

a) con riferimento le informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;

b) con riferimento all'informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionarie la corretta aggregazione dei dati.

GRI analysis

Alla luce dell'attività di revisione svolta per la rendicontazione coerente con i principi GRI emerge che rispetto a quelli citati nell'indice di presentazione sono presenti conformità con altri criteri emersi dai contenuti del report e dalle interviste condotte. Gli elementi sono richiamati alla luce del nuovo approccio GRI 1- 2- 3 del 2021 in vigore dal 1° gennaio 2023.

STANDARD GRI	Contenuti e requisiti specifici adottati
L'Organizzazione e le sue prassi di rendicontazione	
GRI 2-1	Dettagli organizzativi (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione (a)
GRI 2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-4	Revisione delle informazioni (a.)
GRI 2-5	Assurance Esterna (a., b.)
Attività e lavoratori	
GRI 2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business (a., b.,i,ii,iii,c.,d.)
GRI 2-7	Dipendenti (a.,b.,c.,d.,e.)
Governance	
GRI 2-9	Struttura e composizione della governance (a.,c.)
GRI 2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo (a.)
GRI 2-11	Presidente del massimo organo di governo (a.,b.)
GRI 2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti (b.)
GRI 2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione della sostenibilità (a.,b.)
GRI 2-15	Conflitti d'interesse (a.,b.)
GRI 2-16	Comunicazione delle criticità (a.)
GRI 2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo (a.)
GRI 2-19	Norme riguardanti le remunerazioni (a.,b.)
GRI 2-20	Procedure di determinazione della retribuzione (a.,b.)
GRI 2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale (a.,b.)
Strategia, politiche e prassi	
GRI 2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile (a.)
GRI 2-23	Impegno in termini di policy (a.,b.,c.,d.,e.,f.)
GRI 2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi (a.,b.,c.)
GRI 2-27	Conformità a leggi e regolamenti (a.,b.,c.,d.)
GRI 2-28	Appartenenza ad associazioni (a.)
Coinvolgimento degli stakeholder	
GRI 2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder (a.)
GRI 2-30	Contratti collettivi (a.,b.)
Temi materiali	
GRI 3-1	Processo di determinazione dei temi materiali (a.,b.)
GRI 3-2	Elenco di temi materiali (a.,b.)
GRI 3-3	Gestione dei temi materiali (a.,b.,c.,d.,e.)
Standard per l'ambito economico	
GRI 201-1	Valore economico diretto generato e distribuito (a.)
GRI 201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità risultanti dal cambiamento climatico (a.)
GRI 201-3	Obblighi riguardanti i piani di benefit definiti e altri piani pensionistici (a.,b.,c.,e.)
GRI 201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo (a.,b.,c.)
Presenza sul mercato	
GRI 202-1	Rapporto tra i salari base standard per genere rispetto al salario minimo locale (a.,b.,c.)
Prassi di approvvigionamento	

GRI 204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali (a.)
Anticorruzione	
GRI 205-1	Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione (a.,b.)
GRI 205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione (a.,b.,c.,d.,e.)
GRI 205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate (a.,b.,c.,d.,e.)
Standard per l'ambito ambientale	
Energia	
GRI 302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
Acqua ed effluenti	
GRI 303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa (a.,b.,c.)
GRI 303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua (a.)
GRI 303-4	Scarico idrico (a.,b.)
GRI 303-5	Consumo idrico (a.,b.,c.,d.)
Emissioni	
GRI 305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1) (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
GRI 305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2) (a.,b.,c.,d.,e.,g.)
GRI 305-4	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) (a.,b.,c.,d.)
GRI 305-5	Riduzione di emissioni di gas a effetto serra (GHG)
Scarichi idrici e rifiuti	
GRI 306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti (a.)
GRI 306-2	Gestione di impatti significative correlati ai rifiuti (a.,b.,c.)
GRI 306-3	Rifiuti generati (a.,b.)
GRI 306-3	Sversamenti significative (b.,c.)
Standard per l'ambito sociale	
GRI 401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti (a.,b.)
GRI 401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time (a.,b.)
GRI 401-3	Congedo parentale (a.,b.,c.,d.,e.)
Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali	
GRI 402-1	Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative (b.)
Salute e sicurezza sul lavoro	
GRI 403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (a.,b.)
GRI 403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti (a.,b.,c.,d.)
GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione (a.)
GRI 403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro (a.)
GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori (a.)
GRI 403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business (a.)
GRI 403-9	Infurtuni sul lavoro (a.,b.,c.,d.,e.,f.,g.)
GRI 403-10	Malattia professionale (a.,c.)
Formazione e istruzione	
GRI 404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente (a.)
Diversità e pari opportunità	
GRI 405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti (a.,b.)
GRI 405-2	Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini (a.,b.)
Salute e sicurezza dei clienti	
GRI 416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi (a.)
GRI 416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi (a.,b.)
Privacy dei clienti	
GRI 418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati (a.,b.,c.)

Fanno parte di un processo di miglioramento i seguenti elementi:

- D.lgs. 254 del 2016: Piano aziendale basato su indicatori di tassonomia e miglioramento puntuale volto a coinvolgere i diversi livelli organizzativi con la definizione di indicatori puntuali misurabili.
- D.lgs. 254 del 2016: Aspetti sociali e attinenti la gestione del personale per garantire la parità di genere con una rappresentazione puntuale dei casi rilevati e di indicatori oggettivi definiti anche in base a GRI 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate (a.,b.)
- GRI: GRI1 par 2.3 Due diligence esplicitata attraverso le conoscenze della catena del valore e dell'impatto indiretto
- GRI 2-12 a. descrivere il ruolo del più alto organo di governo e dei dirigenti nello sviluppo, nell'approvazione e nell'aggiornamento delle dichiarazioni di scopo, valore o missione dell'organizzazione, delle strategie, delle politiche e degli obiettivi relativi allo sviluppo sostenibile;
- GRI 2-12 b. i. descrivere il ruolo del massimo organo di governo nel controllo della due diligence dell'organizzazione e di altri processi per identificare e gestire gli impatti dell'organizzazione sull'economia, sull'ambiente e sulle persone: se e come il massimo organo di governo coinvolge gli stakeholder a sostegno di questi processi;
- GRI 2-12 c. descrivere il ruolo del massimo organo di governo nella revisione dell'efficacia dei processi dell'organizzazione come descritto in 2-12-b e rendicontare la frequenza di tale revisione.
- GRI 2-10 b iv.: migliorare come sono stati descritti i criteri utilizzati per la nomina e la selezione dei membri del massimo organo di governo, compreso se e come i seguenti aspetti vengono presi in considerazione: iv. competenze importanti in relazione agli impatti dell'organizzazione.
- GRI 2-25 d,e: Si consiglia di mettere maggiormente in evidenza come gli stakeholders sono coinvolti nel design, review, operazioni e incremento dei meccanismi risolutivi, evidenziare come l'organizzazione ha effettivamente risolto il reclamo o torto.
- GRI 2-26: evidenziare maggiormente come i suggerimenti degli stakeholders sono coinvolti nella ridefinizione delle policy e delle responsabilità volte a intervenire sugli impatti.
- GRI 3-2 L'organizzazione deve: b. riportare le modifiche apportate all'elenco dei temi materiali rispetto al precedente periodo di rendicontazione.
- GRI 202-2 Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale (a.,b.,c.,d.)
- GRI 302-3 Intensità energetica (a.,b.,c.,d.)
- GRI 306-3a. Il peso totale dei rifiuti generati in tonnellate e una suddivisione di questo totale per composizione dei rifiuti (le unità di misura adottate non sono comprensibili sebbene definite sulla base della riclassificazione dei codici EER come da Catalogo Europeo dei Rifiuti.

Rispetto a quanto dichiarato l'organizzazione si conforma con i requisiti richiesti dall'Associazione di Categoria ASSTRA - Associazione Trasporti, in riferimento alla "responsabilità sociale e ambientale per l'impresa di trasporto pubblico - LINEE GUIDA E INDICATORI PER LA STESURA DEL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ" è espressamente richiamata la necessità di misurare anche l'impatto indiretto. A tal fine è necessario in prospettiva orientare il sistema di misurazione e controllo rispetto a tali ambiti andando ad allargare l'analisi degli stakeholders:

- Informativa 203-1 Investimenti in infrastrutture e servizi supportati
- Informativa 203-2 Impatti economici indiretti significativi
- GRI 3 Identificazione temi materiali e processo di due diligence con attenzione agli stakeholders soggetti a impatti indiretti

I GRI omessi sono parte integrante di un processo di valutazione continua effettuato annualmente.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e, dai GRI Standards evidenziati all'interno della relazione.

Le conclusioni sulla DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa non si estendono alle informazioni richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 23/04/2024

Dott. Davide Barberis
(Revisore Legale incaricato)

Prof. Paolo Pietro Biancone
(Presidente Spin-off Accademico Vision 2050 srl)

Firmato in originale

Firmato in originale

