

RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025





RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025

INDICE

| | |
|--|------------|
| Lettera agli stakeholder | 5 |
| DATI DI SINTESI | 7 |
| INFORMATIVA GENERALE | 9 |
| Criteri di redazione | 9 |
| Governance della sostenibilità | 12 |
| Strategia e modello di business | 21 |
| Gestione degli impatti - rischi - opportunità | 52 |
| INFORMATIVA AMBIENTALE | 60 |
| Cambiamenti Climatici | 60 |
| Inquinamento | 73 |
| Acque e risorse marine | 78 |
| Uso delle risorse ed economia circolare | 81 |
| INFORMATIVA SOCIALE | 87 |
| Forza lavoro propria | 87 |
| Lavoratori nella catena del valore | 107 |
| Comunità interessate | 111 |
| Consumatori e utilizzatori finali | 116 |
| INFORMATIVA DI GOVERNANCE | 132 |
| Condotta delle imprese | 132 |
| ALLEGATO I - Indice dei Contenuti ESRS | 146 |
| ALLEGATO II - Indice atti legislativi dell'Unione Europea | 151 |

Lettera agli stakeholder

Il 2025 rappresenta per GTT un anno di accelerazione nel percorso di trasformazione intrapreso negli anni precedenti forte dei risultati già conseguiti, in termini di sostenibilità ed economicità. In un contesto ancora caratterizzato da vincoli sulle risorse pubbliche e da una crescente domanda di mobilità sostenibile, abbiamo perseguito scelte ed azioni incentrate sul tema della sostenibilità e rafforzato il nostro ruolo al servizio delle persone che abitano, studiano, lavorano, visitano e partecipano agli eventi nella città di Torino e nell'area metropolitana.

Il nostro impegno si è concentrato su due direttrici strategiche fondamentali: la transizione ecologica e la trasformazione digitale. Sul fronte ambientale, abbiamo continuato il percorso di rinnovamento della flotta con l'introduzione di mezzi a basse e zero emissioni, consolidando gli investimenti nell'elettrificazione e contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto pubblico locale, in linea con gli obiettivi europei di decarbonizzazione. Questo impegno ha rappresentato un contributo significativo per la città di Torino, supportandone concretamente il percorso verso la riduzione della carbon footprint e il raggiungimento degli obiettivi climatici fissati al 2030 con il "Climate City Contract (CCC)"

Abbiamo sviluppato servizi digitali per migliorare l'esperienza di viaggio che inizia ben prima di salire sui nostri mezzi. L'evoluzione dei sistemi di pagamento contactless, il potenziamento dell'app TO Move e l'integrazione dei canali di accesso ai servizi hanno reso le nostre modalità di viaggio semplici e accessibili a tutti. Il dialogo con gli stakeholder e l'analisi delle esigenze da essi espresse costituiscono elementi essenziali per orientare le nostre scelte e rafforzare il rapporto di fiducia.

Nel corso dell'anno abbiamo proseguito nel miglioramento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio, affrontando con responsabilità le criticità e cogliendo le opportunità di innovazione. I risultati raggiunti, illustrati nel presente documento, testimoniano la solidità del percorso intrapreso e la capacità di GTT di generare valore economico e sociale per il territorio.

Nel 2025, GTT ha confermato un andamento economico positivo, registrando un utile di 15 milioni di euro, destinato al progressivo rafforzamento della struttura patrimoniale e al recupero delle perdite pregresse. Tale risultato evidenzia il forte impegno nella razionalizzazione dei processi e nell'efficientamento delle risorse, con l'obiettivo di rilanciare l'azienda.

GTT è presente sul territorio con un ruolo attivo nello sviluppo urbano e contribuisce concretamente alla qualità della vita dei 300 milioni passeggeri trasportati ogni anno.

La Rendicontazione di Sostenibilità 2025 riflette il nostro impegno, la trasparenza dei risultati conseguiti e degli obiettivi futuri, nella consapevolezza che la transizione verso un modello di mobilità sostenibile richiede continuità di azione e visione strategica di lungo periodo.

Ringraziamo clienti, istituzioni, dipendenti, partner e fornitori per averci scelto e per percorrere ogni giorno, insieme a noi, un passo avanti verso un futuro più sostenibile.

Gruppo Torinese Trasporti



DATI DI SINTESI

Dati ambientali e sociali

| Ambiente | Unità di misura | 2025 | 2024 | Δ2025-2024 |
|---|-----------------------|------------|------------|------------|
| Energia e cambiamenti climatici | | | | |
| Consumi di energia | MWh | 296.936,07 | 306.518,02 | -3,1% |
| Intensità energetica - su km percorsi | MWh/migliaia di km | 4,777 | 4,754 | +0,5% |
| Emissioni dirette - GHG Scope 1 | t CO2e | 50.205,70 | 52.459,51 | -4,3% |
| Emissioni indirette - GHG Scope 2 (<i>Market-based method</i>) | t CO2e | 1.624,80 | 1.042,34 | +55,9% |
| Emissioni indirette - GHG Scope 3 | t CO2e | 24.873,36 | 30.657,14 | -18,93% |
| Intensità emissioni - su km percorsi (<i>Market-based method</i>) | tCO2eq/migliaia di km | 0,903 | 0,906 | -0,3% |
| Inquinanti atmosferici | | | | |
| Idrocarburi non metanici incombusti (NMHC) | t | 14,13 | 21,20 | -33% |
| Ossidi di azoto (NOx) | t | 124,50 | 170,50 | -27% |
| Particolato | t | 1,52 | 2,00 | -24% |
| Sociale - Risorse umane | | | | |
| | | 2025 | 2024 | Δ2025-2024 |
| Numero dipendenti | n. | 3.790 | 3.734 | +1% |
| % dipendenti con contratto indeterminato | % | 100% | 100% | - |
| % dipendenti con contratto full-time | % | 94,9% | 94,5% | +2% |
| Parità di genere - % dipendenti donne | % | 17,8% | 17,7% | - |
| Turnover | % | 1,5% | -4,5% | - |
| Formazione - Ore medie formazione per dipendente | h | 30,6 | 16,7 | +84,5% |
| Salute e sicurezza - Numero di infortuni gravi | n. | 1 | 1 | - |

Dati industriali e qualità del servizio

| Copertura del servizio | | 2025 | 2024 | Δ2025-2024 |
|--|-----------------|--------------|--------------|------------|
| Territorio servito - Area metropolitana di Torino | Km ² | 5.665 | 5.665 | - |
| Totale passeggeri trasportati | n. | 300.414.096 | 286.420.934 | +4,9% |
| Km complessivi percorsi ² | km | 55.016.101 | 56.675.409 | -2,9% |
| Trasporto di superficie | | | | |
| Autobus | | | | |
| Numero bus urbani | n. | 819 | 761 | +7,1% |
| Numero autobus extraurbani | n. | 212 | 257 | -15,2% |
| Km percorsi (urbani + extraurbani) | Km | 41.459.541 | 42.629.684 | -2,7% |
| Età media parco in uso | anni | 7,45 | 8,5 | -12,4% |
| Tram | | | | |
| Numero linee | n. | 8 | 8 | - |
| Numero tram | n. | 180 | 182 | -1,1% |
| Km percorsi | Km | 4.181.976 | 4.614.693 | -9,4% |
| Rete metropolitana | | | | |
| Numero linee | n. | Linea 1 (M1) | Linea 1 (M1) | - |
| Numero vetture | n. | 58 veicoli | 58 veicoli | - |
| Km percorsi | Km | 9.374.584 | 9.431.032 | -0,6% |
| Qualità del servizio | | | | |
| | | 2025 | 2024 | Δ2025-2024 |
| % corse completate su corse programmate (autobus+tram) | % | 97,01% | 96,53% | +0,48% |
| % corse completate su corse programmate (metro) | % | 99,2% | 98,6% | +0,6% |
| Reclami gestiti entro 15 giorni | % | 55% | 45% | +10% |
| Bus con pavimento ribassato | % | 100% | 100% | - |
| Tram con pavimento ribassato | % | 81% | 74% | +7% |

¹ I km percorsi complessivamente fanno riferimento ai chilometri commerciali di GTT e subaffidati (urbani ed extraurbani), tram e metro.

Criteri di redazione

ESRS Standards ESRS 2 BP-1, BP-2

La Rendicontazione di sostenibilità 2025 di **Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.** (di seguito anche **GTT**) relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, è stata redatta in conformità agli **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)**, criteri di rendicontazione di sostenibilità europei.

La Rendicontazione di sostenibilità è stata redatta da GTT a titolo **volontario** ed è presentata quale **documento separato** rispetto al Bilancio di esercizio.

GTT, diversamente da quanto inizialmente previsto per le grandi imprese non quotate in mercati regolamentati, così come definite dall'Art.3 della Direttiva EU 2013/34, non è tenuta all'applicazione del Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n.125 (D.Lgs 125/2024), di recepimento della Direttiva EU 2022/2464 Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)². La Direttiva EU 2025/1794 (Stop the clock) recepita nell'ordinamento italiano con DL 95/2025, convertito in L 118/2025 dell'08 agosto 2025, ha rinviato di due anni l'entrata in vigore della CSRD per le grandi imprese non quotate (dal 2025 al 2027).

L'adozione volontaria degli ESRS Standard quali criteri di redazione è una scelta di coerenza rispetto a quanto previsto dalla CSRD, che prescrive, per i soggetti obbligati, l'adozione di tali standard. Tale scelta, in continuità rispetto all'approccio al reporting di sostenibilità di GTT, intende anche ribadire non soltanto l'impegno e l'attenzione di GTT alle tematiche ambientali, sociali e di governance, ma anche ad una loro rendicontazione che rispecchi le migliori prassi europee.

GTT pubblica la Rendicontazione di Sostenibilità con l'obiettivo di condividere in modo trasparente gli impegni assunti e i risultati conseguiti nell'integrazione dei principi ESG (Environmental Social Governance) nella propria strategia, nel modello di business e nei processi aziendali. Il documento rappresenta un importante strumento per rendere conto (*accountability*) agli stakeholder del proprio operato, allo scopo di rafforzare le relazioni e la fiducia.

Il quadro normativo

Il quadro normativo in materia di rendicontazione delle tematiche ambientali, sociali e di governance (ESG) si basa su quanto inizialmente definito dalla sopramenzionata Direttiva EU 2022/2464 Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), recepita in Italia con Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n.125 (D Lgs 125/2024). La CSRD richiede la pubblicazione del Report di sostenibilità, Sustainability Statement (Rendicontazione di sostenibilità) come sezione dedicata e parte integrante della Relazione sulla gestione al Bilancio annuale (di esercizio o consolidato in caso di gruppi societari). La Rendicontazione di sostenibilità deve essere redatta adottando gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) quali criteri di rendicontazione.

Successivamente alla presentazione delle proposte da parte della Commissione Europea (26 febbraio 2025 - Omnibus), il quadro normativo è stato **modificato** come segue:

| Ambiti | Riferimenti |
|--|--|
| Decorrenza obblighi di rendicontazione grandi imprese non quotate in mercati regolamentati EU | La Direttiva EU 2025/1794 (Stop the clock) recepita nell'ordinamento italiano con DL 95/2025, convertito in L 118/2025 dell'08 agosto 2025, prevede il rinvio di due anni dell'entrata in vigore della CSRD per le grandi imprese non quotate (dal 2025 al 2027). |
| Soggetti obbligati Perimetro società rientranti obblighi CSRD (parametri dimensionali) | La Direttiva EU 2026/470 del 24 febbraio 2026 , in corso di recepimento nell'ordinamento italiano, ha modificato i parametri originariamente previsti dalla CSRD, stabilendo che gli obblighi di redazione della Rendicontazione di sostenibilità riguardano le imprese con Ricavi superiori a Euro 450 milioni e un numero medio di 1.000 dipendenti occupati durante l'esercizio. |
| Standard di rendicontazione ESRS | Il processo di riesame degli ESRS si è concluso nel mese di novembre 2025. EFRAG ha pubblicato il documento aggiornato il 04 dicembre 2025 (Parere tecnico), per il successivo esame da parte della Commissione Europea, al termine del quale verrà pubblicato il Regolamento EU di modifica degli standard (entro il mese di luglio 2026). |

² Secondo l'Art 3 della Direttiva EU 2013/34 sono grandi imprese le imprese che alla data di chiusura del bilancio, su base consolidata, superano i limiti numerici di almeno due dei tre criteri seguenti: a) totale attivo Euro 25 milioni; b) ricavi netti Euro 50 milioni; c) Dipendenti:250.

Criteri generali di redazione

Gli ESRS stabiliscono le informazioni che un'impresa deve comunicare riguardo ai propri impatti, rischi e opportunità in relazione alle questioni di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) rilevanti. La rilevanza delle tematiche di sostenibilità, derivante sia dai rapporti commerciali diretti sia da quelli indiretti lungo la catena del valore a monte e a valle, viene determinata applicando il principio della "doppia rilevanza" (Double Materiality Assessment - DMA).

Gli ESRS e i relativi indicatori rendicontati riguardano le tematiche di sostenibilità valutate come rilevanti e coerenti con l'attività del GTT, nonché con i relativi impatti, rischi e opportunità. Il processo di analisi, identificazione, valutazione e prioritizzazione dei temi rilevanti, descritto nel capitolo *Temi rilevanti (IRO)*, è stato condotto secondo quanto richiesto dagli ESRS e viene aggiornato e sviluppato nel tempo. Le informazioni prospettiche sono state formulate basandosi su ipotesi di eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni di GTT. Il presente documento, sulla base dei risultati delle analisi di doppia rilevanza (DMA), copre l'intera catena del valore, a monte e a valle.

L'indice di riepilogo delle informazioni relative ai diversi ambiti trattati - *Indice dei contenuti ESRS* - pubblicato in appendice alla Rendicontazione di Sostenibilità e parte integrante del documento, consente la tracciabilità dei dati, indicatori e delle altre informazioni quantitative e qualitative presentati.

GTT non si è avvalsa dell'opzione di omettere una specifica informazione corrispondente a proprietà intellettuale, know-how o a risultati dell'innovazione o di eventuali negoziazioni in corso.

Al fine di consentire il confronto dei dati nel tempo e valutare l'andamento delle attività di GTT, vengono presentati i dati comparativi relativi ai due esercizi precedenti e, in alcuni casi, anche di anni antecedenti, quando ciò risulta significativo per evidenziare determinati risultati.

I temi trattati hanno coinvolto tutte le Direzioni Aziendali, che hanno collaborato in modo coordinato alla redazione del documento, sotto il presidio della **funzione AFC** (Amministrazione, Finanza e Controllo) per i dati sociali e di governance, e della **funzione Quality System & HSE** per i dati relativi alle sezioni ambientali.

Perimetro di rendicontazione - Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni qualitative e quantitative è rappresentato dalle performance di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Informativa Tassonomia EU - La Rendicontazione di sostenibilità, in quanto redatta a titolo volontario, non comprende l'informativa prevista dall'art.8 del Regolamento EU 2020/852, relativo alla Tassonomia dell'Unione Europea in materia di attività sostenibili. La Tassonomia EU stabilisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare per essere considerata sostenibile.

Linguaggio inclusivo - Nella prospettiva della parità di genere, in questo documento è stato utilizzato dove possibile un linguaggio neutro. L'uso simmetrico della forma maschile e femminile (gli impiegati e le impiegate) avrebbe appesantito molti periodi, né è sempre disponibile una perifrasi efficace o un sinonimo impersonale adeguato (es. persone, forze lavoro). Si è dunque adottato il genere femminile o forme simmetriche (i/le conducenti) solo nelle occasioni in cui la distinzione fosse particolarmente significativa". A fondamento di questa scelta, autorevoli analisi sul corretto uso del linguaggio di genere consigliano un approccio elastico, che non sia di ostacolo alla scorrevolezza e alla qualità complessiva del testo.

Informativa relativa ad aspetti specifici

Orizzonti temporali - GTT definisce gli orizzonti temporali di medio periodo in linea con i propri obiettivi strategici di sostenibilità, coerentemente con quanto previsto dall'ESRS 1. In particolare, per breve periodo si intende il periodo di riferimento del bilancio, medio periodo fino a cinque anni e lungo periodo oltre i cinque anni.

Stime riguardanti la catena del valore - Le metriche oggetto di rendicontazione comprendono anche alcuni dati relativi alla catena del valore, riferite essenzialmente alle emissioni GHG (Greenhouse gas - gas a effetto serra). Tali dati, secondo quanto previsto dalla metodologia adottata (GHG Protocol), sono determinati sulla base di stime, utilizzando anche fonti indirette, laddove i dati diretti non siano disponibili.

Cause di incertezza nelle stime e nei risultati - Il processo di rendicontazione dei dati sulle performance ESG di alcune tematiche richiede il ricorso a stime da parte degli Amministratori. Le stime sono formulate sulla base dell'esperienza storica, di primarie ed autorevoli fonti esterne e mediante il ricorso a specialisti e consulenti esterni, nonché sulla base di altre informazioni ritenute ragionevoli nelle circostanze.

L'eventuale ricorso a stime e le relative metodologie adottate sono direttamente richiamati nei diversi paragrafi relativi alla rendicontazione delle tematiche rilevanti, ai quali si rinvia per il relativo approfondimento.

Le metriche quantitative oggetto di incertezza nelle stime e nei risultati si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche e ambiti di rendicontazione:

| Principali tematiche / ambiti di rendicontazione soggetti a stime (dati quantitativi) | Descrizione e impatto |
|---|---|
| ESRS E1 - Emissioni GHG Scope 3 | Emissioni GHG - Scope 3 lungo la catena del valore (a monte e a valle) Incertezze connaturate alla natura e qualità dei dati ed alle conseguenti tecniche di misurazione adottate, così come previste dal GHG Protocol. Impatto potenziale: medio |
| ESRS E2 - Sostanze preoccupanti | Sostanze utilizzate nelle officine, principalmente per la manutenzione dei mezzi di trasporto - Stima delle quantità di sostanze preoccupanti utilizzate dalla Società |
| Standard di rendicontazione ESRS | Stima delle ore lavorate relative alla categoria dei Dirigenti |

Allo scopo di mitigare i rischi di errori in relazione ai dati stimati delle performance ESG, e con specifico riferimento a quelle caratterizzate da incertezza, sono previsti controlli interni e processi di convalida dei dati e informazioni rendicontate.

Modifiche nella redazione e nella presentazione delle informazioni - Per assicurare la coerenza e la comparabilità delle informazioni, ove ritenuto necessario per la correzione di eventuali errori o per tener conto della modifica nella metodologia di misurazione degli indicatori o nella natura dell'attività, i dati quantitativi presentati e relativi ai precedenti periodi possono essere ricalcolati e riesposti (restatement) rispetto a quanto pubblicato nel precedente esercizio. Le indicazioni, criteri di ricalcolo ed effetti vengono evidenziati nei corrispondenti capitoli e paragrafi.

Inclusione mediante riferimento - Nella presente Rendicontazione di Sostenibilità sono inclusi, ove rilevanti, richiami informativi al Bilancio d'esercizio della Società, al fine di garantire coerenza, trasparenza e completezza dei dati riportati. In particolare, i dati relativi ai ricavi per settore sono desunti dal Bilancio d'esercizio, redatto secondo i principi contabili applicabili, e vengono richiamati nella presente informativa per fornire un inquadramento economico delle attività svolte nei diversi ambiti operativi.

Uso di disposizioni transitorie in conformità dell'appendice C dell'ESRS 1 (come modificata dal Regolamento Delegato EU 2025/1416) - GTT, ancorché il presente documento venga redatto a titolo volontario, si è avvalsa delle disposizioni transitorie per la quantificazione degli effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità legati al clima (obbligo di informativa E1-9), all'inquinamento (obbligo di informativa E2-6), alla risorsa idrica (obbligo di informativa E3-5), all'uso delle risorse e all'economia circolare (obbligo di informativa E5-6).

Informative richieste da altre normative o da disposizioni in materia di rendicontazione di sostenibilità

Le informative integrative rispetto a quanto prescritto dagli ESRS, richieste da altre normative contenenti obblighi di comunicazione di informazioni sulla sostenibilità o da disposizioni in materia di sostenibilità, vengono riportate nei capitoli e paragrafi inerenti alle specifiche tematiche. L'elenco delle informazioni prescritte da un elemento d'informazione derivante da altre normative dell'UE, contenute nell'appendice B dell'ESRS 2, è riportato nell'*Allegato 2 - Indice atti legislativi dell'Unione Europea*.

Governance della sostenibilità

Il sistema di Governance

ESRS Standards ESRS 2 GOV-1

La struttura di corporate governance adottata da GTT è fondata sul modello tradizionale.

| Organi sociali | Ruolo |
|-------------------------------------|--|
| Assemblea dei Soci | Delibera sulle materie ad essa riservate dalla legge e dallo Statuto. |
| Consiglio di Amministrazione | Gestione d'impresa. |
| Collegio Sindacale | Chiamato a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre che a controllare l'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo contabile della Società. |

La revisione legale per il triennio 2023-2025 è affidata a PricewaterhouseCoopers S.p.A. È altresì stato nominato un Organismo di Vigilanza 231, che vigila sul corretto funzionamento del "Modello 231" e ne cura l'aggiornamento. L'attestazione della conformità della Rendicontazione di sostenibilità 2025 è affidata ad Audirevi S.p.A.

Non sono presenti all'interno degli organi di amministrazione, direzione e controllo comitati di rappresentanza dei lavoratori. Esistono comunque diverse forme di coinvolgimento e dialogo che mirano a garantire che gli interessi dei dipendenti siano considerati nelle decisioni aziendali.

Il Consiglio di Amministrazione

| Consiglio di Amministrazione | Ruolo | |
|------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| Antonio Fenoglio | Presidente | Non esecutivo e indipendente |
| Guido Mulè | Amministratore Delegato | Esecutivo e non indipendente |
| Costanza Mottino | Consigliera | Non esecutivo e indipendente |

F.C.T. Holding S.p.A. La struttura di governance è definita dallo Statuto, nella versione più recente approvata dall'Assemblea dei Soci, disponibile sul sito aziendale nella sezione Trasparenza.

La gestione dell'impresa è affidata al Consiglio di Amministrazione (CdA), composto da n.3 membri, nominati dal Comune di Torino. Gli amministratori, salvo revoca, restano in carica per il periodo determinato al momento della loro nomina, comunque non superiore a tre esercizi. Il loro mandato termina alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio di competenza. Il Consiglio di Amministrazione, nominato a maggio 2025, resterà in carica fino all'Assemblea dei Soci che si terrà per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2027. Gli impegni e le politiche di GTT vengono periodicamente riesaminati dal Consiglio di Amministrazione, al fine di rafforzare il presidio delle competenze e responsabilità relativamente alle tematiche di sostenibilità, parti integranti della gestione del business.

Il Consiglio può delegare le proprie attribuzioni ad un Comitato Esecutivo composto da alcuni dei suoi componenti, nell'ambito del quale dovranno in ogni caso essere in maggioranza gli amministratori espressi dai soci pubblici, determinandone i poteri.

Conformemente a quanto previsto dal D.P.R. 30 novembre 2012, n. 251, Regolamento di attuazione della Legge 120/2011 per le società controllate da pubbliche amministrazioni non quotate, nel CdA sono garantiti gli equilibri di genere: il genere meno rappresentato conta almeno un terzo dei componenti di ciascun organo.

| Consiglio di Amministrazione - Diversità (genere - classi di età) | | | | |
|---|-----|------------------|-----|---------------------|
| Donne | | Uomini | | Totale |
| Nr 1 | 33% | Nr 2 | 67% | Nr 3 |
| | | | | 100% |
| Minori di 30 anni | | Tra 30 e 50 anni | | Maggiori di 50 anni |
| Nr - | - | Nr 1 | 33% | Nr 2 |
| | | | | 67% |

Il Consiglio di Amministrazione di GTT è composto da amministratori esecutivi e non esecutivi, tutti dotati di professionalità e di competenze adeguate ai compiti loro. Per approfondimenti e maggiori dettagli in merito alle principali competenze e caratteristiche professionali dei singoli componenti degli organi di amministrazione, direzione e controllo si rimanda alla sezione Trasparenza del sito aziendale. In particolare, sono pubblicati i dati relativi ai titolari di incarichi di amministrazione, di direzione o di governo di cui all'art. 14, comma 1-bis, del D.Lgs. 33/2013, sia in carica sia cessati negli anni precedenti. Per ciascun componente del Consiglio di Amministrazione sono resi disponibili l'atto di nomina, il compenso, il curriculum vitae, la dichiarazione relativa ad altre cariche presso enti pubblici o privati e ad eventuali incarichi con oneri a carico della finanza pubblica, ai fini della valutazione di possibili conflitti di interesse, nonché la dichiarazione patrimoniale.

Criteri e processi di nomina

La nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione ricade nella responsabilità dell'azionista pubblico, rappresentato dal Sindaco della Città di Torino, supportato nell'attività ordinaria dagli assessori competenti (con deleghe alle partecipate e ai trasporti) e dal personale tecnico dell'amministrazione.

Gli attuali criteri di nomina non richiedono formale evidenza delle competenze in materia di sostenibilità per i componenti del Consiglio di Amministrazione, della Direzione e degli organi di controllo, né sono espressamente previsti requisiti o specifiche esperienze al riguardo dal 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 aggiornato, da ultimo, nel 2022), né negli atti di nomina. Questi ultimi prevedono l'attestazione che "il candidato prescelto è in possesso dei requisiti di professionalità e competenza necessari per l'espletamento dell'incarico".

Le nomine sono disciplinate dal 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, da ultimo nel 2022. Il Regolamento prevede che il Sindaco individui i soggetti incaricati tenendo conto, tra l'altro, dell'equilibrio di genere, della competenza e della coerenza del curriculum vitae rispetto al profilo della carica, nonché dell'indipendenza e dell'assenza di conflitti di interesse.

L'intervenuta costituzione del **Comitato di Sostenibilità** rappresenta un passaggio strategico per l'avvio di un percorso organico volto all'identificazione, al rafforzamento e allo sviluppo delle competenze ESG all'interno della governance aziendale. La creazione del Comitato consente di avviare un percorso di identificazione e sviluppo delle competenze necessarie in ambito ESG, nonché di definire eventuali profili di ruolo e responsabilità.

Conflitti di interesse

Nell'ambito del proprio sistema di prevenzione della corruzione, GTT adotta e aggiorna costantemente **documenti di due diligence** volti a individuare e gestire i potenziali conflitti di interesse che possono coinvolgere sia i dipendenti sia i soggetti terzi che intrattengono rapporti con la Società, i cosiddetti "soci in affari".

Le procedure di due diligence definiscono le modalità di acquisizione delle autodichiarazioni relative all'assenza di conflitti di interesse. Eventuali anomalie emerse dalle dichiarazioni sono sottoposte all'attenzione del Responsabile della Funzione di Conformità per la prevenzione della corruzione, ai fini della valutazione e dell'eventuale definizione di misure di mitigazione aggiuntive.

In data 28 ottobre 2024 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "**Due diligence - Organi statutari**". Ai fini di tale documento, per Organi statutari si intendono gli organi individuati dallo Statuto societario in conformità al codice civile o per volontà dei soci, e in particolare:

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

Con riferimento al personale interno, a partire dal 2021 tutti i dirigenti e i funzionari di primo livello rilasciano annualmente una **dichiarazione attestante l'assenza di situazioni di conflitto di interesse** connesse alle responsabilità loro affidate. Tale dichiarazione è acquisita dalla Società e non è soggetta a pubblicazione.

Tra i documenti del Sistema di Gestione Anticorruzione ISO 37001:2016 è presente il "**Due diligence - Risorse Umane**", che prevede l'acquisizione di un'autodichiarazione modulata in funzione del livello di rischio associato al ruolo da ricoprire, come definito nella tabella di valutazione del rischio del personale in ruolo. Analoga dichiarazione di assenza di conflitti di interesse è richiesta ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza e ai Responsabili Unici del Procedimento (RUP) al momento della nomina. Per quanto concerne i soggetti terzi è presente il documento del Sistema di Gestione ISO 37001 "**Due diligence - Incarichi professionali**" e il documento "**Due diligence - Fornitori**". Entrambi prevedono l'acquisizione di apposite autodichiarazioni ai fini della verifica dell'assenza di situazioni di conflitto di interesse.

Le eventuali anomalie rilevate nel corso delle attività di due diligence sono in ogni caso sottoposte all'attenzione del Responsabile della Funzione di Conformità per la prevenzione della corruzione. A tal fine, è stato aggiornato il documento "**Due diligence - Flussi informativi verso il Responsabile della Funzione di Conformità per la prevenzione della corruzione**", che disciplina, tra l'altro, le modalità di comunicazione delle criticità riscontrate da parte dei process owner.

Il Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è chiamato a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre che a controllare l'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo contabile della Società. Il Collegio è composto da tre membri effettivi, di cui uno Presidente, e da due supplenti, nominati dalla Città di Torino.

| Collegio Sindacale | |
|-------------------------------|-------------------|
| Luca Asvisio | Presidente |
| Alain Devalle | Sindaco effettivo |
| Luisa Bianchi | Sindaco effettivo |
| Paolo Angelo Bonometti | Supplente |
| Sonia Luciani | Supplente |

I Comitati

| | |
|--|--|
| Comitato di sostenibilità | Incaricato dell'analisi e monitoraggio dei principali impatti, rischi e opportunità di sostenibilità rilevanti per l'impresa, favorendo la coerenza tra le scelte strategiche, le politiche aziendali e gli obiettivi di sostenibilità. Coordina e controlla la raccolta dei dati quantitativi presenti all'interno della Rendicontazione di Sostenibilità. |
| Comitato rischi ambiente sicurezza e salute | Istituito nel 2012 come osservatorio permanente sui rischi per la salute dei lavoratori e della popolazione e rinnovato nel 2024 a seguito delle evoluzioni organizzative, il Comitato coinvolge, oltre ai dirigenti interessati, il medico competente coordinatore, un consulente legale in materia di sicurezza e ambiente e un consulente scientifico specializzato in igiene e sicurezza sul lavoro. Il Comitato si riunisce periodicamente per monitorare l'andamento dei processi e dei progetti significativi, definire eventuali azioni correttive e proporre interventi di miglioramento ai fini della prevenzione dei rischi. È convocato tempestivamente ogni volta in cui emerge una possibile nuova forma di esposizione a rischio. |

Non sono presenti all'interno degli organi di amministrazione, direzione e controllo, comitati di rappresentanza dei lavoratori.

Il Comitato di Sostenibilità

Nel gennaio 2026, GTT ha istituito un **Comitato di Sostenibilità**, con funzioni di supporto agli organi di amministrazione e direzione nella sorveglianza delle questioni ESG. Il Comitato è incaricato di contribuire all'analisi e al monitoraggio dei principali impatti, rischi e opportunità di sostenibilità rilevanti per l'impresa, favorendo la coerenza tra le scelte strategiche, le politiche aziendali e gli obiettivi di sostenibilità. Il Comitato è composto dai Responsabili di Area:

- AFC - Amministrazione, Finanza e Controllo
- QS&HSE - Qualità, sicurezza e ambiente
- HR - Risorse umane
- Acquisti
- Manutenzione
- Energy Manager

Il Comitato opera in coordinamento con le funzioni interne competenti, incluse quelle di controllo e gestione dei rischi, contribuendo alla definizione delle tematiche rilevanti della Rendicontazione di sostenibilità. Le responsabilità in materia di sostenibilità sono in fase di formalizzazione, nell'ambito dell'assetto di governance e dei documenti aziendali di riferimento.

L'istituzione del Comitato di Sostenibilità risponde anche all'esigenza di rafforzare le capacità organizzative negli ambiti di sostenibilità e consentire di formalizzare processi per la valutazione delle competenze specifiche. GTT si impegna a sviluppare nel tempo adeguate competenze, anche attraverso iniziative di formazione dedicate e, ove necessario, il ricorso a competenze ed esperti esterni, in coerenza con gli impatti, i rischi e le opportunità di sostenibilità rilevanti.

Le commissioni

In seguito alla sottoscrizione del Protocollo delle Relazioni Industriali con le organizzazioni sindacali, a partire da novembre 2024 sono stati istituiti quattro organismi congiunti. Tra questi, assume una rilevanza di carattere generale la **Commissione Strategie GTT**, che vede la partecipazione dell'Amministratore Delegato e dei dirigenti delle funzioni Risorse Umane e QS&HSE, TPL e Infrastrutture.

Gli altri organismi congiunti (**Commissione Pari Opportunità**, dalla **Commissione Assistenza e Sussidi Economici e dalla Commissione Reimpiego Produttivo**) presidiano ambiti di particolare rilevanza per il personale.

| Commissioni | |
|---|--|
| Commissione strategie GTT | Commissione composta da rappresentanti del vertice aziendale e dai segretari delle OO.SS. firmatarie dell'accordo con l'obiettivo condiviso di consentire un maggiore coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori rispetto alle strategie di investimento, innovazione tecnologica, mercato del lavoro, organizzazione del lavoro e del servizio. |
| Commissione pari opportunità | La Commissione Pari Opportunità opera ai fini della piena applicazione del D.Lgs. 198/2006, come modificato dalla Legge 162/2021, nonché della normativa europea in materia di parità di genere nel lavoro. La Commissione si occupa di promuovere misure volte a favorire l'inserimento e la permanenza del personale femminile, valorizzare le lavoratrici di GTT e prevenire e contrastare ogni forma di discriminazione di genere all'interno della Società. La Commissione promuove la diffusione di comportamenti e pratiche coerenti con i principi di pari opportunità, contribuendo a consolidare una cultura aziendale inclusiva e rispettosa dell'equità. L'organismo è composto da otto membri, di cui cinque designati dalle organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo e tre in rappresentanza di GTT. |
| Commissione Assistenza e sussidi economici | La Commissione Assistenza e Sussidi Economici si occupa di esaminare, in via generale e nel rispetto della privacy, le situazioni di difficoltà economica e finanziaria dei lavoratori, al fine di individuare possibili forme di supporto. Attraverso il fondo sussidi aziendale (istituito con accordo del 30/11/1995 e successive modifiche) e, ove necessario, anche tramite il coinvolgimento di associazioni esterne, la Commissione contribuisce a fornire sostegno nei casi di particolare o estrema difficoltà finanziaria, con l'obiettivo di favorire il superamento delle situazioni individuali più critiche. La Commissione è competente nella valutazione delle richieste di concessione delle ferie solidali, secondo quanto previsto dall'accordo del 30 maggio 2019. La Commissione è composta da otto membri, di cui cinque designati dalle organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo e tre in rappresentanza di GTT. |
| Commissione Reimpiego Produttivo | La Commissione Reimpiego Produttivo si occupa di monitorare il fenomeno dell'inidoneità sanitaria, con particolare riferimento all'inidoneità alla mansione di guida, e di favorire percorsi di ricollocazione interna. In coerenza con quanto previsto dall'accordo del 26/06/2024, la Commissione facilita il processo di reimpiego produttivo in ambito aziendale, individuando soluzioni organizzative che consentano la valorizzazione e il mantenimento in servizio del personale dichiarato non idoneo alla mansione originaria. L'organismo è composto da otto membri, di cui cinque designati dalle organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo e tre in rappresentanza di GTT. |

Struttura organizzativa

Nel 2025, a seguito della nomina del nuovo consiglio di Amministrazione avvenuta a maggio 2025, l'attività più rilevante relativa allo sviluppo organizzativo ha riguardato l'analisi dei processi interni e l'avvio del processo di riorganizzazione che è stato formalizzato a inizio 2026. In particolare, la revisione organizzativa ha evidenziato la necessità di ottimizzare i processi interni per migliorare il servizio offerto alla clientela, definire chiare responsabilità e accountability per processo.

I quattro pilastri sui quali si è fondata l'analisi e la riorganizzazione sono:

Rafforzamento interno per affrontare le evoluzioni di mercato, le nuove esigenze di mobilità, le aspettative dei clienti e degli stakeholder

Rafforzare l'importanza del viaggiatore e tradurre i feedback dei clienti in azioni concrete per migliorare accessibilità e qualità del servizio

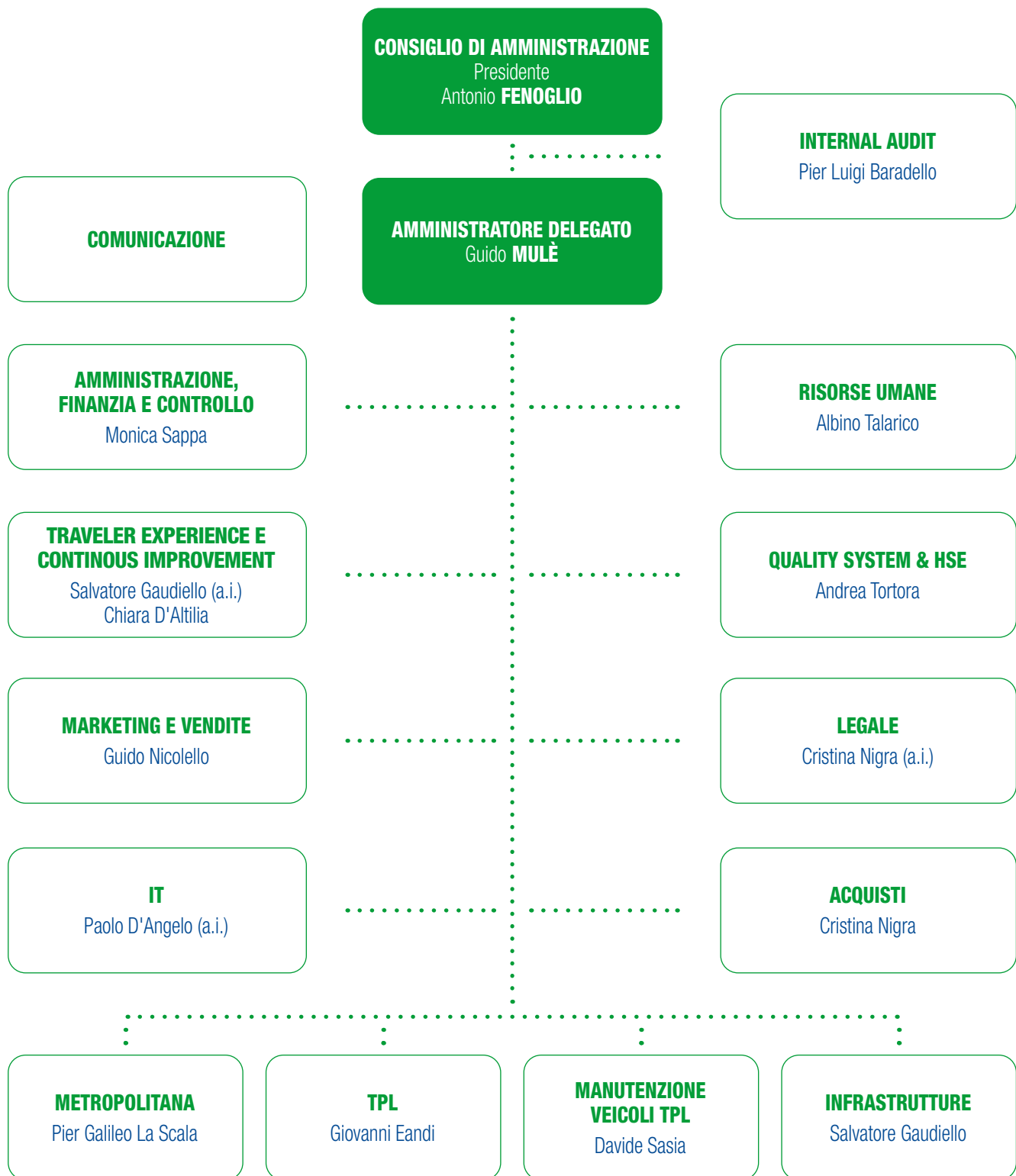
Definire in modo chiaro ruoli e responsabilità

Definire e monitorare i processi chiave, in modo che siano definiti, presidiati e misurabili

Sulla base di questi principi sono stati avviati processi interni di analisi documentale e dialogo con il management per identificare precisamente le aree di miglioramento sui processi trasversali chiave di GTT. **L'esito di questa attività è stata la formalizzazione del nuovo organigramma avvenuta a gennaio 2026.**

La struttura organizzativa di GTT risulta, quindi, sviluppata per ottimizzare i processi di erogazione dei servizi e di garantire la funzione di Direzione e Controllo, assicurando il coordinamento interno.

Il diagramma è stato aggiornato in data 16 gennaio 2026.



L'Alta Direzione, formata dai membri del Consiglio di Amministrazione e dai dirigenti riportati nell'organigramma di cui sopra, orienta la propria azione strategica al perseguimento degli obiettivi generali di qualità del servizio, contenimento dei costi e rafforzamento dell'identità aziendale e della reputazione di GTT, assicurando la coerenza degli interventi con gli indirizzi del Piano Industriale. In particolare, l'Alta Direzione è responsabile del presidio dei fattori che determinano la qualità del servizio: pulizia, puntualità, digitalizzazione degli accessi e dei processi, percentuale di corse effettuate sul programmato, riduzione dei reclami, incremento dei controlli, sviluppo di nuove formule di pushing marketing e completamento degli investimenti della flotta finanziati dal PNRR entro il 2026. Tali obiettivi vengono condivisi con le funzioni aziendali, tradotti in indicatori concreti e misurabili e sottoposti a monitoraggio continuo con analisi semestrali.

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

- assicurare che i Sistemi di gestione siano attuati e mantenuti attivi.
- riferire all'Alta Direzione le informazioni relative all'applicazione dei Sistemi assicurando che i processi producano sistematicamente gli output attesi.

- partecipare alla formulazione ed attuazione degli obiettivi, con lo scopo di attuare il miglioramento delle prestazioni.
- raccogliere e fornire all'Alta Direzione i dati prestazionali dei Sistemi e sulle opportunità di miglioramento.
- essere referenti e garanti verso gli Enti certificatori e le parti interessate, sia interne, sia esterne, di quanto dichiarato e definito nelle Politiche aziendali.

Il processo di informazione e gestione delle tematiche di sostenibilità

ESRS Standards ESRS 2 GOV-1, GOV-2

Tutte le principali decisioni strategiche sono assunte collegialmente dal Consiglio di Amministrazione, che detiene la responsabilità ultima sul controllo della gestione degli impatti aziendali. Il CdA attribuisce la responsabilità operativa della gestione degli impatti ai responsabili di area, secondo l'organigramma generale di primo livello. Eventuali criticità emerse nello svolgimento delle attività ordinarie vengono segnalate al CdA dai responsabili di area, nell'ambito dei comitati ai quali partecipa l'AD, oppure direttamente, qualora rilevanza o urgenza lo rendano necessario. GTT ha istituito a gennaio 2026 il Comitato di Sostenibilità con l'obiettivo di assicurare un sistematico processo di monitoraggio delle tematiche ESG, presidiare il processo di identificazione e valutazione delle tematiche rilevanti di sostenibilità e garantire un flusso informativo periodico verso gli organi aziendali competenti.

Gli obiettivi connessi agli impatti, ai rischi e alle opportunità rilevanti vengono definiti dai responsabili di funzione, condivisi durante riunioni dedicate e approvati dal Consiglio di Amministrazione che ne monitora lo stato di avanzamento. Si rimanda al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / Obiettivi e tematiche rilevanti* per maggiori dettagli.

Nella sfida della decarbonizzazione, le infrastrutture energetiche diventano un importante fattore di sviluppo sostenibile. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione indirizza lo sviluppo e la gestione del business al fine di rafforzare le conoscenze e competenze in materia. In tale percorso, i membri del Consiglio sono affiancati nel processo decisionale dal Comitato di Sostenibilità.

Nel corso del periodo di rendicontazione, non è stato realizzato un programma formativo specifico per i membri del Consiglio di Amministrazione in merito alle tematiche di sostenibilità. La Società riconosce comunque l'importanza di *rafforzare* le competenze, idonee ad affrontare le sfide legate agli Impatti, Rischi e Opportunità (IRO) identificati.

L'informazione degli organi di amministrazione, direzione e controllo riguardo agli impatti, ai rischi e alle opportunità rilevanti, nonché sull'attuazione del dovere di diligenza e sui risultati delle politiche, azioni, metriche e obiettivi adottati per affrontarli, è fondamentale per garantire una governance efficace e responsabile. La gestione di tali aspetti è cruciale per la strategia dell'impresa e per l'allineamento con gli obiettivi di sostenibilità e responsabilità sociale.

La valutazione di impatti, rischi e opportunità di sostenibilità è parte integrante delle decisioni strategiche, operazioni rilevanti e dei processi di gestione del rischio. Il Consiglio di Amministrazione assicura che le considerazioni ESG siano parte integrante della strategia aziendale, monitorando i relativi effetti sulla resilienza e sulla competitività di GTT.

Gli impatti, rischi e opportunità rilevanti affrontati dagli organi di amministrazione, direzione e controllo sono approfonditi nel capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / I temi rilevanti (IRO - Impatti Rischi Opportunità rilevanti)*.

Integrazione delle tematiche e performance di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

ESRS Standards ESRS 2 GOV-3

Gli obiettivi e le performance di sostenibilità non sono formalmente integrati nei sistemi di incentivazione né nei piani MBO. GTT dispone di un articolato sistema di incentivazione e di premi di risultato, come documentato nella relativa sezione del *sito istituzionale*, che raccoglie accordi integrativi, contratti e verbali riferiti a diverse categorie di personale.

Il quadro di misurazione e valorizzazione delle performance è focalizzato prevalentemente su obiettivi economico-produttivi e operativi. L'istituzione e la piena operatività del Comitato di Sostenibilità dovrebbe favorire il rafforzamento dei sistemi di incentivazione, favorendo l'integrazione di indicatori ESG nei meccanismi premianti e nei piani MBO. Tale percorso sarà orientato all'allineamento con le best practice di settore e con gli obiettivi strategici di sostenibilità di GTT.

Il processo di due diligence delle tematiche di sostenibilità

ESRS Standards ESRS 2 GOV-4

Il processo di due diligence relativo alle tematiche di sostenibilità è finalizzato all'identificazione, all'analisi e alla gestione dei rischi e delle opportunità connessi ai fattori ambientali, sociali e di governance (ESG). Tale processo si applica alle attività aziendali, alla catena di fornitura e alle relazioni con gli stakeholder, con l'obiettivo di garantire l'allineamento delle operazioni agli standard e ai principi di sostenibilità adottati. La due diligence consente di ridurre l'esposizione a rischi di natura legale, reputazionale e finanziaria, contribuendo al rafforzamento del modello operativo e al miglioramento complessivo delle performance ESG.

In coerenza con il processo di due diligence, le politiche, gli obiettivi e i piani operativi aziendali tengono conto delle Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali, che rappresentano il principale riferimento internazionale per la condotta responsabile delle imprese. Le Linee Guida, adottate dai governi dei Paesi aderenti - tra cui l'Italia - forniscono un quadro di raccomandazioni volto a garantire che le attività d'impresa siano coerenti con le politiche governative e contribuiscano allo sviluppo sostenibile, favorendo al contempo relazioni di fiducia con gli stakeholder e condizioni favorevoli agli investimenti. In tale contesto, le Linee Guida individuano specifici ambiti di responsabilità, declinati da GTT come riferimento per l'attuazione delle proprie politiche e per la gestione dei rischi e delle opportunità ESG.

GTT effettua una valutazione delle aree di rischio, compresi quelli inerenti agli ambiti di sostenibilità. La tabella di seguito riportata fornisce una mappatura dell'applicazione del processo di Doveri di Diligenza, mettendo in evidenza in modo sistematico in quali sezioni del documento vengono affrontate le principali fasi di questo processo.

| Elementi fondamentali del dovere di diligenza | Paragrafi Rendicontazione di sostenibilità |
|---|---|
| Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale | GOV-1 - Il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo - ruolo GOV-2 - Il processo di informazione e gestione delle tematiche di sostenibilità GOV-3 - Integrazione delle tematiche / performance di sostenibilità nei sistemi di incentivazione SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business |
| Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza | SBM-2 - Gli stakeholder: interessi e aspettative |
| Individuare e valutare gli impatti negativi | SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business IRO-1 - Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti |
| Intervenire per far fronte agli impatti negativi | E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine E5-2 - Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni S4-4 - Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni |
| Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare | SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business |

Misure di dovuta diligenza adottate

| Tema | Linea Guida | Misure adottate |
|--|--|--|
| Divulgazione di informazioni | Divulgare regolarmente informazioni tempestive, affidabili e trasparenti sull'impresa, comprese attività, struttura, situazione finanziaria, risultati, assetto proprietario e di governance, fattori di rischio e tematiche rilevanti per lavoratori e stakeholder. | Tutte le informazioni su obiettivi, risultati e governance sono pubblicate sul sito istituzionale nella sezione "Trasparenza", in coerenza con gli obblighi previsti dal D.Lgs. n. 33/2013 e s.m.i. Le principali informazioni sono diffuse annualmente tramite il Bilancio d'esercizio e il presente Rapporto di sostenibilità. |
| Diritti umani | Rispettare i diritti umani lungo l'intero perimetro delle attività aziendali. | Conformità alla normativa vigente, nel contesto italiano caratterizzato da un elevato livello di tutela formale dei lavoratori e degli altri stakeholder. |
| Occupazione e relazioni industriali | Rispettare la libertà sindacale e la contrattazione collettiva; garantire pari opportunità e assenza di discriminazioni; assicurare adeguate condizioni di salute e sicurezza sul lavoro. | Oltre alla conformità normativa, GTT promuove la conciliazione vita-lavoro, la sicurezza e l'inclusività, anche a favore delle persone con disabilità o fragilità. Sistema di Gestione della Sicurezza sul Lavoro certificato ISO 45001:2018. Conseguimento della Certificazione per la Parità di genere (UNI/PdR 125:2022) e costituzione della Commissione Pari Opportunità, organismo consultivo bilaterale azienda-organizzazioni sindacali. |
| Ambiente | Monitorare e migliorare le prestazioni ambientali e l'uso delle risorse; valutare gli impatti ambientali, sanitari e di sicurezza lungo il ciclo di vita di processi, prodotti e servizi; contribuire allo sviluppo di politiche ambientali efficaci. | Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001:2015. Promozione del trasporto pubblico locale quale leva di sostenibilità per la riduzione delle emissioni inquinanti. |
| Lotta alla corruzione | Adottare sistemi di controllo interno e programmi di prevenzione della corruzione basati sulla valutazione del rischio. | Adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001. Sistema di Prevenzione della Corruzione certificato ISO 37001:2016. Rigoroso rispetto del Codice dei contratti pubblici in tutte le fasi di affidamento ed esecuzione di lavori, servizi e forniture. |
| Interessi del consumatore | Garantire standard di salute e sicurezza, informazioni chiare e corrette e accesso a meccanismi extragiudiziali di risoluzione delle controversie. | I servizi sono erogati secondo gli standard definiti nei Contratti di servizio 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 e al trasferimento tecnologico; promuovere la collaborazione con università, centri di ricerca e associazioni di categoria. | Sviluppo del know-how aziendale tramite programmi di formazione (es. manutenzione). Adozione di tecnologie avanzate a basso impatto ambientale nei bandi di gara, con criteri CAM e protocolli premianti. Partecipazione ai tavoli tecnici di ASSTRA. Costituzione di un Centro di innovazione per la transizione green del trasporto pubblico. Il Piano industriale è coerente con gli indirizzi nazionali ed europei del PNRR, in particolare per l'elettrificazione della flotta. |
| Concorrenza | Rispettare le leggi e i regolamenti in materia di concorrenza. | L'attività di trasporto pubblico locale è svolta nel rispetto della normativa nazionale; i servizi sono gestiti sulla base delle procedure di gara e degli affidamenti effettuati dagli Enti pubblici competenti. |
| Fiscalità | Contribuire alle finanze pubbliche attraverso il corretto versamento delle imposte e degli oneri dovuti. | Il servizio di trasporto pubblico locale, in quanto servizio di interesse generale, beneficia di contributi pubblici in conto esercizio e in conto investimento, in misura superiore ai ricavi tariffari. Rigoroso rispetto delle normative fiscali e di tutti i versamenti dovuti agli Enti pubblici (es. canoni per la gestione di parcheggi e infrastrutture metro-tranviarie). |

Il sistema di controllo interno della rendicontazione di sostenibilità

ESRS Standards ESRS 2 GOV-5

Ad integrazione dell'insieme di **procedure, politiche e strumenti** ed al fine di garantire che le informazioni relative alle performance di sostenibilità siano accurate, trasparenti e conformi alle normative vigenti, riflettendo in modo fedele e verificabile gli impegni assunti dalla Società, GTT ha deciso di istituire un Comitato di Sostenibilità e si impegna ad adottare nel corso dei futuri esercizi un sistema di controllo interno sulla rendicontazione di sostenibilità conforme alle richieste della CSRD.

Governance del processo di reporting - soggetti e ruoli

Il Consiglio di Amministrazione e il Comitato di Sostenibilità esercitano un ruolo di supervisione sull'intero processo di rendicontazione. La funzione Amministrazione, Finanza e Controllo (AFC) e la funzione Quality System & HSE, sotto la supervisione del Chief Financial Officer (CFO), coordinano il processo di raccolta e aggregazione dei dati e delle informazioni necessarie per la redazione della Rendicontazione di So-

stenibilità. I responsabili delle funzioni coinvolte (membri del Comitato di Sostenibilità) garantiscono l'accuratezza e la validità delle informazioni raccolte e inserite nella Rendicontazione di Sostenibilità, coordinandosi con i referenti operativi, forniscono la documentazione di supporto e le evidenze necessarie per le attività di revisione.

Nell'ambito delle proprie competenze, il Comitato di Sostenibilità esercita un'azione di vigilanza sulla conformità della Rendicontazione di Sostenibilità, valutando l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo, di reporting e di controllo sviluppato per assicurare una rendicontazione completa e accurata.

Con l'obiettivo di garantire informazioni accurate e complete, GTT sta valutando lo sviluppo di procedure e programmi di formazione volti a supportare i responsabili di funzione nella raccolta e nell'analisi dei dati, con un'attenzione particolare alle informazioni relative alla catena del valore. .

La funzione di controllo

GTT integra le risultanze della valutazione del rischio e dei controlli interni relativi alla rendicontazione di sostenibilità all'interno delle proprie funzioni e processi aziendali, garantendo un approccio coerente con il proprio sistema di gestione del rischio e controllo interno.

Le informazioni derivanti dall'analisi dei rischi vengono incorporate nei processi decisionali e nei meccanismi di governance aziendale, al fine di assicurare un monitoraggio efficace e un adeguato presidio delle criticità legate alla sostenibilità. La gestione del rischio in ambito ESG coinvolge le principali funzioni aziendali, con un coordinamento volto a garantire la coerenza, l'integrità e l'affidabilità delle informazioni rendicontate.

In tale contesto, il processo di rendicontazione della sostenibilità è soggetto a verifiche e controlli periodici, con l'obiettivo di migliorare la qualità e la tempestività dei dati raccolti, nonché di rafforzare l'integrazione delle tematiche di sostenibilità nei sistemi di controllo e gestione aziendale.

Il Sistema dei Controlli interni inteso come l'insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell'impresa corretta e coerente con gli obiettivi strategici prefissati costituisce elemento cruciale della governance della Società e concorre ad assicurare la conformità a leggi, regolamenti e normative applicabili.

Per un maggior approfondimento sui rischi individuati, le strategie di mitigazione sviluppate e la metodologia applicata nella valutazione, si rimanda ai capitoli *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* e *Gestione degli impatti - rischi - opportunità*.

Strategia e modello di business

Strategia, modello aziendale e catena del valore

ESRS Standards ESRS 2 SBM-1

Gruppo Torinese Trasporti (GTT)

Il **Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.** (GTT) è la società per azioni del Comune di Torino - controllata attraverso FCT Holding S.p.A. - che gestisce il trasporto pubblico locale sul territorio cittadino, nell'area metropolitana torinese e nell'area extraurbana. Oltre ai servizi di mobilità collettiva, GTT cura anche la gestione dei parcheggi di interscambio, della sosta tariffata, della pubblicità e offre consulenze specialistiche ad altre aziende del settore.



La storia



La storia del trasporto pubblico a Torino inizia nel **1906**, quando il Comune decise di municipalizzare il servizio tranviario e istituire l'**Azienda Tranvie Municipali (ATM)**. Da allora, il trasporto urbano ha attraversato oltre un secolo di cambiamenti e innovazioni, affrontando guerre, espansione urbana e l'avvento dell'automobile privata, fino a diventare l'attuale sistema integrato di mobilità.

Nonostante le difficoltà legate alla Prima Guerra Mondiale e al dopoguerra, ATM riuscì a mantenere il servizio, pur con limitati ampliamenti della rete. Nel **1922** il Comune decise di riscattare le linee urbane, i depositi e il materiale rotabile, affidandone la gestione all'ATM. Si aprì così una fase di **razionalizzazione e sviluppo** della rete, particolarmente intensa tra il **1923** e il **1928**.

Nel **1924** iniziarono i lavori per un **nuovo deposito** e una nuova officina in Borgo San Paolo, entrambi inaugurati nel 1928. Nello stesso anno venne introdotta la **prima linea automobilistica** all'interno dell'Esposizione del Valentino e furono acquistati sei autobus. Il servizio ebbe scarso successo e venne in parte sostituito da una linea filoviaria. Anche il filobus, introdotto nel **1931**, ottenne risultati limitati, portando ad attivare solo pochi prolungamenti rispetto alle linee tranviarie esistenti.

Tra il **1946** e il **1949**, al termine della Seconda Guerra Mondiale, ATM si dedicò alla **ricostruzione** della rete gravemente danneggiata. Parallelamente avviò un importante processo di **modernizzazione** per rispondere alle nuove esigenze del trasporto urbano.

Nel **1950** fu istituita una **Commissione di Studio** che realizzò la prima rilevazione sistematica del traffico urbano, evidenziando una forte congestione nelle vie centrali. Negli anni Cinquanta il Comune introdusse nuovi sensi unici e potenziò o prolungò diverse linee tranviarie per accompagnare la crescita delle periferie. Contemporaneamente vennero sviluppati sistemi più flessibili, come filobus e autobus, con l'istituzione di linee celeri e la sostituzione delle linee tranviarie meno frequentate.

All'inizio degli **anni Sessanta**, Torino vive una profonda trasformazione urbanistica. La Società deve estendere il servizio ai nuovi quartieri, ma anche fronteggiare la crescente diffusione dell'auto privata, che rallenta i mezzi pubblici e riduce il numero di passeggeri. In questo contesto, nel **1967** viene realizzata una **profonda riorganizzazione della rete**.

Nel **1970** viene introdotta la **riscossione meccanizzata dei biglietti** sulla linea 52, poi estesa a tutta la rete. L'innovazione si inserisce in un più ampio piano di razionalizzazione interna, necessario in un periodo in cui i passeggeri diminuiscono e cresce il disavanzo economico.

Nel **1977** il Comune approva la **Variante Generale al Piano di Sviluppo dei Trasporti Pubblici**, che definisce le linee guida per un servizio più adeguato alla nuova mobilità urbana. Tali indicazioni prendono forma nella **"Rete '82"**, attivata il 2 maggio 1982 e successivamente affinata con piccoli interventi. Con qualche modifica, questa rete rappresenta ancora oggi l'ossatura del servizio torinese.

L'ampliamento del servizio automobilistico rende necessario un nuovo deposito: il **Deposito Gerbido**, operativo dal giugno 1982. Nel **1980** la direzione si trasferisce nella **nuova sede di corso Turati**, abbandonando quella storica di corso Regina Margherita. Gli **anni Ottanta** vedono altri importanti: l'acquisto delle nuove motrici tranviarie serie 7000 e 5000 e l'avvio del **Sistema Informativo del Servizio (S.I.S.)**, destinato a diventare strumento centrale nella gestione del servizio.

Nel **1986** ATM inizia a gestire - su concessione del Comune - quattro parcheggi in superficie, attività che cresce rapidamente fino a richiedere una direzione dedicata.

Nel **marzo 1990** viene approvato il progetto di **pantografizzazione della rete tranviaria**, con il passaggio dall'asta a rotella al pantografo.

Dal **1992** la Società entra nel **Consorzio 5T** (Tecnologie Telematiche per i Trasporti ed il Traffico a Torino), dedicato alle tecnologie per la gestione del traffico e della mobilità, partecipando ad un importante progetto finanziato dalla CEE.

Nel settembre 1996 è stato approvato il progetto **HI-SIS** nell'ambito dell'evoluzione del Sistema Informativo del Servizio (S.I.S.), il sistema usato da GTT per monitorare e gestire in tempo reale gli autobus e i tram in circolazione e la regolarità del servizio. L'obiettivo di HI-SIS era quello di fornire informazioni affidabili all'utenza direttamente alle fermate, migliorando la comunicazione dei tempi di transito previsti rispetto ai mezzi in arrivo.

Negli anni successivi aumenta l'attenzione al rapporto con la clientela - nuove fermate, formazione del personale, carta dei servizi, numero verde - e si registra un primo aumento dei passeggeri dopo anni di calo.

Il **1° gennaio 2003** avviene la **fusione tra ATM (Azienda Torinese Mobilità)**, gestore operativo del trasporto pubblico nel territorio comunale e dei parcheggi di scambio, e **SATTI (Società Torinese Trasporti Intercomunalì)**, gestore operativo dei trasporti in ambito regionale e della linea 1 della metropolitana di Torino. Nasce così il **GTT - Gruppo Torinese Trasporti**, con l'obiettivo di offrire un sistema di mobilità più integrato, coordinato ed efficiente a Torino e in tutta l'area metropolitana.

Nel **2006** viene inaugurata a Torino la prima tratta della metropolitana automatica, tra la stazione di Fermi a Collegno e XVIII Dicembre nel centro città, realizzata con tecnologia VAL (Veicolo Automatico Leggero), la prima in Italia. L'anno successivo la linea viene estesa fino a Porta Nuova, collegando il centro storico alla principale stazione ferroviaria e migliorando l'integrazione con treni regionali, tram e autobus.

Il **2011** segna un ulteriore sviluppo: la metro raggiunge Lingotto, servendo nuovi quartieri e poli di attività, mentre la stazione Porta Susa viene inaugurata in connessione con l'omonima stazione ferroviaria ad alta velocità, potenziando l'intermodalità dei trasporti.

Nel **2017** parte il rinnovo della flotta di autobus urbani con mezzi elettrici a basso impatto ambientale, riducendo le emissioni nell'aria. Nel **2021** la metropolitana si estende fino a Bengasi, consolidando la copertura verso sud della città.

Dal **2024** GTT investe nel rinnovo del parco mezzi, in infrastrutture di ricarica e in tecnologie più efficienti, con il supporto del PNRR e un forte focus sulla sostenibilità ambientale.

Missione, visione e valori aziendali

ESRS 2 DR 38 I principi di sostenibilità e la gestione degli aspetti ambientali, sociali e di governance sono integrati nella strategia aziendale e nel modello di business di GTT. La sostenibilità rappresenta uno dei fattori chiave della strategia di sviluppo di medio lungo termine.

Missione

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

Pensiamo ad 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 svolto dalle persone per le persone, incentrato sulle esigenze 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 o opinione, impegnandosi a garantire servizi sicuri, accessibili e di qualità. L'azienda attua politiche di valorizzazione dei propri lavoratori, riconoscendone merito e competenza e assicurando 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.

Il settore

Il trend di settore

Secondo il *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani*³ di ISFORT e CNEL (2025), il Trasporto Pubblico Locale (TPL) rappresenta uno dei **pilastri della mobilità in Italia**, con un ruolo rilevante sotto il profilo economico, sociale e ambientale. Il settore coinvolge 830 imprese, impiega oltre 117.000 addetti e genera un fatturato annuo di Euro 12 miliardi, garantendo servizi per quasi 5 miliardi di passeggeri all'anno.

³ ISFORT - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti & Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) (2025). *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani*.

Oltre alla dimensione industriale, il TPL svolge una funzione essenziale di accessibilità alla mobilità per tutte le fasce di reddito e contribuisce in modo significativo alla riduzione degli impatti ambientali e della congestione urbana: gli autobus incidono per meno dell'1% sulle emissioni climalteranti complessive e ogni mezzo pubblico sostituisce centinaia di veicoli privati sulle strade.

Dopo il forte calo della domanda registrato nel 2020 (-40% dei passeggeri), a causa della crisi sanitaria, il settore ha avviato un percorso di graduale ripresa. I dati ISTAT evidenziano marcati divari territoriali: nelle città del Nord l'utilizzo del TPL risulta nettamente più elevato rispetto al Centro-Sud, con differenze particolarmente accentuate se misurate in termini di passeggeri pro-capite. In questo quadro, Torino si colloca tra le città italiane con le migliori performance del trasporto pubblico locale, registrando 305 passeggeri pro-capite, posizionandosi stabilmente tra i primi capoluoghi a livello nazionale. In Italia la media nazionale è di 257,7 passeggeri pro-capite nelle città del Nord-Ovest e di 53,5 passeggeri pro-capite nelle città del Sud e delle isole.

Dai dati del *Rapporto Mobilitaria 2025 di Kyoto Club*⁴ emerge che l'automobile rappresenta ancora la modalità prevalente negli spostamenti urbani; il tasso di motorizzazione - già il più elevato in Europa - è in ulteriore aumento sia a livello nazionale sia nelle principali città italiane. Dopo gli ingenti investimenti nella mobilità sostenibile tra il 2020 e il 2022, le leggi di Bilancio 2023, 2024 e 2025 hanno segnato una netta riduzione dei finanziamenti destinati al trasporto pubblico locale. In particolare, la Legge di Bilancio 2025 ha previsto solo un incremento di 120 milioni di euro al **Fondo Nazionale Trasporti**, che seguono i Euro 5,2 miliardi previsti per il 2024: un aumento considerato insufficiente, soprattutto se confrontato con i Euro 6,2 miliardi stanziati nel 2009 che, rapportati all'inflazione, corrispondono a una riduzione reale del 36%. Lo stanziamento per il **Fondo per la strategia di mobilità sostenibile**, introdotto con la Finanziaria 2021 per sostenere interventi mirati al miglioramento della qualità dell'aria urbana e al potenziamento del trasporto pubblico locale, è stato ridotto da Euro 200 a Euro 85 milioni, indebolendo ulteriormente le politiche a favore del trasporto pubblico.

Fondamentale per l'attuazione del Piano industriale di GTT 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.

Le **tariffe** continuano a rappresentare una delle principali criticità del settore. Tra il 2016 e il 2025, a fronte di un'inflazione cumulata del 25,2%, la tariffa media è aumentata del 12,5%. Nello stesso periodo, il prezzo medio del biglietto a tempo è passato da 1,39 a 1,67 euro, mentre l'abbonamento mensile è salito da 36,3 a 38,2 euro. Questo andamento contribuisce a rendere più fragile l'equilibrio economico e la sostenibilità complessiva del settore.

Il report del *Cluster Trasporti Nazionale*⁵ evidenzia che, a livello globale, il settore dei trasporti sta cambiando per effetto di diverse traiettorie di innovazione che si sviluppano in parallelo e incidono sull'organizzazione e sul funzionamento del sistema dei trasporti. Tra queste rientrano l'evoluzione delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale, i processi di decarbonizzazione e la trasformazione dei servizi di mobilità.

In questo contesto, la *Relazione Annuale al Parlamento*⁶ dell'ART approfondisce il ruolo dell'intelligenza artificiale nel settore dei trasporti. Grazie alla capacità di elaborare grandi volumi di dati in tempo reale, l'AI abilita soluzioni automatizzate e personalizzate, con ricadute soprattutto nel trasporto pubblico locale. In questo ambito l'AI può supportare una pianificazione efficiente dei servizi, calibrata sulla domanda effettiva e sulle condizioni di traffico, favorendo al contempo l'integrazione con sistemi avanzati di infomobilità. Le principali applicazioni si basano su tecnologie come il machine learning e il deep learning, utilizzate per la manutenzione predittiva, l'ottimizzazione delle reti e il monitoraggio delle infrastrutture, nonché sul natural language processing e sui large language models, che permettono di migliorare l'interazione con l'utenza attraverso assistenza virtuale e gestione automatizzata delle richieste. L'analisi dei big data, infine, consente una visione integrata e dinamica dei flussi di mobilità, a supporto delle decisioni operative e strategiche degli operatori e dei regolatori.

Il *Settimo Rapporto ASSTRA-Intesa Sanpaolo 2025*⁷ evidenzia come le aziende di trasporto pubblico stiano proseguendo nel **rinnovo delle flotte autobus**. L'età media dei mezzi è scesa dai 12,1 anni del 2018 ai 9,4 anni del 2024, accompagnata da una forte crescita dei veicoli a basse o zero emissioni: nel solo 2025 le immatricolazioni di autobus elettrici sono aumentate del 74,1%.

Sebbene il diesel sia ancora prevalente, oggi il 75% dei mezzi in esercizio è costituito da veicoli Euro 5, Euro 6 o elettrici. Gli investimenti in materiale rotabile e infrastrutture hanno raggiunto nel 2024 il 12,6% del valore della produzione.

⁴ Kyoto Club (2025). Rapporto Mobilitaria 2025.

⁵ Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti (2025). Decarbonizzazione, nuove tecnologie e servizi innovativi per il trasporto pubblico locale

⁶ Autorità di Regolazione dei Trasporti (2025). Relazione annuale al Parlamento 2025.

⁷ ASSTRA - Associazione Trasporti & Intesa Sanpaolo. (2025). Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale: Settimo Rapporto (Rapporto 2025).

Da un punto di vista **sociale** (report *Understanding Absenteeism in Public Transport Operations*⁸ di UITP/APTA), l'assenteismo nel trasporto pubblico rappresenta una problematica persistente del settore. Il report, basato su un sondaggio globale tra operatori di trasporto pubblico in 13 paesi, sottolinea che non esiste una singola causa dell'assenteismo, ma piuttosto un insieme di fattori che variano tra organizzazioni e contesti operativi. Tra i fattori più frequentemente citati dalle organizzazioni intervistate vi sono malattie fisiche e mentali, difficoltà legate all'equilibrio tra vita lavorativa e personale, stress correlato alle condizioni di lavoro e turni prolungati, nonché politiche aziendali su congedi e compensi. Ulteriori elementi identificati includono difficoltà di accesso ai servizi sanitari, incidenti sul luogo di lavoro, pressioni economiche e sociali, e addirittura episodi di violenza da parte dei passeggeri. Anche l'**assenteismo** ha impatti significativi sull'operatività e sull'efficacia del servizio offerto dalle aziende di trasporto pubblico. Le assenze frequenti e prolungate comportano costi aggiuntivi per gli operatori - ad esempio per straordinari, sostituzioni di personale o nuove assunzioni - oltre a influenzare negativamente la qualità e l'affidabilità del servizio. Il fenomeno può aumentare lo stress residuo tra i colleghi presenti in servizio e ridurre la soddisfazione complessiva dei passeggeri.

Normative e regolamenti a sostegno della transizione

Il comma 526 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2025 introduce **novità sul Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile**. Le regioni e le città metropolitane possono usare fino al 25% delle risorse già stanziato per il quinquennio 2024-2028 per l'acquisto di autobus extraurbani a diesel o ibridi, in deroga al DPCM n. 1360/2019. Rimane possibile utilizzare le risorse anche per autobus a metano e per le infrastrutture di supporto.

In generale, la mobilità sostenibile è prioritaria anche per il **PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza)**, approvato nel 2021 e finanziato attraverso il programma europeo Next Generation EU, che mobilita complessivamente Euro 194,4 miliardi, destinati a riforme e investimenti volti a modernizzare il Paese entro il 2026.

Le missioni del PNRR che sostengono la transizione del trasporto pubblico sono:

| | | |
|-------------------|--|--|
| Missione 2 | Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica | Dotazione di Euro 55,52 miliardi, sostiene interventi in ambito energie rinnovabili, idrogeno, reti energetiche e mobilità sostenibile. All'interno di questa missione, la Misura 4 è dedicata in modo specifico al rinnovo del parco autobus, promuovendo l'introduzione di mezzi a basse o zero emissioni per ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico. |
| Missione 3 | Infrastrutture per una mobilità sostenibile | Orientata allo sviluppo di un sistema infrastrutturale moderno, efficiente e sostenibile, che include strade, ferrovie, porti e aeroporti. A questo ambito sono assegnati Euro 23,74 miliardi, da impiegare in un arco temporale di cinque anni. |
| Missione 7 | REPowerEU | Con l'integrazione del capitolo RePowerEU, è stata istituita la Missione 7, che rafforza ulteriormente gli interventi in chiave energetica e industriale, prevedendo investimenti aggiuntivi per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale e per lo sviluppo della filiera industriale e della ricerca nel settore degli autobus elettrici. |

Secondo la *Settima Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR*⁹, riferita al 2025, alla data del 30 novembre 2025 la spesa sostenuta dalle amministrazioni titolari ammonta a Euro 101,3 miliardi, corrispondenti a 72,4 % delle risorse effettivamente ricevute dall'Italia nell'ambito del Piano.

Come evidenziato dal *Rapporto Mobilitaria 2025*, l'entità degli stanziamenti va ridimensionata se confrontata con gli anni precedenti: dopo il picco di investimenti tra il 2020 e il 2022, le successive leggi di Bilancio hanno ridotto le risorse destinate al trasporto pubblico locale, con livelli inferiori - in termini reali - rispetto al passato.

Altri **regolamenti che sostengono la transizione** verso soluzioni meno impattanti sull'ambiente sono:

EU ETS 2 - L'EU ETS 2 (European Emission Trading System 2) - Una nuova estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione, prevista dal capo IV bis della Direttiva 2003/87/CE, che amplia il campo di applicazione ai settori del trasporto stradale, degli edifici e ad alcune attività industriali e artigianali finora escluse. Il meccanismo attribuisce un prezzo alle emissioni derivanti dalla combustione dei carburanti, estendendo il principio del carbon pricing e incentivando l'adozione di soluzioni a minore impatto emissivo. Dal 2025 scatteranno gli obblighi di autorizzazione, monitoraggio e comunicazione delle emissioni per i soggetti regolati, mentre dal 2027 prenderà avvio la fase operativa con le aste delle quote di CO₂. Le aziende direttamente obbligate sono i fornitori di carburanti fossili e alcune industrie ad alto consumo energetico, mentre le aziende di trasporto pubblico non partecipano direttamente al mercato, ma subiranno un impatto economico indiretto attraverso l'aumento del costo dei carburanti. Questo rende strategico accelerare l'elettrificazione della flotta.

Regolamento (EU) 2023/1804 - Il Regolamento introduce una regolamentazione per lo sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alterna-

⁸ International Association of Public Transport & American Public Transportation Association. (2025). Understanding absenteeism in public transport operations.

⁹ Governo italiano - Cabina di regia per l'attuazione del PNRR. (2026). Settima Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

tivi, imponendo agli Stati membri obiettivi e scadenze per la realizzazione di punti di ricarica elettrica, stazioni di rifornimento a idrogeno e altre soluzioni energetiche a basse emissioni, come il gas naturale compresso (CNG) e il gas naturale liquefatto (LNG). Il Regolamento interviene su uno dei principali ostacoli alla transizione del trasporto pubblico: la mancanza di infrastrutture adeguate. Senza colonnine ad alta potenza nei depositi o lungo le principali direttrici urbane ed extraurbane, un autobus elettrico non può operare con continuità di servizio. La norma impone quindi agli Stati membri di pianificare e realizzare una rete capillare e affidabile di ricarica, rendendo possibile per società come GTT di investire in autobus elettrici.

Regolamento (EU) 2023/851¹⁰ - Il Regolamento rappresenta uno dei principali strumenti legislativi dell'Unione Europea per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione nel settore dei trasporti. Tale regolamento modifica il Regolamento (UE) 2019/631, introducendo limiti più severi alle emissioni di CO₂ per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri. In particolare, esso stabilisce una **riduzione del 55% delle emissioni medie di CO₂ per le autovetture e del 50% per i veicoli commerciali leggeri entro il 2030**, rispetto ai livelli del 2021. L'obiettivo finale è quello di raggiungere la completa neutralità carbonica per i nuovi veicoli immatricolati a partire dal 2035, imponendo lo standard delle **zero emissioni per tutte le nuove immatricolazioni** di veicoli leggeri. Il regolamento rientra nel più ampio pacchetto "Fit for 55", che mira a ridurre le emissioni nette dell'EU di almeno il 55% entro il 2030.

In parallelo, il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato il nuovo **Regolamento Euro 7¹¹**, con l'obiettivo di disciplinare in maniera ancora più rigorosa le emissioni inquinanti dei veicoli a motore. Questo regolamento entrerà in vigore dal 1° luglio 2025 per autovetture e furgoni e dal 1° luglio 2027 per i veicoli pesanti. Pur mantenendo i limiti di emissione allo scarico già previsti dall'Euro 6 per le auto, Euro 7 introduce standard più stringenti per le **emissioni di particelle derivanti dalla frenata e dall'usura degli pneumatici**, applicabili anche ai veicoli elettrici. Stabilisce nuovi **requisiti di durabilità per le batterie**, al fine di garantire prestazioni sostenibili e sicure nel tempo. L'introduzione di queste misure si inserisce nel contesto del Green Deal europeo e mira a rafforzare la qualità dell'aria, riducendo l'impatto ambientale del settore dei trasporti.

L'**27 maggio 2025** il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato una disposizione¹² che introduce maggiore flessibilità per i costruttori automobilistici nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ stabiliti dal Regolamento (EU) 2023/851. Invece di calcolare il rispetto dei limiti anno per anno, si propone che la media delle emissioni venga calcolata su un **periodo triennale (2025-2027)**. Questo sistema permetterebbe ai produttori di compensare eventuali superamenti iniziali con miglioramenti successivi, evitando sanzioni immediate e lasciando più margine di manovra.

Il quadro di riferimento normativo dei servizi

Le normative europee e nazionali definiscono le modalità di **organizzazione e affidamento del trasporto pubblico locale**.

A livello europeo, il **Regolamento (CE) n. 1370/2007** qualifica il trasporto pubblico di passeggeri come "servizio pubblico", stabilendo che le autorità competenti possano compensare gli operatori per i costi sostenuti o concedere diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. Il Regolamento individua **tre possibili modalità di affidamento**: tramite gara, gestione diretta da parte delle autorità pubbliche o affidamento diretto a un soggetto distinto (c.d. in house), lasciando agli Stati membri la libertà di scegliere la soluzione più adatta in base all'equilibrio tra il diritto alla mobilità e le esigenze di concorrenza. La scelta della modalità gestionale deve tenere conto di elementi tecnici ed economici, qualità del servizio, investimenti infrastrutturali, situazione delle finanze pubbliche, costi per utenti e amministrazioni e risultati attesi rispetto alle diverse alternative.

In Italia, il **D.Lgs. 422/1997** ha ridefinito l'assetto istituzionale del settore, conferendo alle Regioni e agli enti locali funzioni di programmazione, pianificazione, finanziamento e gestione del TPL. La Regione assume il ruolo di soggetto regolatore unico, responsabile della definizione dei servizi minimi, delle tariffe, dell'assegnazione delle risorse finanziarie, dell'organizzazione dei servizi e della stipula dei contratti con gli operatori. Successivamente, il **D.L. 50/2017**, convertito nella **legge 96/2017**, ha aggiornato la disciplina, prevedendo interventi sulle modalità di affidamento dei servizi, sulle compensazioni economiche e sulla definizione degli ambiti e dei bacini di servizio, sancendo il principio di separazione tra funzioni di regolazione, indirizzo e controllo e funzioni di gestione.

In questo contesto, l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)** definisce le procedure per la scelta del gestore e gli schemi contrattuali, stabilendo obiettivi di efficacia, efficienza ed equilibrio finanziario. **L'organizzazione complessiva del TPL in Italia coinvolge più livelli di governo**: lo Stato si occupa del finanziamento, le Regioni della pianificazione e definizione dei bacini, gli enti locali della gestione e dell'affi-

¹⁰ Parlamento Europeo & Consiglio dell'Unione Europea (2023). Regolamento (EU) 2023/851 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023 che modifica il regolamento (EU) 2019/631 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi.

¹¹ Consiglio dell'Unione Europea. (2024). Euro 7: Il Consiglio adotta nuove norme sui limiti di emissione per auto, furgoni e camion.

¹² Parlamento Europeo (2025). CO₂ emissions: EP fast-tracks vote on flexibility measures for carmakers.

damento dei servizi, mentre l'ART esercita la funzione regolatoria e di controllo. In sintesi, il TPL è disciplinato come servizio pubblico, con regole precise per l'affidamento, il finanziamento e la gestione, che combinano autonomia locale e rispetto dei principi europei.

Sul piano del finanziamento, il D.L. 50/2017 ha introdotto un **nuovo criterio per il riparto del Fondo nazionale destinato al concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**, sostituendo il tradizionale metodo della spesa storica con un sistema basato sui livelli di servizio definiti per ciascuna regione, sui proventi da traffico e sui costi standard, anche se i criteri definitivi tramite decreto interministeriale non sono ancora stati adottati.

A livello regionale, le funzioni di indirizzo, pianificazione, coordinamento e controllo dei servizi di TPL, attribuite alle Regioni dal D.Lgs. 422/1997, sono state attuate in **Piemonte** con la **legge regionale n. 1/2000**. La Regione esercita queste funzioni attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di TPL, definendo indirizzi, finanziamenti e aggiornamenti tramite apposite deliberazioni della Giunta regionale.

La legge regionale ha istituito l'**Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)** come organismo consortile obbligatorio per il coordinamento dei servizi, con l'obiettivo di garantire omogeneità territoriale, mobilità sociale, ottimizzazione di orari e frequenze, qualità ed efficienza dei servizi, sviluppo dell'intermodalità e integrazione tra rete ferroviaria e trasporto su gomma. L'Agenzia svolge le funzioni trasferite o delegate dagli enti locali, detenendo la titolarità dei contratti di servizio per il TPL, gestendo gli affidamenti, il sistema tariffario e i rapporti con le imprese di trasporto, in piena conformità con la programmazione regionale.

Il contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino è in scadenza il 30 giugno 2027, mentre i contratti relativi ai servizi extraurbani, svolti da GTT nell'ambito dei consorzi Extra.To, Grandabus, COAS e SCAT termineranno il 31 dicembre 2026.

L'AMP nel 2025 ha pubblicato e trasmesso all'Autorità Regolazione Trasporti le Relazioni previste dalla Delibera ART 48/2017 (Relazione dei Lotti) afferenti ai servizi di trasporto pubblico locale dei bacini sud, sud-est, nord-est e metropolitano della Regione Piemonte, individuando i lotti di affidamento del servizio per il periodo 2027-2032. Con riferimento al Bacino metropolitano, in esito all'applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, e tenendo conto delle richieste formulate da alcuni enti consorziati nell'Agenzia stessa - segnatamente la Città di Torino per l'affidamento in house a GTT S.p.A. (impresa incumbent) - l'Agenzia ha individuato una configurazione del bacino di mobilità a 2 lotti (lotto nord e lotto sud), oltre al lotto da affidare in house relativo ai servizi urbani (con metropolitana, tram, e autobus), suburbani e a chiamata del Comune di Torino. A completamento dell'iter amministrativo, nelle Relazioni ex art. 14 comma 3 ed ex art. 17 comma 2 del D. Lgs. n. 201/2022 saranno esposti gli elementi a supporto della scelta di affidare in house il servizio urbano e suburbano di Torino nonché la qualificata motivazione delle "ragioni del mancato ricorso al mercato".

I servizi di GTT

GTT opera principalmente nel settore della mobilità integrata e le attività svolte sono le seguenti:

Servizio del trasporto pubblico di linea urbano e suburbano ed extraurbano di superficie

Gestione metropolitana (Linea 1 automatica di Torino)

Gestione dei parcheggi e della sosta a pagamento nel Comune di Torino

Gestione di servizi turistici e culturali

Servizio del trasporto pubblico di linea urbano, suburbano ed extraurbano di superficie

I servizi di trasporto pubblico (autobus, tram e metro) sono integrati attraverso l'app MaaS, promossa dalla Città di Torino, che consente di pianificare, prenotare e pagare con un'unica Super App i mezzi pubblici GTT, taxi e servizi di sharing, offrendo un'esperienza di mobilità integrata, digitale e semplice. Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al paragrafo *Mobility as a Service (MaaS)*.

Autobus

La rete urbana ed extraurbana di superficie nell'area di Torino e cintura comprende 8 linee tram, 95 linee bus ordinarie e ulteriori linee speciali (ad es. servizio Night Buster, servizi di linea per istituti scolastici e siti industriali). Viene utilizzata per effettuare spostamenti all'interno della città di Torino e di collegamento con i comuni della prima cintura: Alpignano, Baldissero, Beinasco, Borgaro, Cambiano, Candiolo, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Mappano, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto, Pianezza, Pino, Rivalta, Rivoli, San Gillio, San Mauro, Santena, Settimo, Trofarello, Venaria, Vinovo.

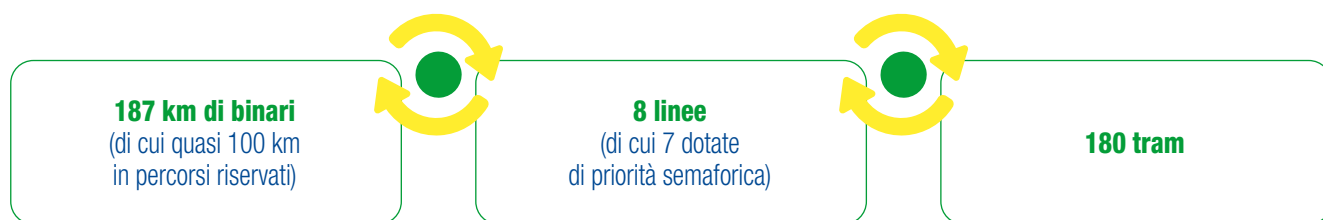
L'articolazione e l'estensione della rete GTT sono definite dai requisiti del contratto dei servizi in essere e oggetto di periodica analisi ed eventuali modifiche, da concordare con gli enti competenti (Comune di Torino e Agenzia della Mobilità Piemontese). Obiettivo è quello di adattare la rete di trasporto alle esigenze di mobilità attuali e future delle persone, modulandole in base alla evoluzione della conformazione della città e delle sue infrastrutture.

Nel 2025 l'area servita è di 5.665 km² e comprende sia l'area urbana coperta da autobus e tram, che l'area extraurbana.

| Passeggeri trasportati - autobus | | | | |
|----------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Area urbana | | | | |
| Passeggeri trasportati | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
| Autobus | nr | 183.675.867 | 173.127.186 | 174.328.209 |
| Area extraurbana | | | | |
| Passeggeri trasportati | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
| Autobus | nr | 15.761.419 | 14.854.857 | 14.256.387 |

Rete tranviaria

La rete tranviaria di Torino è una delle più estese d'Italia:



| Passeggeri trasportati - tram | | | | |
|-------------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Area urbana | | | | |
| Passeggeri trasportati | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
| Tram | nr | 52.681.447 | 53.482.515 | 48.240.408 |

Gestione della metropolitana

La metropolitana di Torino è stata la **prima metropolitana in Italia a utilizzare un sistema di trasporto completamente automatico**, garantendo elevati standard di sicurezza grazie al controllo automatico dei treni tramite il sistema VAL (Veicolo Automatico Leggero). La metropolitana è composta da **58 convogli VAL 208 a doppia cassa**¹³.

L'attuale linea (Linea 1) collega Collegno (da ovest) e piazza Bengasi (da sud) al centro di Torino e alle stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova, al polo ospedaliero, al centro multifunzionale del Lingotto e all'area del grattacielo della Regione Piemonte, con 23 fermate su un tracciato di 15,1 km.

È in fase di realizzazione il prolungamento della linea verso ovest. Partendo dall'attuale capolinea Fermi, il tracciato si svilupperà in galleria nel territorio dei comuni di Collegno e Rivoli, per una lunghezza complessiva di 3,4 km, con quattro nuove stazioni: Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica.



| Passeggeri trasportati - metro | | | | |
|--------------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Area urbana | | | | |
| Passeggeri trasportati | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
| Metro | nr | 48.250.804 | 44.925.515 | 36.503.720 |

¹³ I convogli VAL 208 sono treni leggeri automatici (Véhicule Automatique Léger) senza conducente. "A doppia cassa" indica che ogni convoglio è composto da due carrozze collegate che viaggiano insieme come un'unica unità.

Gestione parcheggi e sosta a pagamento

GTT gestisce la sosta a pagamento su strada di tutta l'area di Torino e in 30 parcheggi a barriera, in struttura e pertinenziali, collocati nel centro cittadino e nei principali punti d'accesso della città, per agevolare l'interscambio fra auto privata e mezzo pubblico, grazie anche ad un apposito sistema tariffario (Park & Ride) che permette di acquistare un biglietto giornaliero o un abbonamento mensile.

Gestione servizi turistici e culturali

Servizi turistici inclusi nel contratto dei servizi urbani GTT



La **tranvia a dentiera Sassi-Superga** è un'esperienza culturale interattiva con la guida multimediale "MuViMov", che accompagna i visitatori lungo il percorso da Sassi a Superga, raccontando la storia della Tranvia con video, tracce audio e testimonianze del personale ATTS e GTT. Le stazioni offrono spazi rinnovati come ristoranti e bar panoramici, sale espositive con installazioni interattive e spazi per eventi, come conferenze e meeting internazionali.



L'**ascensore panoramico della Mole Antonelliana** permette l'accesso turistico con vista panoramica sulla città.



Le **cene in Movimento** permettono un tour gastronomico della città a bordo dei tram Ristocolor e Gustotram, con abbinamento di piatti e vini.



Noleggio del tram ristorante Ristocolor e Gustotram, per eventi privati o aziendali come compleanni, anniversari, lauree e meeting.



Noleggio motrici storiche per tour turistici nel centro storico di Torino.



La **Venaria Express** è un servizio dedicato per raggiungere la Reggia di Venaria.

Composizione flotta e chilometri percorsi

La Flotta

Nel 2025 GTT ha continuato il percorso di rinnovamento e modernizzazione della flotta, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dell'efficienza del servizio di TPL. Nel corso dell'anno la flotta di autobus urbani è aumentata di n.58 unità, con l'introduzione di mezzi moderni e performanti. Il numero di autobus extraurbani si è ridotto di n.45 unità e la flotta tranviaria ha registrato una lieve diminuzione di n.2 unità rispetto all'anno precedente. L'evoluzione della composizione della flotta riflette il progressivo rinnovamento dei mezzi.

| Composizione flotta | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---------------------|-----------------|------|------|------|
| Autobus urbani | nr | 819 | 761 | 781 |
| Autobus extraurbani | nr | 212 | 257 | 315 |
| Tram | nr | 180 | 182 | 168 |
| Metro* | nr | 58 | 58 | 58 |

*La metropolitana di GTT conteggia 58 VAL 208 a doppia cassa (Sistema VAL - Veicolo Automatico leggero, metro leggera su gomma con controllo centralizzato)

Autobus urbani ed extraurbani

Nel 2025 il numero di autobus urbani ed extraurbani alimentati a gasolio e a metano registra una diminuzione rispettivamente del 7,9% e del 10,8%. Al contrario, gli autobus elettrici evidenziano una crescita significativa del 55,3%, grazie all'entrata in servizio di nuovi mezzi acquistati. L'incremento della flotta elettrica è destinato a proseguire anche nei prossimi anni, in quanto una parte dei veicoli già acquisiti entrerà progressivamente in esercizio. I mezzi elettrici sono 247 e vengono ricaricati presso i 223 punti di ricarica attivi nei depositi di GTT.

L'immissione in servizio dei nuovi mezzi ha modificato significativamente la composizione della flotta e sta riducendo considerevolmente l'età media, che al 31 dicembre 2025 è di 6,9 anni. Si tratta di un dato positivo poiché secondo gli ultimi dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'età media del parco autobus TPL in Italia è pari a 9,4 anni.

| Età media bus urbani circolanti | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---------------------------------|-----------------|------|------|------|
| Età media | anni | 6,9 | 8,5 | 9 |

| Autobus per tipologia di alimentazione | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Gasolio | nr | 569 | 618 | 713 |
| Metano | nr | 215 | 241 | 220 |
| Elettrico | nr | 247 | 159 | 163 |
| Totale autobus (urbani + extraurbani) | nr | 1031 | 1018 | 1096 |

Il 2025 è stato caratterizzato da una progressiva riduzione delle motorizzazioni diesel fino alla classe Euro 5: in particolare, i veicoli a gasolio delle classi inferiori agli Euro 5 passano dal 4,5% del 2024 allo **0,24% del 2025**. Coerentemente i veicoli EEV (tecnologie meno inquinanti) sono aumentati del 18,5%, mentre quelli **elettrici crescono in modo ancora più marcato, con un aumento del 55,3%**.

| Bus urbani circolanti per motorizzazione | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-----------------|------------|------------|------------|
| Euro 2 FAP | nr | - | 1 | 4 |
| Euro 3 | nr | - | 27 | 38 |
| Euro 4 | nr | 2 | 6 | 17 |
| Metano | nr | 178 | 197 | 178 |
| Euro 5 | nr | 6 | 30 | 32 |
| Euro 5 - EEV* | nr | 282 | 238 | 245 |
| Euro 6 | nr | 104 | 103 | 104 |
| Elettrico | nr | 247 | 159 | 163 |
| Totale | nr | 819 | 761 | 781 |

* Enhanced Environmentally friendly Vehicle (Euro 5 "avanzato")

In base agli standard previsti dal Contratto di servizio e adottati nella Carta della Mobilità, la flotta - sia urbana che extraurbana - deve essere composta per il 95% da mezzi a basse emissioni (Euro 2 FAP, metano, Euro 5 EEV, Euro 6 ed elettrico). Tale livello è stato raggiunto grazie all'ammmodernamento del parco mezzi e alla progressiva dismissione delle motorizzazioni più obsolete.

| Bus extraurbani circolanti per motorizzazione | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------------|------------|------------|------------|
| Euro 2 FAP | nr | - | 1 | 1 |
| Euro 3 | nr | 8 | 17 | 70 |
| Euro 4 | nr | 2 | 3 | 3 |
| Metano | nr | 47 | 44 | 42 |
| Euro 5 - EEV* | nr | 62 | 96 | 105 |
| Euro 6 | nr | 93 | 96 | 94 |
| Elettrico | nr | - | - | - |
| Totale | nr | 212 | 257 | 315 |

*Enhanced Environmentally friendly Vehicle (Euro 5 "avanzato")

Tram

Le principali tipologie di tram che operano a Torino sono le serie 2800, 5000, 6000 e 8000. Dalle vetture storiche nate negli anni Cinquanta fino ai moderni tram di ultima generazione, le serie rappresentano le diverse fasi di sviluppo tecnologico del trasporto pubblico torinese.

La **serie 2800** è composta da vetture articolate che hanno caratterizzato per decenni il paesaggio urbano cittadino. La **serie 5000** è stata introdotta negli anni '80 come parte del processo di modernizzazione, con miglioramenti tecnici e strutturali. Con la **serie 6000**, entrata in servizio negli anni '90, si è compiuto un primo passo verso una maggiore accessibilità, grazie al pianale parzialmente ribassato. Infine, la **serie 8000** rappresenta la generazione più recente: **tram completamente a pianale ribassato, climatizzati e più capienti.**



SERIE 2800



SERIE 5000



SERIE 6000



SERIE 8000

La composizione della flotta dei tram è cambiata in modo significativo nel 2025: i mezzi della serie 2800 sono diminuiti del 34%, mentre i tram della serie 8000 sono aumentati del 63%, da n.24 a n.39 unità.

| Tram urbani circolanti (per serie) | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|------------------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| 2800 | nr | 33 | 50 | 53 |
| 5000 | nr | 53 | 53 | 53 |
| 6000 | nr | 55 | 55 | 55 |
| 8000 | nr | 39 | 24 | 7 |
| Totale | nr | 180 | 182 | 168 |

Metro

La metropolitana di GTT conteggia 58 VAL 208 a doppia cassa (Sistema VAL - Veicolo Automatico leggero, metro leggera su gomma con controllo centralizzato)

La produzione complessiva - I chilometri percorsi

Dal 2011 ad oggi la produzione complessiva chilometrica ha registrato una riduzione, soprattutto a causa della **progressiva contrazione delle risorse pubbliche destinate al trasporto pubblico locale**. In questo contesto, GTT ha adottato diverse misure di risposta, tra cui l'impiego di mezzi a maggiore capacità, lo sviluppo di sistemi di infomobilità per migliorare la programmazione degli spostamenti da parte dell'utenza e iniziative volte ad accrescere la qualità e l'attrattività del servizio, con effetti positivi sui ricavi da vendita dei titoli di viaggio. Tali interventi, pur rilevanti, non hanno consentito di evitare interventi di razionalizzazione dei costi e una riduzione complessiva delle percorrenze.

Nel 2025 i chilometri complessivamente prodotti, considerando sia l'area urbana sia quella extraurbana, hanno registrato una diminuzione del 3% rispetto all'anno precedente, principalmente dovuta alla riduzione dei km percorsi con gli autobus a diesel (-17%). Questo dato non deve essere interpretato in chiave negativa: la contrazione dei chilometri percorsi è infatti il risultato di un miglioramento strutturale dell'efficienza del servizio: l'introduzione di una flotta più capiente e performante consente di trasportare un numero maggiore di passeggeri per singolo viaggio, ottimizzando l'utilizzo dei mezzi. In altre parole, anche a fronte di un incremento della domanda di trasporto, è possibile garantire il servizio con un minor numero di chilometri percorsi. Questo si traduce in maggiore efficienza operativa, benefici ambientali e riduzione dei costi.

I chilometri percorsi dai mezzi elettrici rappresentano oggi il 49% del totale km percorsi. Si nota un crescente contributo degli autobus elettrici, le cui percorrenze sono aumentate del 5% nell'ultimo anno.

| Vetture-km prodotti | 2025 | | 2024 | | 2023 ¹⁴ | |
|-----------------------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|--------------------|------------|
| Bus - Area urbana | | | | | | |
| Autoprodotti | 27.471.226 | 86% | 28.031.248 | 87% | 28.466.832 | 88% |
| <i>di cui diesel</i> | <i>11.488.788</i> | <i>36%</i> | <i>13.899.781</i> | <i>43%</i> | <i>17.185.597</i> | <i>53%</i> |
| <i>di cui metano</i> | <i>8.041.505</i> | <i>25%</i> | <i>7.515.913</i> | <i>23%</i> | <i>6.732.243</i> | <i>21%</i> |
| <i>di cui elettrici</i> | <i>7.940.933</i> | <i>25%</i> | <i>6.615.554</i> | <i>20%</i> | <i>4.548.992</i> | <i>14%</i> |
| Subaffidati¹⁵ | 4.562.303 | 14% | 4.272.547 | 13% | 3.758.620 | 12% |
| <i>di cui elettrici</i> | <i>894.925</i> | <i>3%</i> | <i>633.848</i> | <i>2%</i> | <i>614.451</i> | <i>2%</i> |
| Totale bus urbani | 32.033.529 | | 32.303.795 | | 32.225.452 | |
| <i>di cui totale elettrici</i> | <i>8.835.858</i> | <i>28%</i> | <i>7.249.402</i> | <i>22%</i> | <i>5.163.443</i> | <i>16%</i> |
| Tram - Area urbana | | | | | | |
| Tram | 4.181.976 | | 4.614.693 | | 4.555.327 | |
| Metro - Area urbana | | | | | | |
| Metro | 9.374.584 | | 9.431.032 | | 9.515.711 | |
| Totale - Area urbana | 45.590.089 | | 46.349.520 | | 46.296.490 | |
| <i>di cui elettrici</i> | <i>22.392.418</i> | <i>49%</i> | <i>21.295.127</i> | <i>46%</i> | <i>19.234.481</i> | <i>42%</i> |
| Bus - Area extraurbana | | | | | | |
| Autoprodotti | 7.959.026 | 84% | 8.841.127 | 86% | 8.859.841 | 83% |
| Subaffidati | 1.466.986 | 16% | 1.484.762 | 14% | 1.761.329 | 17% |
| Totale bus extraurbani | 9.426.012 | | 10.325.889 | | 10.621.170 | |
| Totale Vetture-km prodotti | 55.016.101 | | 56.675.409 | | 56.917.660 | |
| Δ% | -2,93% | | -0,43% | | | |

¹⁴ Nel 2023 la produzione complessiva comprendeva l'esercizio ferroviario (e relativi bus sostitutivi), terminato nel giugno 2023 e non incluso nella presente tabella per permettere la comparabilità con il perimetro di attività 2024.

¹⁵ Gli autobus subaffidati non sono gestiti direttamente da GTT con mezzi e personale propri, ma sono svolti da imprese terze alle quali GTT ha affidato parte del servizio pubblico secondo quanto previsto dal contratto di servizio.

Le percorrenze chilometriche urbane complessive hanno registrato una lieve contrazione rispetto al 2024 (-1,6%). Nel dettaglio, i chilometri percorsi dagli autobus a metano sono aumentati del 7%, così come quelli dei mezzi elettrici (+20%), mentre le percorrenze degli autobus a gasolio hanno segnato una riduzione del 17%.

| Distribuzione km per motorizzazione | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Bus gasolio | km | 22.619.793 | 25.714.291 | 28.545.546 |
| di cui <= E5 | km | 569.617 | 2.028.690 | 5.338.884 |
| di cui EEV | km | 11.689.150 | 13.479.556 | 13.189.194 |
| di cui Euro 6 | km | 10.361.026 | 10.206.045 | 10.017.468 |
| Bus metano | km | 11.549.372 | 10.167.162 | 7.940.368 |
| Bus elettrici | km | 7.424.288 | 6.733.708 | 4.936.024 |
| Totale | km | 41.593.453 | 42.615.161 | 41.421.938 |

Domanda del TPL (Passeggeri paganti)

Nel 2025 i viaggi dei passeggeri paganti del servizio urbano hanno registrato un aumento rispetto al 2024, passando da 257 a 264 milioni, con una crescita del 2,7%. Gli abbonamenti annuali rimangono il prodotto più richiesto, favorito anche dalla possibilità di detrazione fiscale, e rappresentano il 47% del totale.

| Viaggi passeggero per titolo di viaggio - servizio urbano (mln) | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------------|------------|------------|------------|
| Biglietti singoli / carnet | nr | 58 | 56 | 54 |
| Settimanali | nr | 6 | 6 | 5 |
| Mensili | nr | 68 | 70 | 69 |
| Annuali | nr | 124 | 125 | 115 |
| Abbonamenti Piemove | nr | 9 | - | - |
| Totale | nr | 264 | 257 | 243 |

L'evoluzione degli abbonamenti agevolati

Nel periodo 2024-2025 gli abbonamenti annuali per over 65 sono diminuiti del 30% (da 10.866 nel 2024 a 7.608 nel 2025).

| Nr abbonamenti annuali over 65 per fascia ISEE | ISEE | Tariffa | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|---------------|----------|----------------|----------------|----------------|
| Fascia A | 0-7000 | gratis | 3.486 | 6.966 | 7.314 |
| Fascia B | 7001-12.000 | Euro 118 | 1.175 | 1.156 | 1.055 |
| Fascia C | 12.001-20.000 | Euro 155 | 1.052 | 1.006 | 885 |
| Fascia D | 20.001-50.000 | Euro 188 | 1.895 | 1.738 | 1.608 |
| Totale | | | 7.608 | 10.866 | 10.862 |
| <i>di cui a pagamento</i> | | | <i>4.122</i> | <i>3.900</i> | <i>3.548</i> |
| <i>Tariffa media</i> | | | <i>Euro 61</i> | <i>Euro 67</i> | <i>Euro 52</i> |

Nel **settembre 2025** è stata avviata l'iniziativa **"Piemove - Piemonte Viaggia Studia"**, promossa dalla Regione Piemonte in collaborazione con gli operatori del trasporto pubblico locale, tra cui GTT, con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile tra i giovani. Il progetto prevede un abbonamento annuale gratuito per gli studenti universitari under 26 iscritti agli atenei piemontesi destinato a studenti con ISEE inferiore a 85.000 euro. Per gli abbonamenti under 26, la diminuzione è stata del 30%, dovuta dall'introduzione degli abbonamenti Piemove.

| Nr abbonamenti annuali under 26 per fascia ISEE | ISEE | Tariffa | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|---------------|----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Fascia A | 7001-12.000 | Euro 158 | 6.974 | 10.412 | 10.975 |
| Fascia B | 12.001-20.000 | Euro 178 | 3.950 | 6.330 | 5.931 |
| Fascia C | 20.001-50.000 | Euro 208 | 5.535 | 10.233 | 8.923 |
| Ordinario | | Euro 258 | 21.790 | 27.969 | 26.692 |
| Totale | | | 38.249 | 54.944 | 52.521 |
| <i>Tariffa media</i> | | | <i>Euro 218</i> | <i>Euro 217</i> | <i>Euro 220</i> |

Dipendenti per area geografica

Al 31 dicembre 2025 il numero di dipendenti di GTT è di 3.790 unità. I dati di seguito rappresentati sono calcolati con riferimento al personale dipendente alla fine di ogni periodo (HC/ Head Count). Il 100% dei dipendenti ha sede in Italia.

| Dipendenti alla fine del periodo | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|----------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Italia | HC | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

Ripartizione ricavi per settore

Vengono di seguito riportati i ricavi per settore. Per approfondimenti e maggiori dettagli si rinvia alla sezione *Conto Economico Riclassificato* (pag.24) del Bilancio di esercizio 2025. Come richiesto dagli ESRS, si specifica che GTT non è attivo nel settore dei combustibili fossili, della fabbricazione di prodotti chimici, delle armi controverse, e della coltivazione e produzione di tabacco.

| Esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 | Unità di misura | 2025 | % | 2024 | % | Δ 2024-2025 |
|--|-----------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|--------------|
| Biglietti e abbonamenti TPL | Euro | 113.085.528,41 | 65,17% | 109.494.612,51 | 65,51% | 3,28% |
| Sosta | Euro | 47.209.836,16 | 27,21% | 44.641.071,66 | 26,71% | 5,75% |
| Servizi turistici | Euro | 2.578.135,20 | 1,49% | 2.502.513,58 | 1,50% | 3,02% |
| Altri (multe, proventi servizi di trasporto e rimborsi concessioni tariffarie) | Euro | 10.641.097,63 | 6,13% | 10.505.620,48 | 6,29% | 1,29% |
| Totale ricavi | Euro | 173.514.597,40 | 100% | 167.143.818,23 | 100% | 3,81% |

L'impegno di GTT per lo sviluppo sostenibile strategie e tematiche di sostenibilità

Obiettivi strategici e sostenibilità

Piano industriale e Piano investimenti 2023-2027

GTT ha definito un Piano industriale e un Piano degli investimenti per il periodo 2023-2027, adottati nel 2023 e oggetto di aggiornamento annuale in concomitanza con l'approvazione del Budget (ultimo aggiornamento gennaio 2025).

I Piani prevedono un articolato e significativo programma di investimenti, finanziato prevalentemente attraverso contributi pubblici - tra cui PNRR, ripartizione regionale dei fondi del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e risorse destinate ai "deficit manutentivi" - oltre ad un finanziamento garantito da SACE e, in misura più contenuta ma significativa in valore assoluto, tramite autofinanziamento.

Gli interventi sono orientati principalmente all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale e alla realizzazione delle connesse infrastrutture di ricarica, affiancati da ulteriori azioni volte a migliorare l'efficienza energetica e operativa, quali la **digitalizzazione** dei processi, l'**autoproduzione di energia** da fotovoltaico e il rafforzamento delle condizioni di **sicurezza**.

Il Piano si fonda su tre pillar strategici, declinati nelle dimensioni ambientale, economica e sociale.

| 1 - Pillar Ambientale | |
|--|--|
| Obiettivo | Descrizione azioni |
| Rinnovo della flotta e la riduzione delle emissioni GHG. | Tutti i nuovi mezzi destinati al trasporto urbano saranno alimentati a energia elettrica o a metano, al fine di minimizzare l'impatto ambientale di GTT. Le azioni già avviate stanno determinando una progressiva estensione delle attività con particolare riferimento alla mobilità a emissioni zero, attraverso la sostituzione graduale dei mezzi con motori a combustione tradizionale e un impegno concreto alla riduzione dell'utilizzo del gasolio. |
| 2 - Pillar Sociale | |
| Obiettivo | Descrizione azioni |
| Miglioramento della sicurezza, dell'accessibilità, del comfort e della regolarità del servizio, reso possibile dal progressivo ringiovanimento della flotta. | Tali interventi contribuiscono a rafforzare la percezione della qualità complessiva del servizio, generando al contempo effetti positivi sulla percezione di cura del patrimonio pubblico e sull'attenzione alle esigenze dell'intera cittadinanza, in un'ottica di inclusività e coesione sociale. |
| 3 - Pillar Economico | |
| Obiettivo | Descrizione azioni |
| Incremento dei ricavi attraverso il rafforzamento dell'attrattività dei servizi offerti. | Tali azioni si sviluppano in stretta integrazione con i piani pubblici per la mobilità sostenibile e con gli strumenti di pianificazione urbana, contribuendo ad una maggiore efficienza del sistema e alla sua sostenibilità economica nel medio-lungo periodo. |

Gli investimenti consuntivi realizzati nell'anno 2025 risultano così composti:

| | Investimenti 2025 | | | |
|---|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| | PNRR | Altri contributi | Auto-finanziamento | Totale |
| Rinnovo flotta | 48.773.250 | 36.910.861 | 864.640 | 86.548.750 |
| Manutenzione | - | 3.265.111 | 2.272.736 | 5.537.847 |
| Digitalizzazione | - | - | 1.529.051 | 1.529.051 |
| Infrastruttura, sicurezza e transizione green | 1.622.669 | - | 7.755.489 | 9.378.158 |
| Parcheggi | - | - | 2.386.449 | 2.386.449 |
| Tranvie | - | - | 381.939 | 381.939 |
| Totale | 50.395.919 | 40.175.972 | 15.190.303 | 105.762.194 |

Prosegue l'attuazione delle azioni strategiche definite dal Piano, tra cui:

- le attività svolte per la Città di Torino;
- le attività svolte per la società Infratrasporti.To, unitamente all'aggiornamento dei canoni di utilizzo delle infrastrutture metropolitane e tranviarie;
- lo sviluppo di iniziative di autoproduzione di energia elettrica;
- l'assunzione di conducenti.

I risultati economici prefissi, aggiornati con l'approvazione del Budget 2026 e con il risultato consuntivo 2025, permetteranno di ricostituire in gran parte il Patrimonio Netto aziendale, intaccato nelle gestioni precedenti nel periodo pandemico.

| Risultato economico da piano | 2023C | 2024C | 2025C | 2026 |
|------------------------------|-------|-------|-------|------|
| | 6,1 | 12,8 | 15,05 | 6,4 |

La pianificazione della rete

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 oggetto di una periodica attività di analisi ed evoluzione, svolta in accordo con gli enti competenti, il **Comune di Torino** e l'AMP - **Agenzia della Mobilità Piemontese**. Tale processo è orientato a integrare i percorsi in un disegno complessivo **coerente con la conformazione di una città in continuo cambiamento** e con le esigenze di mobilità delle persone, basandosi sui dati relativi ai reali spostamenti della cittadinanza.

L'obiettivo è offrire alla clientela, attuale e potenziale, un servizio integrato fondato su una **rete gerarchica di linee**, riorganizzando al contempo la rete di superficie in funzione dello sviluppo del sistema metropolitano di Torino - comprendendo l'attuale linea 1, i suoi prolungamenti e la futura linea 2 - e tenendo conto delle evoluzioni infrastrutturali in corso, come l'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres nel Passante ferroviario.

In questo quadro si mira a **valorizzare al meglio la rete tranviaria**, rendendo le linee più veloci e regolari e affidandole a mezzi moderni, a rinnovare il parco veicoli su gomma con **nuovi autobus ecologici, elettrici e a metano**, e a **incrementare il livello di accessibilità e di comfort** di viaggio sia per la clientela sia per il personale di guida.

In particolare, **azioni** quali il potenziamento della mobilità su rotaia e l'acquisto di nuovi autobus ecologici, accompagnate dall'incremento della priorità semaforica e dalla realizzazione di corsie preferenziali, permettono di conseguire risultati significativi sotto diversi profili. Da un lato contribuiscono a **ridurre in modo sostanziale l'inquinamento atmosferico e acustico**, grazie all'impiego di mezzi più performanti e alla limitazione delle frequenti sequenze di frenata e ripartenza, resa possibile sia dalla separazione dal traffico veicolare privato sia dall'adozione della priorità semaforica.

Al contempo, tali interventi favoriscono un **aumento dell'accessibilità**, anche in virtù delle maggiori dimensioni dei nuovi mezzi, che agevolano le operazioni di imbarco e la movimentazione a bordo, della presenza di indicazioni sonore e visive sia interne sia esterne e di ampie superfici vetrate che facilitano l'orientamento.

Ne deriva un **miglioramento complessivo dei livelli di sicurezza**, legato alla conformità dei nuovi veicoli ai più recenti requisiti normativi in materia di prestazioni di frenatura, vigilanza alla guida e sicurezza passiva per il personale di guida e per la clientela, nonché alla riduzione delle sequenze di frenata e ripartenza spesso causa di incidentalità a bordo.

Questi interventi consentono infine di offrire un'**esperienza di viaggio più confortevole** per la clientela, grazie a mezzi più accoglienti, ampi, stabili, silenziosi e climatizzati, e di incrementare al contempo il livello di comfort e sicurezza del personale di guida, grazie al maggiore isolamento della cabina, al sistema di climatizzazione autonomo, a una progettazione più ergonomica dei dispositivi e alla riduzione delle sollecitazioni meccaniche.

NTT - Nuovo Trasporto Torino

Il quadro generale della pianificazione dei servizi è dato dal progetto NTT, presentato ad aprile 2023, che assume e articola il precedente lavoro sinergico di co-progettazione tra la Città di Torino, l'AMP, INFRA.TO e GTT, finalizzato a sviluppare entro il 2027 un servizio di trasporto più capillare, frequente, confortevole ed ecologico. Per il raggiungimento di questo obiettivo saranno di fondamentale importanza il prolungamento della linea 1 della metropolitana sino a Cascine Vica, il potenziamento del sistema tranviario con nuovi percorsi, l'introduzione del sistema BRT (Bus Rapid Transit) e il rinnovo del 70% della flotta, con una forte crescita dei bus elettrici, che arriveranno al 63% del totale, con considerevoli vantaggi per la qualità dell'aria in città. In base alle previsioni di rinnovo della flotta entro il 2026, si calcola che dal 2027 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 interventi infrastrutturali di medio periodo, attualmente già finanziati: prolungamento della linea 3 a piazza Hermada e realizzazione dell'anello di capolinea a Falchera per la linea 4.

Obiettivi generali di GTT

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

Qualità del servizio

Contenimento costi e mantenimento obiettivi del piano industriale

Identità aziendale e reputation

- Pulizia
- Puntualità
- Digitalizzazione degli accessi al TPL e dei processi
- % corse effettuate su corse programmate
- Riduzione dei reclami
- Aumento dei controlli
- Nuove formule di *pushing marketing*
- Completamento degli investimenti della flotta al 2026 finanziati dal PNRR

Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (SDG - Sustainable Development Goals)

Nel 2015 le Nazioni Unite hanno adottato l'**Agenda 2030**, che include i **17 Sustainable Development Goals (SDGs)**, ovvero gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. Questi obiettivi fanno parte di un programma d'azione globale volto a raggiungere risultati concreti nei settori ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030.

L'integrazione dei criteri ESG (Environmental, Social, Governance) nella rendicontazione periodica rivolta agli stakeholder permette di rendere trasparenti gli impatti ambientali e sociali di GTT e di evidenziare come vengano gestiti tali aspetti. Tra i 17 SDGs definiti dall'Agenda 2030, quelli riportati di seguito rappresentano le priorità di GTT, in termini di contributo e impegno per uno sviluppo economico coerente con obiettivi ambientali e sociali.



SDG 3: Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età

- 3.9 Ridurre sostanzialmente il numero di decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da inquinamento e contaminazione di aria, acqua e suolo
- 3.d Ridurre e gestire i rischi legati alla salute, sia a livello nazionale che globale.



SDG 4: Assicurare un'istruzione di qualità, equa ed inclusiva, e promuovere opportunità di apprendimento per tutti

- 4.4 Aumentare il numero di giovani e adulti che abbiano le competenze necessarie, incluse le competenze tecniche e professionali, per l'occupazione, per lavori dignitosi e per la capacità imprenditoriale



SDG 5: Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze

- 5.1 Porre fine a ogni forma di discriminazione nei confronti di tutte le donne, bambine e ragazze in ogni parte del mondo



SDG 8: Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti

- 8.3 Promuovere politiche orientate allo sviluppo, che supportino le attività produttive, la creazione di posti di lavoro dignitosi, l'imprenditoria, la creatività e l'innovazione
- 8.8 Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori



SDG 9: Costruire infrastrutture resilienti e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

- 9.4 Ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali



SDG 12: Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo

- 12.2 Raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali
- 12.5 Ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo
- 12.8 Fare in modo che le persone abbiano in tutto il mondo le informazioni rilevanti e la consapevolezza in tema di sviluppo sostenibile e stili di vita in armonia con la natura



SDG 13: Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

- 13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici
- 13.3 Migliorare l'istruzione, la sensibilizzazione e la capacità umana e istituzionale riguardo ai cambiamenti climatici



SDG 16: Pace, giustizia e istituzioni forti

- 16.5 Ridurre sostanzialmente la corruzione e la concussione in tutte le loro forme
- 16.6 Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli



SDG 17: Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

- 17.13 Migliorare la stabilità macroeconomica globale, anche attraverso il coordinamento e la coerenza delle politiche
- 17.14 Migliorare la coerenza delle politiche per lo sviluppo sostenibile

Nel paragrafo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / Obiettivi e tematiche rilevanti* vengono presentati gli **obiettivi** che GTT si è posto in relazione alle proprie tematiche di sostenibilità rilevanti, considerando i prodotti e servizi significativi, le categorie di clienti, le aree geografiche e le relazioni con gli stakeholder.

La catena del valore

La catena del valore a monte di GTT comprende l'insieme di fornitori, partner e stakeholder istituzionali che rendono possibile la progettazione e l'erogazione del servizio di trasporto pubblico. Ne fanno parte i costruttori di autobus, tram e materiale rotabile, i fornitori di energia e carburanti, i provider di tecnologie, i fornitori di componentistica e servizi tecnici. In questa fase si collocano anche gli enti regolatori e finanziatori, che attraverso i contratti di servizio e i contributi pubblici sostengono gli investimenti in infrastrutture e rinnovo della flotta.

La catena del valore a valle si sviluppa invece a partire dall'erogazione del servizio e comprende gli utenti finali (come pendolari, studenti, lavoratori e turisti) e il sistema territoriale che beneficia della mobilità pubblica.

La catena del valore di GTT - Fasi principali



| | |
|--|--|
| Approvvigionamenti (Upstream) | La programmazione degli acquisti è effettuata dalla Funzione Acquisti. Acquisizione e gestione di autobus, tram e vagoni a metro, fornitura di energia elettrica e combustibili per la trazione. Beni e servizi per la manutenzione dei depositi e la gestione dei sistemi informativi |
| TPL Esercizio | Pianificazione del servizio delle linee urbane (autobus, tram, metropolitana), suburbane ed extraurbane (come orari, frequenze e integrazione modale). |
| Marketing e vendita | Vendita di biglietti e abbonamenti attraverso canali digitali (app TO Move), pagamenti contactless a bordo (Tap&Go), biglietterie fisiche e rivendite. |
| Fruizione del servizio (Downstream) | Utilizzo del servizio di trasporto da parte dei passeggeri, con generazione di valore sociale, economico e ambientale per il territorio |
| Assistenza al cliente e servizi | Gestione del servizio clienti, analisi delle segnalazioni e dei reclami per migliorare la qualità del servizio. |
| Fine vita dei mezzi di trasporto (Downstream) | Dismissione dei mezzi con recupero dei componenti e smaltimento/riciclo nel rispetto delle normative ambientali |

Gli stakeholder: interessi e aspettative

ESRS Standards ESRS 2 SBM-2

Gli stakeholder sono definiti come individui o gruppi che hanno interessi e aspettative nei confronti di un'impresa e che, direttamente o indirettamente, possono essere influenzati, in positivo o in negativo, dalle attività dell'impresa stessa e dalle sue interazioni lungo l'intera catena del valore. Il coinvolgimento degli stakeholder rappresenta un elemento chiave nei processi di due diligence e nella valutazione della sostenibilità, poiché permette di identificare e valutare gli impatti, effettivi e potenziali, delle attività aziendali, fornendo informazioni fondamentali per un processo di rendicontazione trasparente e accurato.

GTT sviluppa e mantiene relazioni durature con i propri stakeholder, con l'obiettivo di rafforzare questi legami e migliorare continuamente i propri servizi, accrescendo la capacità di creare e distribuire valore nel lungo periodo. Il coinvolgimento e il dialogo con gli stakeholder costituiscono attività strutturali, finalizzate a comprendere interessi, aspettative e bisogni, supportando decisioni e una pianificazione strategica efficace, coerente con gli obiettivi aziendali. La Società organizza periodicamente momenti di confronto e di ascolto con i propri stakeholder in merito al contesto di sostenibilità e alle tematiche ritenute più importanti, in linea con gli obiettivi che GTT si prefigge di raggiungere. Trasparenza e ascolto attivo sono elementi chiave nel processo di interazione tra la Società e i suoi stakeholder, permettendo di integrare i loro interessi e punti di vista nella strategia e nel modello di business. Attraverso strumenti come indagini di customer satisfaction, eventi di ascolto e momenti di confronto, GTT raccoglie e analizza le esigenze degli stakeholder sia esterni, sia interni.

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.

La comprensione degli interessi e delle opinioni dei principali stakeholder è un aspetto fondamentale per lo sviluppo di una strategia aziendale sostenibile. Nel contesto del processo di dovere di diligenza (due diligence) GTT, attraverso riunioni periodiche con il Comitato di Sostenibilità, analizza i risultati delle iniziative specifiche di engagement ai fini delle decisioni strategiche.

Gli organi di amministrazione, direzione e controllo di GTT vengono informati regolarmente sulle opinioni e sugli interessi degli stakeholder durante le riunioni periodiche. Questo processo è fondamentale per garantire che le decisioni aziendali siano allineate con gli interessi e le aspettative delle diverse parti interessate.

| Stakeholder | Referenti aziendali | Canali e strumenti di engagement |
|--|--|---|
| Regione Piemonte (ente regolatore e finanziatore TPL) | Vertice (AD), Esercizio, AFC | Corrispondenza, riunioni ad hoc, incontri con governo regionale (referenti politici e tecnici dell'assessorato ai trasporti) |
| Agenzia della Mobilità Piemontese | Pianificazione, Esercizio, AFC | Comitati tecnici di pianificazione del servizio e di monitoraggio dei Contratti di servizio |
| Enti di controllo (es. Ansfisa, Arpa, Asl..) | QS&HSE, Aree operative di Esercizio e Manutenzione | Corrispondenza periodica, ispezioni di controllo e verifica conformità |
| Istituzioni nazionali e locali (Città metropolitana, Consigli comunali, Circoscrizioni) | Vertice (AD), Pianificazione, Esercizio, AFC | Partecipazione a sedute consiliari e commissioni comunali tematiche, tavoli tecnici ad hoc (es. finanziamenti PNRR) |
| Imprese del territorio (in particolare di trasporto) | (varie) | Consorzi d'impresa, tavoli di confronto con istituzioni locali, Camera di Commercio |
| Committenti (enti locali) | Pianificazione, Esercizio | Comitati tecnici di monitoraggio Contratti di servizio |
| Finanziatori (banche, Cassa Depositi e Prestiti) | AFC | Report periodici di attuazione piani finanziati (es. Piano industriale) |
| Associazioni dei consumatori | Marketing e Sviluppo, Comunicazione, QS&HSE | 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 interaziendali, Tavolo di lavoro Privacy |
| Istituzioni ed enti sanitari | QS&HSE, Risorse Umane | Incontri ad hoc, sistema sanitario aziendale (medico competente) |
| 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 |
| Società partecipate | Legale | Assemblee azionisti, management espresso da GTT |

| Stakeholder | Referenti aziendali | Canali e strumenti di engagement |
|--|-----------------------------------|--|
| Regione Piemonte (ente regolatore e finanziatore TPL) | Vertice (AD), Esercizio, AFC | Corrispondenza, riunioni ad hoc, incontri con governo regionale (referenti politici e tecnici dell'assessorato ai trasporti) |
| Infrastrutture To (Legale, Metro, Tranvie) | - | Comitati tecnici di pianificazione ed estensione del servizio (in particolare metro) |
| Fornitori | Acquisti | Albo fornitori, procedure di gara |
| Azionista (Comune di Torino) | Vertice (AD) | Assemblea soci, incontri con governo cittadino (sindaco, referenti politici e tecnici degli assessorati alle partecipate e ai trasporti) |
| Dipendenti | Risorse Umane, AFC (Retribuzioni) | Linea gerarchica, comunicazione interna, intranet e sportello del personale |
| Organizzazioni sindacali | Relazioni industriali, QS&HSE | Riunioni periodiche, RLS |
| Ordini professionali | - | Incontri ad hoc |
| Università e Politecnico | (varie) | Incontri ad hoc, protocolli di collaborazione, corsi in materia trasportistica |
| Media (giornalisti - edizioni locali Torino e Piemonte) | Comunicazione | Comunicati, conferenze stampa, interviste |
| Clienti | Vendite, Comunicazione | Call center, sito web, social media |
| Comunità locale | (varie) | Progetti ad hoc promossi da enti, social media |

Team Mobilità Futura (TMF)

Tra le modalità di engagement con i principali stakeholder sopra riportati, è importante citare la costituzione del **Centro di innovazione per la transizione green del trasporto pubblico**, denominato Team Mobilità Futura (TMF), a evidenza dei suoi componenti professionali.

L'iniziativa è stata promossa da Compagnia di San Paolo e Città di Torino e si avvale delle avanzate competenze di **Fondazione Links**, ente strumentale della Compagnia ed ente strumentale del Politecnico di Torino. La Fondazione rappresenta un'eccellenza torinese nell'ambito della ricerca e dell'innovazione e opera all'interno di un consolidato network internazionale con l'obiettivo di contribuire al progresso tecnologico e socioeconomico attraverso processi avanzati di ricerca applicata.

Il Team è composto da giovani talenti-ricercatori appositamente selezionati e assunti secondo un approccio multidisciplinare. Le risorse sono formate sia sul piano teorico sia attraverso esperienza sul campo, grazie all'affiancamento di figure senior della Fondazione e dell'Azienda. Al termine di un percorso biennale, che prevede periodi di formazione e di supporto operativo ai responsabili aziendali, i giovani ricercatori saranno inseriti in GTT, continuando a beneficiare del supporto scientifico garantito dalla Fondazione Links.

Gli **obiettivi** generali del Centro consistono nel promuovere e governare la transizione ecologica del trasporto pubblico, massimizzandone i benefici per il territorio, nello sviluppo di un nuovo modello operativo e organizzativo aziendale e nell'introduzione di attività di ricerca e innovazione all'interno di GTT.

I **filoni tematici** sono interconnessi e sviluppano ulteriormente gli indirizzi del Piano industriale:

Transizione energetica ed ecologica

Rinnovo parco veicolare, infrastrutture di ricarica, autoproduzione energia

Innovazione del servizio offerto

Sviluppo del sistema tranviario, estensione della metropolitana, sistemi di trasporto innovativi

Innovazione del modello operativo

Facility sul territorio, organizzazione interna, modello di business

Inclusione e accessibilità

Lungi dall'essere un progetto di natura esclusivamente tecnica, l'iniziativa richiede e al contempo stimola un cambiamento interno e complessivo della Società, chiamata ad adattare - e, in modo proattivo, ad anticipare - le proprie prassi operative, le strutture organizzative e la cultura aziendale rispetto all'evoluzione del contesto di riferimento e dei modelli di mobilità che intende promuovere.

Il Piano di lavoro è costituito da molteplici progetti paralleli:

- Rinnovo flotta: nuovi processi e pianificazione (manutenzione, logistica, servizio)
- Rinnovo parco bus: comunicazione e apparati
- Infrastrutture di ricarica: realizzazione
- Autoproduzione energia: realizzazione
- Sviluppo sistemi a guida vincolata
- Rinnovo metropolitana: sistemi digitali
- Analisi performance di servizio e/o energetiche
- Accessibilità, equità e inclusione
- Pianificazione nuove infrastrutture di ricarica
- Riduzione di rumore e impatto acustico del sistema tramviario
- Studio di un modello energetico a zero emissioni nette

Nel corso del 2025 sono proseguiti i progetti avviati nel 2024.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business

ESRS Standards ESRS 2 SBM-3, ESRS 2 MDR-T

Nel presente paragrafo vengono riepilogati gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti, come risultanti dal processo di individuazione e valutazione (Double Materiality Assessment) - si veda al riguardo il paragrafo *Analisi di materialità (valutazione della rilevanza)* e in che modo tali temi rilevanti sono integrati con la strategia e il modello di business.

I temi rilevanti (IRO - Impatti Rischi Opportunità rilevanti)

L'analisi di doppia rilevanza (**Double Materiality Assessment - Analisi di doppia rilevanza** nella traduzione italiana degli ESRS), nel contesto di rendicontazione di sostenibilità, è essenziale per valutare e comprendere l'impatto delle attività della Società su ambiente e società e i rischi e opportunità finanziari sottostanti le tematiche ambientali, sociali e di governance (ESG).

L'approccio considera sia gli impatti, classificati come attuali o potenziali, positivi o negativi, che GTT può generare sulle persone e sull'ambiente nel breve, medio o lungo termine (materialità di impatto), sia l'influenza dei fattori ambientali, sociali e di governance (ESG) sulla performance finanziaria e la resilienza della Società (materialità finanziaria). L'introduzione dello standard europeo ESRS ha favorito l'identificazione di rischi e opportunità ESG rilevanti, che integrano i risultati dell'analisi di impatto e che riflettono una maggiore consapevolezza e attenzione verso l'impatto finanziario potenziale di questi fattori ed una loro valutazione coerente e integrata.

Le informazioni analitiche relativamente a impatti, rischi e opportunità riferite ai singoli temi rilevanti sono riportate nei corrispondenti paragrafi, dove i temi vengono trattati (ESRS tematico). Negli schemi di seguito presentati è richiamata una sintesi di tali informazioni descrittive.

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|--|--|--|
| Temie ambientali | | |
| E1 Cambiamenti climatici | | |
| Energia | <u>Impatti</u> Consumo di energia (risorse naturali - fonti energetiche) necessaria per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico (flotta). Impatti da consumo energetico indiretto lungo l'intera catena del valore - es: produzione di carburante, approvvigionamento dei materiali, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischio di transizione di mercato dovuto al potenziale aumento dei costi delle fonti energetiche (costi operativi - OPEX), con specifico riferimento ai carburanti fossili utilizzati per la flotta degli autobus, tenuto conto dell'entrata in vigore del Regolamento EU ETS 2 e dello scenario internazionale. | Breve-medio termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| Mitigazione dei cambiamenti climatici | <u>Impatti</u> Impatti ambientali negativi derivanti dalle emissioni di GHG generate dalle attività dirette di GTT per la gestione del trasporto pubblico, e dalle emissioni indirette di GHG, lungo l'intera catena del valore - es. produzione di carburante, approvvigionamento delle materie prime gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischi di transizione normativa causati dai piani di rinnovo del parco mezzi (flotta a minore impatto ambientale), con possibili ricadute su capacità di finanziamento investimenti (CAPEX) e posizione finanziaria. Rischi anche tecnologici e di mercato, con potenziali effetti sulla continuità operativa di GTT. [Rischi mitigati da incentivi governativi ed europei per il rinnovo delle flotte a zero emissioni]. | Medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Opportunità</u> Opportunità di mercato derivanti da un contesto di transizione normativa in cui le pubbliche amministrazioni disincentivano l'uso dei mezzi privati e promuovono l'utilizzo del trasporto pubblico. Conseguente potenziale incremento della domanda dei servizi GTT. | Medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| Adattamento ai cambiamenti climatici | <u>Rischi</u> Rischi fisici (acuti e cronici) legati ai cambiamenti climatici, che possono manifestarsi nell'area di Torino o nelle zone in cui si trovano le fonti di approvvigionamento della supply chain, con un possibile incremento dei costi operativi (OPEX) e degli investimenti CAPEX. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| E2 Inquinamento | | |
| Inquinamento dell'aria | <u>Impatti</u> Impatto negativo diretto sulla qualità dell'aria causato dall'emissione di agenti inquinanti derivanti dalla combustione dei carburanti della flotta mezzi e combustibili per il riscaldamento dei siti aziendali. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Inquinamento del suolo | <u>Impatti</u> Impatto legato alla perdita del distributore di gasolio avvenuta nel 2018 nel sito Venaria. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|---|--|---|
| Sostanze preoccupanti | <u>Impatti</u> Impatto legato all'utilizzo di prodotti chimici per i lavori di manutenzione dei mezzi della flotta. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Microplastiche | <u>Impatti</u> Impatto ambientale legato al rilascio di microplastiche generate dall'usura degli pneumatici della flotta GTT e dei suoi sub-affidatari, che contribuisce alla diffusione di inquinanti nelle aree urbane. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| E3 Acque e Risorse marine | | |
| Acqua - Consumo idrico - Prelievi idrici - Scarichi idrici | <u>Impatti</u> Impatti ambientali negativi legati al consumo di risorse idriche necessarie alle attività di lavaggio dei mezzi. L'impatto è rilevante per la città di Torino, che si colloca in un'area classificata a rischio idrico medio-alto. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| E5 Uso risorse ed economia circolare | | |
| Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse | <u>Impatti</u> Impatto ambientale negativo dall'utilizzo di risorse non rinnovabili (acquisto veicoli, prodotti chimici, pneumatici e pezzi di ricambio) non sempre facilmente riciclabili e/o riutilizzabili. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Lungo la catena del valore - a monte |
| Rifiuti | <u>Impatti</u> Impatti negativi dovuti alla generazione e gestione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi sia nelle sedi che nelle officine di GTT. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Temi sociali | | |
| S1 Forza lavoro propria | | |
| Condizioni di lavoro - Occupazione sicura - Orario di lavoro - Dialogo sociale - Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori - Equilibrio tra vita professionale e vita privata | <u>Impatti</u> Promuovere un ambiente di lavoro sicuro e inclusivo, basato su occupazione stabile, retribuzioni eque, equilibrio tra vita professionale e privata, e sul rispetto dei diritti fondamentali quali il dialogo sociale e la contrattazione collettiva, contribuisce a valorizzare le persone aumentando motivazione e benessere, che favorisce un servizio efficiente e di qualità per la comunità e territorio. <u>Rischi</u> Rischi legali, reputazionali e di mercato connessi al dialogo sociale e valutazione delle condizioni di lavoro nel settore del TPL, che possono generare conflittualità sindacali e contenziosi. Tali dinamiche potrebbero determinare maggiori difficoltà nell'attrarre e trattenere personale qualificato, con potenziali ripercussioni sulla continuità operativa, sulla qualità del servizio e, conseguentemente, sulla performance economico-finanziaria di GTT. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Condizioni di lavoro - Salari adeguati - Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi | <u>Rischi</u> Mancanza di stanziamenti del Governo e della Regione per la copertura degli incrementi salariali legati al rinnovo del CCNL e impatto economico significativo. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|---|---|---|
| Condizioni di lavoro - Salute e sicurezza | <u>Impatti</u> Impatti negativi sulla forza lavoro di GTT dovuti alla possibilità di infortuni sul lavoro, in particolare per i manutentori, gli autisti e i controllori dei mezzi. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Parità di trattamento e di opportunità per tutti - Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore - Formazione e sviluppo delle competenze | <u>Impatti</u> Impatti positivi derivanti dalla creazione di un ambiente di lavoro improntato al rispetto delle persone, alla pari opportunità, all'assenza di discriminazioni e alla promozione della formazione continua. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | <u>Rischi</u> Rischi reputazionali e di mercato legati a condizioni di lavoro inadeguati, inclusa l'insufficiente offerta formativa, che possono compromettere la capacità di GTT di attrarre e trattenere personale qualificato e competente. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Altri diritti connessi al lavoro - Riservatezza | <u>Impatti</u> Potenziali impatti negativi riguardanti la tutela dei diritti di privacy, con particolare riferimento alla gestione di informazioni sensibili e alla sicurezza dei sistemi informativi, inclusi possibili data breach. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| S2 Lavoratori nella catena del valore | | |
| Condizioni di lavoro - Occupazione sicura - Orario di lavoro - Salari adeguati - Dialogo sociale - Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori - Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi - Equilibrio tra vita professionale e vita privata - Salute e sicurezza | <u>Impatti</u> Le condizioni di lavoro lungo la catena del valore, in particolare a monte per la realtà di GTT, possono essere caratterizzate da potenziali impatti indiretti negativi sui diritti umani e sui diritti fondamentali delle persone (orario di lavoro - salari inadeguati - dialogo sociale - libertà di associazione - salute e sicurezza). | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Lungo la catena del valore - a monte |
| Parità di trattamento e di opportunità per tutti - Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore - Formazione e sviluppo delle competenze - Occupazione e inclusione delle persone con disabilità - Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro - Diversità | <u>Impatti</u> Impatti negativi generati da situazioni in cui non sono garantite la parità di trattamento, con conseguenti impatti negativi indiretti sul clima lavorativo, sulla motivazione del personale e sulla qualità del servizio offerto. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Lungo la catena del valore - a monte |

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|---|--|--|
| S3 Comunità interessate | | |
| Diritti economici, sociali e culturali delle comunità - Impatti legati al territorio | <u>Impatti</u> Impatto positivo generato dal servizio di TPL che garantisce il diritto alla mobilità della persona. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | Impatto positivo - Il trasporto pubblico come alternativa al mezzo privato genera un impatto positivo sulla riduzione del traffico così come delle emissioni inquinanti e dell'inquinamento acustico. Gli investimenti in infrastrutture e mezzi di trasporto più sostenibili contribuiscono al miglioramento della qualità dell'aria e della vita urbana della comunità. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | Impatto negativo sul territorio derivante dal rumore e dalle vibrazioni dei mezzi di trasporto pesanti. | Effettivo Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | Impatto positivo derivante dall'attrazione di nuove imprese e opportunità di lavoro per i cittadini della città di Torino, grazie a sistemi di mobilità veloce e integrata nel territorio metropolitano e nazionale. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischi reputazionali derivanti da potenziali inefficienze del servizio offerto ed eventuali disagi dovuti a disservizi legati all'erogazione del servizio sul territorio, come ad esempio costruzione/manutenzione delle infrastrutture necessarie alla circolazione. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | <u>Opportunità</u> Opportunità economica legata all'immagine di GTT e al ruolo ricoperto nella città di Torino: la qualità del servizio offerto e una rete efficiente migliorano l'immagine della città, rendendola più attrattiva per turisti e visitatori (che si spostano facilmente con mezzi pubblici) e generano introiti per l'economia locale. L'ampliamento e il miglioramento dei servizi di mobilità possono favorire l'attrazione di nuove imprese e opportunità occupazionali sul territorio, grazie a una migliore accessibilità e connessione con i principali poli produttivi e commerciali. Di conseguenza, si rileva anche un'opportunità finanziaria per GTT legata all'incremento della domanda di trasporto e alla valorizzazione della propria reputazione aziendale. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| S4 Consumatori ed utilizzatori finali | | |
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Riservatezza | <u>Impatti</u> Impatti negativi dovuti a potenziali attacchi informatici o violazioni dei dati (data breach) che potrebbero compromettere la sicurezza delle informazioni sensibili dei clienti. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | <u>Rischi</u> Rischi regolamentari / legali e reputazionali legati alle misure e alle procedure adottate in materia di tutela privacy inadeguate, non conformi e/o non correttamente sviluppate, che potrebbero comportare costi di risarcimento danni. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|---|--|---|
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Accesso a informazioni (di qualità) | <u>Impatti</u> Impatto potenzialmente negativo legato alla non adeguata comunicazione delle informazioni ai clienti, gestito e mitigato attraverso strumenti digitali quali app e sito web, nonché tramite i canali informativi fisici, come pannelli delle fermate, display a bordo, ecc. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischio reputazionale e di mercato legato ad una comunicazione del servizio TPL né efficiente né efficace, che può disincentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, diminuendo la vendita di biglietti e di conseguenza i ricavi. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Salute e sicurezza - Sicurezza della persona | <u>Impatti</u> Impatto negativo sulla sicurezza dei passeggeri dovuto al rischio di incidenti stradali che coinvolgono mezzi in servizio, con potenziali conseguenze per l'incolumità delle persone e danni materiali. Tali eventi, anche se statisticamente meno frequenti rispetto alla mobilità privata, possono comunque incidere sulla percezione di sicurezza da parte dell'utenza e generare costi legati alla gestione dell'emergenza, al ripristino dei mezzi e ad eventuali responsabilità legali o assicurative. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | La possibilità di diffusione di virus o batteri su mezzi di trasporto pubblici: impatto negativo sulla salute del passeggero, la cui tutela richiede adeguate pratiche di pulizia e sanificazione dei mezzi. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | Impatto negativo sulla sicurezza del passeggero dovuto ad eventi di scippo e molestie che potrebbero verificarsi sia sulle banchine che sui mezzi di trasporto. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | <u>Rischi</u> Rischi regolamentari / legali, reputazionali e di mercato derivanti dalla non conformità ai requisiti normativi in materia di sicurezza a bordo e sicurezza del mezzo con conseguenti costi di spese legali. | Medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | Rischi legali causati da sinistri su strada che comportano costi per indennizzi alle persone coinvolte sul mezzo pubblico. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Non discriminazione - Accesso a prodotti e servizi | <u>Impatti</u> Impatto positivo sugli utilizzatori che possono usufruire di un servizio di TPL accessibile, inclusivo e privo di alcuna barriera sia sociale che architettonica, su quasi la totalità dei mezzi. |
| <u>Rischi</u> Rischio reputazionale e di mercato legato al mancato rispetto del diritto fondamentale alla mobilità, causato da una gestione inefficiente del servizio. | | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |

| Temi rilevanti (IRO) [Temi / Sotto temi / Sotto-sotto temi] | Descrizione tema [Impatti/Rischi/Opportunità] | Caratteristiche [Impatti/Rischi/Opportunità] |
|--|---|---|
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Pratiche commerciali responsabili | <u>Impatti</u> Impatto positivo sugli utilizzatori che possono usufruire di un servizio a prezzi calmierati grazie anche all'integrazione delle risorse pubbliche a copertura del costo di esercizio. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> L'introduzione di pratiche agevolate a favore dei consumatori comporta per l'azienda la necessità di stimare i mancati ricavi e di basare su tali previsioni le compensazioni economiche. Questo meccanismo genera un rischio di disallineamento tra stime e andamento effettivo dei titoli di viaggio, con possibili scostamenti rispetto alle entrate previste. Tali variabilità possono incidere sulla pianificazione economico-finanziaria, richiedendo un attento monitoraggio. | Medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Temi di governance | | |
| G1 Condotta delle imprese | | |
| Cultura d'impresa | <u>Impatti</u> Promuovere e consolidare una cultura d'impresa basata su comportamenti etici del business, produce impatti positivi sugli stakeholder interni ed esterni, contribuendo a rafforzare il senso di appartenenza e di responsabilità nei rapporti con i dipendenti, fornitori, clienti e altri portatori di interesse. | Effettivo Positivo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| | <u>Opportunità</u> Una cultura d'impresa fondata su codici, principi e valori unita alla coerenza nella condotta del business, rappresenta un'opportunità per rafforzare il senso di appartenenza e la reputazione aziendale e sviluppare relazioni solide e durature con gli stakeholder. | Medio-lungo termine Da operazioni proprie |
| Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento | <u>Impatti</u> La gestione inadeguata della catena di fornitura e la mancata integrazione di criteri e parametri ESG nei processi di procurement (selezione, qualifica, gestione e monitoraggio dei fornitori) può generare impatti negativi ambientali e sociali. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischi reputazionali e di mercato derivanti dalla potenziale perdita di fornitori strategici per mancata compliance ESG, con possibili effetti sulla continuità operativa di GTT. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| Corruzione attiva e passiva - Prevenzione e individuazione compresa la formazione - Incidenti | <u>Impatti</u> La possibilità di episodi di corruzione attiva e passiva nei rapporti con gli stakeholder, possono causare distorsioni nelle condizioni di libera concorrenza e nella conduzione del business. | Potenziale Negativo Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |
| | <u>Rischi</u> Rischi di natura legale e reputazionale connessi a potenziali episodi di corruzione e/o concussione che determinano possibili rischi finanziari legati a multe e/o sanzioni. | Breve-medio-lungo termine Da operazioni proprie e lungo la catena del valore |

Nello svolgimento dell'analisi di rilevanza (Materiality Assessment), GTT ha considerato dove impatti, rischi e opportunità analizzati si concentrano. In particolare, per la propria catena del valore a monte sono stati considerati i fornitori, mentre per la catena del valore a valle l'analisi si è focalizzata sugli utilizzatori del servizio TPL. Per definire la rilevanza di queste due categorie di stakeholder rispetto alle singole tematiche trattate, è stata valutata la loro posizione geografica (per i fornitori).

Gli effetti degli impatti, rischi e opportunità rilevanti sul modello aziendale, sulla strategia e sul processo decisionale vengono approfonditi all'interno di ciascun ESRS risultato rilevante.

Si evidenzia che non vi sono effetti finanziari correnti correlati ai rischi ed alle opportunità identificati come rilevanti che non siano stati riflessi all'interno del Bilancio di esercizio di GTT. Come consentito da ESRS 1 (Appendice C - phase-in) non sono stati quantificati in modo puntuale, attraverso uno specifico modello e relativi scenari, gli effetti finanziari previsti nel medio-lungo termine correlati agli stessi rischi e opportunità.

Gli effetti degli impatti, rischi e opportunità rilevanti sul modello aziendale, sulla strategia e sul processo decisionale vengono approfonditi all'interno di ciascun ESRS risultato materiale. Si evidenzia che non vi sono effetti finanziari correnti correlati ai rischi ed alle opportunità identificati come rilevanti. Come consentito da ESRS 1 (Appendice C - phase-in) non sono stati quantificati gli effetti finanziari previsti nel medio-lungo termine correlati agli stessi rischi e opportunità.

Il GTT con riferimento ai dati di esercizio 2025 non ha sviluppato un'analisi per la quantificazione dei rischi e le opportunità rilevanti sulla propria situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari. Quale parte integrante del proprio percorso di sostenibilità, GTT si impegna ad approfondire tali aspetti nei prossimi esercizi.

Cambiamenti intervenuti negli impatti, nei rischi e nelle opportunità

Rispetto alle tematiche identificate come rilevanti Rapporto di sostenibilità 2024, si evidenzia:

- Razionalizzazione e ridenominazione delle tematiche rispetto a quanto previsto da ESRS 1 Prescrizioni generali, AR 16;
- Evidenza specifica della tematica riconducibile a ESRS E2 Inquinamento - Sostanze preoccupanti; ESRS E2 Inquinamento - microplastiche, non esplicitata nei precedenti report, redatti secondo gli standard di rendicontazione GRI.

La gestione dei rischi

Si riporta di seguito una sintesi delle modalità di gestione dei rischi relative alle tematiche rilevanti.






| Tema rilevante | Rischio | Modalità di gestione |
|---|--|--|
| Ambientali | | |
| Energia | Introduzione di normative ambientali più stringenti e necessità di investimenti per l'adeguamento tecnologico della flotta | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione Ambientale ISO 14001 • Piano di ammodernamento della flotta / Piano industriale |
| Mitigazione dei cambiamenti climatici | Inasprimento della regolamentazione sul cambiamento climatico e rischi di obsolescenza tecnologica della flotta | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione Ambientale ISO 14001 • Carbon Footprint Standard ISO 14064-1 • Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro • Piano di ammodernamento della flotta / Piano industriale |
| Adattamento ai cambiamenti climatici | Gli eventi metereologici estremi possono danneggiare la flotta e le infrastrutture di GTT | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione Ambientale ISO 14001:2015 |
| Sociali | | |
| Forza lavoro propria / Condizioni di lavoro | Reperimento di figure professionali con competenze specifiche Elevato turnover | <ul style="list-style-type: none"> • Partnership con Università e centri di ricerca; Adozione nuovo gestionale HR; dialogo con i sindacati. |
| Forza lavoro propria / Salute e sicurezza | Rischio di infortunio in sede o in trasferta | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione Salute e Sicurezza ISO 45001 • RSPP e RLS; Formazione in materia H&S. |
| Lavoratori nella catena del valore / Condizioni di lavoro | Incidenti e/o infortuni dei lavoratori lungo la catena del valore e mancato rispetto dei diritti dei lavoratori | <ul style="list-style-type: none"> • Codice Etico; Codice dei contratti pubblici |
| Lavoratori nella catena del valore / Parità di trattamento e di opportunità per tutti | Incidenti di discriminazione tra i lavoratori della catena del valore | |
| Lavoratori nella catena del valore / Altri diritti connessi al lavoro | Episodi di lavoro minorile e/o forzato tra i lavoratori lungo la catena del valore | <ul style="list-style-type: none"> • Portale segnalazioni per violazioni; Codice Etic; Politica di Whistleblowing. |
| Riservatezza dei consumatori e utilizzatori finali | Rischio fuga di dati riservati dei consumatori e utilizzatori finali | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni ISO 27001 |






| | | |
|---|--|---|
| Accesso a informazioni (di qualità) dei consumatori e utilizzatori finali | Comunicazione chiara e realistica degli orari e delle linee dei mezzi di trasporto | <ul style="list-style-type: none"> • Carta della mobilità |
| Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Mancato controllo della sicurezza dei mezzi / salute e sicurezza degli utenti | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema di gestione Qualità ISO 9001 |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali | Mancata accessibilità del servizio TPL (Diritto fondamentale alla mobilità) | <ul style="list-style-type: none"> • Pratiche agevolate a favore degli utenti |
| Governance | | |
| Corruzione attiva e passiva | Episodi di corruzione attiva e passiva | <ul style="list-style-type: none"> • Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01; Codice Etico; • Organismo di Vigilanza; Portale segnalazioni; • Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza • Regolamento acquisti |
| Gestione dei rapporti con i fornitori | Perdita di fornitori strategici | <ul style="list-style-type: none"> • Regolamento acquisti; Green Public Procurement; CAM (Criteri Ambientali Minimi); Codice degli Appalti (D.Lgs. 36/2023 e s.m.i.); Codice dei contratti pubblici |


Obiettivi e tematiche rilevanti

Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti

GTT ha individuato i seguenti obiettivi in relazione ai propri temi rilevanti:

| Sottotemi rilevanti | Obiettivi | Azione | Timeline | SDGs |
|---|---|--|-------------------------------|---|
| Ambientali | | | | |
| E1 Cambiamenti climatici | | | | |
| Energia Mitigazione dei cambiamenti climatici | Riduzione dell'utilizzo di energia | Raggiungimento di una quota 30% del consumo energetico da fonti rinnovabili tramite: -sostituzione progressiva dei veicoli della flotta autobus con modelli elettrici e a metano dotati di tecnologie avanzate per migliorare le prestazioni e l'efficienza di percorrenza -progressiva sostituzione dell'illuminazione tradizionale con sistemi a tecnologia LED in tutti i siti aziendali, al fine di ridurre i consumi energetici | 2026-2027 |  7.2 Aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale |
| | Infrastrutture di ricarica per flotta autobus elettrica | Messa in funzione di 211 infrastrutture di ricarica presso i depositi Venaria (91), Nizza (70) e San Paolo (50) | 2026 |  |
| | Riduzione delle emissioni di GHG | Riduzione delle emissioni di GHG totali tramite la dismissione di veicoli a motore termico con sostituzione di autobus elettrici alimentati esclusivamente da energia rinnovabile | 2026-2027 | 13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici |
| | Approvvigionamento da fonti di energia rinnovabili | Acquisto di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e certificate con Garanzia d'Origine (GDO) | In continuità per il 2026 | |
| E2 Inquinamento | | | | |
| Inquinamento dell'aria e del suolo Sostanze preoccupanti | Riduzione delle sostanze inquinanti generate | Progressivo rinnovo della flotta con nuovi autobus a metano dotati di tecnologia avanzata e a basso impatto ambientale, finalizzato alla riduzione degli inquinanti atmosferici | 2026-2027 |  3.9 Ridurre il numero di decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose |
| | | Sorveglianza e interventi correttivi volti a prevenire la contaminazione del suolo da sostanze inquinanti, con particolare riferimento alla gestione di eventuali perdite di carburante provenienti dai serbatoi interrati | In continuità con il business | |
| | | Riduzione del consumo di oli lubrificanti per le operazioni di manutenzione dei mezzi, grazie al rinnovo flotta | 2026-2027 |  9.4 Maggiore efficienza delle risorse utilizzate e adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente |
| E3 Acque e risorse marine | | | | |
| Acqua | Monitoraggio e gestione efficiente dei consumi idrici | Azioni di monitoraggio volte a garantire una gestione efficiente dei consumi idrici e a prevenire eventuali criticità nella rete, attraverso l'utilizzo di un cruscotto dedicato per mappare le perdite occulte e l'attivazione di Smart Card assicurative | In continuità con il business |  6.3 Migliorare la qualità dell'acqua, la percentuale di acque reflue non trattate, il riciclaggio e il riutilizzo sicuro della risorsa |

| E5 Uso delle risorse ed economia circolare | | | | |
|--|--|--|----------------------------|---|
| Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse Rifiuti | Incremento dell'efficienza nell'utilizzo delle principali materie prime / componenti di manutenzione e riduzione degli sprechi | Controllo e gestione dei materiali di consumo e dei componenti di ricambio utilizzati per autobus, tram e metropolitana. | In continuità col business |  12.2 Gestione sostenibile e uso efficiente delle risorse naturali |
| | Gestione dei rifiuti | Incaricare operatori autorizzati della gestione dei rifiuti, garantendo che lo smaltimento avvenga nel rispetto delle normative vigenti. | In continuità col business | 12.5 Ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo |
| S1 Forza lavoro propria | | | | |
| Condizioni di lavoro Parità di trattamento e di opportunità per tutti Altri diritti connessi al lavoro | Formazione | Formazione sui temi dell'inclusione, della non discriminazione e della parità di genere per tutto il personale di GTT | 2026 |  4.4 Aumentare il numero di risorse aventi competenze tecniche e professionali, per l'occupazione, per lavori dignitosi e per la capacità imprenditoriale |
| | | Adozione di un piano di formazione a sostegno dello sviluppo sia delle soft skill che di competenze tecniche | 2026 | |
| | Nuove assunzioni | Inserimento di risorse qualificate e specializzate per far fronte al turn over di figure di esperienza che sono in fase di uscita da GTT, in particolare: - n.12 funzionari - n.12 impiegati - n. 145 conducenti urbani - n. 30 operai e mov. Metro | 2026-2027 |  8.8 Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori |
| | Iniziative per i dipendenti | Accesso per i dipendenti ad un nuovo servizio di consulenza psicologica on-line, ad integrazione del Centro d'Ascolto esistente, con disponibilità garantita sette giorni su sette | 2026 | |
| | Sicurezza del personale | Aumentare il numero di body cam disponibili per il personale, rafforzando la sicurezza e la tutela degli operatori e dei passeggeri | | |
| S4 Consumatori e utilizzatori finali | | | | |
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Accessibilità | Accessibilità dei tram con pianale ribassato per persone con mobilità ridotta superiore al 85% | 2026-2028 |  3.d Ridurre e gestire i rischi legati alla salute, sia a livello nazionale che globale. |
| | | Raggiungimento del 100% del servizio Info Bus sugli autobus | 2026 | |
| | | Rendere la tessera Alias un servizio continuativo | 2026 | |
| | Sicurezza degli utenti | Aumentare il numero di controlli passeggeri sui mezzi GTT | 2026 |  12.8 Fare in modo che le persone abbiano in tutto il mondo le informazioni rilevanti e la consapevolezza in tema di sviluppo sostenibile e stili di vita in armonia con la natura. |
| | Qualità del servizio | Ridurre i tempi di risposta ai reclami, garantendo una risposta ai passeggeri entro 30 giorni | 2026 | |
| | Servizi agli utenti finali | Incremento delle vendite verso i cosiddetti "Grandi Clienti" del 15 % rispetto al 2025 | 2026 | |

| G1 Condotta delle imprese | | | | |
|---|--|--|-------------------------------|---|
| Cultura d'impresa | | Mantenere la certificazione del Sistema di Gestione Anticorruzione ISO 37001 | In continuità con il business | |
| Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento | | Proseguire la formazione anticorruzione come previsto dalla norma ISO 37001 | In continuità con il business |  <p>16.5 Ridurre la corruzione e la concussione in tutte le loro forme</p> |
| Corruzione attiva e passiva | | | | |

Gestione degli impatti - rischi - opportunità

Analisi di rilevanza (Materiality Assessment)

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti

Nel paragrafo vengono illustrati il processo per la individuazione e valutazione dei temi rilevanti (impatti, i rischi e opportunità rilevanti - IRO Impact Risk Opportunities) e le informazioni che, quale risultato di tale processo (Double Materiality Assessment), vengono presentate nella Rendicontazione di sostenibilità. Obiettivo è quello di fornire le informazioni necessarie al fine di comprendere, da parte di tutti gli stakeholder, le modalità attraverso le quali sono stati individuati gli impatti, i rischi e le opportunità e ne è stata valutata la rilevanza.

I temi rilevanti secondo gli ESRS

Gli European Sustainability Reporting Standards - ESRS stabiliscono che i temi rilevanti (IRO Impact Risk Opportunities) vengano identificati e valutati dal punto di vista della rilevanza dell'impatto, della rilevanza finanziaria o da entrambe (in materia ambientale, sociale e di governance).

- **Impact Materiality** - Impatti significativi, effettivi o potenziali, su persone e ambiente, direttamente connessi alle attività, prodotti e servizi di un'impresa.
- **Financial Materiality** - rischi e opportunità di sostenibilità che possono influenzare il valore dell'impresa (in termini di effetti finanziari).

Gli impatti, rischi e opportunità comprendono anche quelli che sorgono o possono sorgere nell'ambito delle relazioni di business dirette e indirette nella catena del valore (attività/settori, aree geografiche, operazioni, fornitori, clienti, altre relazioni, dove esiste la probabilità che si generino / esistano IRO rilevanti).

Processo e metodologia di Materiality Assessment

Fasi del processo di individuazione e valutazione degli impatti, rischi, opportunità rilevanti:



Comprensione del contesto

Il contesto di riferimento è riferito a quanto descritto nei precedenti paragrafi relativamente all'informativa di carattere generale in materia di strategia, modello di business e catena del valore e relazioni con gli stakeholder e sottostanti relazioni commerciali e contesto di sostenibilità

Individuazione IRO effettivi e potenziali

Il processo di individuazione degli IRO (temi rilevanti) effettivi e potenziali è stato condotto secondo una metodologia di analisi preliminare di fonti esterne, fonti interne, tenuto conto del confronto e ascolto degli stakeholder.

L'analisi ha preso in considerazione le caratteristiche delle attività e del modello di business, dei rapporti commerciali, aree geografiche o altri fattori che comportano un rischio maggiormente elevato di impatti negativi. Sono stati considerati gli impatti generati direttamente attraverso le proprie attività o quale conseguenza dei rapporti commerciali, prendendo in considerazione le relazioni e consultazioni degli stakeholder, per comprendere in che modo gli stessi potrebbero subire gli impatti. Le opinioni e valutazioni di esperti esterni sono stati indirettamente considerati attraverso le diverse fonti esterne analizzate.

Fonti esterne

Studi e ricerche di settore / Report / Approfondimenti di associazioni e organizzazioni di settore

Intesa Sanpaolo - Asstra - Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale (2025)
PNRR - Settima Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (2025)
Cluster Trasporti Nazionale - Decarbonizzazione, nuove tecnologie e servizi innovativi per il trasporto pubblico locale (2025)
CNEL (Consiglio Nazionale dell'economia e del lavoro) - Relazione sui servizi pubblici (2025)
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci (III trimestre 2025)
KYOTO CLUB - CNR-IIA - Rapporto Mobilitaria - Una transizione giusta per una mobilità sicura a zero emissioni nelle grandi città italiane (2025)
Legambiente - Rapporto Pendolaria - La situazione del trasporto pubblico in Italia (2025)
ISFORT e CNEL - 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani (2025)
ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) - Relazione Annuale al Parlamento (2025). Focus: L'intelligenza artificiale e i trasporti: una sfida strategica per la regolazione"

Normativa di riferimento

Unione Europea - Regolamento (EU) 2023/851 relativo al rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi
Unione Europea - Regolamento (EU) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi
Unione Europea - Regolamento (EU) 2023/435 che modifica il regolamento (UE) 2021/241 per quanto riguarda l'inserimento di capitoli dedicati al piano REPowerEU nei piani per la ripresa e la resilienza (2023)
Unione Europea - Regolamento (EU) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (PNRR)
Unione Europea - Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana (2021)
Unione Europea - Regolamento (EU) 2020/852 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili
Unione Europea - Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (2020)
Unione Europea - Direttiva EU-ETS 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (2003)

World Economic Forum - Global Gender Gap Report (2025)
World Economic Forum - Strategic Intelligence / Global Risk Report (2026)
OECD - Due Diligence Guidance Responsible Business Conduct (2018)
GBI - Integrating human rights into company climate action (2024)
UNHR - United Nations Human Rights - Guiding Principles on Business and Human Rights. Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework (2011)
CBD - Kunming/Montreal Global Biodiversity Framework (2023)
EEA - European Climate Risk Assessment (2024)
ILO - International Labour Organization - Transforming enterprises through diversity and inclusion (2022)
COSO I wbcscd - Enterprise Risk Management - Applying enterprise risk management to environmental, social and governance-related risks (2018)
IEA (International Energy Agency) - Global Energy Review (2025)
IEA (International Energy Agency) - World Energy Outlook (2024)
Rivista "TP" Trasporti Pubblici (edizioni 2025)
SASB Standards - Road Transportation - Sustainability Accounting Standard (2023)
Benchmark Material Topics Reporting - Benchmark Policies Mapping - Benchmark Risks & Opportunities - Benchmark Stakeholders Engagement - Benchmark SDGs Targets & Actions - Benchmark Microplastiche pneumatici - Benchmark Pollutants Reporting TPL

Fonti interne

Statuto
Visura
Bilancio d'esercizio
Rapporto di sostenibilità 2024
Carta della mobilità 2025
Ordine del giorno - Istituzione del Comitato di sostenibilità
PPT Sfide e prospettive - Trasporto collettivo autonomo
Politica integrata qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni
Politica per la parità di genere
Politica GTT per la prevenzione della corruzione
Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2024-2026
Regolamento Acquisti
Sistema di gestione certificato ISO 14001 - Sistema di gestione certificato ISO 45001 - Sistema di gestione certificato ISO 27001 - Sistema di gestione certificato ISO 9001 - Sistema di gestione certificato ISO 37001

Procedura pianificazione, valutazione e miglioramento (ISO 9001) - Istruzione operativa - analisi e valutazione dei rischi operativi e delle opportunità (ISO 9001)

Procedura identificazione e valutazione degli aspetti ambientali - Istruzione operativa - identificazione e valutazione degli aspetti ambientali

Procedura Sicurezza

CCNL Autoferrotranvieri - internavigatori (2022) - CCNL Dirigenti delle imprese di pubblica utilità (2025) - Accordi integrativi e sistemi premianti - Regolamento reclutamento e selezione (per apprendisti, dirigenti, conducenti di linea, e personale GTT)

Calcolo carbon footprint 2025

Modello organizzativo e di Gestione Mod231

Codice etico e di comportamento

Regolamento Whistleblowing

Informativa Privacy

Elenco contenziosi

Stakeholder engagement specifiche su temi materiali

Risultato Indagine Customer Satisfaction 2025 degli utenti dei canali online (sito e-commerce) e offline (Centri Servizi al Cliente)

Valutazione e determinazioni IRO rilevanti

La valutazione dei temi rilevanti (IRO rilevanti) è stata realizzata, in sintesi, come segue:

| Fasi di valutazione | Sintesi processo e contenuti |
|---|---|
| Analisi qualitativa | Identificazione e approfondimento dei possibili IRO Impatti, Rischi e Opportunità rilevanti rispetto alle tematiche emerse dalla fase di identificazione dei potenziali temi rilevanti. |
| Caratteristiche IRO Impatti, Rischi e Opportunità | Caratterizzazione di Impatti, Rischi e Opportunità Caratteristiche Impatti Effettivo / Potenziale - Positivo / Negativo - Breve / medio / lungo termine - Da operazioni proprie / Lungo la catena del valore Caratteristiche Rischi/Opportunità Breve / medio / lungo termine - Da operazioni proprie / Lungo la catena del valore |
| Valutazione rilevanza degli impatti | Rilevanza secondo criteri di gravità e probabilità di accadimento. La gravità si basa sulla scala, ambito e il carattere irrimediabile degli impatti negativi. Sono state a tale scopo fissate delle soglie quantitative e/o qualitative. |
| Rilevanza finanziaria - Valutazione rischi e opportunità | Rilevanza rispetto a probabilità di accadimento e magnitudo potenziale. In tale ambito, ed in modo coerente rispetto alla valutazione degli impatti, sono state fissate soglie quantitative e/o qualitative per la valutazione degli effetti finanziari relativi alle tematiche di sostenibilità (performance economica, situazione finanziaria, flussi di cassa e accesso ai finanziamenti). Le tematiche di sostenibilità preliminarmente identificate (impatti, rischi e opportunità - IRO) sono state valutate, assegnando una priorità (prioritizzazione), in relazione alla loro importanza e sulla base di una soglia (threshold), definita a tale scopo. Gli impatti che sono stati identificati come maggiormente rilevanti sono oggetto di rendicontazione all'interno del presente documento. |

Il processo di Materiality Assessment sviluppato ai fini della Rendicontazione di sostenibilità 2025 ha visto il coinvolgimento di diverse funzioni aziendali, ciascuna delle quali ha contribuito in modo distintivo alla valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità. I risultati dell'analisi sono stati presentati e condivisi con il Consiglio di Amministrazione.

GTT aggiornerà periodicamente l'analisi svolta, per riflettere le evoluzioni del business e per incorporare le migliori pratiche del mercato, tenendo conto dell'evoluzione del contesto normativo e legislativo, della strategia e di qualsiasi elemento in grado di influire in modo rilevante sulle tematiche analizzate.

Il sistema di gestione dei rischi e delle opportunità

In termini generali, il rischio è definito come l'effetto dell'incertezza sul conseguimento degli obiettivi aziendali. GTT ha adottato i Sistemi di Gestione come leve per contribuire in modo concreto al raggiungimento degli obiettivi strategici. Tali sistemi si basano su un approccio integrato e sistemico, orientato all'armonizzazione delle metodologie operative e al rafforzamento di una cultura aziendale consapevole del rischio. In questo contesto, la conoscenza dei rischi, la loro misurazione e l'individuazione di azioni efficaci per la loro mitigazione costituiscono attività prioritarie per l'organizzazione.

Le misure gestionali e organizzative di prevenzione e di intervento sono individuate attraverso specifici strumenti di natura organizzativa, di pianificazione e regolamentare, strettamente connessi al rispetto dei requisiti normativi vigenti.

LE CATEGORIE DI RISCHI AZIENDALI

REPUTAZIONALI

Rischio che si verifichi un evento in grado di influenzare negativamente la percezione degli stakeholder circa la capacità dell'impresa di soddisfare le loro aspettative.

STRATEGICI

Rischio di assumere decisioni aziendali non adeguate al contesto operativo interno e di non cogliere tempestivamente l'evoluzione del contesto esterno.

I rischi strategici, in particolare, sono riferibili all'interazione tra il contesto interno ed esterno dell'impresa.

COMPLIANCE

Rischio di mancata conformità alle regole, quali norme cogenti applicabili, norme volontarie e regolamentazioni aziendali.

Ambiti:
- D.Lgs. 231/2001;
- L. 190/2012;
- Amministrazione e finanza;
- Contratti e appalti;
- Rispetto delle norme (ISO, di settore)

FINANZIARI

Rischi correlati al valore monetario di un qualsiasi investimento aziendale inteso come attività e strumenti finanziari.

Ambiti:
- Mercato;
- Credito;
- Liquidità;
- Contesto normativo.

OPERATIVI

Rischio di incorrere in inadeguatezze o inefficienze all'interno dei processi aziendali.

Ambiti:
- **MANODOPERA** ruoli e responsabilità, turnover/assenze;
- **MACCHINARI** gestione di impianti, attrezzature, hardware/software;
- **MATERIALI** (pezzi di ricambio, materiali di produzione, quali sostanze chimiche);
- **METODI DI LAVORO** procedure/regolamenti interni, condivisione prassi, tempi di lavoro, etc.

Strumenti di gestione economico-finanziari

GTT pianifica, gestisce e tutela le attività economico-finanziarie attraverso programmi di valutazione e pianificazione fondati sulla previsione dei flussi di cassa. La presenza di un unico azionista, che coincide con il principale cliente, determina un vincolo finanziario particolarmente stringente nelle scelte gestionali e nell'allocazione delle risorse.

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).

I temi rilevanti e la rendicontazione ESRS

ESRS Standards ESRS 2 IRO-2

In **Allegato 1** alla Rendicontazione di sostenibilità viene presentato un **Indice**, al quale si rinvia, nel quale viene riepilogata l'informativa presentata nel documento (Obblighi di informativa) in base ai risultati dell'analisi di materialità.

Viene pubblicata (quale **Allegato 2**) una tabella degli ambiti d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'Unione Europea, indicando i riferimenti presenti nella Rendicontazione di sostenibilità, ivi inclusi quelli valutati come non rilevanti, con relativa corrispondente indicazione.

Le informazioni rilevanti presentate nei successivi capitoli sono state definite rispetto agli impatti, rischi e opportunità identificati con il processo di doppia materialità. Non si segnalano omissioni rispetto alle tematiche descritte.

Requisiti minimi d’informativa

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS 2 MDR-T

Le politiche, azioni, metriche e obiettivi volti a prevenire, mitigare e correggere gli impatti rilevanti effettivi e potenziali, ad affrontare i rischi rilevanti e/o a perseguire opportunità rilevanti (gestione temi rilevanti) sono approfonditi nei paragrafi relativi alla rendicontazione dei singoli temi rilevanti ambientali, sociali e di governance.

Politiche e sistemi di gestione

Viene di seguito riportata una sintesi delle politiche e dei sistemi di gestione applicati da GTT. I contenuti delle diverse politiche e sistemi di gestione vengono ripresi ed approfonditi nei capitoli e paragrafi di rendicontazione dei corrispondenti temi rilevanti (ESRS tematici).

| Politiche / Sistemi di gestione | ESRS tematico |
|--|---|
| Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 (il "Modello 231") | S1 Forza lavoro propria S2 Lavoratori nella catena del valore G1 Condotta delle imprese |
| Codice Etico | E1 Cambiamenti climatici S1 Forza lavoro propria S2 Lavoratori nella catena del valore S3 Comunità interessate S4 Consumatori e/o utilizzatori finali G1 Condotta delle imprese |
| Whistleblowing | S1 Forza lavoro propria S2 Lavoratori nella catena del valore S3 Comunità interessate S4 Consumatori e/o utilizzatori finali G1 Condotta delle imprese |
| La politica di GTT | E1 Cambiamenti climatici E2 Inquinamento S1 Forza lavoro propria S2 Lavoratori nella catena del valore S3 Comunità interessate S4 Consumatori e/o utilizzatori finali G1 Condotta delle imprese |
| Politica per la parità di genere | S1 Forza lavoro propria |
| Politica per la prevenzione della corruzione | G1 Condotta delle imprese |
| Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (2025-2027) | G1 Condotta delle imprese |
| Regolamenti reclutamento e selezione del personale | S1 Forza lavoro propria |
| Regolamenti per l'uso del trasporto pubblico | S4 Consumatori e/o utilizzatori finali |
| Sistema di Gestione ISO 14001:2015 | E1 Cambiamenti climatici E3 Acque e risorse marine E5 Uso delle risorse ed economia circolare |
| Sistemi di Gestione ISO 45001:2018 | S1 Forza lavoro propria |
| Sistema di gestione ISO 9001:2015 | S4 Consumatori e/o utilizzatori finali |
| Sistema di gestione ISO/IEC 27001:2017 | S1 Forza lavoro propria S4 Consumatori e/o utilizzatori finali G1 Condotta delle imprese |
| Sistema di gestione ISO 37001:2016 | G1 Condotta delle imprese |
| Sistema di gestione UNI/PdR 125:2022 | S1 Forza lavoro propria G1 Condotta delle imprese |

Codice Etico e di comportamento

Il Codice Etico e di Comportamento di GTT definisce i valori, i principi e le regole di condotta che ispirano l'attività della Società e orientano i comportamenti di tutti i destinatari, interni ed esterni, nel rispetto della normativa vigente e degli impegni assunti nell'ambito del Modello 231.

Il documento enuncia i principi generali di legalità, correttezza, diligenza, trasparenza, riservatezza, sostenibilità e prevenzione dei conflitti di interesse, con specifiche responsabilità attribuite ai responsabili delle unità e funzioni aziendali. Regola i rapporti con i principali stakeholder, disciplinando le relazioni con il personale, i fornitori, i consulenti, la clientela, i partner commerciali, i soggetti pubblici e privati e la comunità di riferimento.

Una parte rilevante è dedicata alla prevenzione della corruzione attiva e passiva, con indicazioni puntuali in materia di regali, benefici, attività di stazione appaltante e partecipazione a gare, nonché ai criteri di condotta nelle attività societarie, amministrative e finanziarie, inclusa la gestione della contabilità, dei flussi finanziari e dei controlli interni.

Il Codice disciplina anche l'uso corretto del patrimonio aziendale e dei sistemi informatici, la tutela della salute e sicurezza sul lavoro e dell'ambiente, le modalità di diffusione e aggiornamento del documento, gli obblighi di osservanza, il sistema di segnalazione delle violazioni e le misure di tutela del segnalante, a presidio dell'integrità, dell'affidabilità e della reputazione di GTT.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda ai capitoli tematici, dove sono riportati i relativi argomenti trattati dal Codice Etico.

Modello di organizzazione, gestione e controllo D.Lgs. 231

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 rappresenta un elemento centrale della cultura d'impresa di GTT. Esso definisce un insieme di principi, regole, procedure e strumenti di controllo finalizzati a prevenire la commissione di reati e di comportamenti illeciti all'interno dell'organizzazione. Il Modello costituisce un presidio fondamentale di legalità e trasparenza, assicurando che tutte le attività e i processi aziendali siano svolti nel pieno rispetto della normativa vigente, dei principi etici della Società e delle migliori pratiche di governance, a tutela della corretta gestione, della reputazione aziendale e della fiducia degli stakeholder.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo *Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese*.

Regolamento Whistleblowing

GTT, in conformità al D.Lgs. 24/2023 sul Whistleblowing, ha adottato un regolamento interno che disciplina le segnalazioni di comportamenti illeciti o irregolari conosciuti in ambito lavorativo, tutelando l'interesse pubblico e l'integrità aziendale e rafforzando i principi di legalità, trasparenza e responsabilità. Il sistema garantisce la riservatezza e la protezione dei segnalanti e dei soggetti coinvolti, estendendo le tutele anche a facilitatori e a diverse tipologie di lavoratori, e consente l'invio delle segnalazioni attraverso canali interni sicuri e dedicati, inclusa una piattaforma informatica e il contatto diretto con il RPCT, nel pieno rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo *Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese*.

Politica integrata qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni

La politica integrata di GTT si fonda sull'erogazione di servizi di mobilità pubblica urbana ed extraurbana efficienti, sicuri e sostenibili, favorendo l'intermodalità e la multimodalità sul territorio torinese e piemontese e integrando anche la gestione della sosta e i servizi turistici. La Società opera secondo standard definiti dagli enti committenti, puntando su affidabilità, puntualità, accessibilità, comfort e sul rispetto dell'ambiente.

L'azione quotidiana della Società è guidata da principi cardine come la sicurezza del trasporto, sostenuta da innovazione tecnologica e competenze, e l'importanza dell'ascolto, del dialogo e dell'inclusione sia verso i clienti sia verso i dipendenti, che operano con senso di appartenenza, professionalità, etica e trasparenza. L'obiettivo di GTT è sia l'efficacia del servizio che l'efficienza economica, promuovendo una mobilità a ridotto impatto ambientale e tutelando la salute e la sicurezza dei lavoratori attraverso la prevenzione e la protezione dai rischi. GTT Garantisce la sicurezza delle informazioni, la cybersecurity e la protezione dei dati personali, assicurando trasparenza, correttezza e pieno rispetto delle regole.

In coerenza con il nuovo quadro prospettico e valoriale, la Politica è stata aggiornata nel marzo 2024, 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".

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda ai capitoli tematici, dove sono riportati i relativi argomenti trattati.

Politica per la parità di genere

GTT ha adottato una Politica per la parità di genere, parte integrante del proprio sistema di gestione certificato UNI/PdR 125:2022, attraverso la quale afferma i valori di equità e trasparenza, impegnandosi a prevenire ogni forma di discriminazione e a garantire pari opportunità a tutti i portatori di interesse. La politica sostiene la valorizzazione delle diversità e l'empowerment femminile mediante una strategia di gestione delle risorse umane orientata a una cultura inclusiva, all'accesso equo al lavoro, ai percorsi di carriera e allo sviluppo professionale, nonché all'equità retributiva. Essa interviene sulla governance e sui processi organizzativi, con particolare attenzione alla tutela della genitorialità e alla conciliazione tra vita lavorativa e privata, supportata anche dal piano strategico per la parità di genere.

Le politiche, gli obiettivi e i piani operativi traggono spunto dalle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, le prime norme internazionali

nate per orientare volontariamente le aziende verso una gestione socialmente responsabile.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo Politiche relative alla forza lavoro propria.

Politica per la prevenzione della corruzione

La Politica per la prevenzione della corruzione di GTT definisce i principi e gli impegni assunti per contrastare ogni forma di illegalità, promuovendo integrità e trasparenza. La Politica è attuata attraverso il Sistema di Gestione Anticorruzione conforme alla norma internazionale ISO 37001, il ruolo del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e dell'Organismo di Vigilanza. GTT assicura il rispetto delle normative, la gestione dei rischi mediante processi di due diligence, la diffusione di una cultura organizzativa consapevole e la possibilità di segnalare comportamenti illeciti tramite il sistema di whistleblowing, prevedendo sanzioni in caso di violazioni e il periodico riesame della Politica per garantirne l'efficacia e l'allineamento alla strategia aziendale.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo *Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese*.

Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (2025-2027)

Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2025-2027 di GTT definisce strategie e strumenti con cui GTT previene i rischi corruttivi e promuove la trasparenza. Il documento descrive il quadro normativo di riferimento, i ruoli e le responsabilità degli organi coinvolti e il processo di gestione del rischio, basato su analisi del contesto, mappatura dei processi e valutazione degli eventi a rischio.

Il Piano individua le principali misure di prevenzione - come controlli, gestione dei conflitti di interesse, regole su regali e benefici, formazione e sistema sanzionatorio - e disciplina il sistema di segnalazione e tutela del whistleblowing.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo *Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese*.

Regolamenti reclutamento e selezione del personale

GTT adotta specifici regolamenti per disciplinare il reclutamento e la selezione del personale, tra cui il Regolamento generale per il reclutamento e la selezione, quello dedicato ai conducenti di linea a tempo indeterminato, il regolamento per il personale dirigenziale e quello per l'apprendistato di alta formazione con eventuale stabilizzazione.

Tali regolamenti definiscono criteri, modalità operative e responsabilità del processo di selezione, assicurando trasparenza, imparzialità, pubblicità e pari opportunità, nonché l'individuazione dei candidati più idonei rispetto ai requisiti professionali richiesti.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo Politiche relative alla forza lavoro propria.

Regolamento degli acquisti

GTT adotta metodi di approvvigionamento conformi ai principi comunitari di trasparenza 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.

Il documento stabilisce il quadro di riferimento per l'attività di acquisto, disciplinando ambito di applicazione, ruoli e responsabilità, programmazione e poteri di spesa, nonché i criteri e le procedure di affidamento, inclusi quelli relativi alla selezione degli operatori economici, alla valutazione delle offerte e alla gestione dei contratti, assicurando un equilibrio tra flessibilità operativa e correttezza delle procedure.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese.

Regolamenti per l'uso del trasporto pubblico

GTT adotta specifici regolamenti per disciplinare l'utilizzo dei servizi di trasporto urbano, suburbano, metropolitano ed extraurbano. I documenti definiscono le regole relative ai titoli di viaggio, alle modalità di accesso e comportamento a bordo, alle condizioni per il trasporto di persone con disabilità, bagagli e animali, nonché le disposizioni su controlli, infrazioni e sanzioni, garantendo un uso corretto e sicuro del servizio.

Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al capitolo *Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali*.

Sistemi di gestione

| | |
|------------------------------|---|
| UNI EN ISO 14001:2015 | <p>Sistema di gestione ambientale</p> <p>La ISO 14001 certifica l'impegno di GTT nella riduzione degli impatti ambientali legati alle proprie attività di trasporto pubblico. Il sistema consente di integrare obiettivi ambientali nei processi decisionali e operativi. Questo contribuisce a migliorare la qualità dell'aria, a promuovere la mobilità sostenibile e a rispondere alle aspettative della comunità e degli stakeholder. La certificazione rappresenta un impegno costante verso la tutela dell'ambiente.</p> |
| UNI EN ISO 45001:2018 | <p>Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro</p> <p>La ISO 45001 attesta che GTT adotta un modello organizzativo avanzato per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, considerando i rischi specifici del trasporto pubblico. Il sistema permette di identificare e valutare rischi operativi, adottare misure preventive, formare il personale e monitorare le condizioni di lavoro. Questo quadro riduce incidenti e infortuni e promuove un ambiente sicuro per dipendenti, collaboratori e passeggeri.</p> |
| UNI/PdR 125:2022 | <p>Sistema di gestione per la parità di genere</p> <p>La UNI/PdR 125 certifica l'impegno di GTT nella promozione della parità di genere e nella creazione di un ambiente di lavoro equo e inclusivo. Il sistema valuta indicatori relativi a opportunità di carriera, equità retributiva, conciliazione vita-lavoro, formazione e cultura organizzativa. Per una realtà come GTT, storicamente caratterizzata da ruoli tecnici e operativi, questo modello supporta l'ampliamento della partecipazione femminile e il superamento di stereotipi professionali. La certificazione richiede obiettivi misurabili e un monitoraggio regolare dei progressi.</p> |
| UNI EN ISO 9001:2015 | <p>Sistema di gestione per la qualità</p> <p>La certificazione ISO 9001 attesta che GTT gestisce i propri processi secondo criteri internazionali per garantire qualità nei servizi offerti. Nel settore del trasporto pubblico ciò significa pianificare, monitorare e ottimizzare attività come l'esercizio, la manutenzione dei mezzi, l'assistenza ai clienti e la gestione delle informazioni. L'obiettivo è rendere i servizi più affidabili, coerenti e orientati alle esigenze dei passeggeri. Il sistema promuove un approccio basato sull'analisi dei rischi e sull'evoluzione dei processi. In questo modo GTT aumenta la soddisfazione degli utenti e l'efficienza operativa.</p> |
| ISO/IEC 27001:2017 | <p>Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni</p> <p>La ISO/IEC 27001 certifica la capacità di GTT di proteggere i dati e le informazioni gestite nei servizi di trasporto, inclusi quelli digitali e tecnologici connessi alla mobilità. Il sistema definisce procedure e controlli per garantire riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni, dai dati dei passeggeri a quelli relativi ai sistemi di bigliettazione e monitoraggio. Ciò consente di prevenire accessi non autorizzati, attacchi informatici o perdite di dati. La certificazione consolida la fiducia degli utenti e degli stakeholder nella gestione digitale della Società.</p> |
| UNI ISO 37001:2016 | <p>Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione</p> <p>La ISO 37001 attesta che GTT adotta un sistema per prevenire, rilevare e contrastare comportamenti corruttivi nelle proprie attività e nei rapporti con terzi. Il modello definisce procedure chiare, controlli interni, responsabilità e percorsi di verifica per garantire integrità e trasparenza. Nel settore del trasporto pubblico ciò è rilevante per ambiti come acquisti, appalti, gestione dei fornitori e relazioni istituzionali. La certificazione rafforza la cultura etica aziendale e tutela la Società da rischi reputazionali e legali. Il sistema prevede anche percorsi di formazione e strumenti di segnalazione sicuri e protetti.</p> |

I Sistemi di Gestione sono strutturati in modo da razionalizzare l'utilizzo delle risorse aziendali e pertanto, le attività dedicate al mantenimento dei relativi strumenti e criteri - come l'analisi del contesto esterno e interno, analisi dei rischi/opportunità, audit interni, documentazione dei processi, programmi di monitoraggio e miglioramento, riesame della Direzione integrato Q-A-S - sono gestite in maniera omogenea.

GTT, in coerenza con l'approccio prestazionale delle norme di riferimento, orienta la gestione dei processi dei sistemi di gestione sulla base del monitoraggio periodico degli indicatori di efficacia ed efficienza e della valutazione dei risultati conseguiti. Tali attività sono formalizzate attraverso specifica reportistica e confluiscono nei **Programmi annuali di monitoraggio e miglioramento**, riferiti agli ambiti della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza dei Lavoratori, della Sicurezza delle Informazioni, della Prevenzione della Corruzione e della Parità di Genere.

Cambiamenti Climatici

| Tema | Sottotema | SDGs |
|---------------------------------|--|--|
| E1 Cambiamenti climatici | Energia Adattamento ai cambiamenti climatici Mitigazione dei cambiamenti climatici |   |

Governance

Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

ESRS Standards **ESRS 2 GOV-3**

Alla data di riferimento del presente documento, GTT non ha formalizzato l'integrazione delle tematiche in materia di cambiamenti climatici nei sistemi di remunerazione dei membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo. Le performance individuali e le relative retribuzioni non sono pertanto valutate in relazione al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, ovvero connesse a specifici obiettivi o indicatori di performance legati ai cambiamenti climatici.

Strategia

Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

ESRS Standards **ESRS E1 E1-1**

Alla data di riferimento della presente Rendicontazione di Sostenibilità, GTT non ha adottato un piano formalizzato di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici, in conformità a quanto definito dallo ESRS E1-1. Sotto un profilo sostanziale, GTT ha avviato il graduale rinnovo della flotta, con mezzi caratterizzati da migliori prestazioni ambientali e minori emissioni di gas a effetto serra, che consentiranno la progressiva riduzione dell'impatto ambientale. Il piano, finanziato anche attraverso le specifiche misure e fondi del PNRR, destinati a tale scopo, ha l'obiettivo di riduzione delle emissioni, disegnando il percorso di transizione verso una mobilità sostenibile, in modo coerente con gli obiettivi climatici dell'Accordo di Parigi sul clima.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Standards **ESRS 2 SBM-3**

Il settore del trasporto pubblico urbano è soggetto rischi derivanti dei cambiamenti climatici (fisici e di transizione), che possono generare effetti anche sulla tipologia e la struttura della domanda o l'organizzazione del servizio. GTT non ha al momento ritenuto di sviluppare specifici scenari di medio-lungo periodo collegati all'aumento delle temperature inferiore o uguale a 2°C e superiore a 2°C, che forniscano indicazioni puntuali e quantitative in merito alla resilienza ed effetti economico-finanziari di tali dinamiche climatiche.

L'identificazione, analisi e valutazione dei rischi e delle opportunità a cui GTT è esposta consente di individuare gli elementi che possono influenzare negativamente o positivamente le attività di GTT, con specifico riferimento ai fattori legati al contesto di transizione economica e climatica in cui opera la Società.

La procedura "Identificazione e valutazione degli aspetti ambientali" del Sistema di Gestione Ambientale - ISO 14001, definisce le modalità di gestione dei rischi, al netto della attività di mitigazione già in essere, che rappresentano linee guida utili per sviluppare strategie, politiche, piani ed azioni per presidiare l'evoluzione dei potenziali rischi e opportunità di miglioramento. L'analisi ha considerato:

- contesto interno - Politiche aziendali e obiettivi di GTT, la cultura aziendale, il campo di applicazione del sistema di gestione integrato (qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni), la disponibilità di risorse finanziarie, la governance e le risorse infrastrutturali;
- contesto esterno - Quadro normativo e istituzionale e gli interessi degli utenti, dei fornitori, dell'amministrazione pubblica e la comunità locale.

Rischi analizzati

I rischi legati al clima sono classificati in due categorie principali: di **transizione** e **fisici**.

| Rischi di transizione | | Rischi fisici | |
|---|---|---|------------------|
|  | Regolamentari - legali Reputazionali Mercato Tecnologici |  | Acuti Cronici |

Rischi di transizione - Rischi legati alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio. La transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio può comportare politiche, cambiamenti del mercato per far fronte alle esigenze di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. A seconda della natura, della velocità e dell'obiettivo di questi cambiamenti, i rischi di transizione possono determinare rischi finanziari.

Rischi fisici - Rischi legati agli impatti fisici dei cambiamenti climatici. I rischi fisici derivanti dal cambiamento climatico possono essere causati da eventi (acuti) o cambiamenti a lungo termine (cronici) nei modelli climatici.

Si rinvia al successivo paragrafo *Gestione impatti - rischi - opportunità / Il processo di individuazione e valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti* per le metodologie e fonti utilizzate e considerazioni analitiche sui rischi.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

| Impatti | |
|--|--|
| Energia | Consumo di energia (risorse naturali - fonti energetiche) necessaria per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico (flotta). Impatti da consumo energetico indiretto lungo l'intera catena del valore - es: produzione di carburante, approvvigionamento dei materiali, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti. |
| Mitigazione dei cambiamenti climatici | Impatti ambientali negativi derivanti dalle emissioni GHG generate dalle attività dirette di GTT per la gestione del trasporto pubblico, e dalle emissioni indirette di GHG, lungo l'intera catena del valore - es. produzione di carburante, approvvigionamento delle materie prime, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti. |

| Rischi/Oportunità | |
|--|---|
| Energia | Rischio di transizione di mercato dovuto al potenziale aumento dei costi delle fonti energetiche (costi operativi - OPEX), con specifico riferimento ai carburanti fossili utilizzati per la flotta degli autobus, tenuto conto dell'entrata in vigore del Regolamento EU ETS 2 e dello scenario internazionale. |
| Mitigazione dei cambiamenti climatici | Rischi di transizione normativa causati dai piani di rinnovo del parco mezzi (flotta a minore impatto ambientale), con possibili ricadute su capacità di finanziamento investimenti (CAPEX) e posizione finanziaria. Rischi anche tecnologici e di mercato, con potenziali effetti sulla continuità operativa di GTT. [Rischi mitigati da incentivi governativi ed europei per il rinnovo delle flotte a zero emissioni]. Opportunità di mercato derivanti da un contesto di transizione normativa in cui le pubbliche amministrazioni disincentivano l'uso dei mezzi privati e promuovono l'utilizzo del trasporto pubblico. Conseguente potenziale incremento della domanda dei servizi GTT. |
| Adattamento ai cambiamenti climatici | Rischi fisici (acuti e cronici) legati ai cambiamenti climatici, che possono manifestarsi nell'area di Torino o nelle zone in cui si trovano le fonti di approvvigionamento della supply chain, con un possibile incremento dei costi operativi (OPEX) e degli investimenti (CAPEX). |

Per l'analisi e la valutazione dei temi potenzialmente rilevanti di GTT nell'ambito dei cambiamenti climatici, sono state considerate le tematiche indicate nell'*ESRS 1 Prescrizioni generali: Adattamento ai cambiamenti climatici, Mitigazione dei cambiamenti climatici ed Energia*.

Impatti

Sono state prese in considerazione le attività condotte da GTT che comportano consumi di energia e carburanti per l'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale (TPL), il funzionamento di macchinari e impianti presso i propri depositi ed officine, il riscaldamento degli ambienti delle sedi, e le conseguenti emissioni dirette di GHG Scope 1 ed emissioni indirette di GHG Scope 2 e GHG Scope 3.

Per approfondimenti e maggiori dettagli sui consumi ed emissioni di GTT, si vedano i paragrafi *Consumo di energia e mix energetico* e *Emissioni GHG*.

Rischi e opportunità

L'analisi di rischi e opportunità climatici ha fatto in primo luogo riferimento al sistema di gestione ambientale, con il supporto delle funzioni interne coinvolte nel processo. I rischi identificati sono stati sottoposti alla valutazione dei responsabili di funzione, che ne hanno analizzato la rilevanza sulla base delle proprie competenze e dell'esperienza maturata rispetto a eventuali impatti storici. I rischi identificati sono stati successivamente esaminati secondo la prospettiva dell'evoluzione degli scenari climatici.

Scenari Climatici

Gli scenari climatici di riferimento sono quelli elaborati dall'**International Energy Agency (IEA)** per gli scenari socioeconomici e dall'**Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)** per gli scenari climatici.

L'analisi è stata realizzata facendo riferimento allo **Stated Policy Scenario (STEPS)**¹⁶, modellato dall'International Energy Agency (IEA) nel World Energy Outlook 2025 (WEO2025). Lo STEPS è uno scenario di natura esplorativa: fotografa un insieme di condizioni iniziali, quali politiche e obiettivi, e ne analizza le possibili evoluzioni sulla base di modelli che rappresentano i sistemi energetici, riflettendo le dinamiche di mercato e i progressi tecnologici. Non presuppone il raggiungimento degli obiettivi prefissati da politiche o strategie, ma fornisce una panoramica delle politiche e regolamentazioni attualmente in vigore, nonché di quelle formalmente presentate, ma non ancora adottate. Secondo tale scenario, i trend tecnologici e di mercato del settore energetico delineano la possibilità di un'introduzione più rapida e diffusa di nuove tecnologie energetiche rispetto allo scenario basato esclusivamente sulle politiche attuali. Lo STEPS è associato a un aumento della temperatura globale di 2,5°C entro il 2100.

Rischi fisici

Per l'analisi dei rischi fisici è stato utilizzato lo **scenario climatico SSP5-8.5**¹⁷, elaborato dall'IPCC (tool dell'IPCC WGI Interactive Atlas¹⁸), che ha consentito di esaminare le condizioni climatiche su diversi orizzonti temporali, con l'obiettivo di prevedere i potenziali impatti sulle attività e sulle strutture della Società. I periodi considerati si riferiscono principalmente all'arco temporale fino al 2050. Il Sixth Assessment Report¹⁹ dell'IPCC stima che, nello scenario pessimistico RCP8.5 o SSP5-8.5 (che prevede il superamento dei 4°C di riscaldamento nel 21° secolo con probabilità maggiore uguale al 50%), gli effetti principali sono l'**aumento della frequenza e dell'intensità delle precipitazioni estreme (eventi meteorologici estremi) e l'incremento delle temperature medie** (variabilità ed aumento delle temperature medie).

Al fine di verificare l'eventuale esposizione ai rischi connessi alla **variabilità e aumento delle temperature**, potenzialmente in grado di deteriorare le infrastrutture e aumentare la vulnerabilità degli asset, è stata condotta un'analisi qualitativa al 2050 mediante l'*IPCC WGI Interactive Atlas*, con riferimento allo scenario ad alte emissioni SSP8-8.5. L'analisi ha evidenziato un incremento delle temperature nell'area in cui opera GTT.

Rischi di transizione

L'analisi dei rischi di transizione normativo (regolamentare-legale), di mercato e tecnologico ha fatto riferimento ai documenti dell'IEA (2025), tra cui il World Energy Outlook²⁰ e il Global Energy and Climate model²¹, con riferimento allo scenario STEP. L'analisi qualitativa dell'evoluzione climatica si è basata sul Sixth Annual Report dell'IPCC (2023)²². Gli scenari IEA includono analisi di sensibilità tramite il Global Energy and Climate Model (GEC), che quantifica gli impatti e delinea intervalli plausibili di risultati in termini di domanda energetica ed emissioni di CO₂, considerando unicamente gli effetti diretti delle dinamiche incluse negli scenari ed escludendo potenziali attività di compensazione e mitigazione correlate. Per l'analisi della transizione verso un'economia a basse emissioni è stato adottato lo scenario STEP, caratterizzato da fattori esogeni quali crescita economica, dinamiche demografiche e sviluppo tecnologico; la domanda di servizi energetici è stimata econometricamente sulla base di dati storici e socioeconomici.

¹⁶ Gli autobus subaffidati non sono gestiti direttamente da GTT con mezzi e personale propri, ma sono svolti da imprese terze alle quali GTT ha affidato parte del servizio pubblico secondo quanto previsto dal contratto di servizio.

¹⁷ Lo scenario climatico SSP5-8.5 (Shared Socioeconomic Pathway 5 - 8.5) rappresenta un futuro ad alte emissioni di gas serra, caratterizzato da una forte crescita economica basata sui combustibili fossili, scarsi interventi per la mitigazione del cambiamento climatico e un aumento delle temperature globali fino a 4-5°C entro il 2100 rispetto ai livelli preindustriali.

¹⁸ IPCC, *WGI Interactive Atlas*, IPCC Working Group I (WGI): Sixth Assessment Report

¹⁹ IPCC (2022), Sixth Assessment Report, *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*; IPCC (2021), Sixth Assessment Report, *Climate Change 2021: The Physical Science Basis*; IPCC (2022), Sixth Assessment Report, *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*

²⁰ IEA (2025), *World Energy Outlook 2025*, IEA, Paris, Licence: CC BY 4.0 (report); CC BY NC SA 4.0 (Annex A)

²¹ IEA (2024), *Global Energy and Climate Model*, IEA, Paris, Licence: CC BY 4.0

²² IPCC (2023) AR6 Synthesis Report: *Climate Change 2023, AR6 Synthesis Report*

Lo scenario STEP rappresenta uno scenario intermedio²³ tra quelli proposti dall'IEA, in quanto considera le politiche attuate e quelle formalmente approvate o comunicate, assumendone una progressiva adozione alla luce dei vincoli politici, istituzionali e sociali che possono rallentare la transizione.

Opportunità

L'analisi della tematica *Mitigazione dei cambiamenti climatici* ha evidenziato che la transizione verso un'economia a basse emissioni rappresenta un'opportunità per GTT. Il contesto normativo ambientale ha infatti l'obiettivo di riduzione delle emissioni di GHG e in generale degli inquinanti atmosferici, favorendo l'utilizzo del trasporto pubblico. GTT dovrebbe beneficiare di un potenziale incremento della domanda dei servizi.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo *Gestione degli impatti - rischi - opportunità* e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* / paragrafo *I temi rilevanti (IRO)*.

Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS E1 E1-2

Gli impatti ambientali diretti delle attività di GTT derivano principalmente dall'utilizzo di energia, generazioni di emissioni, utilizzo di sostanze chimiche, acqua, materiali e dalla gestione dei rifiuti. Alcune operazioni possono rappresentare un rischio per l'ambiente, richiedendo un'adeguata gestione per la mitigazione dei relativi impatti.

Vengono di seguito approfondite le politiche e i sistemi di gestione adottati rispetto alle tematiche sottostanti i cambiamenti climatici. Le politiche, approvate e condivise dal Consiglio di Amministrazione, e le certificazioni vengono condivise ai lavoratori attraverso canali di comunicazione interni.

Politica integrata qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni

La tutela dell'ambiente costituisce un elemento fondante della **Politica integrata di GTT**, promuovendo una mobilità a ridotto impatto ambientale. In qualità di gestore del trasporto pubblico locale, GTT intende garantire un servizio efficiente e affidabile che, rispetto all'utilizzo del mezzo privato, permette di migliorare il rapporto tra passeggeri trasportati ed emissioni, contribuendo alla riduzione del traffico e degli inquinanti atmosferici.

GTT ha adottato il **Sistema di Gestione integrato** relativo a QAS dei lavoratori, Sicurezza delle informazioni e Prevenzione della corruzione. La **politica ambientale** è parte integrante della Politica integrata, e ribadisce l'impegno nel promuovere una mobilità pubblica in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e al miglioramento della qualità dell'aria. In coerenza con il proprio Piano Industriale e con gli indirizzi nazionali e internazionali in materia di trasporti sostenibili, GTT punta su tecnologie all'avanguardia e fonti energetiche rinnovabili.

Il Sistema di Gestione Ambientale è conforme alla norma **ISO 14001**. La norma si fonda sulla approfondita conoscenza degli aspetti ambientali che GTT deve gestire, coerentemente con il quadro legislativo e alle prescrizioni applicabili, valutando la significatività degli impatti.

Le tematiche ambientali sono incluse anche nella Parte Speciale del Modello 231 di GTT, c.d. Reati ambientali; nelle relative Parti Speciali sono identificate le specifiche attività sensibili con riferimento ai reati previsti dal D. Lgs. n. 231/2001.

Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS E1 E1-3

GTT promuove il trasporto pubblico, quale valida alternativa all'utilizzo del mezzo privato, in coerenza con il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di mitigazione dei cambiamenti climatici, della riduzione delle emissioni di gas climalteranti, del consumo di risorse energetiche e delle pressioni ambientali associate al traffico veicolare.

GTT ha realizzato nel 2025 azioni concrete per la mitigazione dei cambiamenti climatici, agendo sul rinnovamento della flotta, con risultati misurabili in termini di riduzione delle emissioni di GHG. Al termine delle consegne dei nuovi mezzi, la flotta sarà per oltre metà composta da mezzi a trazione elettrica. Per consultare le tabelle delle emissioni di GHG per il triennio rendicontato, si rimanda al paragrafo successivo *Metriche e obiettivi / Emissioni GHG*.

Tra le azioni intraprese, nessuna comprende soluzioni basate sulla natura (Nature based solutions).

²³ Task Force on Climate-related Financial Disclosures - Guidance on Scenario Analysis for Non-Financial Companies (2020)

Rinnovo flotta

Per l'attuazione del rinnovo della flotta, ovvero per la principale azione per il Clima, GTT nel 2025 ha sostenuto investimenti pari a Euro 86,5 milioni.

Autobus

Il Piano acquisti previsto nell'ambito del Piano industriale 2023-2027 è in corso di completamento. Nel 2025 sono stati consegnati 104 bus.

Bus elettrici

- 75 bus IVECO E-WAY 12 metri
- 2 bus BYD 12 metri
- 22 bus E-B6 6 metri

Bus a metano

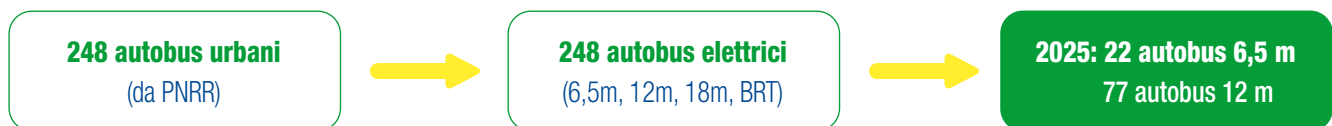
- 5 bus MAN CNG 18 metri

Il programma di acquisti è stato suddiviso in due blocchi in base alle fonti di finanziamento. Il primo rappresentava il nucleo di partenza del Piano industriale nella versione 2021- 2023 e faceva 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). Nel 2025 si sono concluse le consegne, con i **n.5 mezzi a metano da dedicare al servizio interurbano**.

Il **secondo blocco** ha attinto alle risorse messe a disposizione dal PNRR per 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 2022 GTT ha avviato l'iter per l'acquisto di bus a trazione elettrica e la realizzazione delle opere infrastrutturali correlate, avviando quindi le procedure di gara per l'acquisto complessivo di **248 veicoli elettrici**, così suddivisi:

- n. 136 autobus 12 metri;
- n. 90 autobus 18 metri;
- n. 22 autobus 6,5 metri.

Nel 2025 sono iniziate le consegne, che proseguiranno nel 2026. Al completamento del programma la flotta sarà per oltre il 50% composta da mezzi a trazione elettrica.



Tram

A fine 2025 sono stati consegnati n.46 esemplari dei nuovi tram Hitachi, due terzi della fornitura complessiva di 70 unità. Di questi 38 sono già stati immessi in servizio.



- Lunghezza: 28 metri
- Larghezza: 2,4 metri
- Capienza massima passeggeri: 218 di cui 36 su 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

Efficienza energetica siti

Dal 202 GTT ha migliorato l'**efficienza energetica dei siti produttivi**, attraverso interventi mirati di riqualificazione e ottimizzazione dei consumi. Tra le principali azioni che sono state realizzate si evidenzia il rinnovo della centrale termica del sito di Venaria. È stata completata la domotizzazione delle centrali termiche dei siti Manin, Tortona, Gerbido e Venaria e prosegue la sostituzione progressiva dell'illuminazione tradizionale con tecnologia LED in tutti i siti aziendali, ai fini della riduzione dei consumi energetici e delle emissioni correlate.

LED

Nel 2025 sono proseguiti gli interventi di sostituzione di corpi illuminanti di tipo tradizionale con corpi illuminanti di tipo LED. Come previsto dal Piano investimenti le sostituzioni proseguiranno nel 2026 e 2027. La situazione presso i principali siti aziendali è la seguente:

| Sito | Illuminazione LED (sostituzione effettuata) | Illuminazione tradizionale (interventi da effettuare) |
|------------------------|--|--|
| Stabilimento San Paolo | Interno deposito completo + Area tranvie con fluorescenti | Esterno deposito |
| Stabilimento Gerbido | Parcheggio mezzi coperto Area lavaggio | Officine (effettuate sostituzioni spot) Area perimetrale Aree Gerbido 2 e Metano |
| Stabilimento Venaria | Intero stabilimento tranne area lavaggio | Area lavaggio |
| Stabilimento Nizza | | Intero stabilimento |
| Stabilimento Tortona | | Intero stabilimento |
| Comprensorio Manin | Padiglione Nervi (intervento 2025) Uffici parcheggi | Altri fabbricati e uffici Area esterna Area Tortona 2 |
| Stabilimento Fiochetto | Intero stabilimento (intervento 2025) | |
| Direzione Turati | | Progetto 2026 in corso: nuova centrale SIS al piano terra |
| Sassi - Superga | Stazione e spazi congressi (intervento 2025) | Sassi interno ed esterno Progetto 2026: illuminazione gallerie (ora non esistente) |
| Metropolitana | Nuove installazioni e relamping 2025 nelle stazioni Porta Nuova, Pozzo Strada, Paradiso, Racconigi e Montegrappa + comprensorio tecnico (compresa portineria) | Progetto 2026 - Stazioni: installazione di 1200 corpi illuminanti in 19 siti + relamping vari siti + nuova illuminazione Porta Nuova. - Comprensorio: magazzino + tensostruttura treno lavori + relamping vari |
| Parcheggi | Ancona, Bixio, Buenos Aires, Caio Mario, D'Azeglio, Fermi, Fontanesi (parziale), Fortino, Gardino, Isonzo, Lancia, Marocchetti, Modena, Monti, Nizza (parziale), Palagiustizia (2025, parziale), Richelmy, San Carlo, Santo Stefano, Sebastopoli, Sofia (2025), Valdo Fusi | 57% corpi illuminanti già sostituiti 43% via via in corso di sostituzione Progetto 2026: Venchi Unica, Nizza Piano 1, completamento Palagiustizia |
| Varie | | Progetto 2026: uffici Giordano Bruno Uffici Corso Francia Sottopasso Stadio Galleria Stura (sostituzioni) |

Impianti fotovoltaici e teleriscaldamento

GTT sta completando gli studi di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di impianti fotovoltaici destinati all'autoproduzione di una parte del proprio fabbisogno energetico. Nel 2024 è stata avviata la gara d'appalto per la costruzione di un impianto fotovoltaico presso il deposito del Gerbido, con una potenza di 579 kW e una producibilità annua stimata di 680.000 kWh. I lavori si sono conclusi nel 2025, con l'installazione di 1.300 pannelli fotovoltaici da 445 W ciascuno sulle coperture a shed delle officine e degli uffici. L'impianto sarà collegato al punto di consegna in media tensione dedicato all'alimentazione dei bus elettrici (800 kW) e allo storage di energia.

Energia rinnovabile acquistata

Dal 2018 GTT utilizza esclusivamente **energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e certificate con Garanzia d'Origine (GDO)**. Nel 2025 la Società ha confermato l'impegno, acquistando energia verde al 100% tramite la convenzione con SCR Piemonte (Società di Committenza Regionale), in conformità al Protocollo APE - Acquisti Pubblici Ecologici, che adotta criteri ambientali più stringenti e performanti rispetto ai CAM - Criteri Ambientali Minimi.

Mobility Manager

Dal 1998 GTT dispone di un proprio **Mobility Manager**, incaricato di redigere annualmente il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)** per il personale, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata.

Le principali azioni previste includono l'offerta di servizi di navetta aziendale per il personale nelle fasce orarie non coperte dal trasporto pubblico locale, l'erogazione di incentivi all'uso del trasporto pubblico mediante la gratuità dei viaggi casa-lavoro sulle linee GTT, agevolazioni sugli abbonamenti anche per i familiari e rimborsi parziali tramite strumenti di welfare aziendale. GTT promuove la mobilità ciclabile, garantendo installazione di rastrelliere, kit di manutenzione e spazi dedicati, e favorisce lo sviluppo del lavoro agile, ampliato fino a cinque giornate al mese. GTT partecipa a reti e iniziative di mobility management, con l'obiettivo di diffondere buone pratiche e promuovere una cultura della mobilità sostenibile.

Le misure adottate, singolarmente o in combinazione tra loro, generano ricadute positive per il personale e per la Società e la collettività nel suo complesso, contribuendo alla riduzione dei costi connessi all'utilizzo dell'auto privata e alla sosta a pagamento, alla diminuzione della congestione del traffico e del tasso di incidentalità, nonché all'abbattimento o alla riduzione dei costi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale. Tali interventi favoriscono la riduzione delle emissioni inquinanti e un miglioramento complessivo della conciliazione tra tempi di vita e di lavoro.

Metriche e obiettivi

Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS E1 E1-4

GTT, consapevole del ruolo che è chiamata a svolgere per raggiungere gli obiettivi generali di mitigazione del cambiamento climatico, si impegna a ridurre il proprio impatto ambientale e la strategia si sviluppa lungo due direzioni principali: il miglioramento dell'**efficienza energetica** e la **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra**.

Infrastrutture e sedi - GTT prevede investimenti nella stipulazione di contratti di garanzia d'origine per l'approvvigionamento di energia rinnovabile, l'ampliamento degli impianti fotovoltaici esistenti e la sostituzione di impianti datati con tecnologia a LED, per ottimizzare l'efficienza dell'energia utilizzata.

Flotta TPL - La graduale sostituzione di autobus e tram datati con autobus elettrici e a metano di nuova generazione, consente una progressiva riduzione delle emissioni di GHG derivanti dall'erogazione del servizio di trasporto pubblico.

Per l'esercizio rendicontato GTT non ha fissato degli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG in valore assoluto, misurabili e orientati ad un obiettivo puntuale. La Società analizza comunque l'efficacia delle sue azioni per far fronte agli impatti, ai rischi e alle opportunità rilevanti attraverso il monitoraggio annuale di tutti i KPI richiesti dagli standard ESRS.

Vengono di seguito riportati gli obiettivi e le azioni che GTT ha definito rispetto alle tematiche Energia e Mitigazione dei cambiamenti climatici.

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|--|---|---|---------------------------|
| Energia Mitigazione dei cambiamenti climatici | Riduzione dell'utilizzo di energia Infrastrutture di ricarica per flotta autobus elettrica | Raggiungimento del 30% del consumo energetico da fonti rinnovabili tramite: - sostituzione progressiva dei veicoli della flotta autobus con modelli elettrici e a metano dotati di tecnologie avanzate per migliorare le prestazioni e l'efficienza di percorrenza - progressiva sostituzione dell'illuminazione tradizionale con sistemi a tecnologia LED in tutti i siti aziendali, al fine di ridurre i consumi energetici | 2026-2027 |
| | | Messa in funzione di 211 infrastrutture di ricarica presso i depositi Venaria (91), Nizza (70) e San Paolo (50) | 2026 |
| | Riduzione delle emissioni di GHG | Riduzione delle emissioni di GHG totali tramite la dismissione di veicoli a motore termico con sostituzione di autobus elettrici alimentati esclusivamente da energia rinnovabile | 2026-2027 |
| | Approvvigionamento da fonti di energia rinnovabili | Acquisto di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e certificate con Garanzia d'Origine (GDO) | In continuità per il 2026 |

GTT ha mappato le categorie di emissioni indirette Scope 3 significative per le proprie attività e sviluppato un modello di calcolo per la rendicontazione delle stesse, presentate nel paragrafo *Emissioni indirette lungo la catena del valore: GHG Scope 3*.

Per un quadro completo degli obiettivi, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Consumo di energia e mix energetico

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E1 E1-5

I consumi di energia

I consumi di energia di GTT riguardano:

- Energia elettrica utilizzata per il funzionamento dei mezzi (autobus elettrici, tram, metro) e per l'illuminazione / gestione delle sedi, acquistata con contratti con Garanzia di origine (GO) o autoprodotta (dove presente impianto fotovoltaico).
- Gas naturale, utilizzato per il riscaldamento dei locali e per l'alimentazione della flotta.
- Gasolio, utilizzato principalmente per l'erogazione del servizio TPL e in quantità minime per le officine che svolgono lavori di manutenzione.
- Benzina, utilizzata per attività accessorie al servizio TPL.
- Calore, acquistato dal teleriscaldamento di Torino.

I consumi energetici da fonti fossili e rinnovabili per il triennio 2023-2025 (dati che provengono da fonti dirette) secondo quanto richiesto dagli standard ESRS, sono esposti in MWh. I dati presentati nel Rapporto di Sostenibilità 2024, che presentava i dati nell'unità di misura TEP (Tonnellata Equivalente di Petrolio), sono stati pertanto riesposti.

GTT non ha in essere contratti per la fornitura di energia da fonti nucleari.

Il servizio di TPL offerto da GTT è considerato un'attività appartenente a settori ad **alto impatto climatico - Trasporto di linea di passeggeri su strada** (codice NACE 49.31).

Nel 2025 il consumo energetico totale è stato di **296.936,07 MWh**, di cui il 26,8% proveniente da fonti rinnovabili. Rispetto al 2024, il consumo energetico è diminuito del 3,1%.

| Energia consumata (MWh) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi | | | |
| Gasolio per autotrazione | 110.690,63 | 127.733,57 | 148.485,62 |
| Gasolio per produzione | 69,56 | 99,24 | 50,95 |
| Benzina per autotrazione | 282,83 | 285,42 | 314,68 |
| Consumo di combustibile da gas naturale | | | |
| Gas naturale per il riscaldamento | 18.922,24 | 20.311,58 | 18.636,40 |
| Gas naturale per autotrazione | 76.362,91 | 67.370,20 | 60.366,58 |
| Calore acquistato da fonti fossili | | | |
| Calore acquistato - Teleriscaldamento | 10.941,42 | 10.995,20 | 9.623,22 |
| Consumo totale di energia da fonti fossili | 217.269,58 | 226.795,22 | 237.477,45 |
| <i>Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)</i> | <i>73,2%</i> | <i>74,0%</i> | <i>76,1%</i> |
| Consumo di combustibili da fonti rinnovabili | | | |
| Energia elettrica acquistata o acquisita da fonti rinnovabili (Contratti con garanzia d'origine) | 79.194,94 | 79.256,89 | 74.036,79 |
| <i>di cui Energia elettrica per autotrazione (bus, tram, metro)</i> | <i>46.964,85</i> | <i>46.971,81</i> | <i>43.782,46</i> |
| <i>di cui Energia elettrica per altri usi, uffici, officine</i> | <i>32.230,09</i> | <i>32.285,08</i> | <i>30.254,33</i> |
| Energia elettrica autoprodotta da impianto fotovoltaico | 889,85 | 716,68 | 894,82 |
| meno energia ceduta in rete | 418,30 | 250,76 | 258,89 |
| Consumo totale di energia da fonti rinnovabili | 79.666,50 | 79.722,80 | 74.672,72 |
| <i>Quota del consumo da fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)</i> | <i>26,8%</i> | <i>26,0%</i> | <i>23,9%</i> |
| Totale consumo energia | 296.936,07 | 306.518,02 | 312.150,17 |

Fonti

Carburanti: DEFRA - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2025

Gas naturale: Ministero dell'ambiente - EU ETS - Parametri standard nazionali anno 2025

Rispetto al totale consumo di energia proveniente da fonti fossili, l'uso del gasolio rappresenta il 51%, il gas naturale per autotrazione il 35%, il gas naturale per il riscaldamento il 9% e il calore acquistato dal teleriscaldamento il 5%. Risultano marginali la benzina per autotrazione e il gasolio per produzione, utilizzati per le attività accessorie al servizio TPL.

L'andamento dei consumi registrati nel biennio 2024-2025 è riconducibile alla progressiva evoluzione della flotta, in particolare alla sostituzione

di mezzi a gasolio con quelli elettrici, acquistati nel 2025 tramite i fondi dedicati del PNRR.

Il gasolio per autotrazione è diminuito del 13%, mentre il gas naturale per autotrazione è aumentato del 13%. La flotta alimentata a metano (gas naturale per autotrazione) ha registrato una leggera diminuzione a seguito della dismissione dei mezzi obsoleti. Sono entrati in pieno servizio i 118 nuovi mezzi acquistati tra 2023 e 2024, determinando un aumento delle percorrenze coincidente con quello dei consumi di tale carburante.

Nel 2025, il numero di autobus elettrici è aumentato di oltre il 50%, ma le immissioni in servizio sono avvenute nel corso dell'anno e l'incremento chilometrico e quindi dei consumi è stato più limitato. Nel 2026 si prevede una significativa moltiplicazione delle percorrenze e dei consumi elettrici, per effetto dei mezzi entrati in servizio nel corso del 2025 e dei nuovi mezzi che saranno gradualmente inseriti nel 2026. L'impatto complessivo dell'elettificazione della flotta potrà essere pienamente apprezzato nel 2027, anno del traguardo del Piano industriale 2023-2027.

L'andamento dei consumi di energia elettrica acquistata nel 2025 è da mettere in relazione anche con la flotta dei tram, che ha registrato una temporanea riduzione delle percorrenze, correlata agli interventi e ai cantieri che impattano sulla viabilità cittadina. I consumi complessivi registrano pertanto un calo, seppur non proporzionale ai chilometri, in quanto le nuove motrici della serie 8000 garantiscono una capienza e quindi un'offerta di trasporto significativamente superiore (in termini di posti-km) rispetto ai tram della serie 2800 in progressiva dismissione. La prospettiva di medio periodo rimane quella prevista dal Piano industriale di potenziamento della rete tranviaria; pertanto, è prevedibile un aumento dei consumi di energia elettrica.

In considerazione dell'evoluzione della flotta e della crescente rilevanza che assumeranno i consumi di energia elettrica per l'alimentazione di tram e autobus, si rafforza in modo significativo il ruolo strategico delle scelte di approvvigionamento energetico. La progressiva elettificazione del servizio comporta uno spostamento dell'impatto ambientale dai combustibili fossili convenzionali all'energia elettrica: le emissioni generate dipendono dall'origine dell'energia utilizzata. In tale contesto, la decisione di acquistare energia elettrica interamente da fonti rinnovabili, certificata tramite contratti di Garanzia di Origine (GO), assume un valore determinante. Questa scelta consente di ridurre in modo concreto le emissioni indirette di CO₂, e rafforza la coerenza tra gli obiettivi di decarbonizzazione e le politiche operative adottate.

Intensità energetica

Viene di seguito presentato l'indice di intensità energetica di GTT, definito come rapporto tra i consumi energetici totali e i ricavi netti. L'indice mostra un miglioramento sul triennio: sebbene i ricavi siano in crescita, il consumo energetico diminuisce grazie al progressivo inserimento della flotta a zero e a basse emissioni, insieme agli interventi di efficientamento energetico.

| Indice intensità energetica - Ricavi netti | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Consumi energia | MWh | 296.936,07 | 306.518,02 | 312.150,17 |
| Ricavi netti | Euro | 166.147.042 | 159.758.328 | 145.195.701 |
| Indice intensità energetica | MWh / Euro migliaia | 1,8 | 1,9 | 2,1 |

Poiché i consumi energetici di GTT sono strettamente legati all'erogazione del servizio di trasporto pubblico, è stato calcolato anche l'indice di intensità energetica riferito esclusivamente al TPL. In particolare, l'indice è stato calcolato mettendo in relazione i consumi energetici della sola flotta di GTT (autobus, tram, metro) con il totale dei chilometri percorsi.

L'intensità energetica rappresenta il consumo medio di energia dei mezzi in relazione al volume di servizio erogato. Nel dettaglio, il consumo medio della flotta è pari a 4,777 MWh ogni 1.000 chilometri percorsi. L'indice riferito ai chilometri percorsi rimane stabile nel biennio 2024-2025. Risultati maggiormente significativi saranno osservabili a partire dai prossimi esercizi, considerato che la totalità dei nuovi mezzi acquistati sarà in servizio solo dal FY 2027.

| Intensità energetica TPL (Consumi / Km) | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Consumo totale di energia da TPL (gasolio, metano, energia elettrica) | MWh | 234.018,39 | 242.075,58 | 252.634,66 |
| Totale km erogati dal TPL | km | 48.986.812 | 50.918.100 | 51.397.711 |
| Intensità energetica | MWh / km migliaia | 4,777 | 4,754 | 4,915 |
| $\Delta\%$ | % | 0,5% | -3,3% | |

Emissioni GHG

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E1-6

Considerata la natura del proprio business, GTT produce emissioni in atmosfera di gas a effetto serra. Per gas effetto serra (GHG - Greenhouse gas), 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”.

Il dato delle emissioni è riportato in tonnellate equivalenti di anidride carbonica (t CO₂e) e si riferisce alle emissioni dirette (GHG Scope 1 - Greenhouse Gas), unitamente a quelle indirette associate ai consumi dell’energia elettrica (GHG Scope 2) e a quelle indirette relative alla Value Chain (GHG Scope 3) a monte e a valle del servizio offerto.

Vengono di seguito riportate le emissioni totali (Emissioni GHG Scope 1, Scope 2 e Scope 3).

| Totale emissioni GHG - Location-based (t CO₂e) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|------------------|-------------------|-------------------|
| Totale emissioni GHG Scope 1 (dirette) | 50.205,70 | 52.459,51 | 56.974,30 |
| Totale emissioni GHG Scope 2 (indirette) - Location-based | 18.366,61 | 17.797,25 | 19.843,49 |
| Totale emissioni GHG Scope 1 + Scope 2 Location-based | 68.572,32 | 70.256,76 | 76.817,79 |
| Totale emissioni GHG Scope 3 | 24.873,36 | 30.657,14 | 31.241,44 |
| Totale emissioni GHG | 93.445,68 | 100.913,90 | 108.059,23 |

| Totale emissioni GHG - Market-based (t CO₂e) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Totale emissioni GHG Scope 1 (dirette) | 50.205,70 | 52.459,51 | 56.974,30 |
| Totale emissioni GHG Scope 2 (indirette) - Market-based | 1.624,80 | 1.042,34 | 912,28 |
| Totale emissioni GHG Scope 1 + Scope 2 Market-based | 51.830,50 | 53.501,85 | 57.886,58 |
| Totale emissioni GHG Scope 3 | 24.873,36 | 30.657,14 | 31.241,44 |
| Totale emissioni GHG | 76.703,87 | 84.158,99 | 89.128,02 |

Emissioni dirette - GHG Scope 1

Le emissioni dirette (GHG Scope 1) sono originate prevalentemente dal consumo di carburante per la flotta del TPL, (alimentazione a gasolio e a metano - gas naturale per autotrazione). Una parte residuale è relativa ai consumi accessori al servizio di TPL (gasolio per produzione e benzina per autotrazione) e al riscaldamento delle sedi di GTT per quanto riguarda il gas naturale. Una quota di emissioni è da attribuire alle emissioni fuggitive dovute alla manutenzione dei condizionatori, ovvero all’eventuale reintegro di F-GAS, allocati sia negli edifici di GTT che all’interno dei bus e dei tram.

I dati quantitativi presentati derivano dalla conversione delle quantità consumate delle diverse fonti energetiche, sulla base dei fattori di emissioni a queste associate (stime derivanti dalle fonti di riferimento utilizzate e richiamate in calce alla tabella).

Nel 2025 le emissioni di Scope 1 hanno registrato una riduzione del 4%. In particolare, osservando l’andamento nel tempo, si nota una progressiva diminuzione delle emissioni derivanti dal gasolio per autotrazione, che comporta l’aumento del gas naturale per autotrazione, relativo chiaramente alla messa in servizio dei nuovi autobus. Contribuiscono alla riduzione complessiva anche la diminuzione del gas naturale per il riscaldamento - degli edifici e dei locali di GTT - e le emissioni fuggitive dovute alla manutenzione dei condizionatori, ovvero all’eventuale reintegro di F-GAS, allocati sia negli edifici che all’interno dei bus e dei tram.

| Emissioni dirette - GHG Scope 1 (t CO₂eq) * | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi | | | |
| Gasolio per autotrazione | 28.729,22 | 32.452,00 | 37.731,57 |
| Gasolio per produzione | 18,05 | 25,21 | 12,95 |
| Benzina per autotrazione | 65,57 | 66,33 | 73,63 |
| Combustibile da gas naturale | | | |
| Gas naturale per il riscaldamento | 3.837,40 | 4.118,12 | 3.778,88 |
| Gas naturale per autotrazione | 15.486,27 | 13.659,15 | 12.240,47 |
| F-gas (gas refrigeranti dispersi in atmosfera) | | | |
| R 134 A (mezzi TPL) | 1.994,33 | 2.116,92 | 2.991,30 |
| R 32 (strutture) | 33,84 | - | 32,50 |
| R407C (strutture) | 23,71 | - | 86,07 |

| | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|
| R 410 A (strutture) | 17,32 | - | 26,94 |
| R 513 A (mezzi TPL) | - | 21,77 | - |
| Totale - Emissioni Scope 1 (t CO2eq) | 50.205,70 | 52.459,51 | 56.974,30 |

*Vengono riesposti per gli anni 2023 e 2024 i valori relativi alle emissioni di GHG - Scope 1 sulla base di fattori di emissione aggiornati.

Fonti

Carburanti: DEFRA - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2025

Gas naturale: DEFRA - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2025

F-gas: DEFRA - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2025

Emissioni indirette - GHG Scope 2

Le emissioni indirette (GHG Scope 2) sono originate dai consumi di energia elettrica e calore delle sedi, delle officine e dei depositi di GTT derivanti da forniture esterna, al netto dell'auto-produzione e consumo da fonti rinnovabile (impianti fotovoltaici nello specifico).

Il calcolo delle emissioni indirette da consumo di energia elettrica (GHG - Scope 2) è stata effettuato sia secondo l'approccio "Location-based", sia secondo l'approccio "Market Based":

- Il metodo location-based prevede di contabilizzare le emissioni derivanti dal consumo di elettricità, applicando fattori di emissione medi nazionali per la produzione di energia elettrica.
- Il metodo market-based richiede di determinare le emissioni GHG - Scope 2 derivanti dall'acquisto di elettricità considerando i fattori di emissione specifici comunicati dai fornitori. Per gli acquisti di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili si attribuisce un fattore emissivo di t CO2e nullo. Nel caso in cui non siano state definiti specifici accordi contrattuali, l'approccio in esame richiede l'utilizzo dei fattori di emissione "residual mix" nazionale, ove tecnicamente applicabile.

Nel 2025 il totale delle emissioni Scope 2 calcolate con il metodo location-based è di 18.366,61, in aumento del 3% rispetto all'anno precedente. **Il 100% dell'energia elettrica consumata è stata acquistata con contratti di Garanzia d'origine**, corrispondente al 91% delle emissioni indirette Scope 2 Location-based.

Per quanto riguarda il metodo Market-based, le emissioni sono attribuibili esclusivamente alla quota di calore acquistato per il teleriscaldamento, riconducibile all'aumento del 57% del fattore di emissione del calore applicati dal fornitore di energia nell'ultimo anno.

| Emissioni indirette - GHG Scope 2 (t CO2eq) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili (contratti con garanzia d'origine) | 16.741,81 | 16.754,91 | 18.931,21 |
| Calore acquistato da fonti fossili | 1.624,80 | 1.042,34 | 912,28 |
| Totale emissioni Scope 2 - Location-based | 18.366,61 | 17.797,25 | 19.843,49 |

| Emissioni indirette - GHG Scope 2 (t CO2eq) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-----------------|-----------------|---------------|
| Energia elettrica acquistata da fonti fossili | - | - | - |
| Calore acquistato da fonti fossili | 1.624,80 | 1.042,34 | 912,28 |
| Totale emissioni Scope 2 - Market-based | 1.624,80 | 1.042,34 | 912,28 |

Fonti

Energia elettrica Location-based: ISPRA - Ministero Ambiente - Rapporto 418/2025 - Tab 2.7 GHG emission factors for total electricity production

Energia elettrica Market-based: European Residual Mix I AIB (aib-net.org) [data 2024] Table 2: Residual Mixes tCO2/kWh

Calore: Teleriscaldamento Gruppo IREN

Emissioni indirette lungo la catena del valore - GHG Scope 3

Per la quantificazione, rendicontazione, nonché verifica delle emissioni di GHG GTT ha seguito la norma ISO 14064-1. La famiglia di standard ISO 14060 fornisce strumenti per quantificare i gas a effetto serra (GHG) in modo coerente e trasparente, aumentando la credibilità e l'affidabilità dei processi di quantificazione, monitoraggio e comunicazione di questi gas, principali responsabili dei cambiamenti climatici. L'approccio utilizzato è di tipo *life-cycle-thinking* e analizza gli impatti relativi l'intero ciclo di vita del prodotto o servizio.

La ISO 14064-1:2019 suddivide le emissioni in sei categorie, di cui la prima comprende le emissioni dirette, mentre le restanti sono tutte da considerarsi emissioni indirette. Di seguito si riporta l'elenco delle categorie considerate:

| Categoria | Descrizione |
|-----------|-------------|
|-----------|-------------|

| | |
|---|---|
| Categoria 1 Emissioni e rimoziioni dirette di GHG | Comprendono le emissioni derivanti principalmente dalla combustione stazionaria di combustibili (ad esempio caldaie, turbine, ecc.), nonché dalla combustione in sistemi mobili quali veicoli a motore, navi, aeromobili e carrelli elevatori. Rientrano in questa categoria le emissioni dirette provenienti da processi industriali e le emissioni fuggitive di GHG, legate allo stoccaggio e al trasporto di combustibili fossili, alle perdite accidentali e ad altri rilasci non intenzionali. |
| Categoria 2 Emissioni indirette di GHG da energia importata | Includono le emissioni associate alla combustione necessaria per la produzione dell'energia finale acquistata e utilizzata dall'organizzazione, quali energia elettrica, calore, vapore e aria compressa. Sono escluse le emissioni a monte, come quelle legate all'estrazione dei combustibili, alla costruzione degli impianti di produzione e alle perdite di distribuzione. |
| Categoria 3 Emissioni indirette da trasporto | Riguardano le emissioni generate da attività di trasporto esterne ai confini diretti dell'organizzazione, tra cui il trasporto merci commissionato e pagato dall'organizzazione stessa, il trasporto merci gestito da terzi, il pendolarismo dei dipendenti, il trasporto di clienti e visitatori e i viaggi di lavoro. |
| Categoria 4 Emissioni indirette da prodotti utilizzati | Comprendono le emissioni associate alla fabbricazione dei prodotti acquistati e utilizzati dall'organizzazione. In questa categoria rientrano anche le emissioni "a monte" legate alla produzione dell'energia acquistata, come quelle derivanti dalla generazione di elettricità e combustibili. |
| Categoria 5 Emissioni indirette dall'uso di prodotti | Includono le emissioni complessive generate durante l'intero ciclo di vita dei prodotti rilevanti venduti, con particolare riferimento agli scenari di fine vita. Comprendono le emissioni connesse alla gestione di attività di proprietà dell'organizzazione. |
| Categoria 6 Altre emissioni indirette | Raggruppano tutte le emissioni indirette non ricomprese nelle categorie precedenti. |

GTT contabilizza il 100% delle emissioni e/o degli assorbimenti di gas a effetto serra relativi a operazioni e strutture/impianti sui quali ha un controllo finanziario o operativo. All'interno dei confini organizzativi è stato inserito anche un "sito virtuale", che comprende l'esercizio delle linee di trasporto (bus, tram e metropolitana), le aree di scambio, le pensiline ed i distributori.

Nella tabella seguente vengono indicate le **emissioni indirette GHG Scope 3 per ciascuna categoria identificata come significativa**.

| Categoria | tCO2e |
|--|------------------|
| Categoria 3 - Emissioni indirette da trasporto | 575,62 |
| Cat 3.a Emissioni da trasporto e distribuzione merci upstream | 189,52 |
| Cat.3.c Emissioni da pendolarismo | 386,11 |
| Categoria 4 - Emissioni indirette da prodotti utilizzati | 24.297,74 |
| Cat 4.a Emissioni da beni acquistati | 14.533,67 |
| Cat. 4.b Emissione da beni durevoli | 1.825,43 |
| Cat. 4.c Emissioni dallo smaltimento di rifiuti solidi e liquidi | 777,44 |
| Cat. 4.d Emissioni dall'uso di asset | 7.098,09 |
| Cat. 4.e Altre Emissioni (dall'uso di servizi di categorie che non rientrano sopra: consumi acqua e smart working) | 63,12 |
| Totale emissioni GHG indirette - Scope3 | 24.873,36 |

Per il calcolo delle emissioni indirette Scope 3, GTT ha fatto ricorso sia a fonti dirette che a dati stimati. La quasi totalità dei dati proviene da fonti primarie.

Intensità delle emissioni

La tabella seguente riporta gli indici di intensità delle emissioni di GHG Scope 1, Scope 2 e Scope 3 calcolati in rapporto ai ricavi netti dell'esercizio, secondo una metodologia analoga a quella adottata per gli indici di intensità dei consumi energetici.

L'indice d'intensità delle emissioni, sia per il metodo Location-based che per il metodo Market-based, mostra un miglioramento sul triennio grazie alla riduzione delle emissioni complessive nonostante i ricavi siano in aumento.

| Intensità delle emissioni GHG - Location-based | Unità Unit | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Emissioni Scope 1 + Scope 2 + Scope 3 | tCO2eq | 93.445,68 | 100.913,90 | 108.059,23 |
| Ricavi netti | Euro | 166.147.042 | 159.758.328 | 145.195.701 |
| Indice Intensità | tCO2eq/Euro migliaia | 0,56 | 0,63 | 0,74 |
| Δ% | | -11,0% | -15,1% | |

| Intensità delle emissioni GHG - Market-based | Unità Unit | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Emissioni Scope 1 + Scope 2 + Scope 3 | tCO2eq | 76.703,87 | 84.158,99 | 89.128,02 |
| Ricavi netti | Euro | 166.147.042 | 159.758.328 | 145.195.701 |
| Indice Intensità | tCO2eq/Euro migliaia | 0,46 | 0,53 | 0,61 |
| Δ% | | -12,4% | -14,2% | |

Analogamente all'indice di intensità energetica, viene riportato anche l'indice di intensità delle emissioni calcolato in relazione ai chilometri percorsi. Questo indicatore è ritenuto maggiormente rappresentativo, considerando la natura dell'attività di GTT. Nelle emissioni considerate vengono escluse le emissioni di GHG - Scope 3 in quanto non direttamente associabili ai chilometri erogati per il servizio di TPL.

L'indice di intensità delle emissioni, riferito ai chilometri percorsi, rimane stabile nel biennio 2024-2025. Risultati maggiormente significativi saranno osservabili a partire dai prossimi esercizi, considerato che la totalità dei nuovi mezzi acquistati sarà in servizio solo dal FY 2027.

I risultati positivi sulla diminuzione delle emissioni di GHG Scope 1 + Scope 2 sono evidenti con il metodo Market-based che mostra un miglioramento dell'indice di intensità delle emissioni. Con il metodo Market-based non vengono conteggiate le emissioni di GHG Scope 2 derivanti dall'autotrazione, poiché la flotta è alimentata da fonti di energia rinnovabili e certificata con GDO. Al netto di ciò, viene quindi evidenziato il miglioramento tecnologico della flotta autobus alimentata a gasolio e metano (gas naturale per autotrazione).

| Intensità delle emissioni GHG - Location-based (autotrazione) | Unità Unit | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Emissioni Scope 1 + Scope 2 Location-based | tCO2eq | 54.143,85 | 56.040,98 | 61.167,21 |
| Totale km erogati dal TPL | km | 48.986.812 | 50.918.100 | 51.397.711 |
| Indice Intensità | tCO2eq /migliaia di km | 1,105 | 1,101 | 1,190 |
| Δ% | | 0,4% | -7,5% | |

| Intensità delle emissioni GHG - Market-based (autotrazione) | Unità Unit | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Emissioni Scope 1 + Scope 2 Market-based | tCO2eq | 44.215,49 | 46.111,14 | 49.972,04 |
| Totale km erogati dal TPL | km | 48.986.812 | 50.918.100 | 51.397.711 |
| Indice Intensità | tCO2eq /migliaia di km | 0,903 | 0,906 | 0,972 |
| Δ% | | -0,3% | -6,9% | |

Inquinamento

| Tema | Sottotema | SDGs |
|------------------------|---|---|
| E2 Inquinamento | Inquinamento dell'aria Inquinamento del suolo Sostanze preoccupanti Microplastiche |     |

Gestione impatti - rischi - opportunità

Il processo di individuazione e valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

| Impatti | |
|-------------------------------|--|
| Inquinamento dell'aria | Impatto negativo diretto sulla qualità dell'aria causato dall'emissione di agenti inquinanti derivanti dalla combustione dei carburanti della flotta mezzi e combustibili per il riscaldamento dei siti aziendali. |
| Inquinamento del suolo | Impatti legati agli sversamenti inquinanti nel suolo e nelle falde sotterranee presso i siti di Rivarolo, Venaria, Gerbido, Orbassano |
| Sostanze preoccupanti | Impatto legato all'utilizzo di prodotti chimici per i lavori di manutenzione dei mezzi della flotta. |
| Microplastiche | Impatto ambientale legato al rilascio di microplastiche generate dall'usura degli pneumatici della flotta GTT e dei suoi sub-affidatari, che contribuisce alla diffusione di inquinanti nelle aree urbane. |

L'analisi di rilevanza del tema ESRS E2 Inquinamento ha considerato gli asset di GTT e le relative attività al fine di individuare gli impatti connessi all'inquinamento, in particolare dell'aria e del suolo, derivanti dalle operazioni aziendali, nonché l'utilizzo di sostanze preoccupanti nei processi di manutenzione dei mezzi e delle microplastiche generate dall'usura degli pneumatici.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo Gestione degli impatti - rischi - opportunità e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* / paragrafo *I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

L'impatto negativo che GTT genera sull'ambiente dipende, in misura rilevante, dall'erogazione del servizio di TPL che genera emissioni di inquinanti atmosferici (tra cui NMHC, NOx e PM), derivanti dalla combustione dei carburanti della flotta. Altri fattori inquinanti riguardano l'utilizzo di sostanze chimiche utilizzate per la manutenzione dei mezzi (le cosiddette sostanze preoccupanti), la possibilità di contaminazione del suolo a causa di potenziali sversamenti di carburante e la generazione di microplastiche dovute all'usura degli pneumatici della flotta autobus.

Rischi e opportunità

Si specifica che dalle analisi effettuate non sono emersi rischi ed opportunità rilevanti ai fini della Rendicontazione di sostenibilità relativi al tema E2 Inquinamento.

Politiche relative all'inquinamento

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS E2 E2-1

Come descritto nel paragrafo *Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi*, GTT ha adottato politiche e sistemi di gestione volti a mitigare i propri impatti ambientali. Le politiche e certificazioni vengono condivise con i lavoratori, attraverso canali di comunicazione interni.

GTT non dispone di una politica formalizzata per il controllo degli inquinanti. L'importanza del tema legato all'inquinamento è sancita all'interno della **Politica integrata qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni** che sottolinea l'importanza della tutela dell'ambiente e del clima.

La Società gestisce e monitora i propri impatti ambientali attraverso il Sistema di Gestione Integrato - Qualità (ISO 9001) e Ambiente (ISO 14001) - che prevede audit interni e di terza parte per verificare l'efficacia del Sistema di Gestione. Il monitoraggio dei limiti di emissione previsti dalla normativa vigente, è garantito dal rispetto dell'AUA (Autorizzazione Unica Ambientale)

Le **linee guida interne** relative alla gestione delle sostanze inquinanti si possono ricondurre a indirizzi generali.



^(a) D. Lgs. 81/08 (Testo Unico sulla Sicurezza) per la valutazione dei rischi ambientali - standard internazionali (ISO 14001 e ISO 45001) che richiedono la corretta gestione delle schede di sicurezza, la loro verifica e messa a disposizione per la consultazione da parte del personale addetto negli ambienti di lavoro.

Azioni e risorse connesse all'inquinamento

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS E2 E2-2

Azioni

Rinnovo Flotta - Le azioni relative all'inquinamento dell'aria sono strettamente legate al Piano industriale 2023-2027, che prevede investimenti per il rinnovo della flotta, in particolare di nuovi autobus elettrici e nuovi autobus a metano con tecnologia avanzata e considerati veicoli a basso impatto ambientale, grazie al minor rilascio di inquinanti atmosferici. In particolare, i mezzi elettrici consentono di diminuire anche il consumo di oli lubrificanti e grassi, riducendo la produzione di sostanze inquinanti.

Per approfondimenti e maggiori dettagli sulle azioni intraprese sulla flotta di GTT si rimanda al capitolo *Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici / Rinnovo flotta*.

Bonifiche sversamenti - Continuano gli iter correttivi per sanare gli incidenti che hanno causato sversamenti inquinanti nel suolo e nelle falde sotterranee. Di seguito si evidenzia quanto svolto nel 2025 per ciascun sito, in base alle prescrizioni degli Enti di controllo.

Tubazione di gasolio sito Rivarolo - anno 2004: rottura con sversamento.

È stato effettuato il monitoraggio annuale delle acque, che non ha rilevato la presenza di idrocarburi in alcuno dei piezometri (pozzi di osservazione). Nel 2025 GTT ha trasmesso la tabella riepilogativa dei risultati delle campagne di monitoraggio annuali dal 2016 al 2024 e correlata Relazione Tecnica. Su tali basi, **ARPA Piemonte e Città Metropolitana di Torino hanno concordato di interrompere il periodo di monitoraggio e chiudere il procedimento.**

Serbatoio gasolio sito Venaria - anno 2009: perdita e contaminazione; anno 2018: perdita da distributore gasolio.

Presso il sito sono installati due skimmer per il recupero del prodotto surnatante (gasolio) sversato e una rete di piezometri per il campionamento trimestrale delle acque di falda. Nel 2025 sono proseguiti i monitoraggi mensili del livello di falda e manutenzione del sistema di recupero prodotto mediante skimmer attivi.

Sono state ancora rilevate tracce di surnatante (strato inquinante in superficie) nei piezometri denominati PZ1 e PZ7.

Sulla base della relazione approvata, sono in corso di predisposizione le ulteriori misure di indagine e bonifica.

Serbatoio olio esausto sito Gerbido - anno 2011: contaminazione da serbatoio interrato.

Presso il sito è attivo il sistema di recupero mediante pompa pneumatica installata all'interno del piezometro PZ1.

Nel 2023 e 2024 i campionamenti semestrali delle acque di falda non hanno rilevato la presenza di idrocarburi. A inizio 2025 è stato riscontrato presso il piezometro PZ1 un sottile strato di surnatante. Al fine di provvedere alla sua rimozione è stata pertanto riattivata una pompa pneumatica precedentemente disattivata. Per monitorare la situazione è stata ristretta la cadenza dei campionamenti, da semestrali e trimestrali.

Rimessa sito dismesso Orbassano - anno 2021: inquinamento da idrocarburi e metalli 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. Sulla base delle valutazioni tecniche e delle indicazioni fornite da ARPA Piemonte e Città metropolitana di Torino, GTT ha incaricato una società specializzata di redigere il Piano per le Indagini Integrative, aggiornato nel 2023.

Nel 2024 la società specializzata ha redatto un Rapporto tecnico descrittivo, che è stato trasmesso agli Enti coinvolti. Sono stati registrati al-

cuni sforamenti dei limiti normativi per idrocarburi pesanti, cobalto, cromo e nichel. La contaminazione relativa agli idrocarburi è limitata sia in estensione sia in profondità (nel primo metro all'interno del capannone un tempo usato per il ricovero degli autobus e in un solo punto nell'area degli ex serbatoi interrati).

Su tali basi, a fine 2024 è stata presentata una nuova Analisi di rischio, aggiornata nel 2025 recependo le osservazioni di ARPA Piemonte. Evidenziando l'assenza di rischio, nel 2025 è stata pertanto avanzata richiesta di chiusura del procedimento ambientale. La richiesta è stata discussa con il Comune di Orbassano e a seguito di tale riunione è stata convocata una nuova Conferenza dei Servizi. A seguito dell'incontro con ARPA Piemonte e il Comune di Orbassano è stato disposto l'aggiornamento dell'Analisi di Rischio, la quale è in fase di elaborazione.

Serbatoi - Al fine di prevenire episodi di inquinamento vengono periodicamente eseguite le prove di tenuta sui serbatoi interrati monoparete e su tutte le tubazioni di collegamento. I serbatoi a doppia parete, strutturalmente più affidabili e dotati di centraline di controllo delle perdite, vengono regolarmente sottoposti a manutenzione periodica. I serbatoi aerei sono sottoposti a prove spessimetriche. Gli impianti di stoccaggio dei combustibili a servizio del rifornimento mezzi presenti nei siti aziendali sono dotati di sistemi di monitoraggio da remoto che permettono di rilevare in continuo le giacenze dei serbatoi.

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 asbesto) nei siti interessati. I rilievi non hanno mai evidenziato alcun superamento dei limiti normativi.

Risorse

Non sono disponibili indicazioni puntuali rispetto alle spese sostenute per l'attuazione delle attività sopra descritte.

Metriche e obiettivi

Obiettivi connessi all'inquinamento

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS E2 E2-3

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|------------------------------------|--|--|-------------------------------|
| Inquinamento dell'aria e del suolo | Riduzione delle sostanze inquinanti generate | Progressivo rinnovo della flotta con nuovi autobus a metano dotati di tecnologia avanzata e a basso impatto ambientale, finalizzato alla riduzione degli inquinanti atmosferici | 2026-2027 |
| | | Sorveglianza e interventi correttivi volti a prevenire la contaminazione del suolo da sostanze inquinanti, con particolare riferimento alla gestione di eventuali perdite di carburante provenienti dai serbatoi interrati | In continuità con il business |
| Sostanze preoccupanti | | Riduzione del consumo di oli lubrificanti per le operazioni di manutenzione dei mezzi, grazie al rinnovo flotta | 2026-2027 |

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Inquinamento di aria e suolo

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E2 E2-4

Inquinamento dell'aria

Il tema dell'inquinamento atmosferico è intrinsecamente rilevante per GTT, in quanto Società che eroga e gestisce il servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il TPL opera quotidianamente all'interno del tessuto urbano, in un contesto in cui la qualità dell'aria rappresenta una delle principali sfide ambientali e sanitarie. GTT gestisce una flotta di autobus, tram e metro, che incidono direttamente, sia in termini di inquinanti atmosferici sia di gas climalteranti. La gestione di tale aspetto richiede attenzione sia sotto il profilo normativo che reputazionale e GTT ha ritenuto il tema rilevante, anche se, dalle analisi effettuate le emissioni in atmosfera non superano i limiti previsti dall'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) dei siti, tantomeno i limiti previsti dal Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti, E-PRTR).

Siti operativi

Le officine di GTT sono dotate di Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) in quanto ospitano attività di manutenzione che generano emissioni in aria. L'AUA permette di controllare e gestire queste emissioni secondo la normativa ambientale, garantendo la sicurezza e la tutela dell'ambiente circostante. I siti di GTT dotati di AUA sono Metro e le sue stazioni, Tortona, Manin e Novara, Gerbido, Venaria, San Paolo e Trapani, Nizza e Ivrea.

L'inquinamento del servizio TPL

Per GTT, la mappatura degli inquinanti atmosferici generati dal trasporto pubblico locale rappresenta un'attività importante per valutare e gestire gli impatti del servizio sulla qualità dell'aria e sulla salute della popolazione. Il monitoraggio delle emissioni della flotta, in particolare di idrocarburi (NMHC), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM), è rilevante poiché tali sostanze sono associate a patologie respiratorie e cardiovascolari, contribuiscono all'irritazione delle vie respiratorie e al peggioramento delle condizioni di salute nelle fasce più vulnerabili della popolazione.

Le sostanze inquinanti rilasciate in atmosfera possono derivare sia dalla tipologia di alimentazione dei mezzi sia dal modello di veicoli impiegati. L'eterogeneità in termini di età dei mezzi e tipologia di combustibile utilizzato incide sulle emissioni di inquinanti atmosferici diversi dalla CO₂ per via delle specifiche tecniche più datate al momento della loro omologazione, nonché per una minore efficienza dei sistemi di combustione e trattamento dei gas di scarico.

Le emissioni dirette in atmosfera dei gas di scarico dei mezzi utilizzati per l'erogazione del servizio di trasporto pubblico vengono calcolate sulla base dei 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.

A partire dai consumi unitari per ciascuna famiglia di veicoli e in funzione dei chilometri percorsi, vengono calcolate in continuità con le precedenti rendicontazioni le emissioni dei principali inquinanti urbani:

| Inquinamento atmosferico (t) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|--------|--------|--------|
| Idrocarburi non metanici incombusti (NMHC) | 14,13 | 21,20 | 31,50 |
| Ossidi di azoto (NOx) | 124,50 | 170,50 | 244,40 |
| Particolato | 1,52 | 2,00 | 3,10 |

NB: Le emissioni vengono calcolate per famiglie di veicoli, moltiplicando i dati emissivi indicati dal produttore per i chilometri effettivi percorsi (comprese percorrenze non commerciali da/per gli stabilimenti).

Grazie alla progressiva sostituzione delle motorizzazioni a gasolio e all'aumentata incidenza dei veicoli elettrici, si è già registrata una diminuzione significativa delle emissioni inquinanti prodotte dal parco mezzi. In particolare, gli **idrocarburi non metanici incombusti** (NMHC) si sono ridotti del 32,7% tra il 2023 e il 2024 e di un ulteriore 33,3% tra il 2024 e il 2025, con una contrazione complessiva del **55,1% nell'arco del triennio**.

Analoga la dinamica degli **ossidi di azoto** (NOx), che evidenzia una diminuzione del 30,2% dal 2023 al 2024 e del 27,0% dal 2024 al 2025, raggiungendo una **riduzione complessiva del 49,1% negli ultimi tre anni**.

Anche il **particolato** mostra una riduzione significativa: -35,5% nel 2024 e -24,1% nel 2025 (**-51,1% rispetto ai livelli del 2023**).

Inquinamento del suolo

Gli impatti di GTT sull'inquinamento del suolo sono connessi agli episodi di sversamento verificatisi negli anni presso i siti aziendali di Rivarolo, Venaria, Gerbido e Orbassano, che hanno determinato casi di **contaminazione del terreno** e, in taluni casi, della **falda**. GTT mantiene monitorate le zone interessate, attua le misure di messa in sicurezza e prosegue gli interventi di **bonifica** previsti, operando in coordinamento con gli Enti competenti. Le attività svolte, lo stato dei procedimenti e le azioni di risanamento in corso sono descritte nel dettaglio nel paragrafo precedente *Azioni e risorse connesse all'inquinamento / Azioni* a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Microplastiche

Nel contesto del trasporto pubblico locale, uno degli impatti ambientali diretti associati all'esercizio della flotta degli autobus è rappresentato dal rilascio di microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici, note a livello tecnico come **Tire and Road Wear Particles (TRWP)**.

Le particelle sono generate dall'attrito tra pneumatico e superficie stradale, un fenomeno fisico indispensabile per garantire la sicurezza della circolazione - consentendo accelerazione, frenata e stabilità del veicolo - che comporta al contempo la progressiva abrasione del battistrada. Le TRWP sono considerate un sottogruppo delle microplastiche secondarie: risultano composte da una combinazione di materiale polimerico proveniente dagli pneumatici, frammenti minerali e polveri derivanti dalla pavimentazione stradale.

Dal punto di vista dimensionale, queste particelle presentano caratteristiche differenti rispetto alle microplastiche comunemente intese: hanno

dimensioni mediamente comprese tra 80 e 100 micron (circa l'ampiezza di un capello umano), quindi significativamente superiori rispetto al diametro medio delle microplastiche più fini. Anche la composizione e il comportamento ambientale risultano peculiari. Sebbene la letteratura scientifica sia ancora in evoluzione, dai primi studi si evince che la degradazione delle particelle da usura degli pneumatici possa avvenire in tempi relativamente più rapidi rispetto ad altre tipologie di microplastiche, con una riduzione significativa osservabile nell'arco di alcuni mesi.

In uno studio pubblicato sulla rivista *Science of The Total Environment*²⁴, i ricercatori hanno approfondito la biodegradazione a lungo termine delle particelle di usura degli pneumatici e delle sostanze chimiche associate in acqua e suolo in condizioni sperimentali con microorganismi. I risultati indicano che la quantità totale di composti estraibili associati alle particelle può ridursi dell'85% nell'arco di alcuni mesi fino a due anni, con la maggior parte della diminuzione che avviene nei primi mesi di esposizione microbiologica. Alcune sostanze correlate agli pneumatici possono persistere nell'ambiente per tempi più lunghi, fungendo da serbatoio a lungo termine di sostanze correlate agli pneumatici anche dopo la fase iniziale di degradazione.

La quantificazione delle microplastiche rappresenta tuttora una sfida significativa sotto il profilo metodologico. La misurazione può basarsi su modelli teorici oppure su test sperimentali in condizioni reali d'uso, ma non esiste ancora uno standard univoco. Anche i produttori di pneumatici riconoscono la complessità del fenomeno, legata alla molteplicità di variabili che influenzano la generazione delle particelle - tra cui stile di guida, carico del veicolo, tipologia di pavimentazione stradale e condizioni climatiche - e sottolineano la necessità di sviluppare metodologie armonizzate per garantire confrontabilità e trasparenza dei dati.

GTT, in linea con le best practice e con l'evoluzione normativa, quando possibile ricorrerà al calcolo delle microplastiche per valutare l'impatto effettivo.

Sostanze preoccupanti

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E2 E2-5

Le "sostanze preoccupanti" sono sostanze chimiche che, secondo la normativa europea (REACH), possono avere impatti rilevanti sulla salute umana e sull'ambiente, ad esempio perché tossiche, persistenti o bioaccumulabili, e richiedono quindi una gestione controllata.

Vengono di seguito riportate le sostanze preoccupanti utilizzate da GTT nello svolgimento delle proprie attività di manutenzione dei mezzi. L'approfondimento è stato condotto attraverso l'identificazione e la catalogazione delle sostanze presenti, con specifico riferimento ai relativi numeri CAS.

Nel 2025 l'utilizzo complessivo è pari a 55.480,95 kg ed è quasi interamente costituito da oli lubrificanti e distillati di origine petrolifera. In particolare, le quantità maggiori riguardano i distillati paraffinici pesanti (18.996,10 kg), seguiti da altre categorie di oli e distillati e altre sostanze che rappresentano una quota marginale.


Tali sostanze sono utilizzate nelle officine per la manutenzione dei mezzi e risultano funzionali alla sicurezza e all'efficienza della flotta, più che al servizio di trasporto in senso stretto.

| Sostanze preoccupanti (kg) | N° CAS | 2025 |
|--|-------------|------------------|
| Distillati (petrolio) paraffinici pesanti | 64742-54-7 | 18.996,10 |
| Distillati (petrolio) paraffinici decerati con solvente | 64742-65-0 | 6.543,79 |
| Oli lubrificanti (petrolio) | 72623-87-1 | 6.349,56 |
| Oli paraffinici minerali e sintetici | 64741-89-5 | 5.502,35 |
| Oli lubrificanti (petrolio), estratti con solvente, decerati, idrogenati | 101316-72-7 | 5.030,26 |
| Distillati (petrolio), paraffinici pesanti idrotrattati | 64742-54-7 | 4.838,20 |
| Oli paraffinici minerali e sintetici severamente raffinati | 64742-55-8 | 4.803,16 |
| Oli lubrificanti (petrolio), a base di olio neutro, idrotrattati | 72623-86-0 | 1.396,40 |
| Distillati (petrolio) paraffinici leggeri decerati con solvente | 64742-56-9 | 556,06 |
| Oli di paraffina (petrolio), pesanti, decerati cataliticamente | 64742-70-7 | 503,70 |
| Oli residui (petrolio), decerati con solvente | 64742-62-7 | 300,60 |
| Altre sostanze preoccupanti | | 660,78 |
| Totale | | 55.480,95 |

Le sostanze analizzate vengono acquistate e utilizzate in modo diretto nelle attività della Società; non sono presenti sostanze prodotte e/o commercializzate. Non sono presenti i dati comparativi relativi agli anni passati.

²⁴ Weyrauch, S., Seiwert, B., Voll, M., & Reemtsma, T. (2025). Long term biodegradation study on tire and road wear particles and chemicals thereof. *Science of the Total Environment*, 975, 179240.

Acque e risorse marine

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|---------------------------|-----------|--|---|
| E3 Acque e risorse marine | Acqua | Consumo idrico Prelievi idrici Scarichi idrici |  |

Gestione impatti - rischi - opportunità

Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

| Impatti | |
|--|---|
| Acqua - Consumo idrico - Prelievi idrici - Scarichi idrici | Impatti ambientali negativi legati al consumo di risorse idriche necessarie alle attività di lavaggio dei mezzi. L'impatto è rilevante per la città di Torino che si colloca in un'area classificata a rischio idrico medio-alto. |

L'analisi di rilevanza del tema ESRS E3 Acque e risorse marine ha considerato gli asset di GTT e le relative attività al fine di individuare gli impatti connessi ai prelievi, scarichi e consumi della risorsa idrica. Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo Gestione degli impatti - rischi - opportunità e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / paragrafo I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

Le attività operative di GTT comprendono operazioni di lavaggio e sanificazione della flotta autobus, tram e metropolitana, funzionali a garantire standard adeguati di igiene, sicurezza e qualità del servizio. Tali attività, pur essendo accessorie rispetto al trasporto in sé, comportano impatti ambientali diretti sulla risorsa idrica. Il tema è risultato rilevante poiché GTT opera in un'area caratterizzata da un livello di **stress idrico medio-alto**. Lo stress idrico si riferisce alla capacità, o alla difficoltà, di soddisfare la domanda di acqua, sia per uso umano sia per il mantenimento degli ecosistemi. Questo concetto comprende aspetti legati alla disponibilità, alla qualità e all'accessibilità dell'acqua. Per valutare le aree soggette a stress idrico, è stato utilizzato lo strumento Aqueduct Water Risk Atlas del World Resources Institute (wri.org/aqueduct).

Rischi e opportunità

Si specifica che dalle analisi effettuate non sono emersi rischi ed opportunità rilevanti ai fini della Rendicontazione di sostenibilità relativi al tema E3 Acque e risorse marine.

Politiche relative alle acque e alle risorse marine

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS E3 E3-1

Pur non disponendo di una politica formalizzata specificamente dedicata alle acque e alle risorse marine, GTT adotta un approccio responsabile nella gestione della risorsa idrica, seguendo le linee guida della norma internazionale ISO 14001 - Sistema di Gestione Ambientale.

Le azioni della Società sono orientate alla riduzione dei consumi, accompagnate dal monitoraggio della qualità delle acque di scarico. In questo contesto, GTT attribuisce priorità all'impiego di acqua da pozzo per il lavaggio dei mezzi, limitando il ricorso all'acqua potabile (acquedotto pubblico).

Azioni e risorse relative alle acque e alle risorse marine

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS E3 E3-2

Impianti di lavaggio

GTT ha progettato e sviluppato misure dedicate al monitoraggio dei consumi idrici e alla gestione delle criticità rilevate. In particolare, è stato realizzato un cruscotto specifico per individuare e mappare le perdite occulte, così da programmare in modo tempestivo gli interventi di manutenzione o di sostituzione delle tubature interrate e contrastare eventuali consumi anomali d'acqua. Per gestire rapidamente le situazioni critiche, sono state attivate Smart Card assicurative che consentono di richiedere assistenza e pronto intervento tecnico ogni volta che GTT

rileva anomalie o problematiche nella rete. L'utilizzo di queste Smart Card ha permesso a GTT di ridurre i consumi idrici e di ottenere il rimborso dei costi aggiuntivi legati a consumi d'acqua anomali.

In merito alla qualità dell'acqua di scarico, vengono effettuate le analisi previste dall' AUA vigente ed è attivo un piano di monitoraggio degli impianti di depurazione delle acque di scarico a cura della ditta incaricata della manutenzione. Il monitoraggio viene effettuato su base mensile, per correlare i consumi agli effettivi usi e verificare l'utilizzo razionale della risorsa.

Le azioni programmate da GTT si riferiscono esclusivamente alle attività operative dirette e non coinvolgono la catena del valore a monte o a valle.

Metriche e obiettivi

Obiettivi relativi alle acque e alle risorse marine

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS E3 E3-3

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|---------------------|---|--|-------------------------------|
| Acqua | Monitoraggio e gestione efficiente dei consumi idrici | Azioni di monitoraggio volte a garantire una gestione efficiente dei consumi idrici e a prevenire eventuali criticità nella rete, attraverso l'utilizzo di un cruscotto dedicato per mappare le perdite occulte e l'attivazione di Smart Card assicurative | In continuità con il business |

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Consumo idrico

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E3 E3-4

Presso i siti aziendali sono presenti:

- N.123 punti di prelievo di acqua potabile;
- N.9 pozzi per l'approvvigionamento di acqua a uso industriale;
- N.72 prese antincendio, attivate esclusivamente in situazioni di emergenza.

GTT dispone di **vasche di raccolta dell'acqua** alimentate da un pozzo, utilizzate sia per i lavaggi sia come riserva antincendio. Le vasche mantengono costantemente lo stesso livello grazie a due galleggianti. Grazie a questo sistema, la vasca è sempre piena, con una quota d'acqua riservata esclusivamente all'antincendio.

- Galleggiante inferiore (riserva antincendio): definisce il livello minimo della vasca, che non può mai abbassarsi, così da garantire in ogni momento la disponibilità d'acqua per l'antincendio.
- Galleggiante superiore (uso lavaggi): gestisce il livello destinato alle attività di lavaggio.

| Consumo idrico | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|------------------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Totale consumo idrico | m³ | 240.302 | 188.000 | 158.000 |
| Δ% | | +28% | +19% | |

Nel 2025 è stato deciso di aumentare il numero dei lavaggi dei mezzi ed è stato messo in funzione un nuovo pozzo in sostituzione di uno esistente in quanto obsoleto. L'aumento del numero dei lavaggi ha comportato un aumento dei prelievi e dei consumi idrici, in quanto le acque di scarto dei processi di lavaggio vengono smaltite come rifiuto (soluzioni acquose di scarto). Si rimanda al capitolo *I rifiuti* per i relativi quantitativi.

I prelievi e gli scarichi di acqua

I prelievi da acquedotto equivalgono agli scarichi civili, a cui si aggiunge una quota limitata di scarichi classificati come industriali. Si evidenzia l'aumento progressivo dell'incidenza dell'acqua da pozzo (+14,2% rispetto al 2024), utilizzata in particolare per alimentare gli **impianti di lavaggio dei mezzi e le vasche antincendio**. L'intensificazione dell'utilizzo per il lavaggio dei mezzi concorre all'azione di miglioramento della loro pulizia, finalizzata a garantire la qualità del servizio erogato.


Nei siti in cui non sono disponibili i pozzi per il lavaggio mezzi (Fiochetto e Ivrea) gli impianti di lavaggio sono a circuito chiuso con il recupero di acqua.

Nel corso dell'anno è entrato in funzione il nuovo pozzo ubicato presso lo stabilimento Venaria, con il duplice scopo di fornire acqua per l'attività di lavaggio mezzi e di rifornire il sistema delle vasche antincendio.

| Prelievi idrici | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Acque sotterranee (pozzi) | m ³ | 246.626 | 207.000 | 168.000 |
| Risorse idriche di terze parti (acquedotto) | | 83.313 | 82.000 | 100.000 |
| Totale prelievi idrici | | 329.939 | 289.000 | 268.000 |

| Scarichi idrici | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|----------------|---------------|----------------|----------------|
| Scarico idrico civile - in fognatura | m ³ | 83.313 | 82.000 | 100.000 |
| Scarico idrico industriale - in fognatura | | 6.324 | 19.000 | 19.000 |
| Totale scarico idrico | | 89.637 | 101.000 | 110.000 |

Uso delle risorse ed economia circolare

| Tema | Sottotema | SDGs |
|---|--|---|
| E5 Uso delle risorse ed economia circolare | Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse Rifiuti |  |

Gestione impatti - rischi - opportunità

Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

| Impatti | |
|--|--|
| Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse | Impatto ambientale negativo sull'utilizzo di risorse, connesso all'approvvigionamento di carburanti e combustibili, acquisto veicoli, prodotti chimici, pneumatici e pezzi di ricambio composti da risorse non rinnovabili e difficilmente riciclabili e/o riutilizzabili. |
| Rifiuti | Impatti negativi dovuti alla generazione e gestione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi sia nelle sedi che nelle officine di GTT. |

L'analisi di rilevanza relativa al tema **ESRS E5 Uso delle risorse ed economia circolare** ha permesso di individuare impatti rilevanti nelle fasi operative e lungo la catena del valore a monte. Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo Gestione degli impatti - rischi - opportunità e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / paragrafo I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

I sottotemi definiti come rilevanti da un punto di vista d'impatto risultano essere Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse e Rifiuti.

Afflussi e utilizzo di risorse - L'approvvigionamento di materie prime e materiali è un aspetto importante per GTT. Gli impatti più significativi relativi a tale tematica riguardano l'acquisto dei mezzi ed i materiali utilizzati in fase di manutenzione nelle officine. Per approfondimenti e maggiori dettagli rispetto alle risorse impiegate da GTT si rimanda al paragrafo *Flussi di risorse in entrata*.

Rifiuti - GTT genera sia rifiuti pericolosi che non pericolosi, derivanti dalla dismissione dei mezzi e dalle attività manutentive. Gli impatti principali derivano dalla gestione dei rifiuti prodotti, pericolosi e non pericolosi.

Rischi e opportunità

Si specifica che dalle analisi effettuate non sono emersi rischi ed opportunità rilevanti ai fini della Rendicontazione di sostenibilità relativi al tema E5 Uso delle risorse ed economia circolare.

Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS E5 E5-1

Come descritto nel paragrafo *Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi*, GTT ha adottato politiche e sistemi di gestione volti a mitigare i propri impatti ambientali. Le politiche e certificazioni vengono condivise con i lavoratori attraverso canali di comunicazione interni.

GTT non ha una politica formalizzata relativa all'uso delle risorse e all'economia circolare. Applica criteri di gestione degli appalti e adotta pratiche operative che contribuiscono ad un utilizzo responsabile delle materie prime. In particolare, la gestione degli appalti prevede l'**applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM)**, resi obbligatori dal nuovo Codice degli Appalti (D.lgs. 36/2023).

L'impegno di GTT verso i principi dell'economia circolare a livello di policy si traduce in scelte concrete lungo l'intero ciclo di vita dei mezzi e dei materiali, dalla fase di progettazione e acquisto fino alla gestione del fine vita. In particolare, GTT integra criteri di circolarità già nelle procedure di gara.

L'impegno verso l'acquisto responsabile si evince anche dall'adesione volontaria alla Rete provinciale degli Acquisti Pubblici Ecologici (APE), coordinata dalla Città Metropolitana di Torino. Il protocollo ha creato un network tra associazioni di categoria, ordini professionali e altre organizza-

zioni rappresentative del “lato dell’offerta”, favorendo la produzione e l’erogazione di beni e servizi più performanti dal punto di vista ambientale. La Rete APE si fonda sulla condivisione di conoscenze, competenze e materiali utili, attraverso attività informative e formative, supporti tecnici mirati, partecipazione a progetti europei e momenti di confronto nei tavoli nazionali.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, GTT garantisce il recupero di materiali come metalli, oli esausti e batterie tramite fornitori affiliati ai consorzi di recupero, che assicurano la corretta raccolta e rigenerazione dei materiali conferiti, come così predisposto dalle procedure del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001. Le azioni della Società sono orientate alla riduzione dei consumi, accompagnate dal monitoraggio della qualità delle acque di scarico.

Azioni e risorse relative all’uso delle risorse e all’economia circolare

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS E5 E5-2

Azioni

Gestione dei rifiuti

La gestione dei rifiuti avviene nel pieno rispetto della normativa vigente, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006. I rifiuti prodotti sono classificati secondo i codici CER del Catalogo Europeo dei Rifiuti, suddivisi in rifiuti pericolosi e non pericolosi, così da garantirne una corretta tracciabilità e gestione. In base alle caratteristiche e alla tipologia, i rifiuti vengono avviati a operazioni di recupero o di smaltimento tramite trasportatori presso impianti autorizzati. I flussi di rifiuti sono monitorati con cadenza annuale, consentendo un controllo puntuale delle quantità prodotte e delle modalità di gestione adottate.

Acquisti mezzi

I **capitolati per l’acquisto di nuovi mezzi** prevedono criteri di aggiudicazione che incentivano la riciclabilità dei materiali. Nella gara per la fornitura dei 70 nuovi tram, aggiudicata a Hitachi, è stata esplicitata la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati: i nuovi tram risultano riciclabili al 90%, con livelli di rumorosità inferiori alla norma e rispetto ai veicoli già in esercizio, e sono dotati di un sistema di monitoraggio energetico a bordo, per minimizzare gli impatti lungo l’intero ciclo di vita del prodotto. Il risultato è frutto di una richiesta inserita in fase di gara, che prevedeva la dichiarazione da parte dei fornitori della quota di **materiali riciclabili impiegati nella costruzione dei veicoli**. Analogamente, anche nelle più recenti procedure di acquisto degli autobus, inclusa la gara del 2024 per i mezzi da 18 metri alimentati a metano, GTT ha richiesto l’impiego di plastica riciclata o bio-based per i rivestimenti interni.

I capitolati di gara per l’acquisto di bus elettrici e a metano sono stati redatti applicando i requisiti previsti dai CAM vigenti, nonché i principi di tutela ambientale secondo il criterio **Do No Significant Harm (DNSH)**. I criteri relativi all’impatto su ambiente e persone attribuiscono punteggi rilevanti nelle procedure di aggiudicazione, contribuendo a orientare le scelte verso soluzioni meno impattanti sull’ambiente.

Batterie autobus elettrici

Un ambito centrale delle strategie di economia circolare di GTT riguarda la **gestione delle batterie dei nuovi autobus elettrici**. In linea con quanto previsto dai capitolati di gara, le imprese aggiudicatrici hanno presentato progetti dedicati alla cosiddetta **“second life” delle batterie**, definendo modalità di gestione una volta raggiunto il termine della loro vita tecnica utile, identificato nel momento in cui la capacità residua scende all’80% di quella nominale iniziale. Al di sotto di tale soglia, le prestazioni non risultano più adeguate a garantire il corretto svolgimento del servizio di trasporto pubblico. Le soluzioni individuate consentono di massimizzare il valore residuo delle batterie attraverso il loro riutilizzo in applicazioni stazionarie. In questo scenario, i moduli a fine vita vengono impiegati per realizzare sistemi di accumulo di energia a supporto degli impianti di ricarica, contribuendo a ridurre la potenza massima assorbita dalla rete elettrica. Tali sistemi risultano particolarmente efficaci se integrati con impianti di produzione da fonte fotovoltaica, progetto che GTT sta sviluppando, permettendo di accumulare l’energia prodotta durante le ore diurne e renderla disponibile per la ricarica notturna degli autobus elettrici. Nei casi in cui il riutilizzo in applicazioni stazionarie non risulti tecnicamente possibile, le batterie vengono avviate a riciclo attraverso il conferimento a centri specializzati. Qui i materiali e gli elementi chimici che le compongono vengono recuperati e reimmessi nei cicli produttivi, contribuendo alla produzione di nuove batterie o ad altri impieghi industriali.

Pneumatici

La selezione degli pneumatici rientra nei capitolati di acquisto dei nuovi mezzi ed è pertanto demandata ai costruttori, nel rispetto delle normative di legge vigenti. Nell’ambito del contratto di affidamento del servizio di manutenzione full service degli pneumatici, GTT ha previsto l’utilizzo di pneumatici ricoperti, una scelta che favorisce il recupero di pneumatici usati e contribuisce a ridurre la produzione di nuovi pneumatici, con benefici in termini di consumo di risorse e gestione dei rifiuti.

Servizi di pulizia - mensa e vending machines

GTT ha stipulato tutti i contratti per i **servizi di pulizia** nel rispetto dei CAM aggiornati, valutando le offerte 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.

Anche 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 e la tutela dei diritti e del benessere dei lavoratori delle aziende appaltatrici.

Risorse

Non sono disponibili indicazioni puntuali rispetto alle spese sostenute per l'attuazione delle attività sopra descritte.

Metriche e obiettivi

Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS E5 E5-3

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|---|---|--|----------------------------|
| Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse | Incremento dell'efficienza nell'utilizzo delle principali materie prime / componenti di lavorazione e riduzione degli sprechi | Controllo e gestione dei materiali di consumo e dei componenti di ricambio utilizzati per autobus, tram e metropolitana. | In continuità col business |
| Rifiuti | Gestione dei rifiuti | Incaricare operatori autorizzati della gestione dei rifiuti, garantendo che lo smaltimento avvenga nel rispetto delle normative vigenti. | In continuità col business |

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Flussi di risorse in entrata

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E5 E5-4

I materiali acquistati

GTT acquista materiali necessari per garantire la continuità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico. Tra le principali voci di approvvigionamento risultano: rotaie in acciaio, traversine legno, batterie per i mezzi, antigelo, oli, gas refrigeranti. Altri materiali comprendono prodotti acquistati necessari sia per le officine che per gli uffici, come detersivi e carta riciclata.

Nel 2025 il volume complessivo dei materiali utilizzati è pari a 278.509,66 kg, registrando una diminuzione del 62% rispetto al 2024.

L'andamento è dovuto alle diverse dinamiche annuali di acquisti e stock in magazzino, con particolare rilievo quantitativo sul totale della sabbia e delle rotaie.

Non sono al momento disponibili informazioni puntuali sulla quota di materiali di origine biologica provenienti da filiere sostenibili né sui volumi di materiali secondari riutilizzati o riciclati nell'ambito della produzione o della manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture.

| Flussi in ingresso (kg) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--------------------------|-----------|------------|------------|
| Materiali tecnici | | | |
| Antigelo | 89.373,00 | 116.608,00 | 154.076,77 |
| Rotaie acciaio | 88.772,00 | 497.247,00 | nd |
| Olio/grasso | 42.230,81 | 41.131,13 | 55.585,14 |
| Sabbia | 26.150,00 | 649.840,00 | 5.778,20 |
| Batterie | 22.535,00 | 42.115,00 | 41.365,00 |
| Carta riciclata | 18.152,50 | 16.397,50 | 16.514,18 |
| Saponi | 7.680,00 | 9.733,20 | 6.300,00 |
| Detergente | 4.933,80 | 4.409,40 | 1.604,00 |
| Acqua distillata | 2.000,00 | 4.000,00 | 1.000,00 |

| | | | |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Gas refrigerante r134 | 1.240,00 | 1.840,00 | 2.560,00 |
| Carta vergine | 794,77 | 405,22 | 764,22 |
| Adesivo-sigillante | 376,94 | 626,40 | 518,78 |
| Gas refrigerante r513a | 190,00 | 76,00 | - |
| Gas tecnici | 223,00 | 691,00 | 200,76 |
| Acetone | 7,84 | 3,92 | - |
| Traversine legno | - | 4.350,00 | nd |
| Alcool etilico | - | 197,25 | - |
| Totale materiale tecnici | 278.509,66 | 739.831,01 | 280.488,85 |

Per la manutenzione dei tram, GTT sub-affida una parte del lavoro a società terze. Di seguito vengono riportati i principali materiali utilizzati per tale attività.

| Materiali per la manutenzione - Società terza (kg) | 2025 | 2024 |
|--|------------|------------|
| Materiali tecnici - Appalti | | |
| Rotaie acciaio | - | 66.600,00 |
| Traversine calcestruzzo | 599.850,00 | 107.500,00 |

Flussi di risorse in uscita

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS E5 E5-5

I rifiuti

Nel 2025 sono state generate complessivamente 3.216,42 tonnellate di rifiuti (incremento del 12% rispetto all'anno precedente). Di questi, il 71% sono rifiuti pericolosi, mentre il restante 29% è costituito da rifiuti non pericolosi.

| Rifiuti generati (t) | 2025 | 2024* | 2023* |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Rifiuti pericolosi | 2.279,76 | 2.188,66 | 2.766,45 |
| Rifiuti non pericolosi | 936,66 | 677,64 | 1.215,45 |
| Totale rifiuti generati | 3.216,42 | 2.866,30 | 3.981,90 |

*Vengono riesposti i valori per gli anni 2024 e 2023 a seguito di un miglioramento dei processi per la raccolta dei dati

A seguito del processo di rinnovamento della flotta, nel 2025 sono stati alienati **125 autobus**, ivi inclusi 15 donati all'Ucraina, e **20 tram**. La produzione degli altri rifiuti industriali è legata principalmente all'attività di **manutenzione dei mezzi** ed 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 e imballaggi vari.

| Rifiuti generati per categoria (t) | 2025 | | | 2024* | | | 2023* | | |
|---------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|
| | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale |
| Rifiuti pericolosi | | | | | | | | | |
| Veicoli fuori uso | 1.669,67 | - | 1.669,67 | 1.744,88 | - | 1.744,88 | 2.270,80 | - | 2.270,80 |
| Rifiuti liquidi acquosi | | 478,96 | 478,96 | | 300,71 | 300,71 | | 333,14 | 333,14 |
| Oli minerali | 34,33 | - | 34,33 | 29,23 | - | 29,23 | 45,78 | - | 45,78 |
| Batterie al piombo e al nichel-cadmio | 36,73 | - | 36,73 | 54,32 | - | 54,32 | 58,62 | - | 58,62 |
| Altri rifiuti** | 23,654 | 36,424 | 60,078 | 24,379 | 28,60 | 53,459 | 24,816 | 33,110 | 57,926 |
| Totale rifiuti pericolosi | 1.764,38 | 515,38 | 2.279,76 | 1.858,39 | 330,27 | 2.188,66 | 2.400,01 | 366,43 | 2.766,45 |

** Emulsioni, assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi contaminati, vetro, plastica e legno, filtri dell'olio, liquidi antigelo, imballaggi, olio combustibile e carburante diesel, apparecchiature fuori uso e componenti, rifiuti organici e inorganici

| Rifiuti generati per categoria (t) | 2025 | | | 2024* | | | 2023* | | |
|--|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|
| | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale |
| Rifiuti non pericolosi | | | | | | | | | |
| Alluminio, ferro, acciaio e altri metalli ferrosi | 252,52 | - | 252,52 | 228,74 | - | 228,74 | 305,49 | - | 305,49 |
| Cemento e miscugli | 109,46 | - | 109,46 | 36,50 | - | 36,50 | 454,54 | - | 454,54 |
| Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione | 89,97 | - | 89,97 | 71,50 | - | 71,50 | 85,97 | - | 85,97 |
| Imballaggi di carta e cartone, legno e materiali misti | 85,29 | - | 85,29 | 78,74 | - | 78,74 | 76,32 | - | 76,32 |
| Rifiuti liquidi acquosi | - | 104,31 | 104,31 | - | 81,09 | 81,09 | 11,38 | 74,71 | 86,09 |
| Terra e rocce | 48,93 | 12,66 | 61,59 | - | - | - | - | - | - |
| Altri rifiuti** | 212,03 | 83,08 | 295,11 | 146,94 | 33,68 | 180,61 | 177,28 | 28,27 | 205,55 |
| Totale rifiuti non pericolosi | 749,27 | 187,39 | 936,66 | 562,42 | 115,23 | 677,64 | 1.110,98 | 104,47 | 1.215,45 |
| Totale rifiuti generati | 2.513,65 | 702,77 | 3.216,43 | 2.420,81 | 445,50 | 2.866,30 | 3.511,00 | 470,90 | 3.981,90 |

*Vengono riesposti i valori per gli anni 2024 e 2023 a seguito di un miglioramento dei processi per la raccolta dei dati

**Fanghi, plastica, residui della pulizia stradale, legno, vetro, rame, bronzo, ottone, pastiglie per freni, rifiuti organici e biodegradabili, apparecchiature fuori uso e componenti, pneumatici fuori uso, assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, cavi, batterie ed accumulatori

Le pastiglie dei freni sono aumentate del 29% a causa di interventi straordinari legati all'incremento delle corse. I materiali da smaltire sono stati accumulati nel corso dei diversi mesi al fine di ottimizzare le richieste di intervento per lo smaltimento.

Le soluzioni acquose di scarto pericolose sono aumentate del 59% principalmente per il raddoppio delle operazioni annuali di pulizia delle vasche (da 10 a 20 interventi). Gli ascensori esterni e quelli presenti nelle stazioni della metropolitana, a causa delle forti e frequenti piogge, hanno richiesto il prelievo di liquidi contaminati da oli e grassi.

Il gasolio e altri liquidi, come l'antigelo, sono aumentati a seguito dello svuotamento di numerosi mezzi aziendali non più in produzione (compresi i mezzi Infra-To/Canova). I fluidi sono stati estratti per il successivo smaltimento.

GTT nello svolgimento delle proprie attività, non produce rifiuti radioattivi.

GTT opera esclusivamente nell'ambito della gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale e non svolge attività di progettazione o produzione di beni. Pertanto, le informazioni relative alla progettazione dei prodotti secondo i principi dell'economia circolare come durabilità prevista, riparabilità, contenuto riciclato o riciclabile dei prodotti, non risultano applicabili al perimetro delle attività aziendali.

Le tabelle seguenti riportano il totale dei rifiuti generati da GTT, suddivisi per tipologia e per trattamento di fine vita previsto, distinguendo tra operazioni di recupero e operazioni di smaltimento.

| Rifiuti inviati a recupero (t) | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Pericolosi | Non pericolosi | Totale | Pericolosi | Non pericolosi | Totale | Pericolosi | Non pericolosi | Totale |
| Preparazione per il riutilizzo | 2,05 | - | 2,05 | 3,38 | - | 3,38 | 3,46 | - | 3,46 |
| Riciclaggio | - | 242,53 | 242,53 | - | 161,95 | 161,95 | - | 255,05 | 255,05 |
| Altre operazioni di recupero | 1.762,33 | 506,74 | 2.269,07 | 1.855,01 | 400,47 | 2.258,86 | 2.396,55 | 855,93 | 3.252,48 |
| Totale | 1.764,28 | 749,27 | 2.513,65 | 1.858,39 | 562,42 | 2.420,81 | 2.400,01 | 1.110,98 | 3.511,00 |
| <i>Incidenza riciclaggio sul totale rifiuti inviati a recupero</i> | | | 9,65% | | | 6,68% | | | 7,27% |
| <i>Percentuale di rifiuti non riciclati e inviati a recupero</i> | | | 90,35% | | | 93,18% | | | 92,64% |

Nel corso del 2025, GTT ha **destinato al recupero la maggior parte dei rifiuti prodotti (78% del totale)**. Tra questi, la modalità prevalente è stata rappresentata dalle "altre operazioni di recupero", applicata al 90% dei rifiuti avviati a recupero. Tali operazioni includono principalmente lo scambio di rifiuti tra soggetti autorizzati e la messa in riserva dei rifiuti in attesa di recupero.

| Rifiuti inviati a smaltimento (t) | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Pericolosi | Non pericolosi | Totale | Pericolosi | Non pericolosi | Totale | Pericolosi | Non pericolosi | Totale |
| Incenerimento | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Smaltimento in discarica | - | 1,14 | 1,14 | - | - | - | - | - | - |
| Altre operazioni di smaltimento | 515,38 | 186,25 | 701,63 | 330,27 | 115,23 | 445,50 | 366,43 | 104,47 | 470,90 |
| Totale | 515,38 | 187,39 | 702,77 | 330,27 | 115,23 | 445,50 | 366,43 | 104,47 | 470,90 |
| Totale rifiuti recupero + smaltimento | 2.279,66 | 936,66 | 3.216,43 | 2.188,66 | 677,65 | 2.860,26 | 2.766,44 | 1.215,45 | 3.980,23 |

Il 21,85% del totale dei rifiuti è stato avviato, nel 2025, a smaltimento. Anche in questo caso, la modalità prevalente è stata rappresentata dalle "altre operazioni di smaltimento". Tali operazioni comprendono principalmente trattamenti biologici o fisico-chimici e depositi preliminari.

Forza lavoro propria

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|--------------------------------|--|---|--|
| S1 Forza lavoro propria | Condizioni di lavoro | Occupazione sicura Orario di lavoro Salari adeguati Dialogo sociale Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori Equilibrio tra vita professionale e vita privata Salari adeguati Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi Salute e sicurezza |     |
| | Parità di trattamento e di opportunità per tutti | Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore Formazione e sviluppo delle competenze | |
| | Altri diritti connessi al lavoro | Riservatezza | |

Strategia

Interessi e opinioni dei portatori d'interesse

ESRS Standards ESRS 2 SBM-2

GTT riconosce i propri lavoratori come un gruppo di stakeholder di fondamentale importanza, il cui coinvolgimento è essenziale per il raggiungimento degli obiettivi aziendali. A tal fine, la società garantisce un dialogo costante con il personale, assicurando che interessi, esigenze ed aspettative dei lavoratori siano presi in considerazione nella definizione della strategia aziendale, del modello di governance e delle pratiche di gestione delle risorse umane.

Il confronto con i dipendenti è promosso attraverso canali formali e informali di comunicazione, che includono il coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori, il dialogo con le organizzazioni sindacali, il ruolo delle funzioni Risorse Umane, nonché strumenti di comunicazione interna quali l'intranet aziendale e lo sportello del personale. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo *Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti*.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Standards ESRS 2 SBM-3

| Impatti | |
|---|--|
| Condizioni di lavoro | Promuovere un ambiente di lavoro sicuro e inclusivo, basato su occupazione stabile, retribuzioni eque, equilibrio tra vita professionale e privata, e sul rispetto dei diritti fondamentali quali il dialogo sociale e la contrattazione collettiva, contribuisce a valorizzare le persone aumentandone motivazione e benessere, che favorisce un servizio efficiente e di qualità per la comunità e territorio. |
| Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza | Impatti negativi sulla forza lavoro di GTT dovuti alla possibilità di infortuni sul lavoro, in particolare per i manutentori, gli autisti e i controllori dei mezzi. |
| Parità di trattamento e di opportunità per tutti | Impatti positivi derivanti dalla creazione di un ambiente di lavoro improntato al rispetto delle persone, alla pari opportunità, all'assenza di discriminazioni e alla promozione della formazione continua. |
| Altri diritti connessi al lavoro | Potenziati impatti negativi riguardanti la tutela dei diritti di privacy, con particolare riferimento alla gestione di informazioni sensibili e alla sicurezza dei sistemi informativi, inclusi possibili data breach. |

| Rischi/Oportunità | |
|--|---|
| Condizioni di lavoro | Rischi legali, reputazionali e di mercato connessi al dialogo sociale e valutazione delle condizioni di lavoro nel settore del TPL, che possono generare conflittualità sindacali e contenziosi. Tali dinamiche potrebbero determinare maggiori difficoltà nell'attrarre e trattenere personale qualificato, con potenziali ripercussioni sulla continuità operativa, sulla qualità del servizio e, conseguentemente, sulla performance economico-finanziaria di GTT. Mancanza di stanziamenti del Governo e della Regione per la copertura degli incrementi salariali legati al rinnovo del CCNL e impatto economico significativo. |
| Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza | Rischi legali e reputazionali derivanti da misure non efficaci di prevenzione e monitoraggio in materia di salute e sicurezza, con un conseguente aumento della probabilità di infortuni, malattie professionali e stress lavorativo, che possono compromettere la produttività, la continuità del servizio e generare possibili contenziosi. |
| Formazione e sviluppo delle competenze | Rischi reputazionali e di mercato legati a condizioni di lavoro inadeguati, inclusa l'insufficiente offerta formativa, che possono compromettere la capacità di GTT di attrarre e trattenere personale qualificato e competente. |

Nell'ambito dell'analisi e della valutazione dei temi rilevanti per GTT relativi alla forza lavoro, sono stati individuati come rilevanti i sottotemi indicati nello *ESRS 1 Prescrizioni generali*, in particolare: *Condizioni di lavoro*, *Parità di trattamento e di opportunità per tutti* e *Altri diritti connessi al lavoro*.

Tutti i lavoratori dipendenti di GTT sono stati inclusi nell'analisi. Per approfondimenti e maggiori dettagli rispetto alle tipologie di lavoratori dipendenti che compongono la forza lavoro propria della Società si rimanda al capitolo *Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa*. GTT non impiega lavoratori non dipendenti.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo *Gestione degli impatti - rischi - opportunità* e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / paragrafo I temi rilevanti (IRO)*.

In assenza di un piano di transizione formalizzato per la riduzione degli impatti ambientali e il raggiungimento della neutralità climatica, non sono stati individuati, al momento, impatti significativi sulla forza lavoro derivanti dalle strategie e dalle azioni intraprese da GTT.

L'analisi condotta non ha rilevato differenze significative nell'esposizione ai rischi tra i lavoratori con caratteristiche specifiche, né in relazione a particolari contesti o attività. I rischi individuati risultano applicabili in modo uniforme all'intera forza lavoro di GTT.

Impatti

Per l'identificazione degli impatti, GTT ha analizzato le proprie operazioni interne relative ai lavoratori, valutando iniziative di attrazione, politiche e processi di assunzione, sviluppo occupazionale e creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e di qualità, volto a migliorare il benessere dei dipendenti. La Società si impegna a garantire salari equi, condizioni lavorative conformi alla contrattazione collettiva, il rispetto dell'equilibrio tra vita privata e professionale, oltre al diritto al dialogo sociale e alla libertà di associazione.

Particolare attenzione è riservata alla promozione di un ambiente inclusivo, basato sul rispetto e sulla valorizzazione della diversità, libero da discriminazioni e orientato alle pari opportunità e all'equità di trattamento. GTT favorisce la crescita personale e professionale dei dipendenti, offrendo soprattutto ai conducenti percorsi di formazione tecnica e professionale, anche oltre a quanto previsto dalla normativa vigente.

La possibilità di infortuni durante le attività aziendali costituisce un impatto potenzialmente negativo. Per minimizzare tale rischio, la Società effettua un monitoraggio continuo degli infortuni e delle malattie professionali, adottando misure preventive e strategie di gestione del rischio.

Rischi e opportunità

GTT ha individuato rischi di diversa natura legati alla gestione dei propri lavoratori. Tra questi vi sono rischi regolamentari, legali, reputazionali e di mercato derivanti dalla mancata valorizzazione delle condizioni lavorative, che possono generare conflitti sindacali e aumentare l'assenteismo, fenomeno ricorrente nel settore TPL.

GTT svolge la propria attività esclusivamente sul territorio italiano. In considerazione della natura del servizio erogato e del contesto normativo nazionale, non sono state identificate operazioni a rischio significativo di lavoro forzato o lavoro coatto, né in relazione alla tipologia di attività svolte, né rispetto alle aree geografiche in cui la Società opera. Tutti i dipendenti sono assunti nel rispetto della normativa vigente, con contratti di lavoro regolari, disciplinati dal CCNL di riferimento. GTT garantisce il pieno rispetto dei diritti dei lavoratori, delle disposizioni in materia di tutela del lavoro e delle normative applicabili.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Politiche relative alla forza lavoro propria

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS S1 S1-1

GTT ha sviluppato un sistema di politiche e strumenti di governance con l'obiettivo di garantire la tutela e il rispetto dei diritti di tutta la forza lavoro. Per tutelare e promuovere i diritti dell'intera forza lavoro propria, la Società si è dotata di diverse politiche interne, tra le quali il Codice Etico e la Politica Ambiente Salute e Sicurezza, oltre a certificazioni e sistemi di gestione come le linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere (UNI/PdR 125:2022), il sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro (ISO 45001:2018). GTT rivolge le politiche descritte a tutta la propria forza lavoro.

È possibile consultare le politiche adottate nel *sito web* di GTT. Le politiche e le certificazioni vengono condivise ai lavoratori della Società attraverso canali di comunicazione interni.

Il massimo livello dirigenziale nell'organizzazione dell'impresa che è responsabile dell'attuazione della politica è l'Amministratore Delegato in collaborazione con l'Alta Direzione.

Codice etico e di comportamento

Il Codice Etico di GTT ribadisce l'importanza delle risorse umane, promuovendone lo sviluppo professionale secondo criteri di merito. Le politiche di assunzione, trasferimento e promozione si basano esclusivamente su competenze, esperienza e professionalità, senza influenze indebite o favoritismi.

GTT garantisce la parità di trattamento e retributiva, promuove la parità di genere e sostiene la conciliazione tra vita lavorativa e privata. I rapporti interni devono essere improntati a rispetto, correttezza, lealtà e collaborazione; l'autorità gerarchica deve essere esercitata con equità, tutelando dignità e autonomia dei lavoratori.

La Società condanna ogni forma di discriminazione, molestia o violenza e tutela l'integrità morale e la dignità delle persone nei luoghi di lavoro. È vietato qualsiasi utilizzo di lavoro irregolare e ogni rapporto di lavoro deve essere conforme alla normativa vigente, inclusa quella in materia di immigrazione.

GTT tutela la privacy dei dipendenti e garantisce trasparenza e chiarezza all'avvio del rapporto di lavoro, fornendo tutte le informazioni su ruolo, responsabilità, norme disciplinari, aspetti retributivi e regole aziendali.

La Società adotta politiche relative alla gestione della propria forza lavoro coerenti con gli strumenti riconosciuti a livello internazionale in materia di diritti umani e condizioni di lavoro, tra cui i Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani, nonché le convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO), garantendo il rispetto dei diritti dei lavoratori e promuovendo condizioni di lavoro eque, sicure e inclusive. GTT assicura il rispetto dei principi di responsabilità sociale d'impresa, adottando pratiche di gestione etica e trasparente.

Il **Comitato Rischi Ambiente Sicurezza e Salute** si riunisce periodicamente per monitorare processi e progetti rilevanti, definire eventuali azioni correttive e individuare interventi di miglioramento finalizzati alla prevenzione dei rischi. Nel corso dell'anno vengono esaminati numerosi temi, tra cui anche gli infortuni, le malattie professionali e il loro andamento.

Politica e Sistema di Gestione per la parità di genere

Dal 2024 GTT ha adottato il Sistema di Gestione per la Parità di Genere, in conformità alle *Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere UNI/PdR 125:2022*, articolato in un insieme coordinato di attività volte a rendere la parità di genere un valore fondante e un obiettivo strategico, trasversale alle diverse funzioni aziendali. In particolare, il percorso ha previsto:

Nomina di un **Comitato Guida**, presieduto dall'Amministratore delegato e composto dalle responsabili e dai responsabili delle funzioni Risorse Umane, TPL e Infrastrutture, Legale e Contratti.

Definizione di una **Politica aziendale per la Parità di Genere**, che esplicita principi, impegni e obiettivi assunti dall'Azienda.

Predisposizione di un **Piano strategico per la parità di genere**, articolato in strumenti gestionali e operativi riferiti a tutti gli ambiti previsti dalle Linee guida UNI/PdR 125:2022, tra cui: selezione e assunzione, gestione e sviluppo della carriera, equità salariale, genitorialità e cura, conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, prevenzione di ogni forma di abuso e molestia nei luoghi di lavoro, promozione di una cultura aziendale inclusiva.

Definizione e l'assegnazione di un **budget annuale** dedicato alle iniziative per la promozione della parità di genere.

Istituzione della **Commissione Pari Opportunità**, organismo consultivo congiunto con le Organizzazioni Sindacali.

Attivazione di **canali di comunicazione dedicati**, anche in modalità anonima (whistleblowing), per la raccolta di segnalazioni, opinioni e suggerimenti, nonché per la denuncia di comportamenti inappropriati o di molestie fisiche, verbali e digitali.

Realizzazione di un **piano di formazione e informazione** su temi quali stereotipi, differenze e bias di genere, inizialmente rivolto ai responsabili di primo e secondo livello e progressivamente esteso all'intera popolazione aziendale.

Definizione di un **piano di comunicazione** finalizzato a promuovere comportamenti coerenti e un uso del linguaggio rispettoso delle diversità, rivolto sia al personale sia alla cittadinanza.

Tale percorso è allo stesso tempo un importante risultato e un punto di partenza per consolidare e promuovere ulteriormente la parità di genere in tutti gli ambiti operativi aziendali, innanzitutto nella gestione del personale, ma anche nei rapporti con la clientela e i vari stakeholder aziendali. I capisaldi valoriali e gli obiettivi perseguiti sono sintetizzati nella Politica aziendale per la parità di genere.

Le linee di azione operativa sono definite dal **Piano strategico per la parità di genere**, redatto con orizzonte triennale e soggetto a verifica e aggiornamento periodici, sulla base dei risultati progressivamente raggiunti e degli obiettivi definiti in relazione alle sei aree previste dalle linee guida nazionali:

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

È stata integrata una **settima area trasversale relativa alla cultura e alle specificità aziendali**.

Come previsto dal Sistema di Gestione **UNI/PdR 125:2022**, GTT ha adottato una Politica per la parità di genere. Attraverso la politica vengono sanciti i valori di equità e trasparenza, con l'impegno di vitare evitare ogni forma di discriminazione, pari opportunità e comportamenti discriminatori.

Per assicurare il raggiungimento di tali obiettivi, la società ha adottato il **sistema di gestione per la parità di genere**, volto a rimuovere ostacoli culturali, organizzativi e materiali che limitano la piena espressione e valorizzazione delle persone, nel rispetto degli standard internazionali e delle normative nazionali vigenti.

In questo quadro, GTT si impegna a valorizzare le diversità e supportare l'empowerment femminile attraverso una strategia di selezione, gestione e sviluppo delle risorse umane orientata alla promozione di una cultura inclusiva. Tale strategia mira a rispettare l'unicità delle persone e a garantire pari possibilità di accesso al lavoro e di crescita professionale, indipendentemente dal genere.

La Politica interviene su più ambiti, a partire dal miglioramento dell'ambiente di lavoro e dalla definizione di strumenti di governance, processi gestionali e risorse economiche idonei a contrastare ogni forma di non inclusione, coinvolgendo anche gli organi di indirizzo e controllo. Vengono adottati processi di gestione e sviluppo del personale fondati sulla parità di genere, favorendo l'accesso femminile a tutti i ruoli lavorativi sia in fase di assunzione sia nei percorsi di mobilità interna.

La Politica prevede anche l'attuazione di criteri neutrali nei percorsi di carriera e di sviluppo professionale, promuovendo un'equa distribuzione di donne e uomini in tutte le aree aziendali, nonché l'adozione di processi finalizzati all'equità retributiva attraverso l'analisi degli effetti salariali degli istituti contrattuali di secondo livello. Particolare attenzione è riservata alla tutela della genitorialità e alla conciliazione tra vita lavorativa e privata, mediante politiche di supporto alle responsabilità genitoriali e di cura.

Politica integrata qualità, ambiente, salute e sicurezza, sicurezza delle informazioni e Sistema di Gestione Salute e Sicurezza

La Politica Integrata di GTT individua nella **salute e sicurezza** uno dei propri principi guida fondamentali. La società afferma l'impegno nella tutela dell'integrità psicofisica delle persone, attraverso la prevenzione dei rischi e l'adozione di misure di protezione adeguate, finalizzate a garantire condizioni di lavoro sicure. La salvaguardia della salute e della sicurezza è un valore che orienta le scelte organizzative e operative, contribuendo ad assicurare un ambiente di lavoro sicuro per tutti i dipendenti.

Sistema di gestione della sicurezza sul lavoro

L'impegno per la sicurezza e la salute dei lavoratori si fonda su un apposito Sistema di gestione della sicurezza, certificato in base alla norma internazionale **ISO 45001**, e sul perseguimento di obiettivi di prevenzione dei rischi. Tutte le unità produttive dispongono di una struttura organizzativa dedicata alla sicurezza e adottano specifiche procedure, programmi di prevenzione e verifiche, attraverso audit interni ed esterni. Tale Sistema include anche i lavoratori di aziende esterne che operano presso i locali aziendali. L'audit per il mantenimento della certificazione dei sistemi di gestione integrati Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza dei lavoratori effettuato nel 2025 ha confermato la conformità del Sistema ai requisiti della norma.

Tra le **attività più significative** dell'anno:

- Monitoraggio permanente 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 in progress l'aggiornamento di tutti i manuali specifici di sito/settore a seguito della riorganizzazione aziendale;
- Aggiornamento delle schede di Valutazione dei Rischi per mansione, strumento di base per identificare, a fronte dei rischi individuati, le misure preventive e protettive necessarie per lo svolgimento in sicurezza delle singole attività svolte dagli operatori;

- 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: radon, rumore, vibrazioni, Cem.

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

A tale scopo vengono effettuati incontri periodici presieduti dalla RSPP - **Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione** - ai quali partecipano il Medico Competente coordinatore aziendale e tutti i RLS. Nel corso di tali incontri vengono affrontati temi di interesse collettivo, tra cui la consultazione in merito alla valutazione dei rischi e alla programmazione, realizzazione e verifica delle misure di prevenzione e protezione adottate. Vengono condivisi i criteri utilizzati per l'esecuzione delle campagne di misura periodiche e per le attività di controllo relative all'applicazione delle misure di prevenzione e protezione, così come analizzati gli incidenti occorsi. Gli incontri rappresentano infine un momento di confronto per lo sviluppo e il riesame della politica aziendale sulla sicurezza e dei relativi obiettivi, in particolare in presenza di cambiamenti significativi di natura organizzativa, di processo, di prodotto o relativi ad attrezzature e materiali.

Regolamenti reclutamento e selezione del personale

La selezione in GTT è improntata su criteri di pubblicità, trasparenza, imparzialità, economicità e celerità e rispetto delle pari opportunità. GTT dispone di diversi regolamenti dedicati al reclutamento e alla selezione del personale - tra cui il Regolamento per il reclutamento e la selezione del personale GTT, quello specifico per i conducenti di linea a tempo indeterminato, il regolamento per il personale di categoria dirigenziale e quello per l'assunzione tramite apprendistato di alta formazione con eventuale stabilizzazione.

I documenti sopra richiamati hanno l'obiettivo di definire in modo chiaro e uniforme le modalità operative, le responsabilità e le risorse necessarie affinché la selezione del personale avvenga nel pieno rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza, pubblicità, delle normative comunitarie e delle politiche aziendali, garantendo pari opportunità. Il processo di valutazione è stato implementato al fine di individuare i candidati che meglio rispondono ai requisiti attitudinali, professionali e motivazionali richiesti dalla posizione da ricoprire. I regolamenti sono consultabili ai seguenti link disponibili sul sito web: *Società Trasparente - Reclutamento del personale - Criteri e modalità*.

Il processo di reclutamento e selezione del personale è sotto la responsabilità dell'area Risorse Umane che, previa deliberazione del CdA, attua il reperimento, la selezione e l'inserimento delle figure professionali necessarie.

Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

ESRS Standards ESRS S1 S1-2

Il coinvolgimento dei lavoratori e dei loro rappresentanti in relazione agli impatti rilevanti - effettivi e potenziali - sulla forza lavoro avviene attraverso un insieme di canali. Per il personale dipendente, il dialogo è garantito dalle attività della funzione Risorse Umane e dell'area AFC per gli aspetti retributivi, dai canali di comunicazione interna, dall'intranet aziendale e dallo sportello del personale. Per quanto riguarda le organizzazioni sindacali, il coinvolgimento è assicurato attraverso le funzioni Relazioni Industriali e QS&HSE, mediante riunioni periodiche e tramite il ruolo dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), che contribuiscono al monitoraggio e alla gestione degli impatti sulle condizioni di lavoro.

Il coinvolgimento e la partecipazione attiva dei dipendenti ai processi aziendali costituiscono obiettivi di fondamentale importanza, che vengono tenuti in considerazione attraverso strumenti di gestione e sviluppo delle risorse umane. GTT instaura un rapporto di dialogo informativo attraverso la Direzione Risorse Umane, rendendo tutti i dipendenti partecipi e informati della vita aziendale, delle novità e delle attività messe in atto, attraverso l'intranet aziendale.

Il coinvolgimento della forza lavoro avviene sia in forma diretta sia tramite i rappresentanti dei lavoratori. In particolare, il confronto diretto si svolge in modo continuativo durante tutto l'anno o in occasione di specifici eventi e/o iniziative. GTT non ha al momento adottato una modalità di coinvolgimento specifica per la identificazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti per la forza lavoro propria.

Gli incontri con i rappresentanti dei lavoratori sono programmati e calendarizzati nel corso dell'anno, nonché organizzati in prossimità delle scadenze degli accordi vigenti. La funzione responsabile di garantire che tale coinvolgimento si realizzi in modo efficace e costante è la Direzione Risorse Umane.

GTT opera nel pieno rispetto della normativa italiana vigente che adotta principi e norme a completa tutela dei Diritti Umani, espressi nel contratto nazionale (CCNL) di settore.

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni

ESRS Standards ESRS S1 S1-3

GTT adotta processi per mitigare gli impatti negativi delle proprie attività, garantendo al contempo un ambiente di lavoro etico e trasparente. Tra questi rientrano i moduli online, i contact center, oltre al whistleblowing, che permette di segnalare problematiche specifiche in forma anonima. Tali canali comprendono la possibilità di segnalare molestie fisiche, verbali o digitali, in coerenza con il sistema di gestione previsto dalla UNI/PdR 125:2022. Ogni segnalazione viene registrata e trattata, con possibilità di conciliazione paritetica. I dati emersi dai reclami vengono utilizzati per identificare criticità operative e sviluppare azioni correttive.

Canale Whistleblowing

In conformità al D.Lgs. 24/2023 sul whistleblowing, GTT ha attivato uno specifico canale interno per consentire alla propria forza lavoro di segnalare in modo sicuro e riservato comportamenti, atti o omissioni che possano arrecare impatti negativi ai lavoratori, all'integrità della Società o all'interesse pubblico. Il sistema di whistleblowing rappresenta uno strumento a disposizione dei dipendenti per sollevare preoccupazioni relative a illeciti, violazioni normative, casi di maladministration, nonché episodi di molestie o abusi sul luogo di lavoro. Le segnalazioni possono essere effettuate tramite canali dedicati, inclusa una piattaforma informatica e il contatto diretto con il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, garantendo la tutela della riservatezza, l'anonimato del segnalante e la protezione da qualsiasi forma di ritorsione.

La possibilità di segnalazione è estesa a tutte le persone che operano nel contesto aziendale tra cui lavoratori, fornitori, clienti, membri delle comunità locali, ecc. Le segnalazioni possono essere effettuate attraverso canali scritti o orali messi a disposizione del personale. Per agevolare l'accesso al sistema, la procedura per le segnalazioni è consultabile direttamente sul *sito web* della Società.

GTT adotta una rigorosa politica di tutela nei confronti dei segnalanti. Qualsiasi condotta ritorsiva o discriminatoria nei loro confronti, così come eventuali mancanze nell'attività di verifica e analisi delle segnalazioni da parte degli organi direttivi o di soggetti operanti per conto di GTT, sarà oggetto di sanzioni secondo quanto previsto dal sistema disciplinare adottato.



Relazioni sindacali

Il GTT dialoga costantemente con le sigle sindacali per il miglioramento del servizio e le tutele dei lavoratori. Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda alla sezione relativa alle Azioni di dialogo con le Organizzazioni Sindacali.

Azioni svolte nei confronti della forza lavoro propria

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS S1 S1-4

GTT ha adottato una serie di iniziative volte a prevenire, mitigare e gestire eventuali impatti negativi, con l'obiettivo di promuovere, al contempo, impatti positivi per i propri dipendenti.

Welfare aziendale

GTT dedica particolare attenzione alla qualità della vita dei propri dipendenti, promuovendo un sistema di welfare aziendale per favorire un equilibrio efficace tra lavoro e vita privata.

Piattaforma di welfare aziendale

GTT eroga per ogni dipendente una somma da utilizzare su una specifica piattaforma, dove è possibile generare voucher o utilizzare direttamente il credito welfare sul sito di numerosi Partner. Raggiunti gli obiettivi fissati dall'accordo sul Premio di Risultato (relativi all'anno precedente), ogni dipendente potrà decidere la percentuale del proprio premio da destinare al welfare aziendale e, con una conversione di almeno il 75%, GTT incrementerà di un ulteriore 10% l'importo totale sulla piattaforma.

Centro di ascolto

Nel 2025, il **Centro di ascolto** di GTT, formato da professionisti esterni, ha affrontato e fornito supporto a casi di difficoltà, quali stati di ansia, stress, depressione e attacchi di panico. n.27 dipendenti sono stati coinvolti in gravi incidenti e/o aggressioni da parte di passeggeri e sono stati orientati alla fruizione dei servizi del centro per intraprendere, su base volontaria, un percorso di desensibilizzazione al trauma. Nel corso del 2025, il Centro ha erogato complessivamente 820 ore di consulenza e supporto psicologico a favore dei dipendenti e dei loro familiari.

Lavoratori L.68

GTT ha realizzato un intervento finalizzato al miglioramento del benessere lavorativo dei dipendenti con disabilità inseriti in azienda ai sensi della Legge 68/99. L'iniziativa ha coinvolto 6 lavoratori ed è stata concepita per favorire un contesto professionale inclusivo, motivante e orientato alla crescita personale e professionale.

Ferie solidali

Le ferie solidali sono un'iniziativa che permette ai dipendenti di donare parte delle proprie giornate di ferie a colleghi in gravi difficoltà. A distanza di 6 anni dalla istituzione delle ferie solidali, nel 2025 i dipendenti hanno donato 60 giornate a colleghi in gravi difficoltà (senza conoscerne l'identità). La commissione tecnica paritetica azienda-sindacati ha analizzato 10 richieste e ha autorizzato 185 giorni di ferie. La Società contribuisce a incrementare le giornate disponibili con una quota aggiuntiva del 10% rispetto a quanto donato dai dipendenti. L'iniziativa risulta molto apprezzata dai dipendenti e offre un sostegno concreto ai colleghi in difficoltà.

Fondo sussidi straordinari

Nel 2025 il "Fondo Sussidi Straordinari" ha supportato 26 famiglie di dipendenti in situazioni di difficoltà. Tra queste, il fondo è stato anche utilizzato per offrire un aiuto concreto alle famiglie di dipendenti deceduti, garantendo loro un sostegno in un momento di difficoltà.

Prestiti aziendali

GTT offre prestiti fino a 2.500 euro a tasso agevolato e anticipi sul TFR con condizioni più favorevoli rispetto a quanto previsto dalla legge, sia per le motivazioni ammissibili sia per il numero di concessioni. Nel corso del 2025 sono stati concessi 133 prestiti per un totale erogato pari a 316.500 euro con una crescita del 18% rispetto al 2024; sono state gestite 120 richieste di anticipo TFR e concesse 108. Le principali motivazioni delle richieste sono acquisto e/o ristrutturazione prima casa. La seconda motivazione è la copertura delle spese sanitarie personali.

Scialuppa CRT Onlus - Fondazione Anti Usura

GTT collabora con la Fondazione Antiusura Scialuppa CRT Onlus e ha avviato un programma di sensibilizzazione volto a promuovere una gestione più consapevole delle situazioni di indebitamento, integrando le iniziative già attive.

Altre iniziative

- **Abbonamenti scontati** per il trasporto pubblico locale e per la sosta, estesi anche ai familiari;
- Possibilità di telelavoro e **smart working**: nel 2025 i dipendenti abilitati allo svolgimento dello smart working sono stati 386 e nel corso dello stesso anno sono state fruite un totale di 87.007 ore di smart working;
- **Copertura dei costi per il rinnovo della patente** per i dipendenti che la utilizzano a scopo lavorativo;
- **Assistenza pensionistica gratuita**, con consulenza per la verifica contributiva e supporto nella presentazione della domanda di pensione;
- **Rimborso forfettario annuale**, a favore dei dipendenti in servizio a settembre, per le spese di gestione del conto corrente bancario;
- **Iniziative culturali e ricreative** gestite dal CRAL aziendale, tra cui borse di studio, "Natale bimbi", vacanze estive/ colonie.

Formazione

Nel mese di luglio 2025, è stato attivato un percorso formativo dedicato ai temi dell'**inclusione**, della **non discriminazione** e della **parità di genere**, rivolto in una prima fase a funzionari e capi intermedi. Il programma sarà esteso nel corso del 2026 in modo capillare a tutto il personale, attraverso modalità formative differenziate, tra cui corsi in e-learning e "pillole formative" fruibili tramite lo Sportello Personale, con l'obiettivo di garantire un'ampia diffusione dei contenuti e promuovere comportamenti coerenti con i principi aziendali.

Strategie di rafforzamento dell'organico dei conducenti

Nel 2025 GTT ha posto particolare attenzione al fenomeno del turnover, riconoscendo come la dinamica delle uscite e delle entrate nella figura del conducente rappresenti uno dei principali fattori in grado di incidere sulla continuità e sulla regolarità del servizio. Per far fronte a tale criticità, la Società ha avviato **un piano di assunzioni con incentivi differenziati**: un bonus fino a 6.500 euro per il conseguimento delle abilitazioni necessarie (patente D e CQC) e un bonus di ingresso pari a 3.500 euro per i candidati già in possesso delle qualifiche professionali, con il riconoscimento dell'anzianità maturata in precedenti esperienze nel settore. Le assunzioni sono state inquadrate con contratti a tempo indeterminato e condizioni retributive e di welfare competitive rispetto al mercato di riferimento. Tali misure sono finalizzate ad attrarre nuovi candidati e a mitigare l'impatto del turnover, offrendo prospettive di maggiore stabilità del servizio.

La Società ha adottato anche politiche volte a adeguare l'organico di guida al fabbisogno stimato, incrementando il numero di conducenti al fine di ridurre il ricorso al lavoro straordinario e migliorare la copertura delle turnazioni quotidiane, elemento essenziale per garantire la regolarità delle corse. A completamento di questa strategia, nel luglio 2025 è stato sottoscritto un accordo sindacale, frutto di un confronto con le organizzazioni dei lavoratori, che ha introdotto una diversa articolazione delle mancate prestazioni per i neoassunti, con l'obiettivo di favorire il più rapido raggiungimento degli standard aziendali di efficienza e qualità del servizio. L'intesa ha previsto interventi sulla turnazione e sull'organizzazione dei riposi, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro e agevolare il pieno inserimento dei nuovi conducenti nell'operatività quotidiana.

Selezione esterna

Nel 2025, a causa delle difficoltà diffuse a livello nazionale nel reperire conducenti di linea, GTT ha avviato un nuovo piano di assunzioni per far fronte alla carenza cronica di autisti. L'iniziativa è rivolta anche a candidati privi di patente di categoria D ed E e della Carta di Qualificazione del Conducente (C.Q.C.) per il trasporto di persone. L'obiettivo è ampliare la platea dei candidati e favorire l'ingresso di nuovi conducenti nel settore.

Per rendere l'offerta più attrattiva in un mercato del lavoro molto competitivo, GTT ha previsto:

- la copertura dei costi di formazione necessari per conseguire le abilitazioni professionali (patente D e C.Q.C.);
- l'erogazione di un bonus economico, legato alla sottoscrizione di un patto di stabilità della durata di 5 anni.



L'iniziativa ha ottenuto un notevole successo: sono state ricevute 2.000 candidature da parte di aspiranti conducenti in possesso della sola patente di categoria B. Tra questi, 480 candidati - con diploma quinquennale e meno di 40 anni - sono stati ammessi alle prove di selezione. Al termine del percorso selettivo, GTT ha sottoscritto 190 impegni all'assunzione. A partire da ottobre 2025, 130 aspiranti conducenti di linea sono stati avviati ai percorsi formativi necessari per conseguire le abilitazioni professionali previste.

Le prime assunzioni si concretizzeranno durante la primavera 2026 mentre per i prossimi aspiranti conducenti di linea si prevede l'attivazione di nuovi percorsi formativi a partire dal mese di aprile 2026.

Nel corso del 2025 sono state avviate altre iniziative che hanno contribuito ad assumere personale di guida, in particolare:

- collaborazione specifiche con Fondazione Operti
- collaborazione con Agenzia Piemonte Lavoro e Umara
- progetto nuove generazione alla guida

Tali iniziative hanno avuto un risvolto significativo dal punto di vista sociale e di inclusione sociale. La maggior parte dei partecipanti a tali percorsi formativi, una volta conseguiti i titoli professionali necessari, è stata assunta nei primi mesi del 2026 presso GTT in qualità di conducenti di linea.

Complessivamente nel corso del 2025 sono stati assunti 172 conducenti di linea urbano. L'attività di selezione esterna ha riguardato anche altre figure operative quali per esempio l'inserimento di: operai, laureati e assistenti alla clientela.

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 possibili 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%.

Si riportano di seguito i passaggi di mobilità interna per l'anno 2025

| DA: A: | Addetti alla mobilità | Assistenti alla Clientela | Capi e Graduati | Conducenti di Linea | Funzionari | Impiegati | Operai | Varie mansioni ausiliarie | Totale |
|----------------------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|------------|-----------|-----------|---------------------------|------------|
| Addetti alla mobilità | - | 7 | - | - | - | 3 | 8 | 1 | 19 |
| Assistenti alla Clientela | 1 | - | 2 | - | - | 1 | 2 | - | 6 |
| Capi e Graduati | - | - | - | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 4 |
| Conducenti di Linea | 7 | 9 | 11 | - | - | 5 | 8 | 14 | 54 |
| Impiegati | - | - | - | 2 | 6 | - | - | 1 | 9 |
| Movimento metro-ferro | - | - | - | 1 | 2 | - | - | - | 3 |
| Operai | 2 | - | 3 | 1 | - | - | - | 2 | 8 |
| Varie mansioni ausiliarie | | 1 | | 3 | | 8 | 4 | | 16 |
| Totale | 10 | 17 | 16 | 8 | 9 | 17 | 23 | 19 | 119 |

Assenteismo

Nel corso del 2025 è stato avviato un piano di assunzioni per ovviare alla carenza di personale di guida che rappresenta oltre il 50% del personale GTT. Questo deficit ha avuto un impatto negativo sul servizio erogato ma anche sulla gestione del personale di guida messo particolar-

mente sotto pressione. Con le nuove politiche di assunzione avviate da maggio 2025 sono state assunte nuove risorse rendendo più agevoli le turnazioni del personale di guida.

Tali interventi dovrebbero contribuire ad una progressiva diminuzione dell'assenteismo nel prossimo periodo.

È stato siglato il nuovo accordo sindacale sul premio di produttività, legato in modo strutturale alla presenza effettiva al lavoro, con l'obiettivo esplicito di contrastare l'assenteismo cronico tra i dipendenti. Nell'accordo con le principali sigle sindacali si è deciso di collegare l'accesso al premio di produttività a un numero minimo di giornate lavorate. Questo meccanismo vuole creare un incentivo concreto per ridurre le assenze non giustificate e aumentare la produttività complessiva, legando direttamente la premialità alla partecipazione al lavoro piuttosto che erogarli indistintamente a tutti i dipendenti, come avveniva in passato. Nel 2025, le principali tipologie di assenza in GTT risultano principalmente riconducibili a malattia e ai permessi previsti dalla Legge 104.

Azioni di dialogo con le Organizzazioni Sindacali

In GTT sono previsti incontri di dialogo con le 5 OO.SS. (Organizzazioni Sindacali esterne) firmatarie del CCNL.

In tutte le occasioni di confronto le parti hanno condiviso percorsi comuni con l'obiettivo di migliorare la competitività aziendale e assicurare la crescita professionale dei lavoratori mirando così ad ottenere un equilibrato rapporto vita/lavoro e maggior benessere sul luogo di lavoro soprattutto per i conducenti TPL urbano.

Nel mese di luglio 2025 è stato siglato un nuovo accordo sindacale inerente il TPL urbano che garantisce l'ingresso di nuove risorse e poter così introdurre la gestione di nuovi turni e orari tenendo in considerazione le fisiologiche esigenze di riposo personali e familiari.

Le principali novità di tale accordo riguardano:

- Il riconoscimento al 100% dell'anzianità del conducente che abbia maturato altre esperienze lavorative prima di GTT. Tale riconoscimento vale ai fini degli aumenti automatici previsti dal CCNL;
- Il riconoscimento di un buono mensa per il lavoro effettivo domenicale/festivo;
- La rivisitazione dell'articolazione dell'orario di lavoro al fine di contemperare una maggior conciliazione dei tempi di vita-lavoro ed un miglioramento della produttività.

Con l'ultimo punto si è ottemperato a quanto previsto dall'accordo nazionale di dicembre 2024 che prevedeva l'avvio di una contrattazione aziendale di secondo livello a valle dell'accordo nazionale 2024.

È stato aggiornato con gli obiettivi 2025 il Premio di Produttività Aziendale definito nel corso del 2024 con l'accordo 2024-2026 stipulato al fine di migliorare ulteriormente gli indicatori relativi alla presenza in servizio e alla redditività aziendale.

L'andamento delle iscrizioni sindacali nel 2025 evidenzia un lieve decremento del tasso di sindacalizzazione.

| Adesioni sindacali per genere | | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|-------------------------------|----|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Adesioni sindacali | nr | 388 | 2.058 | 2.446 | 406 | 2.096 | 2.502 | 2.152 | 410 | 2.562 |
| | % | 16% | 84% | 100% | 16% | 84% | 100% | 84% | 16% | 100% |

Nota: percentuale di adesioni calcolata sulla popolazione aziendale

| Contrattazione di II livello - Accordi sottoscritti (nr) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Con Organizzazioni Sindacali | 11 | 26 | 39 |
| Con RSU | 9 | 17 | 33 |
| Totale | 20 | 43 | 72 |

| Contrattazione di II livello - Riunioni sindacali effettuate (nr) | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------|-----------|------------|
| Convocate dall'azienda | 16 | 19 | 31 |
| Richieste da Organizzazioni Sindacali / RSU | 54 | 74 | 103 |
| Procedure di raffreddamento | 6 | 6 | 28 |
| Totale | 76 | 99 | 162 |

| Esito procedure di Conciliazione ex L. 146/1990 (Esercizio del diritto di sciopero nei servizi essenziali) (nr) | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|----------|----------|-----------|
| Chiusura positiva | 3 | 2 | 11 |
| Decadute / ritirate / sospese | 1 | 2 | 6 |
| Chiusura negativa | 2 | 2 | 11 |
| Totale | 6 | 6 | 28 |

| Numero scioperi | 2025 | 2024 | 2023 |
|------------------------|------|------|------|
| Aziendali | | | |
| dichiarati | 1 | 2 | 10 |
| di cui effettuati | 1 | 2 | 7 |
| Nazionali | | | |
| dichiarati/adesioni | 7 | 7 | 7 |
| di cui effettuati | 7 | 7 | 5 |
| Totale scioperi | | | |
| dichiarati | 8 | 9 | 17 |
| di cui effettuati | 8 | 9 | 12 |

Per il 2025 si riportano 9 **vertenze sindacali** chiuse, relative a ricorsi giudiziari presentati da lavoratrici e lavoratori dipendenti, con indicazione dei motivi e delle modalità di definizione di ciascuna.

Motivi delle vertenze:

- N. 1 vertenza per impugnazione provvedimento disciplinare;
- N. 7 vertenze per richiesta di pagamento di indennità economica (ferie);
- N. 1 vertenza per richiesta parametro superiore.

Modalità di chiusura:

- N. 8 vertenze chiuse tramite conciliazione in sede giudiziale o extra giudiziale;
- N. 1 vertenza chiusa con sentenza giudiziale.

Come menzionato precedentemente, GTT ha adottato un sistema di segnalazione Whistleblowing, che consente di ricevere e gestire anche le segnalazioni provenienti dal personale, relative a materie rientranti negli ambiti previsti dalla normativa di riferimento, con esclusione dei meri reclami di carattere personale non riconducibili al perimetro previsto dalla disciplina sul Whistleblowing.

Comitato rischi, ambiente, sicurezza e salute

Dal 2012 opera un osservatorio permanente sui rischi per la salute, denominato **Comitato rischi, ambiente, sicurezza e salute**, la cui composizione è stata aggiornata nel 2024. 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, il **Comitato rischi, ambiente, sicurezza e salute** 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.

Bodycam

GTT ha introdotto, in fase di sperimentazione, delle bodycam destinate agli Assistenti alla Clientela. Questa iniziativa si inserisce in un percorso più ampio ed orientato alla tutela della sicurezza del personale operativo, spesso chiamato a svolgere il proprio ruolo in contesti complessi, e al miglioramento generale dell'affidabilità e della sicurezza del servizio di trasporto pubblico.

Le bodycam potranno essere attivate esclusivamente in situazioni di potenziale rischio per l'incolumità dell'operatore stesso o di soggetti terzi, consentendo così una gestione più efficace e tempestiva delle situazioni di emergenza. Il trattamento dei dati personali legato all'uso delle bodycam avviene nel pieno rispetto delle normative vigenti.

Alla data della presente Rendicontazione non è possibile fornire indicazioni puntuali rispetto alle spese sostenute per l'attuazione delle attività sopra descritte.



Metriche e obiettivi

Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS S1 S1-5

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|--|-----------------------------|--|-----------|
| Condizioni di lavoro | Formazione | Svolgimento di formazione sui temi dell'inclusione, della non discriminazione e della parità di genere per tutto il personale di GTT | 2026 |
| Parità di trattamento e di opportunità per tutti | | Adozione di un piano di formazione a sostegno dello sviluppo sia delle soft skill che di competenze tecniche | 2026 |
| Altri diritti connessi al lavoro | Nuove assunzioni | Inserimento di risorse qualificate e specializzate per far fronte al turn over di figure di esperienza che sono in fase di uscita da GTT, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> - n.12 funzionari - n.12 impiegati - n. 145 conducenti urbani - n. 30 operai e mov. Metro | 2026-2027 |
| | Iniziative per i dipendenti | Accesso per i dipendenti ad un nuovo servizio di consulenza psicologica on-line, ad integrazione del Centro d'Ascolto esistente, con disponibilità garantita sette giorni su sette | 2026 |
| | Sicurezza del personale | Aumentare il numero di body cam disponibili per il personale, rafforzando la sicurezza e la tutela degli operatori e dei passeggeri | |

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-6

Dipendenti

Al 31 dicembre 2025 il numero di dipendenti di GTT è di **3.790 unità**. I dati di seguito rappresentati sull'organico sono calcolati con riferimento al personale dipendente come numero di persone alla fine di ogni periodo (HC / Head Count). Complessivamente, nel 2025, il numero di dipendenti di GTT ha registrato un incremento, con una crescita netta del 1,5%.

Il genere femminile rappresenta il 17,75% del totale dei dipendenti, mentre il genere maschile costituisce l'82,25% dell'organico.

| Dipendenti alla fine del periodo | Unità | 2025 | | | 2024* | | | 2023* | | |
|----------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Italia | HC | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

*Vengono riesposti i valori per gli anni 2024 e 2023 a seguito di un miglioramento dei processi per la raccolta dei dati

Alla data di pubblicazione del presente documento, GTT non ha formalizzato una procedura interna dedicata ai dipendenti che non si riconoscono nelle categorie di genere maschile o femminile. Alla medesima data, non risultano pervenute segnalazioni o comunicazioni da parte di dipendenti che abbiano dichiarato di non riconoscersi in tali categorie di genere o che abbiano espresso la volontà di non indicare il genere di appartenenza, indipendentemente dai dati anagrafici o dal sesso biologico.

Si rinvia al Bilancio di esercizio per la corrispondente voce di conto economico (costo del personale).

L'impegno di GTT nella promozione di rapporti di lavoro stabili e duraturi si traduce in una prevalenza assoluta di contratti a tempo indeterminato, che rappresentano il 100% del totale dei rapporti di lavoro.

Tutti i dipendenti della Società svolgono la propria attività esclusivamente sul territorio italiano.

| Dipendenti per tipologia di contratto | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Tempo indeterminato | HC | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

Il lavoro part time viene svolto sempre su base volontaria, viene concesso in forma temporanea (rinnovabile) ed è reversibile a tempo pieno su richiesta dei dipendenti. Nel caso di concessione temporanea, può essere trasformato in full time alla scadenza anche per scelta aziendale connessa a esigenze lavorative. Nel 2025, la grande maggioranza dei dipendenti (94,88%) è assunta con contratto full time, mentre il 5,12% ha un contratto part time.

| Dipendenti per tipologia di impiego | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|-------------------------------------|-------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Full-time | HC | 557 | 3.039 | 3.596 | 543 | 2.992 | 3.535 | 541 | 3.157 | 3.698 |
| Part-time | | 116 | 78 | 194 | 117 | 82 | 199 | 131 | 81 | 212 |
| Totale | | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

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

Turnover

Nel corso dell'anno, il tasso di assunzione è stato pari al 5,9%, mentre il tasso di cessazione si è attestato al 4,4%, evidenziando un saldo occupazionale positivo. Si tratta di un risultato particolarmente significativo se confrontato con il 2024, quando il turnover aveva registrato un valore negativo del -4,5%. Il dato assume particolare rilevanza anche alla luce delle difficoltà strutturali del settore nel reperire personale, in particolare autisti qualificati. In questo contesto, l'anno può essere considerato particolarmente positivo sotto il profilo delle assunzioni. La Società intende proseguire lungo questo percorso, confermando il proprio impegno nel rafforzamento dell'organico e ponendosi obiettivi di inserimento di nuove risorse, come dettagliato nella sezione dedicata agli obiettivi a cui si rimanda.

Nel 2025 sono state effettuate 221 assunzioni, con un incremento del 53,5% rispetto alle 144 registrate nel 2024. Le nuove assunzioni hanno riguardato prevalentemente personale tra i 30 e i 50 anni, pari al 56,6% del totale.

| Assunzioni / per età | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|----------------------|-------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Fino a 29 anni | HC | 6 | 48 | 54 | 1 | 26 | 27 | 3 | 38 | 41 |
| Da 30 a 50 anni | | 18 | 107 | 125 | 12 | 64 | 76 | 8 | 88 | 96 |
| Oltre 50 anni | | 2 | 40 | 42 | 3 | 38 | 41 | 2 | 7 | 9 |
| Totale | | 26 | 195 | 221 | 16 | 128 | 144 | 13 | 133 | 146 |

Dal punto di vista delle qualifiche, gli inserimenti hanno interessato soprattutto i Conducenti di Linea (76,0%), seguiti dagli Operai (19,5%).

| Assunzioni / per categoria professionale | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | HC | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| Addetti alla mobilità | | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Assistenti alla Clientela | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Capi e Graduati | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Conducenti di Linea | | 22 | 146 | 168 | 12 | 106 | 118 | 11 | 112 | 123 |
| Funzionari | | 3 | 1 | 4 | 1 | 4 | 5 | - | - | - |
| Impiegati | | 1 | 5 | 6 | - | 3 | 3 | - | - | - |
| Movimento metro-ferro | | - | - | - | 2 | 6 | 8 | - | - | - |
| Operai | | - | 43 | 43 | 1 | 9 | 10 | - | 18 | 18 |
| Varie mansioni ausiliarie | | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Totale | | 26 | 195 | 221 | 16 | 128 | 144 | 13 | 131 | 144 |

Nel 2025, la quasi totalità delle assunzioni è avvenuta con contratto a tempo indeterminato (189 inserimenti), l'85,5% del totale. Le assunzioni a tempo indeterminato in apprendistato sono state 32 (14,5%), a conferma dell'attenzione verso l'inserimento e la formazione di nuove risorse.

| Assunzioni / per contratto / causale | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---------------------------------------|-------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Tempo indeterminato | HC | 26 | 163 | 189 | 15 | 119 | 134 | 12 | 113 | 125 |
| Tempo indeterminato in apprendistato* | | - | 32 | 32 | 1 | 9 | 10 | - | 18 | 18 |
| Sentenza | | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | 3 |
| Totale | | 26 | 195 | 221 | 16 | 128 | 144 | 13 | 133 | 146 |

* compreso apprendistato di alta formazione e ricerca

Nel 2025 si sono registrate 165 cessazioni, con una diminuzione del 48,4% rispetto alle 320 rilevate nel 2024.

| Cessazioni / per età | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|----------------------|-------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Fino a 29 anni | HC | - | 7 | 7 | - | 9 | 9 | - | 10 | 10 |
| Da 30 a 50 anni | | 6 | 41 | 47 | 8 | 85 | 93 | 9 | 81 | 90 |
| Oltre 50 anni | | 7 | 104 | 111 | 20 | 198 | 218 | 33 | 191 | 224 |
| Totale | | 13 | 152 | 165 | 28 | 292 | 320 | 42 | 282 | 324 |

Le cessazioni sono dovute principalmente a pensionamenti o casi di invalidità (47,3% del totale), seguite dalle uscite volontarie (44,2%). Le restanti cessazioni sono riconducibili in misura residuale a licenziamenti (5,5%) e a decessi in servizio (3,0%). Il trend delle uscite volontarie evidenzia il numero dei pensionamenti registrati.

| Motivo cessazione | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---|-------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Uscite volontarie | HC | 7 | 66 | 73 | 8 | 69 | 78 | 4 | 67 | 71 |
| Pensionamenti / invalidità | | 4 | 74 | 78 | 1 | 94 | 95 | 10 | 120 | 130 |
| Licenziamenti (esoneri, destituzioni, ecc.) | | 1 | 8 | 9 | - | 10 | 11 | 2 | 14 | 16 |
| Decesso | | 1 | 4 | 5 | 1 | 4 | 5 | 1 | 3 | 4 |
| Uscite anticipate L.223/91 (Licenziamenti collettivi) | | - | - | - | 8 | 15 | 23 | 17 | 27 | 44 |
| Risoluzione contratto lavoro (passaggio a Trenitalia/RFI) | | - | - | - | 10 | 100 | 110 | 8 | 51 | 59 |
| Totale | | 13 | 152 | 165 | 28 | 292 | 320 | 42 | 282 | 324 |

| Turnover | | 2025 | | | 2024 | | | |
|--------------------------------|--|------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | | % | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Turnover positivo - assunzioni | | | 3,9% | 6,3% | 5,9% | 2,4% | 4,0% | 3,7% |
| Turnover negativo - cessazioni | | | 2,0% | 4,9% | 4,4% | 4,2% | 9,1% | 8,2% |
| Turnover complessivo | | | 2,0% | 1,4% | 1,5% | -1,8% | -5,1% | -4,6% |

Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-7

Per lo svolgimento delle proprie attività GTT può contare anche su lavoratori non dipendenti.

Al 31 dicembre 2025 il numero di lavoratori non dipendenti è 72, rappresentato da lavoratori somministrati.

I lavoratori somministrati sono stati inseriti all'interno della forza lavoro di GTT in qualità di "personale operativo addetto alle attività di servizio e assistenza alla clientela", con mansioni connesse alla gestione e al controllo dei servizi di trasporto.

I dati di seguito rappresentati sull'organico sono calcolati con riferimento ai lavoratori non dipendenti come numero di persone alla fine di ogni periodo (HC/ Head Count).

| Altri lavoratori | 2025 | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| | Donne | Uomini | Totale |
| Lavoratori somministrati | 22 | 50 | 72 |
| Totale a fine periodo / per genere | 22 | 50 | 72 |

Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-8

Contrattazione collettiva

Tutto il personale non dirigente è assunto con contratto a tempo indeterminato, inclusi i contratti di apprendistato che, al termine del periodo formativo, vengono trasformati in contratti ordinari. L'inquadramento avviene secondo il CCNL Autoferrotranvieri - Internavigatori (Mobilità-TPL). I dirigenti, invece, sono inquadrati in base al CCNL Dirigenti, applicato in modo trasversale ai diversi settori industriali di riferimento. Il 100% dei dipendenti di GTT è coperto da contratti collettivi di lavoro.

Dialogo sociale

Le relazioni industriali che GTT mantiene sono basate sul dialogo con i sindacati, nel rispetto della normativa vigente.

In Italia, il 100% dei dipendenti è coperto da rappresentanti del lavoro. In particolare, in GTT sono presenti sia Rappresentanze Sindacali Unitarie (RSU) che Organizzazioni Sindacali esterne (OO.SS.) con cui periodicamente vengono effettuate delle riunioni e stipulati accordi di secondo livello.

Le relazioni sindacali si concretizzano in attività di coinvolgimento come assemblee e incontri, durante i quali le parti sindacali incontrano la Società e i dipendenti. Per approfondimenti e maggiori dettagli riguardante il dialogo sociale avvenuto nel 2025, si rimanda alla sezione relativa alle *Azioni di dialogo con le Organizzazioni Sindacali*.

Metriche della diversità

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-9

Dipendenti per categorie

I Conducenti di Linea (1.973 dipendenti) rappresentano la categoria principale dell'organico (52% sul totale). Gli operai (13,4%) e gli impiegati (12,2%) costituiscono una parte significativa dell'organico.

| Dipendenti per categoria | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | HC | 1 | 6 | 7 | 1 | 7 | 8 | 1 | 7 | 8 |
| Addetti alla mobilità | | 77 | 67 | 144 | 86 | 70 | 156 | 90 | 68 | 158 |
| Assistenti alla Clientela | | 12 | 63 | 75 | 6 | 61 | 67 | 7 | 65 | 72 |
| Capi e Graduati | | 14 | 156 | 170 | 11 | 152 | 163 | 11 | 156 | 167 |
| Conducenti di Linea | | 203 | 1.770 | 1.973 | 197 | 1.766 | 1.963 | 196 | 1.805 | 2.001 |
| Funzionari | | 68 | 137 | 205 | 65 | 129 | 194 | 62 | 128 | 190 |
| Impiegati | | 247 | 217 | 464 | 243 | 210 | 453 | 252 | 219 | 471 |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| Movimento metro-ferro | | 8 | 56 | 64 | 8 | 61 | 69 | 10 | 91 | 101 |
| Operai | | 14 | 494 | 508 | 14 | 459 | 473 | 14 | 513 | 527 |
| Varie mansioni ausiliarie | | 29 | 151 | 180 | 29 | 159 | 188 | 29 | 186 | 215 |
| Totale | | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

| Dipendenti per categoria % | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|----------------------------|-------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | HC | 0,02% | 0,2% | 0,2% | 0,0% | 0,2% | 0,2% | 0,0% | 0,2% | 0,2% |
| Addetti alla mobilità | | 2,0% | 1,8% | 3,8% | 2,3% | 1,9% | 4,2% | 2,3% | 1,7% | 4,2% |
| Assistenti alla Clientela | | 0,3% | 1,7% | 2,0% | 0,2% | 1,6% | 1,8% | 0,2% | 1,7% | 1,9% |
| Capi e Graduati | | 0,4% | 4,1% | 4,5% | 0,3% | 4,1% | 4,4% | 0,3% | 4,0% | 4,5% |
| Conducenti di Linea | | 5,4% | 46,7% | 52,1% | 5,3% | 47,3% | 52,6% | 5,0% | 46,2% | 53,6% |
| Funzionari | | 1,8% | 3,6% | 5,4% | 1,7% | 3,5% | 5,2% | 1,6% | 3,3% | 5,1% |
| Impiegati | | 6,5% | 5,7% | 12,2% | 6,5% | 5,6% | 12,1% | 6,4% | 5,6% | 12,6% |
| Movimento metro-ferro | | 0,2% | 1,5% | 1,7% | 0,2% | 1,6% | 1,8% | 0,3% | 2,3% | 2,7% |
| Operai | | 0,4% | 13,0% | 13,4% | 0,4% | 12,3% | 12,7% | 0,4% | 13,1% | 14,1% |
| Varie mansioni ausiliarie | | 0,8% | 4,0% | 4,7% | 0,8% | 4,3% | 5,0% | 0,7% | 4,8% | 5,8% |
| Totale | | 17,8% | 82,2% | 100,0% | 17,7% | 82,3% | 100,0% | 17,2% | 82,8% | 100,0% |

La composizione del personale dipendente per classe di età (nel 2025, i dipendenti con più di 50 anni costituiscono 63,1% dell'organico) fotografa una situazione di difficoltà di inserimento di personale di età giovanile. La popolazione aziendale fino a 29 anni di età è il 2,4% del totale.

| Dipendenti per fascia di età | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|------------------------------|-------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Fino a 29 anni | HC | 11 | 79 | 90 | 6 | 54 | 60 | 7 | 52 | 59 |
| Da 30 a 50 anni | | 216 | 1.091 | 1.307 | 240 | 1.175 | 1.415 | 277 | 1.335 | 1.612 |
| Oltre 50 anni | | 446 | 1.947 | 2.393 | 414 | 1.845 | 2.259 | 388 | 1.851 | 2.239 |
| Totale | | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |

| Dipendenti per fascia di età % | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--------------------------------|-------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Fino a 29 anni | HC | 0,3% | 2,1% | 2,4% | 0,2% | 1,4% | 1,6% | 0,2% | 1,4% | 1,6% |
| Da 30 a 50 anni | | 5,7% | 28,8% | 34,5% | 6,4% | 31,5% | 37,9% | 7,4% | 35,8% | 43,2% |
| Oltre 50 anni | | 11,8% | 51,4% | 63,1% | 11,1% | 49,4% | 60,5% | 10,4% | 49,6% | 60,0% |
| Totale | | 17,8% | 82,2% | 100,0% | 17,7% | 82,3% | 100,0% | 18,0% | 86,7% | 104,7% |

Parità di genere

I dati esaminati nell'autovalutazione prevista dalle Linee guida per la parità di genere UNI PdR 125 documentano gli storici gap delle aziende di trasporto pubblico, tradizionalmente a prevalenza maschile. La rappresentanza di dipendenti di genere femminile nelle posizioni di vertice è peraltro superiore alla sua incidenza sull'organico complessivo e le promozioni (automatiche + premianti) conferite nel corso dell'anno registrano la netta prevalenza femminile. L'evoluzione di tali dati sarà monitorata e valutata nel tempo, nell'ambito degli obiettivi in materia di parità di genere.

| Equilibrio di genere nelle posizioni apicali | 2025 | 2024 |
|---|--------|--------|
| % donne nel Consiglio di Amministrazione | 33,00% | 33,00% |
| % donne dirigenti* | 28,60% | 28,60% |
| % donne responsabili di Business Unit (funzioni amministrative) | 42,00% | 42,00% |
| % donne responsabili di Business Unit (totale) | 22,00% | 22,00% |
| % donne nella prima linea gerarchica | 37,50% | 37,50% |
| % donne con budget di spesa / investimenti | 37,50% | 37,50% |

*Comprensivo dell'Amministratrice delegata fino a maggio 2025

| Equilibrio di genere nelle posizioni apicali | 2025 | | 2024 | |
|---|--------|--------|--------|--------|
| | Donne | Uomini | Donne | Uomini |
| % promozioni nel corso dell'anno | 8,80% | 11,90% | 12,20% | 11,05% |
| % dipendenti con salario variabile in base a target-obiettivi | 10,25% | 4,59% | 10,00% | 4,42% |

Salari adeguati

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-10

GTT assicura che le retribuzioni della propria forza lavoro siano definite in coerenza con le disposizioni dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro applicati, garantendo il pieno rispetto della normativa vigente e la tutela dei diritti dei lavoratori. In particolare, il riferimento per l'inquadramento e la determinazione dei livelli retributivi è rappresentato dal CCNL Autoferrotranvieri - Internavigatori (Mobilità-TPL) e dal CCNL Dirigenti.

Attraverso l'applicazione integrale dei contratti collettivi di riferimento, la Società promuove condizioni economiche e professionali eque e sostenibili, assicurando a ciascun collaboratore una remunerazione adeguata che rispecchi il valore del proprio contributo.

Protezione sociale

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-11

Tutti i dipendenti di GTT sono coperti dalla legislazione nazionale italiana per quanto riguarda la protezione sociale, che include malattia, disoccupazione, congedo parentale, infortuni sul lavoro, disabilità e pensionamento. Grazie agli istituti previsti dall'ordinamento statale, i lavoratori vedono garantiti i loro diritti sociali, come l'accesso alle cure, la tutela della maternità, la pensione, e altri benefici.

Persone con disabilità

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-12

L'offerta di opportunità lavorative a persone con disabilità e altre categorie protette rappresenta una preziosa risorsa di inclusione sociale. Tali dipendenti rappresentano il 2,9% dell'organico aziendale.

| Dipendenti con disabilità e altre categorie protette | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dipendenti con disabilità | HC | 41 | 69 | 110 | 42 | 73 | 115 | 44 | 78 | 122 |
| % Dipendenti con disabilità e altre categorie protette / Totale dipendenti | | 6,1% | 2,2% | 2,9% | 6,4% | 2,4% | 3,1% | 6,5% | 2,4% | 3,1% |

La maggior parte dei dipendenti con disabilità svolge mansioni da impiegato (53,6%) e mansioni ausiliarie (20,9%), mentre una quota minore ricopre altri ruoli.

| Dipendenti con disabilità e altre categorie protette | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | HC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Addetti alla mobilità | | 4 | 6 | 10 | 6 | 6 | 12 | 7 | 7 | 14 |
| Assistenti alla Clientela | | 2 | - | 2 | - | - | - | - | - | - |
| Capi e Graduati | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Conducenti di Linea | | 2 | 3 | 5 | 2 | 3 | 5 | 2 | 3 | 5 |
| Funzionari | | - | 3 | 3 | - | 3 | 3 | - | 3 | 3 |
| Impiegati | | 29 | 30 | 59 | 30 | 31 | 61 | 30 | 32 | 62 |
| Movimento metro-ferro | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Operai | | - | 8 | 8 | - | 8 | 8 | - | 8 | 8 |
| Varie mansioni ausiliarie | | 4 | 19 | 23 | 4 | 22 | 26 | 5 | 25 | 30 |
| Totale | | 41 | 69 | 110 | 42 | 73 | 115 | 44 | 78 | 122 |

Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-13

Formazione dipendenti

L'offerta formativa di GTT è articolata in quattro categorie:

OBBLIGATORIA

- **Sicurezza** (es. antincendio, primo soccorso)
- **Ambiente** (es. normativa di riferimento, emissioni in atmosfera),
- **Energia** (es. normativa e certificazioni energetiche), legale (es. GDPR, mod.231),
- **Conseguimento 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

COMPORIMENTALE

- Formazione di ruolo (es. comunicazione, gestione delle persone)

CONVEGNI-SEMINARI

- Convegni e seminari su temi tecnici o generali.

Le priorità formative vengono aggiornate annualmente in funzione dell'evoluzione del contesto normativo e delle esigenze tecnico-organizzative aziendali come, per esempio, le scadenze connesse alle abilitazioni del personale.

| Ore formazione dipendenti | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| Ore formazione - Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | 6,00 | 121,00 | 127,00 | 7,50 | 80,75 | 88,25 | 30,50 | 34,70 | 65,20 |
| Addetti/e alla mobilità | 630,41 | 703,36 | 1.333,77 | 323,91 | 726,09 | 1.050,00 | 831,55 | 605,50 | 1.437,05 |
| Assistenti alla Clientela | 118,37 | 956,44 | 1.074,81 | 92,25 | 601,63 | 693,88 | 35,00 | 865,00 | 900,00 |
| Capi e Graduati | 150,75 | 3.904,67 | 4.055,42 | 157,92 | 2.479,92 | 2.637,84 | 43,50 | 1.698,29 | 1.741,79 |
| Conducenti di Linea | 10.029,45 | 74.513,18 | 84.542,63 | 3.948,71 | 30.148,61 | 34.097,32 | 2.576,00 | 27.918,22 | 30.494,22 |
| Funzionari | 629,35 | 2.423,35 | 3.052,70 | 969,73 | 2.785,21 | 3.754,94 | 963,11 | 1.790,41 | 2.753,52 |
| Impiegati | 635,50 | 1.535,35 | 2.170,85 | 1.981,88 | 3.439,75 | 5.421,63 | 989,60 | 1.845,47 | 2.835,07 |
| Movimento metro-ferro | 551,00 | 2.662,38 | 3.213,38 | 172,00 | 1.736,71 | 1.908,71 | 194,25 | 2.177,26 | 2.371,51 |
| Operai | 142,00 | 15.825,85 | 15.967,85 | 83,00 | 12.041,25 | 12.124,25 | 41,50 | 10.654,98 | 10.696,48 |
| Varie mansioni ausiliarie | 78,00 | 405,50 | 483,50 | 142,00 | 552,72 | 694,72 | 192,48 | 385,42 | 577,90 |
| Totale | 12.970,83 | 103.051,08 | 116.021,91 | 7.878,90 | 54.592,64 | 62.471,54 | 5.897,49 | 47.975,25 | 53.872,74 |

Ai Conducenti di Linea, con 84.542,6 ore complessive, 73% del totale erogato è stato dedicato il maggior numero di ore di formazione. Tale andamento è dovuto anche all'inserimento di nuovo personale nel corso del 2025, che ha reso necessario programmare un consistente numero di ore di formazione e addestramento iniziale, funzionali all'acquisizione delle necessarie competenze tecniche e operative richieste dal ruolo.

| Ore medie formazione | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| Ore medie formazione | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Dirigenti | 6,00 | 20,17 | 18,14 | 7,50 | 11,54 | 11,03 | 30,50 | 4,96 | 8,15 |
| Addetti alla mobilità | 8,19 | 10,50 | 9,26 | 3,77 | 10,37 | 6,73 | 9,24 | 8,90 | 9,21 |
| Assistenti alla Clientela | 9,86 | 15,18 | 14,33 | 15,38 | 9,86 | 10,36 | 5,00 | 13,31 | 13,43 |
| Capi e Graduati | 10,77 | 25,03 | 23,86 | 14,36 | 16,32 | 16,18 | 3,95 | 10,89 | 10,69 |
| Conducenti di Linea | 49,41 | 42,10 | 42,85 | 20,04 | 17,07 | 17,37 | 13,14 | 15,47 | 15,53 |
| Funzionari | 9,26 | 17,69 | 14,89 | 14,92 | 21,59 | 19,36 | 15,53 | 13,99 | 14,19 |
| Impiegati | 2,57 | 7,08 | 4,68 | 8,16 | 16,38 | 11,97 | 3,93 | 8,43 | 6,26 |
| Movimento metro-ferro | 68,88 | 47,54 | 50,21 | 21,50 | 28,47 | 27,66 | 19,43 | 23,93 | 34,37 |
| Operai | 10,14 | 32,04 | 31,43 | 5,93 | 26,23 | 25,63 | 2,96 | 20,77 | 22,61 |
| Varie mansioni ausiliarie | 2,69 | 2,69 | 2,69 | 4,90 | 3,48 | 3,70 | 6,64 | 2,07 | 3,07 |
| Totale | 19,27 | 33,06 | 30,61 | 11,94 | 17,76 | 16,73 | 8,78 | 14,82 | 14,43 |

Nel 2025 le principali tipologie di formazione erogata sono state l'addestramento, la formazione obbligatoria, i corsi comportamentali e i seminari. La formazione obbligatoria ha rappresentato la quota più rilevante del totale, pari al 64,2%.

I corsi legati al ruolo e i seminari hanno rappresentato una quota più contenuta, dedicata ad approfondimenti specifici e aggiornamenti professionali.

| Principali corsi 2025 | Ore |
|-----------------------|-----------|
| Addestramento | 36.365,63 |
| Obbligatoria | 74.286,98 |
| Ruolo | 5.115,80 |
| Seminari | 253,50 |

| Ore di formazione pro capite | 2025 | 2024 | 2023 | Δ% 2025-2024 |
|------------------------------|------|------|------|--------------|
| Senza CQC* | 19,3 | 13,3 | 12,7 | +45,1% |
| Con CQC | 30,7 | 16,7 | 13,4 | +83,8% |

*Carta di Qualificazione del Conducente

L'attività formativa, erogata con il coinvolgimento di docenti esterni, in aumento rispetto all'anno precedente del 89,8%, risulta, in termini di ore complessive, pressoché equivalente a quella realizzata con docenti interni. Nel 2025 le ore di formazione erogate da docenti esterni rappresentano il 51,3% del totale, mentre quelle erogate da docenti interni il 48,7%.

| Ore formazione per tipo di docenza | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Esterna | 6.085,85 | 54.555,45 | 60.641,30 | 3.533,00 | 28.424,00 | 31.957,00 | 2.719,00 | 15.361,45 | 18.080,45 |
| <i>Di cui obbligatoria</i> | <i>5.039,00</i> | <i>47.230,50</i> | <i>52.269,50</i> | <i>1.777,00</i> | <i>22.121,00</i> | <i>23.898,00</i> | <i>1.170,75</i> | <i>10.312,70</i> | <i>11.483,45</i> |
| Interna | 7.433,98 | 50.089,13 | 57.523,11 | 4.346,00 | 26.169,00 | 30.515,00 | 3.178,49 | 32.613,65 | 35.792,14 |
| <i>Di cui obbligatoria</i> | <i>2.502,39</i> | <i>19.836,09</i> | <i>22.338,48</i> | <i>1.516,00</i> | <i>8.820,00</i> | <i>10.336,00</i> | <i>629,14</i> | <i>6.598,75</i> | <i>7.227,89</i> |
| Totale | 13.519,83 | 104.644,58 | 118.164,41 | 7.879,00 | 54.593,00 | 62.472,00 | 5.897,49 | 47.975,10 | 53.872,59 |

Formazione non dipendenti

GTT ha erogato formazione anche per i lavoratori somministrati, per un totale di 1.593,50 ore nel 2025.

| Ore formazione - non dipendenti | 2025 | | |
|---------------------------------|--------|----------|----------|
| | Donne | Uomini | Totale |
| Addestramento | 476,00 | 1.189,50 | 1.665,50 |
| Obbligatoria | 33,00 | 288,00 | 321,00 |
| Ruolo | 40,00 | 116,00 | 156,00 |

Revisioni delle prestazioni

GTT si avvale delle disposizioni transitorie ("phase-in") previste dagli European Sustainability Reporting Standards (ESRS). In applicazione di tali previsioni, la Società non rendiconta nel presente esercizio, le informazioni relative alle revisioni delle prestazioni, riservandosi di includerle in modo progressivo nei futuri periodi di rendicontazione, in linea con le tempistiche e le modalità stabilite dalla normativa di riferimento.

Metriche di salute e sicurezza

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-14

GTT ritiene che la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro rappresentino un diritto fondamentale dei lavoratori e un elemento chiave per la sostenibilità della Società. In coerenza con tali principi, si impegna a garantire ambienti di lavoro sicuri e salubri, nel pieno rispetto della normativa italiana vigente in materia di salute, sicurezza e igiene sul lavoro. A supporto di tale impegno, GTT ha adottato un **Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro** certificato secondo lo standard **ISO 45001**, che consente un approccio sistematico di prevenzione dei rischi e di tutela dei lavoratori.

Infortuni

Di seguito si riepilogano i principali dati raccolti in materia di Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro. Si specifica che le principali tipologie di infortuni nel 2025 sono state gli scivolamenti o inciampi e gli infortuni in itinere, seguiti da incidenti alla guida e aggressioni, dovute alla natura del business. Rispetto al 2024, **il totale degli infortuni è diminuito del 11,18%** (da 170 a 151 casi), segnale che i presidi per la sicurezza hanno avuto un impatto concreto nel ridurre i rischi operativi e migliorare le condizioni di lavoro complessive. I pericoli sul lavoro sono generalmente identificati attraverso le valutazioni del rischio e le consultazioni con i rappresentanti lavoratori.

La maggior parte degli infortuni ha comportato una prognosi superiore a 3 giorni, di cui solo 1 è risultato grave, con prognosi superiore a 40 giorni. Non ci sono stati infortuni mortali nell'ultimo triennio. Si segnala che non sono avvenuti infortuni o decessi all'interno dei siti aziendali che abbiano interessato lavoratori esterni.

L'**Indice di Frequenza Infortuni** misura il numero di infortuni registrati ogni milione di ore lavorate e rappresenta uno degli indicatori principali per valutare il livello di sicurezza sul lavoro. Nel **2025** l'indice si attesta a **25,59**, indicando che si sono verificati 25 infortuni ogni milione di ore lavorate. Il dato evidenzia un **miglioramento del 13,53% rispetto al 2024**.

L'**Indice di Gravità Infortuni** misura il numero di giornate di assenza per infortunio ogni 1.000 ore lavorate e consente di valutare l'impatto degli infortuni in termini di severità, oltre che di frequenza. Nel **2025** l'indice si attesta a **0,77**, indicando che sono state perse mediamente 0,77 giornate di lavoro per infortunio ogni 1.000 ore lavorate.

| Infortuni sul lavoro | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Infortuni mortali | - | - | - |
| Infortuni prognosi > 3 giorni | 133 | 144 | 124 |
| <i>di cui infortuni gravi prognosi iniziale > 40 giorni</i> | 1 | 1 | - |
| Infortuni prognosi < 3 giorni | 18 | 26 | 19 |
| Totale incidenti registrati | 151 | 170 | 143 |
| <i>di cui: Incidenti alla guida</i> | <i>38</i> | <i>45</i> | <i>21</i> |
| Totale ore lavorate (h) | 5.900.036 | 5.743.844 | 7.380.394 |
| Giorni assenza per infortuni (nr) | 4.530 | 3.820 | 2.816 |
| Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni/ore lavorate x 1.000.000) | 25,59 | 29,60 | 19,38 |
| Mortali | - | - | - |
| Infortuni gravi | 0,17 | 0,17 | - |
| Altri incidenti | 25,42 | 29,42 | 19,38 |
| Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorate x 1.000) | 0,77 | 0,67 | 0,38 |
| Infortuni in itinere (spostamenti non organizzati dalla società) | 43 | 52 | 55 |
| Giorni di assenza per infortuni in itinere | 1.006 | 1.966 | 1.633 |

Malattie professionali

| Malattie professionali | Unità | 2025 | 2024 | 2023 |
|------------------------|-------|------|------|------|
| Denunce | nr | 8 | 7 | 1 |

Nel 2025 l'autorità competente ha accertato 2 casi malattia professionale.

Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-15

Tutti i dipendenti di GTT hanno diritto al congedo per motivi familiari. Sono stati valutati i congedi di maternità, paternità, congedi parentali, assistenza parenti e figli, cura personale, handicap congiunti, straordinari e malattia figli.

Nella tabella sono riportati i dati dei dipendenti che hanno usufruito del congedo familiare nel corso del triennio. Nel 2025 il 36,7% dei dipendenti ha fruito di tali congedi, un valore sostanzialmente in linea con quello registrato nel 2024, pari al 38,3%.

| Congedo familiare (HC) | Unità | 2025 | | | 2024 | | | 2023 | | |
|--|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale | Donne | Uomini | Totale |
| Numero dipendenti che hanno diritto al congedo familiare | HC | 673 | 3.117 | 3.790 | 660 | 3.074 | 3.734 | 672 | 3.238 | 3.910 |
| Numero dipendenti che hanno usufruito del congedo familiare | HC | 295 | 1.098 | 1.393 | 293 | 1.137 | 1.430 | 302 | 1.138 | 1.440 |
| Percentuale di dipendenti che ha usufruito di congedo familiare su totale dipendenti | % | 43,83% | 35,23% | 36,75% | 44,39% | 36,99% | 38,30% | 44,94% | 35,15% | 36,83% |

Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-16

Rapporto di retribuzione totale annuale

Nel 2025 il rapporto fra la retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e la retribuzione totale annuale mediana di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) ammonta a 3,8.

Divario retributivo di genere

L'indicatore del divario retributivo per genere evidenzia una differenza del 4,2% nella retribuzione media tra dipendenti uomini e donne. Tale divario è dovuto ad una serie di fattori, quali il livello di anzianità e alle specifiche mansioni e deleghe di determinate categorie di lavoratori.

Il divario retributivo di genere è determinato confrontando la retribuzione media oraria lorda di uomini e donne, espressa come percentuale della retribuzione media maschile. La retribuzione lorda è calcolata sommando il totale delle retribuzioni erogate nell'anno, comprensive di stipendio base, assenze retribuite e componenti aggiuntive quali bonus, benefit e altri compensi accessori. L'importo complessivo è stato quindi diviso per il totale delle ore retribuite, al fine di ottenere un confronto equo e rappresentativo delle differenze retributive.

La retribuzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione 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'Amministratore Delegato 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.

Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS S1 S1-17

Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati né sono stati segnalati incidenti, denunce o impatti gravi in materia di diritti umani connessi alla forza lavoro propria dell'impresa, inclusi episodi di discriminazione o molestie, lavoro forzato, tratta di esseri umani o lavoro minorile all'interno della Società. Di conseguenza, non sono state presentate denunce tramite i canali aziendali o altri meccanismi formali, non sono state avviate azioni correttive, né sono state irrogate ammende, sanzioni o risarcimenti.

Lavoratori nella catena del valore

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|--|--|--|--|
| S2 Lavoratori nella catena del valore | Condizioni di lavoro | Occupazione sicura Orario di lavoro Salari adeguati Dialogo sociale Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi Equilibrio tra vita professionale e vita privata Salute e sicurezza |     |
| | Parità di trattamento e di opportunità per tutti | Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore Formazione e sviluppo delle competenze Occupazione e inclusione delle persone con disabilità Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro Diversità | |

Strategia

Interessi e opinioni dei portatori d'interesse

ESRS Standards ESRS 2 SBM-2

Gli impatti legati ai diritti dei lavoratori lungo la catena del valore costituiscono un fattore di rilievo per il modello di business di GTT. L'adozione di criteri di selezione e monitoraggio dei fornitori che tengano conto degli effetti sociali e ambientali dei servizi erogati, insieme alla garanzia del rispetto dei diritti fondamentali dei lavoratori e dei clienti, rappresenta un elemento qualificante per consolidare i meccanismi di controllo in materia di conformità normativa. L'attenzione a questi aspetti consente di creare valore nel medio-lungo periodo, riducendo i rischi operativi e reputazionali e rafforzando rapporti di fiducia con gli stakeholder. A tal fine, la Società ha adottato un Codice Etico e di Comportamento, attraverso il quale stabilisce i principi guida della gestione dei rapporti con i propri fornitori.

In base al processo di analisi di doppia rilevanza, i lavoratori della catena del valore che possono essere esposti a impatti rilevanti sono i **lavoratori dei fornitori** (soggetti a monte della catena del valore di GTT).

GTT non ha attivato un canale diretto per raccogliere opinioni e interessi generali dei lavoratori lungo la catena del valore, ma rimane anche per loro disponibile la possibilità di segnalare preoccupazioni, reclami o non conformità attraverso il *canale di segnalazione Whistleblowing*.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Standards ESRS 2 SBM-3

| Impatti | |
|--|--|
| Condizioni di lavoro <ul style="list-style-type: none"> - Occupazione sicura - Orario di lavoro - Salari adeguati - Dialogo sociale - Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori - Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi - Equilibrio tra vita professionale e vita privata - Salute e sicurezza | <p>Le condizioni di lavoro lungo la catena del valore, in particolare a monte per la realtà di GTT, possono essere caratterizzate da potenziali impatti indiretti negativi sui diritti umani e sui diritti fondamentali delle persone (orario di lavoro - salari inadeguati - dialogo sociale - libertà di associazione - salute e sicurezza).</p> |
| Parità di trattamento e di opportunità per tutti <ul style="list-style-type: none"> - Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore - Formazione e sviluppo delle competenze - Occupazione e inclusione delle persone con disabilità - Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro - Diversità | <p>Impatti negativi generati da situazioni in cui non sono garantite la parità di trattamento, con conseguenze indirette sul clima lavorativo, sulla motivazione del personale e sulla qualità del servizio offerto.</p> |

GTT ha condotto un'analisi finalizzata all'individuazione e alla valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti connessi al proprio modello di business, alle scelte strategiche e alle interazioni con i soggetti che operano lungo la catena del valore. L'analisi e il presente capitolo tengono in considerazione principalmente le condizioni dei lavoratori impiegati presso i fornitori di GTT (a monte della Catena del Valore). Per dettagli riguardanti i soggetti a valle della Value Chain di GTT si rimanda ai capitoli relativi alla *Comunità interessata* e ai *Consumatori e utilizzatori finali*.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo *Gestione degli impatti - rischi - opportunità* e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* / paragrafo *I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

Le condizioni di lavoro dei lavoratori lungo la catena del valore possono essere caratterizzate da violazioni dei diritti umani. Tali violazioni si possono manifestare in diverse forme, tra cui insufficiente sicurezza sul luogo di lavoro, orari eccessivi, retribuzioni inadeguate e squilibrio tra vita professionale e privata. Un ambiente di lavoro non inclusivo, privo di rispetto della diversità e delle pari opportunità, può favorire discriminazioni e comportamenti scorretti, mentre una formazione insufficiente limita le opportunità di crescita personale e professionale. GTT affronta queste criticità attraverso procedure di appalto, conformi agli standard delle società pubbliche.

Rischi e opportunità

Non sono state identificati rischi e opportunità legati ai lavoratori lungo la catena del valore.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS S2 ESRS S2-1

GTT presta grande attenzione ai lavoratori nella propria catena del valore, e ha per questo esteso le proprie politiche per sancire i principi a cui devono attenersi clienti e fornitori per mantenere attivo il rapporto di collaborazione. In particolare, questi due attori vengono citati all'interno del Codice Etico.

La Società adotta politiche relative ai lavoratori nella catena del valore coerenti con gli strumenti internazionali riconosciuti in materia di diritti umani e condizioni di lavoro. In particolare, il Codice Etico trae ispirazione dai principi fondanti delle convenzioni e dichiarazioni di diritto internazionale ed europeo e la Carta Internazionale dei Diritti dell'Uomo delle Nazioni Unite (ONU), la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo e le convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

Alla data della presente rendicontazione, GTT non ha formalizzato un Codice di Condotta Fornitori o una Politica sui Diritti Umani. Nel corso dei periodi oggetto di rendicontazione, non sono stati segnalati casi di inosservanza dei Principi Guida delle Nazioni Unite, della Dichiarazione dell'ILO o delle Linee Guida dell'OCSE riguardanti i lavoratori nella catena del valore.

Il massimo livello dirigenziale nell'organizzazione dell'impresa che è responsabile dell'attuazione della politica è l'Amministratore Delegato in collaborazione con l'Alta Direzione.

È possibile consultare le politiche adottate nel *sito web* di GTT. Le politiche e le certificazioni vengono condivise ai lavoratori della Società attraverso canali di comunicazione interni.

Codice Etico e di comportamento

GTT adotta un approccio responsabile e trasparente nella **gestione dei rapporti con i propri fornitori**, in linea con i principi di trasparenza, lealtà, integrità, riservatezza, diligenza, professionalità e obiettività di giudizio, contenuti nel Codice Etico e di comportamento.

GTT richiede che i propri fornitori non siano coinvolti in attività illecite e che garantiscano ai propri dipendenti condizioni di lavoro rispettose dei diritti umani fondamentali, delle Convenzioni internazionali e delle leggi vigenti. In caso di violazione dei principi stabiliti dal Codice, GTT si riserva di adottare i provvedimenti ritenuti opportuni, fino alla risoluzione del rapporto contrattuale.

Anche i **rapporti con consulenti esterni e altri collaboratori** sono gestiti da GTT secondo i medesimi principi. Il ricorso a prestazioni esterne è oggetto alla valutazione da parte di Amministratori e Dipendenti, che selezionano esclusivamente soggetti in possesso di adeguata qualificazione professionale e comprovata reputazione, nel rispetto della normativa vigente.

Le relazioni devono essere improntate a criteri di efficienza, collaborazione e chiarezza, assicurando un dialogo aperto e coerente con le migliori consuetudini commerciali, nonché il costante equilibrio tra qualità della prestazione e costo. I rapporti sono disciplinati da contratti formalizzati, nei quali sono definiti l'oggetto dell'incarico, le condizioni pattuite e le modalità di compenso. È richiesto il rigoroso rispetto delle condizioni contrattuali e delle disposizioni normative applicabili, così come l'osservanza delle regole del Codice Etico da parte di chiunque operi per conto o in rappresentanza di GTT, secondo quanto previsto dalle clausole contrattuali.

Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

ESRS Standards ESRS S2 S2-2

GTT riconosce il valore di un confronto continuo con i lavoratori lungo la propria catena del valore, consapevole che il loro coinvolgimento rappresenti un fattore chiave per un'eccellente gestione della filiera. Nell'esercizio rendicontato, GTT non ha ancora formalizzato una modalità di coinvolgimento per i lavoratori della catena del valore. Sono in corso valutazioni sulle modalità più efficaci per integrare questo aspetto nel monitoraggio degli impatti sociali e ambientali.

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

ESRS Standards ESRS S2 S2-3

GTT ha attivato un *canale di whistleblowing* dedicato, attraverso il quale dipendenti, collaboratori, fornitori e tutti gli stakeholder possono segnalare in forma anonima eventuali violazioni dei diritti dei lavoratori, situazioni di sfruttamento, lavoro minorile o forzato, nonché altre condotte non conformi ai principi etici e alle normative vigenti. Le segnalazioni possono essere trasmesse tramite appositi strumenti scritti, accessibili direttamente dal sito web aziendale, garantendo semplicità di utilizzo e tutela dell'anonimato.

GTT adotta una rigorosa politica di tutela nei confronti dei segnalanti. Qualsiasi condotta ritorsiva o discriminatoria nei loro confronti, così come eventuali mancanze nell'attività di verifica e analisi delle segnalazioni da parte degli organi direttivi, sarà oggetto di sanzioni secondo quanto previsto dal sistema disciplinare.

Azioni svolte nei confronti dei lavoratori nella catena del valore

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS S2 S2-4

La gestione degli impatti sui lavoratori a monte della catena del valore di GTT si fonda sull'obiettivo di garantire il rispetto dei principi sanciti dal Codice Etico, e indirettamente di limitare o prevenire potenziali impatti negativi sui lavoratori.

La selezione dei fornitori avviene tramite procedure a evidenza pubblica, nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici. Per garantire la sicurezza lungo tutta la filiera, i contratti includono clausole specifiche che vincolano i fornitori al rispetto delle normative in materia di sicurezza sul lavoro.

Alla data della presente Relazione non sono disponibili indicazioni puntuali rispetto ai costi delle attività sopra descritte.

Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati gravi problemi o incidenti in materia di diritti umani connessi alla catena del valore di GTT, sia a monte sia a valle.

Obiettivi

Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS S2 S2-5

GTT non ha attualmente definito obiettivi quantitativi e misurabili nel tempo in relazione alla tematica “Lavoratori nella catena del valore”. La Società valuterà nei prossimi esercizi l'opportunità di introdurre obiettivi mirati su tali aspetti, in coerenza con il proprio sviluppo strategico e con il quadro normativo di riferimento.

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Comunità interessate

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|--------------------------------|---|------------------------------|---|
| S3 Comunità interessate | Diritti economici, sociali e culturali delle comunità | Impatti legati al territorio |   |

Strategia

Interessi e opinioni dei portatori d'interesse

ESRS Standards ESRS 2 SBM-2

La strategia aziendale trae origine dalla funzione sociale della mobilità collettiva e dal riconoscimento del diritto alla mobilità quale presupposto essenziale per garantire un accesso equo alle opportunità urbane. Tra gli stakeholder di GTT, la comunità della città di Torino occupa quindi una posizione di primaria importanza. Le iniziative e gli interventi promossi contribuiscono in modo significativo a garantire un migliore accesso ai servizi essenziali, a elevare la qualità della vita dei cittadini e a favorire lo sviluppo socioeconomico del territorio.

L'ascolto della comunità torinese rappresenta un elemento strategico per la definizione della strategia dell'impresa. I cittadini hanno la possibilità di segnalare disagi, criticità o formulare suggerimenti sul servizio di trasporto pubblico attraverso diversi canali, come il sito web aziendale oppure gli uffici aperti al pubblico presenti sul territorio.

Per un approfondimento sulle modalità di dialogo, coinvolgimento e ascolto delle comunità interessate si rimanda al paragrafo *Gli stakeholder: interessi e aspettative*.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Standards ESRS 2 SBM-3

Le comunità maggiormente interessate dagli impatti della Società sono la città metropolitana di Torino e i suoi turisti. Per queste comunità, la presenza del servizio genera impatti differenziati. I principali impatti significativi risultano essere positivi ed effettivi, in quanto il trasporto pubblico garantisce accessibilità e diritto alla mobilità. Dall'altro lato, per i residenti situati in immediata prossimità delle linee, possono manifestarsi impatti negativi localizzati, quali rumore, vibrazioni e aumento del traffico nelle aree servite, soprattutto lungo i tratti a maggiore frequenza di passaggio.

| Impatti | |
|--|---|
| Diritti economici, sociali e culturali delle comunità - Impatti legati al territorio | Impatto positivo generato dal servizio di TPL che garantisce il diritto alla mobilità della persona. |
| | Impatto positivo - Il trasporto pubblico come alternativa al mezzo privato genera un impatto positivo sulla riduzione del traffico così come delle emissioni inquinanti e dell'inquinamento acustico. Gli investimenti in infrastrutture e mezzi di trasporto più sostenibili contribuiscono al miglioramento della qualità dell'aria e della vita urbana della comunità. |
| | Impatto negativo sul territorio derivante dal rumore e dalle vibrazioni dei mezzi di trasporto pesanti. |
| | Impatto positivo derivante dall'attrazione di nuove imprese e opportunità di lavoro per i cittadini della città di Torino, grazie a sistemi di mobilità veloce e integrata nel territorio metropolitano e nazionale. |

| Rischi/Oportunità | |
|--|--|
| Diritti economici, sociali e culturali delle comunità - Impatti legati al territorio | Rischi reputazionali derivanti da potenziali inefficienze del servizio offerto ed eventuali disagi dovuti a disservizi legati all'erogazione del servizio sul territorio, come ad esempio costruzione/manutenzione delle infrastrutture necessarie alla circolazione. |
| | Opportunità economica legata all'immagine di GTT e al ruolo ricoperto nella città di Torino: la qualità del servizio offerto e una rete efficiente migliorano l'immagine della città, rendendola più attrattiva per turisti e visitatori (che si spostano facilmente con mezzi pubblici) e generano introiti per l'economia locale. L'ampliamento e il miglioramento dei servizi di mobilità possono favorire l'attrazione di nuove imprese e opportunità occupazionali sul territorio, grazie a una migliore accessibilità e connessione con i principali poli produttivi e commerciali. Di conseguenza, si rileva anche un'opportunità finanziaria per GTT legata all'incremento della domanda di trasporto e alla valorizzazione della propria reputazione aziendale. |

Per l'analisi e la valutazione dei temi potenzialmente rilevanti di GTT in relazione alle comunità interessate, è stata considerata la tematica indicata nell' ESRS 1 - Prescrizioni generali, relativa ai diritti economici, sociali e culturali delle comunità. L'analisi si concentra sugli impatti positivi del servizio di TPL nel garantire il diritto alla mobilità e nel favorire l'attrattività economica del territorio, nonché sugli impatti negativi legati a rumore e vibrazioni.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo *Gestione degli impatti - rischi - opportunità* e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business / paragrafo I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

GTT ha un impatto fondamentale sulla comunità. Un sistema di trasporto efficiente migliora la mobilità urbana, riduce la congestione stradale e le emissioni inquinanti, favorendo la qualità della vita di tutti, non solo dei passeggeri. GTT sostiene l'accesso a lavoro, istruzione e servizi, contribuendo allo sviluppo economico e sociale del territorio. In questo modo, l'operato di GTT genera benefici diffusi e tangibili per l'intera comunità.

Rischi e opportunità

Eventuali interruzioni del servizio o rallentamenti legati a lavori sulle infrastrutture possono comportare rischi reputazionali per GTT, con possibili disagi per i cittadini. Allo stesso tempo, un servizio efficiente e puntuale rappresenta un'opportunità di rafforzare la propria immagine e quella della città di Torino, rendendola più accessibile e attrattiva.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Politiche relative alle comunità interessate

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS S3 S3-1

Le politiche di GTT per le comunità interessate si concentrano sull'integrazione tra sostenibilità ambientale, inclusione sociale e innovazione digitale, puntando a migliorare la qualità della vita della cittadinanza e dei turisti, coinvolgendo attivamente il territorio metropolitano. Le strategie principali si basano sul **Codice Etico** e sulla **Carta della Mobilità**. Il Codice Etico si ispira e richiama i Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani, nonché le convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

Il massimo livello dirigenziale nell'organizzazione dell'impresa che è responsabile dell'attuazione della politica è l'Amministratore Delegato in collaborazione con l'Alta Direzione.

È possibile consultare le politiche adottate nel *sito web* di GTT.

Codice Etico e di comportamento

In coerenza con quanto previsto dal proprio Codice Etico e di Comportamento, GTT si impegna a **generare valore per le comunità in cui opera**, contribuendo al loro sviluppo economico, sociale e culturale. La Società promuove iniziative volte a migliorare l'accessibilità ai servizi di mobilità pubblica, a supportare eventi e progetti culturali sul territorio, e a favorire una fruizione sostenibile della città da parte di residenti e turisti. L'approccio integrato adottato dalla Società riflette la volontà di contribuire al benessere collettivo e di operare in modo responsabile nei confronti del territorio e della cittadinanza.

Carta della Mobilità

La Carta della Mobilità di GTT regola il trasporto pubblico a Torino (metro, bus, tram, parcheggi) e illustra i servizi turistici gestiti dalla Società. Per ulteriori dettagli, si rimanda al capitolo *Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali*.

Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

ESRS Standards ESRS S3 S3-2

Torino City Lab - ToMove

GTT promuove il coinvolgimento della comunità attraverso iniziative di coprogettazione e partecipazione civica, tra cui il progetto **Torino City Lab - ToMove**.

Attraverso questo living lab, cittadini, gruppi rappresentativi di persone con disabilità e anziani, istituzioni locali e stakeholder del settore della mobilità collaborano attivamente nella definizione di proposte e soluzioni per una mobilità urbana meno impattante sull'ambiente, inclusiva e accessibile. Il processo prevede incontri tematici, workshop partecipativi e momenti di confronto diretto volti a raccogliere feedback sugli impatti

effettivi e potenziali dei servizi di trasporto pubblico. Questa metodologia consente di integrare le esigenze reali della comunità nella pianificazione strategica, favorendo un dialogo con tutti gli attori coinvolti.

Tra i risultati più recenti del progetto vi è lo sviluppo di **AutoMove**, una navetta a guida automatica progettata per sperimentare un servizio di trasporto collettivo innovativo e sicuro, capace di migliorare concretamente gli spostamenti quotidiani dei cittadini. Il servizio sarà attivo nei giorni feriali, con una capienza massima di otto passeggeri per corsa, e accessibile tramite prenotazione sull'app Wetaxi. Il percorso, lungo tre chilometri, collega corso Tortona, corso Regina Margherita e Lungo Dora Siena, con capolinea presso il Campus Luigi Einaudi dell'Università di Torino e cinque fermate complessive, garantendo collegamenti rapidi e affidabili tra punti strategici della città.



DisFestival 2025

GTT ha partecipato al DisFestival 2025, la manifestazione torinese dedicata all'inclusione delle persone con disabilità, promossa dalla **CPD - Consulta per le Persone in Difficoltà ODV ETS** e da **Fondazione CRT** nell'ambito dell'Agenda della Disabilità. A sostegno della comunità, GTT ha contribuito alla riuscita dell'iniziativa mettendo a disposizione un servizio di trasporto dedicato per studenti, studentesse e insegnanti, consentendo loro di raggiungere il Pala Gianni Asti in modo semplice e sicuro. Attraverso questo supporto, GTT ha favorito una partecipazione ampia all'evento.

Mobilità futura

GTT sostiene la comunità anche attraverso investimenti sui giovani talenti, in particolare attraverso il Team Mobilità Futura, il centro di innovazione per la transizione del trasporto pubblico costituito nel 2024. Grazie a questo progetto, giovani ricercatori selezionati ricevono formazione teorica e pratica, affiancamento da figure senior e opportunità di inserimento, contribuendo allo sviluppo di soluzioni innovative per la mobilità sostenibile.

Erasmus Student Network

Gruppo Torinese Trasporti, è partner ufficiale dell'iniziativa promossa da ESN Torino (Erasmus Student Network Torino), la sezione locale dell'associazione europea che aiuta gli studenti internazionali durante il loro periodo di studio a Torino. GTT ha sostenuto ESN Torino offrendo visibilità, supporto logistico e promozionale alle attività dell'associazione, contribuendo in particolare a rendere più accessibili e comprensibili i servizi di trasporto pubblico per gli studenti stranieri. Questo aiuto è stato molto importante anche durante eventi rilevanti come la Piattaforma Nazionale Torino 2025 - La Piattaforma Molecolare, dove il coinvolgimento di GTT ha facilitato la comunicazione e l'organizzazione delle attività per i partecipanti.

Casa Teatro Ragazzi e Giovani

GTT ha portato avanti una campagna comunicativa dedicata ai servizi di trasporto pubblico rivolta al pubblico della Casa del Teatro Ragazzi e Giovani, un importante centro culturale torinese che ospita ogni anno una ricca stagione di spettacoli per scuole, famiglie e giovani. All'interno di questa collaborazione, GTT ha sviluppato materiali informativi e attività di comunicazione per aumentare la conoscenza dei propri servizi tra studenti, insegnanti e accompagnatori che partecipano alle iniziative teatrali, promuovendo l'uso del trasporto pubblico come strumento di accesso sostenibile alla cultura. Durante la giornata di apertura della stagione teatrale, GTT ha allestito uno stand informativo, fornendo direttamente ai visitatori indicazioni pratiche su percorsi, servizi e biglietteria dei mezzi pubblici, con la partecipazione di personale GTT e docenti/istruttori delle scuole.

Comune di Ivrea

In collaborazione con il Comune di Ivrea, GTT ha attivato un accordo volto a favorire l'accesso al trasporto pubblico per la popolazione anziana attraverso un sistema di agevolazioni tariffarie dedicate agli abbonati Over 65 residenti nella città eporediese. Grazie a questa intesa, i cittadini di Ivrea che hanno compiuto 65 anni possono richiedere un abbonamento annuale a tariffa fortemente ridotta, con costi variabili in base alla fascia ISEE. La procedura prevede la verifica dei requisiti presso lo Sportello Anziani del Comune, seguito dall'emissione del titolo di viaggio presso gli uffici GTT.

Genz Z Now

Al fine di fornire informazioni puntuali, accessibili e immediatamente fruibili al target degli studenti delle scuole superiori e universitari, GTT ha attivato un accordo di co-marketing con Gen Z Now, realtà orientata alla comunicazione e all'engagement delle nuove generazioni. La collaborazione ha previsto la strutturazione di una campagna comunicativa dedicata alla promozione del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'utilizzo dei mezzi GTT per raggiungere l'evento del 10 maggio 2025, oltre alla valorizzazione dei servizi turistici e delle relative agevolazioni tariffarie rivolte ai giovani. In occasione dell'evento, GTT ha allestito uno stand informativo dedicato, attraverso il quale sono stati forniti chiarimenti su abbonamenti, titoli di viaggio e opportunità di mobilità sostenibile, rafforzando il dialogo diretto con i passeggeri più giovani.

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni

ESRS Standards ESRS S3 S3-3

I cittadini, come membri della comunità interessata, possono segnalare disagi, criticità o suggerimenti relativi al servizio di trasporto pubblico attraverso diversi canali: direttamente sul **sito web aziendale**, nella sezione dedicata “Dialoga con noi”, oppure recandosi presso i diversi **uffici per il pubblico** presenti sul territorio. Tutte le segnalazioni vengono registrate e gestite secondo procedure interne che ne garantiscono l’analisi e la risposta, con l’obiettivo di cooperare con le comunità per ridurre i disagi.

Come precedentemente evidenziato, GTT promuove e realizza progetti in collaborazione con diversi enti del territorio, tra cui *Torino City Lab - ToMove*, iniziativa che consente a tutti i cittadini di partecipare attivamente, condividendo osservazioni, criticità e proposte relative al sistema di trasporto urbano.

Per segnalazioni di particolare gravità o per questioni che richiedano un livello di tutela rafforzato, i cittadini possono avvalersi del canale di whistleblowing, messo a disposizione di tutti gli stakeholder. Tale strumento assicura la massima riservatezza e adeguate misure di protezione, garantendo che le problematiche rilevanti siano gestite con tempestività, attenzione e in piena conformità alle procedure interne e alla normativa vigente.

Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS S3 S3-4

Il trasporto pubblico non rappresenta esclusivamente una modalità di spostamento, ma costituisce per la città di Torino un’infrastruttura strategica e imprescindibile per l’intera comunità urbana, in grado di incidere in maniera significativa sulla qualità della vita dei cittadini, sullo sviluppo economico del territorio e sui processi di inclusione sociale, garantendo il diritto alla mobilità a tutti senza discriminazione alcuna. L’impegno della Società è garantire questo diritto tramite un’estensione del servizio in termini di km² coperti.

GTT favorisce l’inclusione e la **coesione sociale**. Una rete di trasporto pubblico capillare e affidabile garantisce a tutte le persone, indipendentemente dalla zona di residenza, dal reddito o dall’età, la possibilità di accedere a servizi essenziali, spazi pubblici, scuole, poli culturali e aree di lavoro, riducendo le disuguaglianze territoriali e sociali. La mobilità pubblica diventa così uno strumento di equità urbana, promuovendo l’integrazione e la partecipazione attiva alla vita della comunità. Sul piano economico e urbano, un sistema di trasporto pubblico funzionante stimola lo sviluppo della città nel suo complesso. Una rete integrata e accessibile rende Torino più attrattiva per nuove iniziative imprenditoriali, investimenti e progetti educativi. La qualità della mobilità urbana sostiene la crescita economica e influisce positivamente sulla reputazione della città.

Un sistema di trasporto pubblico efficiente riduce la dipendenza dalle automobili private, diminuendo traffico, inquinamento atmosferico e acustico e **migliorando la vivibilità delle aree urbane**. La riduzione delle emissioni contribuisce direttamente alla **salute delle persone**, mentre la diminuzione del rumore urbano e delle vibrazioni aumenta la **qualità della vita** nelle zone residenziali e nei quartieri più densamente popolati. Ogni investimento in infrastrutture moderne diventa un investimento nella salute collettiva e nella tutela dell’ambiente urbano.

Alla data della presente Rendicontazione **non sono stati segnalati gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani in relazione alle comunità interessate**.

Azioni di contrasto all’inquinamento acustico e alle vibrazioni

Il servizio di trasporto pubblico rappresenta una fonte di impatti significativi in termini di rumore e vibrazioni generate dai mezzi su gomma e su rotaia, con potenziali ricadute sulla popolazione, sulle sedi stradali e sugli edifici. In questo contesto, GTT opera in coerenza con quanto previsto dal **Piano d’Azione del Sistema di Trasporto Pubblico Locale** dell’agglomerato urbano di Torino, redatto per il periodo 2023-2028 in attuazione del D.Lgs. 194/2005, che recepisce la Direttiva 2002/49/CE in materia di determinazione e gestione del rumore ambientale.

La riduzione della popolazione esposta a livelli significativi di rumore è perseguita in primo luogo attraverso il progressivo rinnovo della flotta con mezzi di nuova generazione, caratterizzati da un minore impatto acustico sia per il servizio su gomma sia per quello tranviario, in linea con i requisiti previsti nei bandi di gara.

A tali azioni si affianca un articolato programma di interventi strutturali e gestionali finalizzati al contenimento del **rumore e delle vibrazioni**

connesse al **traffico tranviario**. Tra questi rientrano l'attuazione di piani di manutenzione preventiva e correttiva, volti a individuare tempestivamente eventuali anomalie infrastrutturali, l'installazione di binari a ridotto impatto acustico e di sistemi antivibranti, nonché interventi di sostituzione e manutenzione straordinaria di binari e scambi.

Alla data della presente Rendicontazione non è possibile fornire indicazioni puntuali rispetto alle spese sostenute per l'attuazione delle attività sopra descritte.

Metriche e obiettivi

Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS S3 S3-5

GTT non ha attualmente definito obiettivi quantitativi e misurabili nel tempo in relazione alla tematica "Comunità interessate". La Società valuterà nei prossimi esercizi l'opportunità di introdurre obiettivi mirati su tali aspetti, in coerenza con il proprio sviluppo strategico e con il quadro normativo di riferimento.

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Consumatori e utilizzatori finali

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|---|--|--|--|
| S4 Consumatori e utilizzatori finali | Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali | Riservatezza Accesso a informazioni (di qualità) |     |
| | Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Salute e sicurezza Sicurezza della persona | |
| | Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Non discriminazione Accesso a prodotti o servizi Pratiche commerciali responsabili | |

Strategia

Interessi e opinioni dei portatori d'interesse

ESRS Standards ESRS 2 SBM-2

Nel sistema di trasporto pubblico locale, i consumatori e gli utilizzatori finali rappresentano i principali destinatari del servizio e il riferimento attorno al quale GTT disegna il proprio modello di business.

Il punto di vista degli utenti consente a GTT di monitorare gli impatti concreti del servizio e di verificare la coerenza tra le decisioni strategiche e le esigenze della comunità. Il sistema o di ascolto supporta l'individuazione di interventi migliorativi e rafforza l'allineamento tra obiettivi aziendali e aspettative dell'utenza.

GTT comunica con i propri utenti attraverso **canali fisici e digitali**, progettati per assicurare informazione chiara e tempestiva. Il sito istituzionale, disponibile anche in lingua inglese per favorire l'accessibilità ad un maggior numero di utenti, mette a disposizione sezioni dedicate a percorsi, orari, variazioni e avvisi di servizio, nonché strumenti di infomobilità che consentono la consultazione in tempo reale delle fermate e dei tracciati dei mezzi.

L'informazione è veicolata tramite i principali **social media**, tra cui Instagram, X, Facebook e LinkedIn, sui quali GTT pubblica aggiornamenti operativi, avvisi di servizio e comunicazioni relative alle proprie iniziative. È attivo anche un canale su Telegram, che consente agli utenti di ricevere notifiche sugli arrivi in fermata e sullo stato del servizio. A supporto dei media digitali, GTT mantiene un articolato network di **sportelli al pubblico** e un **customer contact center** dedicato al contatto diretto, oltre a pannelli informativi e display collocati presso fermate, stazioni e a bordo dei mezzi. Tali strumenti garantiscono un presidio informativo capillare sul territorio e consentono di raggiungere anche le fasce della popolazione meno digitalizzate, quali le persone anziane, assicurando un accesso inclusivo e diffuso alle informazioni sul servizio.

A complemento di questi strumenti, la web radio collegata alla Società - la GTT Digital Radio - costituisce un ulteriore canale di comunicazione e intrattenimento accessibile online e in alcune aree delle stazioni, contribuendo a mantenere un flusso di contenuti informativi e narrativi per l'utenza complessiva.

Il dialogo con gli utenti non si esaurisce nella trasmissione di informazioni, ma include strumenti di ascolto e valutazione della qualità percepita del servizio. Attraverso il portale "Dialoga con noi" è possibile inoltrare segnalazioni, reclami e proposte, mentre le indagini periodiche di customer satisfaction consentono a GTT di raccogliere feedback sistematici sul livello di soddisfazione e sulla qualità dei servizi erogati, orientando le azioni di miglioramento.

Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Standards ESRS 2 SBM-3

| Impatti | |
|--|--|
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Riservatezza | Impatti negativi dovuti a potenziali attacchi informatici o violazioni dei dati (data breach) che potrebbero compromettere la sicurezza delle informazioni sensibili dei clienti. |
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Accesso a informazioni (di qualità) | Impatto potenzialmente negativo legato alla non adeguata comunicazione delle informazioni ai clienti, gestito e mitigato attraverso strumenti digitali quali app e sito web, nonché tramite i canali informativi fisici, come pannelli delle fermate, display a bordo, ecc. |
| Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Salute e sicurezza - Sicurezza della persona | Impatto negativo sulla sicurezza dei passeggeri dovuto al rischio di incidenti stradali che coinvolgono mezzi in servizio, con potenziali conseguenze per l'incolumità delle persone e danni materiali. Tali eventi, anche se statisticamente meno frequenti rispetto alla mobilità privata, possono comunque incidere sulla percezione di sicurezza da parte dell'utenza e generare costi legati alla gestione dell'emergenza, al ripristino dei mezzi e ad eventuali responsabilità legali o assicurative. |
| | La possibilità di diffusione di virus o batteri su mezzi di trasporto pubblici: impatto negativo sulla salute del passeggero, la cui tutela richiede adeguate pratiche di pulizia e sanificazione dei mezzi. |
| | Impatto negativo sulla sicurezza del passeggero dovuto ad eventi di scippo e molestie che potrebbero verificarsi sia sulle banchine che sui mezzi di trasporto. |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Non discriminazione - Accesso a prodotti e servizi | Impatto positivo sugli utilizzatori che possono usufruire di un servizio di TPL accessibile, inclusivo e privo di alcuna barriera sia sociale che architettonica, su quasi la totalità dei mezzi. |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Pratiche commerciali responsabili | Impatto positivo sugli utilizzatori che possono usufruire di un servizio a prezzi calmierati grazie anche all'integrazione delle risorse pubbliche a copertura del costo di esercizio. |
| Rischi/Opportunità | |
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Riservatezza | Rischi regolamentari / legali e reputazionali legati alle misure e alle procedure adottate in materia di tutela privacy inadeguate, non conformi e/o non correttamente sviluppate, che potrebbero comportare costi di risarcimento danni. |
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali - Accesso a informazioni (di qualità) | Rischio reputazionale e di mercato legato ad una comunicazione del servizio TPL né efficiente né efficace, che può disincentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, diminuendo la vendita di biglietti e di conseguenza i ricavi. |
| Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Salute e sicurezza - Sicurezza della persona | Rischi regolamentari / legali, reputazionali e di mercato derivanti dalla non conformità ai requisiti normativi in materia di sicurezza a bordo e sicurezza del mezzo con conseguenti costi di spese legali. |
| | Rischi legali causati da sinistri su strada che comportano costi per indennizzi alle persone coinvolte sul mezzo pubblico. |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Non discriminazione - Accesso a prodotti e servizi | Rischio reputazionale e di mercato legato al mancato rispetto del diritto fondamentale alla mobilità, causato da una gestione inefficiente del servizio. |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali - Pratiche commerciali responsabili | L'introduzione di pratiche agevolate a favore dei consumatori comporta per l'azienda la necessità di stimare i mancati ricavi e di basare su tali previsioni le compensazioni economiche. Questo meccanismo genera un rischio di disallineamento tra stime e andamento effettivo dei titoli di viaggio, con possibili scostamenti rispetto alle entrate previste. Tali variabilità possono incidere sulla pianificazione economico-finanziaria, richiedendo un attento monitoraggio. |

Nell'ambito dell'analisi e della valutazione dei temi rilevanti per GTT, con riferimento a consumatori e utilizzatori finali, sono stati individuati come prioritari i sottotemi indicati nello ESRS 1 - Prescrizioni generali, in particolare: impatti legati alle informazioni, sicurezza personale e inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali.

I temi centrali per GTT riguardano la protezione delle informazioni, l'accesso trasparente alle informazioni sul servizio, la salute e la sicurezza dei passeggeri, nonché l'inclusione sociale, favorendo un accesso equo e inclusivo alla mobilità urbana.

Gli impatti, rischi e opportunità identificati interessano tutti i clienti e utilizzatori finali di GTT.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo *Gestione degli impatti - rischi - opportunità* e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* / paragrafo *I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

La Società ha valutato gli impatti, i rischi e le opportunità che incidono sui consumatori e sugli utilizzatori finali, evidenziandone la relazione con la strategia complessiva e il modello di business dell'impresa.

GTT è il fornitore del trasporto pubblico locale per la città di Torino, il cui ruolo è quello di garantire spostamenti sicuri, efficienti e accessibili. Nel caso in cui il servizio non venga erogato correttamente, possono verificarsi disagi che influenzano l'esperienza degli utenti e la qualità complessiva del servizio. Gli impatti più rilevanti sui passeggeri riguardano la sicurezza e la salute durante gli spostamenti, la protezione dei dati personali, l'accesso a informazioni chiare e aggiornate sul servizio, l'inclusione sociale e l'accessibilità per tutti, nonché l'offerta di tariffe eque e pratiche commerciali responsabili. Gli impatti identificati non solo derivano dalla strategia aziendale, ma orientano anche le decisioni future, contribuendo a migliorare le misure di sicurezza e a rafforzare la fiducia dei clienti in GTT.

Rischi e opportunità

GTT è esposta a rischi derivanti da possibili interruzioni o inefficienze del servizio, dalla gestione non adeguata delle informazioni e dei dati dei passeggeri, dalla sicurezza e salute durante gli spostamenti, e dalla mancata accessibilità o inclusione per utenti con esigenze specifiche. Questi fattori possono influenzare la soddisfazione dei clienti, la reputazione aziendale e la continuità del servizio offerto. I rischi individuati non sono collegati a gruppi specifici di consumatori e/o utilizzatori finali.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS S4 S4-1

Carta della mobilità

Pur non configurandosi come una politica aziendale in senso stretto, l'offerta dei servizi di GTT è regolata dalle condizioni e dagli standard di qualità del servizio definiti nei Contratti di Servizio con gli enti pubblici concedenti e, soprattutto, nelle **Carte della Mobilità** (o **Carte dei Servizi**). I principali servizi aziendali fanno riferimento alla Carta della Mobilità dei servizi **urbani** e alle Carte della Mobilità dei servizi **extraurbani** adottate dai Consorzi cui GTT partecipa. La Carta della Mobilità dei servizi urbani, in particolare, viene elaborata anche attraverso un confronto con le associazioni dei consumatori iscritte all'elenco ufficiale della Città di Torino.

La Carta della Mobilità definisce diversi fattori per il monitoraggio della qualità del servizio, tra cui l'**affidabilità** e i **tempi di viaggio**, con riferimento a **puntualità e regolarità, la sicurezza, l'accessibilità, l'assistenza e l'informazione alla clientela, i servizi di vendita, la pulizia, il comfort e il rispetto dell'ambiente**. Per molti di questi indicatori, gli obiettivi fissati da GTT risultano più ambiziosi rispetto alle prescrizioni minime previste dal contratto di servizio.

La nuova Carta della mobilità dei servizi urbani, pubblicata nell'aprile 2025, 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 GTT e i suoi clienti, un'opportunità di risoluzione di eventuali controversie senza oneri a loro carico. La Carta è valida per tutti i passeggeri nel loro complesso e sono previste misure specifiche dedicate alle persone con disabilità, volte a garantire accessibilità, assistenza personalizzata e pari condizioni di fruizione dei servizi.

GTT mette a disposizione la Carta della Mobilità a tutti i passeggeri stakeholder interessati. Il documento è consultabile pubblicamente sul sito web aziendale, all'indirizzo <https://www.gtt.to.it/cms/risorse/cdm.pdf>.

Codice etico e di comportamento

Nel **Codice etico e di comportamento** di GTT, il paragrafo Relazioni con la clientela definisce in modo esplicito i criteri a cui ogni dipendente e la Società deve attenersi nei rapporti con i passeggeri. In particolare, in coerenza con tale impegno, i contratti e le comunicazioni rivolti alla clientela devono essere:

- chiari e di immediata comprensione, per facilitare scelte informate e consapevoli;
- pienamente conformi alle normative vigenti, escludendo qualsiasi pratica scorretta;
- allineati alle politiche commerciali della società, nel rispetto dei parametri stabiliti;
- completi e trasparenti, includendo ogni elemento rilevante per valutare il servizio;
- basati su informazioni precise, affidabili e accessibili, senza omissioni su aspetti essenziali.

GTT conferma il proprio impegno a garantire l'accessibilità del servizio, attraverso dotazioni tecniche e iniziative dedicate, per assicurare il diritto alla mobilità anche alle persone con disabilità, permanenti o temporanee.

Regolamenti per l'uso del trasporto pubblico

GTT adotta regolamenti dedicati all'uso del trasporto pubblico, ciascuno riferito a una specifica modalità di servizio: il Regolamento per il traspor-

to urbano e suburbano di superficie, quello per l'utilizzo della metropolitana automatica di Torino e il Regolamento per il trasporto extraurbano.

Questi documenti definiscono in modo chiaro le norme relative ai titoli di viaggio e alle modalità di utilizzo dei mezzi, alle condizioni di accesso e comportamento a bordo, nonché alle disposizioni per clienti con disabilità, passeggini, carrozzine e al trasporto di bagagli o animali. Sono disciplinati aspetti quali videosorveglianza, procedure di segnalazione dei reati, tipologie di infrazioni, sanzioni, modalità di pagamento e ulteriori interventi previsti in caso di comportamenti illeciti diversi dal mancato possesso del titolo di viaggio. Per approfondimenti e maggiori dettagli è possibile consultare il sito web: *Regolamenti per l'uso del trasporto pubblico*.

Politiche connesse alla privacy dei consumatori e utilizzatori finali

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS S4 S4-1

GTT assicura la piena conformità al Regolamento (UE) 2016/679 - General Data Protection Regulation (GDPR) - in materia di protezione dei dati personali, adottando un sistema di gestione e controllo dei trattamenti effettuati.

Il GDPR ha lo scopo di garantire che il trattamento dei dati personali effettuato dalla Società risponda ai principi di liceità, correttezza, trasparenza, non eccedenza e tutela della riservatezza. In qualità di Società che eroga un servizio pubblico essenziale per la città di Torino, GTT è consapevole della rilevanza e della delicatezza delle informazioni trattate, che riguardano quotidianamente utenti, abbonati, lavoratori e altri stakeholder. Per tale ragione, la Società è impegnata a garantire la massima trasparenza in relazione alle modalità di raccolta, utilizzo, comunicazione, eventuale trasferimento e conservazione dei dati personali.

A seguito dell'introduzione del GDPR, GTT ha avviato un processo organico di riesame e adeguamento dei propri processi interni, procedendo a una mappatura completa dei trattamenti di dati personali effettuati nell'ambito delle attività aziendali, inclusi quelli connessi alla gestione degli abbonamenti, dei sistemi di bigliettazione elettronica, dei canali digitali di assistenza e delle segnalazioni dell'utenza.

Nel corso del periodo oggetto di rendicontazione, non sono state registrate denunce comprovate relative a violazioni della privacy o a perdite di dati personali riferibili ai clienti.

Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

ESRS Standards ESRS S4 S4-2

Indagini di soddisfazione dei clienti (Customer Satisfaction Survey)

Monitorare l'opinione dei passeggeri è essenziale per almeno due motivi fondamentali: verificare se l'impegno destinato alla gestione e al potenziamento del servizio vengono effettivamente percepiti da chi lo utilizza; e comprendere in modo approfondito i fattori determinanti del livello di soddisfazione, individuando le leve su cui agire per aumentarla e attrarre nuovi utenti, oppure, al contrario, le criticità che rendono il servizio insoddisfacente.

Nel 2024, GTT ha realizzato un'indagine di Customer Satisfaction nell'ambito del progetto di ricerca sviluppato congiuntamente alle **Associazioni dei consumatori** e all'**Agenzia della Mobilità Piemontese**, e approvato dal **Comitato di Bioetica dell'Università di Torino**. I risultati dell'indagine sono stati messi a confronto con quelli rilevati nel 2011, utilizzando lo stesso questionario e una metodologia analoga, così da consentire un'analisi dell'evoluzione delle percezioni dei passeggeri.

Customer Satisfaction degli utenti dei canali online e offline

Tra agosto e settembre 2025, GTT ha realizzato un'indagine di Customer Satisfaction rivolta agli **utenti dei canali online (sito e-commerce) e offline (Centri Servizi al Cliente - CSC)**, con l'obiettivo di misurare e confrontare i livelli di soddisfazione, analizzare i comportamenti di acquisto, le motivazioni e le esperienze di utilizzo, nonché individuare le principali criticità percepite lungo il percorso di fruizione dei servizi. L'indagine ha consentito di identificare le leve strategiche su cui intervenire per incentivare una maggiore propensione verso l'acquisto digitale.

I risultati evidenziano un elemento di particolare rilievo: le principali resistenze all'utilizzo dei canali online non risultano di natura strettamente tecnologica - la piattaforma presenta infatti performance adeguate e livelli di soddisfazione complessivamente positivi - bensì riconducibili a fattori di carattere umano e relazionale. Il 78% degli utenti che attualmente si rivolge agli sportelli fisici si dichiara potenzialmente disponibile a migrare verso il digitale; tuttavia, tale transizione è rallentata dal timore di non saper gestire correttamente le procedure e dalla preoccupazione di non ricevere un adeguato supporto in caso di errore. Emergono pertanto l'esigenza di un'ulteriore semplificazione dei processi, di strumenti informativi e tutorial chiari e accessibili, nonché di un servizio di Customer Care tempestivo ed efficace, in grado di garantire un adeguato livello di rassicurazione e assistenza.

Associazioni dei consumatori

GTT collabora attivamente con le associazioni dei consumatori, riconoscendo il loro ruolo fondamentale nel garantire trasparenza, partecipazione e qualità del servizio. Queste organizzazioni, iscritte all'Elenco delle Associazioni dei Consumatori della Città di Torino, contribuiscono a monitorare e valutare gli standard qualitativi e quantitativi dei servizi offerti, fornendo un canale diretto tra la Società e la clientela. Attraverso confronti periodici e gruppi di lavoro promossi dagli enti titolari del contratto dei servizi, le associazioni come Adiconsum Piemonte, Adoc Piemonte, Aducon, Associazione Consumatori Piemonte, Associazione Tutelattiva, Codacons Piemonte, Federconsumatori Piemonte APS, Movimento Consumatori Torino e U.Di.Con. partecipano alla definizione e revisione della Carta della Mobilità, garantendo che le esigenze dei cittadini siano ascoltate e integrate nella pianificazione e nel miglioramento dei servizi di trasporto pubblico.

Centro Emissione Massiva e Grandi Clienti

Per aumentare la fidelizzazione della clientela, l'ufficio Grandi Clienti cura e gestisce i rapporti con le società che, per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti casa - lavoro, hanno aderito all'iniziativa rivolta a Società ed Enti dotate di Mobility Manager. Tale progetto, concordato con l'Amministrazione Comunale di Torino, prevede sugli abbonamenti urbani, uno sconto da parte di GTT e un contributo da parte delle società interessate.

Associazioni di persone con disabilità

GTT riconosce l'importanza di garantire accessibilità e inclusione a tutti i propri utenti, collaborando con le associazioni che rappresentano persone con disabilità per assicurare che il trasporto pubblico sia fruibile, sicuro e confortevole. Queste associazioni partecipano attivamente ai processi di consultazione e monitoraggio dei servizi, offrendo osservazioni e proposte per migliorare l'accessibilità di mezzi, stazioni e servizi correlati. In particolare, GTT coinvolge tali organizzazioni nella definizione degli standard di qualità e nella revisione della Carta della Mobilità, così da integrare le esigenze specifiche di persone con mobilità ridotta o con altre disabilità. Questo dialogo continuo consente di programmare interventi mirati, come l'adeguamento delle infrastrutture, l'adozione di strumenti informativi accessibili e la formazione del personale, rafforzando l'impegno di GTT per un trasporto pubblico inclusivo e rispettoso dei principi di pari opportunità.

Canali fisici e digitali

GTT mantiene un dialogo costante con i propri utenti anche attraverso canali digitali e fisici, dai social media, al sito istituzionale, ai contact center e ai display informativi, integrati da strumenti di ascolto come il portale "Dialoga con noi" e le indagini di soddisfazione. Questi strumenti, insieme al confronto con associazioni dei consumatori e organizzazioni sindacali, permettono di raccogliere feedback e orientare le azioni per rispondere al meglio alle esigenze dei passeggeri.

Per ulteriori informazioni, si rimanda al capitolo *Interessi e opinioni dei portatori d'interesse*.

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS Standards ESRS S4 S4-3

Reclami e segnalazioni dei clienti

Gli utenti del servizio possono esprimere preoccupazioni, segnalazioni o reclami contattando gratuitamente il **Contact Center** GTT chiamando da rete fissa il Numero Verde 800-019152 o da rete mobile il Numero 011-0672000, ricevendo così assistenza e supporto dedicato da parte degli operatori. In alternativa, è possibile rivolgendosi direttamente agli **uffici fisici** di GTT, presenti sul territorio e consultabili nella sezione *Uffici aperti al pubblico* del sito web aziendale.

La gestione dei reclami dei passeggeri avviene attraverso un approccio supportato dall'adozione del sistema CRM (Customer Relationship Management), **Taylor**. Il software consente di monitorare e gestire l'intero ciclo di vita dei reclami, dalla ricezione alla chiusura.

Ogni segnalazione attiva un processo di analisi che coinvolge il settore aziendale competente, con l'obiettivo di individuare le cause del reclamo e fornire al cliente una risposta motivata e tracciata. Ove necessario, vengono attivati interventi correttivi mirati, quali attività di manutenzione non programmata, azioni di sensibilizzazione del personale o verifiche dei tempi di percorrenza.

Progetto AI

GTT ha avviato, in fase di sperimentazione, un progetto innovativo basato sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale, sviluppato in collaborazione con Almagora. Il progetto è finalizzato a rendere il servizio del trasporto pubblico più affidabile, rapido ed efficiente per i clienti.

L'iniziativa, limitata attualmente ai tram Hitachi serie 8000, introduce una piattaforma web con interfaccia conversazionale a supporto degli operatori della Centrale SIS. Questa piattaforma permette la consultazione diretta e rapida della documentazione tecnica, facilitan-

do e velocizzando l'analisi delle segnalazioni di anomalia e l'individuazione della soluzione più appropriata.

Grazie a questo supporto, l'esperienza e le competenze dei tecnici vengono valorizzate, favorendo una maggiore uniformità negli interventi e una più rapida crescita professionale dei nuovi operatori. Il risultato atteso è una gestione più efficiente delle criticità operative, con benefici concreti sulla regolarità del servizio e sulla qualità dell'esperienza di viaggio.

Azioni svolte nei confronti dei consumatori e degli utenti finali

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS S4 S4-4

Funzione Traveler Experience and Continuous Improvement

A gennaio 2026 è stata istituita la funzione Traveler Experience and Continuous Improvement.

La funzione Traveler Experience presidia e migliora l'esperienza complessiva del viaggiatore, assicurando il monitoraggio della qualità del servizio di trasporto, l'analisi del traveler journey lungo tutte le fasi del viaggio e l'individuazione di azioni correttive e di miglioramento, in collaborazione con le funzioni operative. Il fine è garantire elevati livelli di qualità percepita e tempestiva gestione delle criticità.

La funzione Continuous Improvement presidia l'analisi delle performance e della qualità del servizio attraverso l'elaborazione dei dati, il monitoraggio degli indicatori e la produzione di report, coordinando iniziative e supportando le funzioni operative nella definizione di azioni data-driven volte a incrementare efficienza operativa, standard di servizio e risultati complessivi.

Digitalizzazione del servizio e Mobility as a Service (MaaS)

Nel corso dell'anno di rendicontazione sono proseguiti gli investimenti e le iniziative volti a favorire la digitalizzazione dei processi di acquisto e validazione dei titoli di viaggio e di sosta, con l'obiettivo di semplificare l'esperienza d'uso e ampliare le modalità di accesso al servizio. Tutti i veicoli di nuova acquisizione (bus e tram) sono dotati di sistemi di bigliettazione elettronica, compatibili con pagamenti tramite carte di credito e debito, integrati alle altre modalità di acquisto disponibili, rendendo il sistema più efficiente e coerente con le abitudini digitali degli utenti.

Il progetto **MaaS ToMove** a Torino promuove la mobilità integrata sul territorio urbano, con il trasporto pubblico come asse principale, e consente agli utenti di pianificare, prenotare, acquistare e utilizzare servizi diversi tramite una piattaforma digitale unica, includendo bus, tram, metro, treni, taxi, biciclette, monopattini e auto in sharing. La sperimentazione prevede incentivi, quali Welcome Bonus e cashback, per stimolare l'uso dei servizi, e la vendita dei titoli di viaggio tramite cinque operatori App, a conferma di un ecosistema MaaS sempre più integrato e interoperabile.

E-Commerce TPL

Nel corso del 2025 il servizio E-Commerce ha gestito transazioni relative a trasporto e sosta per un valore complessivo di 26,6 milioni di euro, confermando il ruolo rilevante dei canali digitali nei processi di acquisto dei titoli di viaggio.

App TO Move

Nel 2025 il servizio di vendita diretta tramite l'**app TO Move** ha ulteriormente consolidato e ampliato il volume delle vendite digitali dei biglietti, registrando un **incremento del 16% degli acquisti** rispetto all'anno precedente. A partire da novembre 2025 è stato introdotto un nuovo prodotto, il Biglietto 48 ore e 72 ore, rivolto prevalentemente a un'utenza turistica, con tariffe inferiori rispetto alla corrispondente versione cartacea. L'ampliamento dell'offerta digitale conferma la capacità dell'applicazione di rispondere a esigenze diversificate, intercettando nuovi segmenti di clientela.

Tap&Go Ticketless

Il sistema **Tap&Go Ticketless**, attivo da luglio 2020 e utilizzabile con tutte le carte contactless - incluse le carte virtuali su smartphone e smartwatch - rappresenta un ulteriore tassello del processo di digitalizzazione. In ogni stazione della metropolitana sono presenti almeno due varchi dedicati al pagamento contactless tramite validatori specifici, mentre tutti gli autobus e i tram di nuova generazione consegnati dopo il 2019 sono dotati di dispositivi idonei a tale modalità di pagamento.



Parcheggi e sosta a pagamento

La gestione dei parcheggi a pagamento integra strumenti digitali e interventi infrastrutturali volti a semplificare l'esperienza degli utenti e incentivare modalità di pagamento rapide e sicure. Tra le iniziative principali vi sono la promozione dell'app **SostApp**, l'ottimizzazione dei parcometri per favorire i pagamenti con carta di credito e campagne informative in metropolitana per guidare i cittadini verso i tornelli contactless. Sono in corso lavori per il rilascio di una nuova app integrata per la vendita di biglietti e abbonamenti, destinata a rafforzare ulteriormente l'accessibilità dei servizi.

La rete urbana comprende **870 parcometri**, affiancati dal pagamento digitale tramite SostApp o app di operatori terzi, che consente di pagare “al minuto” e di gestire la sosta direttamente da smartphone. Questa modalità è particolarmente apprezzata dagli utenti: nel 2025 le vendite tramite app di terzi sono aumentate del 14%, mentre quelle tramite SostApp sono cresciute del 31% rispetto all’anno precedente, con ricavi complessivi pari a 21,3 milioni di euro. Questi interventi confermano l’impegno di GTT nel rendere la sosta più accessibile, moderna e integrata con i servizi digitali di mobilità.

Sperimentazioni per la Mobilità Autonoma

GTT, in collaborazione con la Città di Torino e altri stakeholder locali, sta sperimentando servizi di **navette a guida autonoma**, collocando Torino tra le prime città italiane ed europee a testare veicoli autonomi in traffico misto. Pur rispettando la normativa italiana, che prevede la presenza di un operatore a bordo, i veicoli sono in grado di rilevare ostacoli lungo il percorso e interagire con infrastrutture e altri mezzi dotati della stessa tecnologia.

Nel 2025, il progetto **IN2CCAM**, finanziato dalla Commissione Europea nell’ambito di Horizon Europe, ha consentito simulazioni di indirizzamento dinamico e l’acquisizione di esperienza operativa utile per il successivo servizio **AuToMove**, inserito nel Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. Dopo le fasi progettuali e i test tecnici, il servizio al pubblico è stato inaugurato il 14 ottobre 2025 nell’area del **Campus Einaudi** ed è utilizzabile gratuitamente previa prenotazione tramite l’app WeTaxi, offrendo un esempio concreto di mobilità innovativa e sicura.

Accessibilità e inclusione sociale degli utenti

L’accessibilità rappresenta uno dei principi fondamentali del servizio offerto da GTT nell’area urbana e metropolitana di Torino. In questo contesto, la Società mette in atto specifiche azioni per garantire l’accessibilità al servizio sia alle **persone con disabilità o mobilità ridotta**, sia alle **fasce sociali economicamente più fragili**.

Accessibilità economica

GTT contribuisce a garantire l’accessibilità economica alla mobilità urbana nella città di Torino attraverso una politica tariffaria inclusiva e un sistema di agevolazioni rivolto alle fasce sociali più vulnerabili.

La Società applica tariffe differenziate basate sull’ISEE, che consentono di ridurre significativamente il costo degli abbonamenti per studenti e giovani con redditi più bassi. A queste si affiancano agevolazioni specifiche per categorie sociali, come anziani, disoccupati, persone con disabilità e bambini, per i quali sono previsti abbonamenti gratuiti o fortemente ridotti.

Agevolazioni ed esenzioni

GTT prevede tariffe agevolate ed esenzioni per determinate categorie sociali, con finanziamento parziale o totale da parte della Regione Piemonte o del Comune di Torino. I titoli di viaggio e di sosta possono essere richiesti presso i Centri di Servizi al Cliente.

Trasporto pubblico

- Abbonamenti dedicati a disoccupati residenti nel Comune di Torino
- Tessere di viaggio per persone con invalidità civile
- Abbonamenti agevolati per giovani under 26, over 65 e studenti universitari
- Libera circolazione per bambini fino a 11 anni

Sosta

- Permessi per residenti
- Permessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)
- Permessi per terapie e visite mediche
- Permessi specifici per Enti morali, autoriparatori, autoscuole e altre categorie particolari.

PiemoVe

Nel **settembre 2025** è stata avviata l’iniziativa **“PiemoVe - Piemonte Viaggia Studia”**, promossa dalla Regione Piemonte in collaborazione con gli operatori del trasporto pubblico locale, tra cui GTT, con l’obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile tra i giovani. Il progetto prevede un abbonamento annuale gratuito per gli studenti universitari under 26 iscritti agli atenei piemontesi - tra cui l’Università degli Studi di Torino, il Politecnico di Torino e l’Università del Piemonte Orientale - valido sulle reti urbane e suburbane, destinato a studenti con ISEE inferiore a 85.000 euro.

Gli abbonamenti sono rilasciati tramite la piattaforma di 5T, riducendo così le operazioni dirette tramite i canali GTT. Per gli abbonamenti annuali Formula, è stato introdotto uno sconto in fase di acquisto sul sito e-commerce aziendale, rafforzando l’integrazione tra politiche pubbliche di sostegno alla mobilità e strumenti digitali di vendita. L’iniziativa è prevista in forma sperimentale per gli anni accademici 2025/2026, 2026/2027 e 2027/2028.

Accessibilità per persone con ridotta mobilità

L'accessibilità rappresenta un elemento fondamentale per garantire un sistema di trasporto pubblico inclusivo ed efficiente. Un servizio accessibile consente a tutte le persone, comprese quelle con disabilità, di muoversi autonomamente e in sicurezza, contribuendo a una maggiore equità sociale e all'integrazione urbana.

GTT, da più di 10 anni, ha un proprio referente per la mobilità delle persone con disabilità - il **Disability Manager** - che coordina i molteplici aspetti dell'accessibilità e recepisce le diverse istanze presentate dalle associazioni di persone con disabilità. Questa figura rappresenta un facilitatore delle relazioni tra le Associazioni, gli Enti e i settori erogatori di servizi (esercizio, manutenzione, comunicazione, ecc.). Si occupa di azioni e progetti finalizzati alla sensibilizzazione ai temi della disabilità.

Nel 2025 è proseguito il processo di rinnovamento della flotta tranviaria, con la progressiva dismissione delle storiche vetture di colore "arancione" e **l'immissione in servizio di nuovi tram** della serie 8000 - Hitachi. I nuovi mezzi sono stati progettati con particolare attenzione all'accessibilità e integrano soluzioni migliorative recepite anche grazie al confronto con le associazioni rappresentative delle persone con disabilità, con l'obiettivo di incrementare la funzionalità degli spazi, il comfort e l'autonomia di utilizzo.

Nel medesimo periodo sono proseguiti gli **incontri di informazione e sensibilizzazione** dedicati ai temi della disabilità nell'ambito della **formazione** del personale di guida neoassunto. Le sessioni hanno visto la partecipazione attiva di associazioni rappresentative di persone con disabilità sensoriale (anche con la presenza di cane guida), motoria e intellettiva/relazionale, favorendo un confronto diretto e concreto. Questa attività ha rafforzato la consapevolezza del personale rispetto alle diverse esigenze di mobilità e ha contribuito a promuovere un approccio al servizio maggiormente attento, empatico e orientato all'assistenza.

Attraverso il **progetto "Agenda della disabilità"**, è stato realizzato e avviato alla diffusione nel 2025 l'opuscolo "Partiamo da noi", che raccoglie le principali buone pratiche e le azioni più significative adottate nel trasporto pubblico per migliorare l'esperienza quotidiana delle persone con disabilità. L'iniziativa rappresenta uno strumento di sensibilizzazione e valorizzazione dell'impegno aziendale in ambito di accessibilità e inclusione.

Prosegue la **collaborazione** con **l'Ufficio Studenti con disabilità dell'Università di Torino**, nell'ambito di un'attività formativa rivolta a studenti beneficiari di borse di studio per attività di accompagnamento e tutoraggio a favore di altri studenti. Il percorso formativo, finalizzato a illustrare le principali caratteristiche del trasporto pubblico urbano in tema di accessibilità, consente ai partecipanti di acquisire competenze utili per un utilizzo consapevole ed efficace del servizio, rafforzando al contempo la rete di supporto a favore della comunità studentesca.

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

Infrastrutture

Gli investimenti nelle infrastrutture consentono di **ampliare progressivamente il livello di accessibilità** del servizio ordinario, attraverso la rimozione delle barriere architettoniche esistenti - quali, ad esempio, il ribassamento delle banchine - e la realizzazione di nuove strutture progettate fin dall'origine secondo criteri di piena accessibilità. In tale ambito si inserisce la metropolitana di Torino, gestita da Infra.To, società del Comune responsabile delle principali infrastrutture di trasporto.

Le stazioni della metropolitana mettono a disposizione diversi strumenti e soluzioni tecnologiche volti a facilitare la fruizione del servizio da parte delle persone con disabilità, garantendo condizioni di maggiore autonomia, sicurezza e comfort:

- **Ascensori** accessibili da piano strada, dotati di pulsantiere dedicate e informazioni in tempo reale sul loro funzionamento disponibili su monitor di stazione, sito web e Telegram;
- **Tornelli di accesso e uscita** riservati a persone con disabilità motorie e visive;
- **Percorsi pedo-tattili** al piano strada e nell'atrio, in corrispondenza di scale, ascensori, tornelli e mappe;
- **Targhette in Braille** su pulsantiere degli ascensori e mancorrenti delle scale;
- **Messaggi audio, video e monitor ad alto contrasto** per fornire informazioni sul servizio.

Parco veicoli

Il rinnovo della flotta, prevede che tutti i **nuovi bus e tram** abbiano le seguenti caratteristiche di accessibilità:

Pianale ribassato

Raddoppio delle postazioni per la sedia a rotelle (nei bus lunghi 18 metri) o dello spazio dedicato alle persone a mobilità ridotta e al cane guida

Sostegni a diverse altezze e in tutti i punti delle vetture

Ampie superfici vetrate per consentire l'ingresso di luce naturale (utili anche per agevolare la riconoscibilità dei luoghi e l'orientamento)

Maggiore ampiezza degli spazi di passaggio e stazionamento

Validatrici dei titoli di viaggio collocate in zone e ad altezze comodamente raggiungibili e con display luminosi visibili anche a distanza

Pulsanti per la prenotazione della fermata, riconoscibili anche per la superficie in Braille

Posti in prossimità della discesa di colore giallo riservati alle persone a mobilità ridotta.

Pulsanti per la prenotazione della fermata, riconoscibili anche per la superficie in Braille

Pulsanti con il simbolo della carrozzina per bambini che, una volta premuto, avvisa il personale di guida della loro presenza

Indicazione luminosa della linea all'esterno del mezzo, visibile anche a distanza e con le porte aperte

Infobus con annuncio sonoro di prossima fermata, presente anche sul monitor e annuncio sonoro esterno di linea e di direzione

I treni della **metropolitana** sono dotati di un sistema di autolivellamento del pavimento in corrispondenza della banchina, soluzione che consente di ridurre il dislivello tra treno e marciapiede e di agevolare l'accesso in autonomia. Le vetture sono predisposte per l'accoglienza in sicurezza di persone in sedia a rotelle, con spazi dedicati (due per ogni convoglio) opportunamente segnalati e attrezzati.

Anche i **servizi turistici** risultano accessibili alle persone con disabilità motoria: in particolare, il **tram ristorante** è fruibile su prenotazione, garantendo condizioni di accesso e permanenza adeguate e inclusive.

Info mobilità

L'accesso alle informazioni tramite il sito internet aziendale rappresenta un elemento essenziale per consentire alle persone con disabilità di pianificare e utilizzare in autonomia la rete di trasporto pubblico. Analogamente, l'impiego delle applicazioni digitali - tra cui il **canale Telegram** (per informazioni su accessibilità delle fermate, accessibilità dei mezzi e tempi di attesa in tempo reale) e l'app **GTT TO Move** - contribuisce a rendere il servizio maggiormente fruibile e inclusivo.

Sulla homepage del sito istituzionale è presente un'**area dedicata all'“Accessibilità”**, nella quale sono raccolte informazioni e strumenti specifici a supporto degli utenti con esigenze particolari. Il **sistema informatico** è progettato per essere **compatibile con le principali tecnologie assistive**, quali ingranditori di testo, barre Braille e sistemi di puntamento alternativi a mouse e tastiera. La versione ad alto contrasto del sito viene aggiornata automaticamente e in modo contestuale rispetto alla versione ordinaria, garantendo coerenza dei contenuti e continuità nell'accesso alle informazioni.

Gli interventi effettuati negli ultimi anni su tutti questi tre assi hanno determinato un consistente miglioramento dell'accessibilità del servizio di superficie e la metropolitana è integralmente accessibile, proprio perché progettata sin dall'origine.

Tali interventi contribuiscono a offrire un'esperienza di viaggio più confortevole per la clientela, grazie all'impiego di mezzi più accoglienti, ampi, stabili, silenziosi e dotati di sistemi di climatizzazione.

Un trasporto pubblico più inclusivo: le tessere Alias

L'istituzione in via sperimentale delle **tessere alias** è nata nel 2024 con l'obiettivo, data l'impossibilità di intervenire direttamente sulla carta BIP senza una modifica della norma regionale, di creare una procedura amministrativa che prevedesse la possibilità di acquisire "un'identità alias", ovvero utilizzare un nome differente da quello risultante dall'anagrafica di GTT e in questo modo eliminare in fase di controllo sui mezzi di trasporto possibili situazioni di disagio e forme di discriminazioni legate al sesso, all'orientamento sessuale e all'identità di genere.

Il rilascio della tessera alias da parte di GTT si è inserito in un contesto antidiscriminatorio più ampio: Città di Torino, Università degli Studi e Politecnico di Torino hanno già adottato misure simili, dimostrando l'attenzione verso i diritti di tutte le persone. Parimenti, diverse scuole superiori in Piemonte hanno adottato la carriera alias, permettendo agli/alle studenti transgender e non binari/e di utilizzare il proprio nome d'elezione all'interno dell'istituto scolastico.

La tessera alias è destinata alle persone che abbiano intrapreso un percorso di affermazione di genere, il rilascio è basato sulla raccolta della volontà del/della richiedente, nel rispetto della sua autodeterminazione, senza necessità di documentazione medica a supporto della domanda, attraverso la firma di un Accordo di riservatezza (nel caso di soggetto minorenne, la dichiarazione nonché l'accordo di riservatezza è sottoscritto dagli esercenti la responsabilità genitoriale o dal tutore). È una tessera senza chip elettronico in cui non è presente alcun documento di viaggio e va sempre utilizzata insieme alla tessera Bip in cui è presente l'abbonamento. Riporta il nome corrispondente all'«identità alias» e il numero seriale della tessera Bip su cui risiede l'abbonamento. La foto viene fatta al momento della richiesta e quindi mostra lo stato reale della persona in quel momento del suo percorso.

In fase di controllo da parte dei verificatori dei titoli di viaggio il soggetto titolare della «tessera alias» deve anzitutto mostrarla come primo documento: il verificatore prende quindi atto del documento e può procedere alla verifica dell'abbonamento legato alla «tessera alias» attraverso il numero seriale presente sulla tessera stessa. Con il solo scopo di accertare il possesso o il regolare utilizzo del titolo di viaggio, può eventualmente essere richiesto al soggetto titolare della «tessera alias» di fornire la tessera BIP su cui è caricato il titolo di viaggio a cui è collegata.

Dall'8 aprile 2024 alla data di pubblicazione del presente documento sono state rilasciate da GTT 42 tessere. L'età media delle persone richiedenti, si concentra intorno ai 21 anni. Vi sono state 5 richieste avanzate da minori.

La scelta di una e-mail dedicata come canale di invio delle richieste si è rivelato efficace, in quanto ha consentito di valutare preventivamente, attraverso l'esame della modulistica inviata in anteprima, la congruenza delle istanze e gestire richieste palesemente provocatorie o di persone che non avevano inteso il senso dell'iniziativa e le regole di sottoscrizione.

Per maggiori dettagli sui requisiti, sulle modalità di richiesta e per scaricare la modulistica necessaria, è possibile consultare la pagina dedicata del *sito web*.

Azioni per la riduzione tempi di viaggio

Nel 2025 GTT ha realizzato interventi finalizzati a ridurre i tempi di viaggio:

- **Estensione delle corsie preferenziali o riservate** capaci di ridurre drasticamente i rallentamenti legati alle interferenze tra veicoli privati e mezzi pubblici (vd. Linea 5 Express e corsia riservata completa su c.so Sommeiller, propedeutica all'installazione ed all'attivazione della telecamera all'incrocio Sommeiller/Sacchi in direzione ovest);
- **Incremento della priorità semaforica per i mezzi pubblici** (cioè semafori 'intelligenti' che dispongono il tempo del verde per il passaggio del mezzo pubblico) con il ripristino degli impianti semaforici centralizzati fuori servizio e l'installazione di nuovi, per azzerare i tempi di sosta ai semafori; nel corso del 2025 si è passati da 284 a 300 impianti in servizio in tutta la Città di Torino che consentono la priorità semaforica al mezzo pubblico.
- **Installazione di telecamere nei punti critici della viabilità** per garantire il rispetto delle corsie preferenziali dedicate al trasporto pubblico; tutte le telecamere previste dal progetto NTT sono state installate nel corso del 2025, a partire già dal mese di gennaio, ad esclusione di quelle in c.so Sommeiller e Via Vanchiglia, per le quali sono in corso valutazioni più approfondite sull'impatto sul traffico privato, prima della loro attivazione.

Azioni per l'accesso ad informazioni di qualità e pratiche commerciali responsabili

GTT ha attivato diversi canali che permettono di comunicare con gli utenti e fornire informazioni sul servizio di trasporto pubblico in modo rapido e accessibile. Questi strumenti hanno l'obiettivo di aggiornare i passeggeri su orari, percorsi, variazioni del servizio, scioperi e altre comunicazioni utili per la mobilità urbana.

Il principale canale informativo è il **sito web ufficiale di GTT**, che rappresenta il punto di riferimento per tutte le informazioni istituzionali e operative. Sul sito gli utenti possono consultare gli orari delle linee, pianificare i propri spostamenti, verificare eventuali modifiche al servizio, ottenere informazioni sui biglietti e sugli abbonamenti e leggere gli avvisi relativi a scioperi, deviazioni o interruzioni temporanee.

Oltre al sito web, GTT utilizza diversi **strumenti digitali di infomobilità**, tra cui applicazioni per smartphone che consentono di pianificare i percorsi e conoscere in tempo reale i tempi di arrivo dei mezzi alle fermate. Queste applicazioni permettono agli utenti di organizzare il viaggio in modo più efficiente, integrando informazioni su autobus, tram e metropolitana.

Un altro importante canale di comunicazione è rappresentato dai **social network**, attraverso i quali GTT diffonde aggiornamenti rapidi e avvisi sul servizio. Le piattaforme social consentono all'azienda di raggiungere un pubblico ampio e di informare tempestivamente gli utenti in caso di disservizi, variazioni di percorso o eventi particolari che possono influire sulla circolazione dei mezzi.

GTT utilizza inoltre **servizi di messaggistica come Telegram**, che permettono agli utenti iscritti di ricevere notifiche immediate sugli aggiornamenti del servizio. Questi strumenti sono particolarmente utili per informare in tempo reale su ritardi, interruzioni o modifiche temporanee delle linee.

Oltre ai canali digitali, l'azienda mette a disposizione anche **servizi di assistenza diretta**, come il contact center telefonico e l'assistenza tramite e-mail, che consentono agli utenti di richiedere informazioni, inviare segnalazioni o presentare reclami. Questo tipo di comunicazione permette un contatto più diretto tra l'azienda e i passeggeri.

Una parte importante dell'informazione viene fornita direttamente **sul territorio**, attraverso i display elettronici alle fermate, i pannelli informativi nelle stazioni e gli annunci audio o visivi a bordo dei mezzi. Questi strumenti permettono ai passeggeri di ricevere aggiornamenti immediati mentre attendono il mezzo o durante il viaggio.

Iniziative di marketing e pubblicità antidiscriminatoria

Nel campo del marketing, GTT adotta misure volte a prevenire ogni forma di discriminazione e a garantire il rispetto della dignità di tutte le persone, sia nelle proprie comunicazioni agli utenti del servizio, sia negli spazi pubblicitari presenti sui mezzi. Il capitolato per la concessione degli spazi pubblicitari sui mezzi definisce infatti criteri chiari e vincolanti, vietando contenuti pornografici, violenti o a sfondo sessuale, nonché messaggi di fanatismo, razzismo, odio, discriminazione o minacce. Questi principi sono condivisi e rispettati anche dalle concessionarie che operano per conto della Società.

Azioni per la salute e sicurezza degli utenti

Sicurezza incidenti

Il settore di trasporto pubblico è esposto al rischio di incidenti stradali, uno degli aspetti più rilevanti in termini di sicurezza di passeggeri, lavoratori e terzi. Tale rischio risulta complessivamente più contenuto rispetto a quello associato all'utilizzo del veicolo privato, grazie alle caratteristiche strutturali e organizzative del trasporto pubblico collettivo. Consapevole di questa responsabilità, GTT adotta un insieme di **misure volte alla prevenzione e alla mitigazione del rischio**, intervenendo sia sulla sicurezza attiva sia su quella passiva.

In termini di **sicurezza attiva**, il trasporto pubblico presenta livelli di incidentalità inferiori rispetto all'auto privata, grazie alla professionalità e alla formazione del personale di guida, all'utilizzo di infrastrutture dedicate quali le corsie riservate, dotazioni di sicurezza dei veicoli, quali l'impianto frenante ABS, presente sul 100% del parco urbano, suburbano ed extraurbano, al rispetto di velocità contenute e all'applicazione di rigorosi regolamenti di esercizio.

Sotto il profilo della **sicurezza passiva**, la gravità degli incidenti risulta generalmente più limitata, anche in virtù delle caratteristiche costruttive e tecnologiche dei veicoli impiegati. Le dimensioni dei mezzi e le soluzioni tecniche adottate contribuiscono a ridurre le conseguenze in caso di impatto, come nel caso degli antiurti "respingenti" installati sui **tram della serie 6000**, progettati per evitare il trascinarsi di persone sotto i carrelli in caso di investimento.

I nuovi tram della serie 8000, la cui immissione in servizio è iniziata nel 2023, sono i **primi in Italia ad essere conformi alla norma UNI 11174:2015**. Tale standard prevede un rafforzamento della sicurezza passiva per il personale di guida, l'installazione su ogni veicolo del registratore statico degli eventi ("scatola nera") e l'adozione di sistemi di ausilio alla guida in grado di segnalare la presenza di ostacoli lungo la marcia.

Sono attualmente in corso le attività per l'adozione del **Sistema di Gestione per la Sicurezza del trasporto a guida vincolata**, in ottemperanza al Decreto ANSFISA 28 dicembre 2023 «Disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa ai sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata. Il Sistema comporta l'adozione di procedure organizzative e operative per la gestione dei rischi, la definizione di ruoli e responsabilità specifici all'interno della Società, l'adozione di sistemi di monitoraggio e manutenzione del materiale rotabile e delle infrastrutture, e la formazione del personale, con una logica basata sul rischio per prevenire potenziali incidenti.

Per quanto riguarda la **metropolitana di Torino**, questa è stata la prima in Italia a utilizzare un sistema di trasporto completamente automatico, garantendo altissimi standard di sicurezza grazie al controllo automatico dei treni tramite il sistema **VAL (Veicolo Automatico Leggero)**. Le stazioni sono progettate per ridurre al minimo gli spostamenti, facilitare l'orientamento dei passeggeri e garantire totale accessibilità essendo luminose, efficienti e sicure, supportate da un **sistema di videosorveglianza sempre attivo**.

Sicurezza da reati

Un ulteriore fattore di rischio per il trasporto pubblico è rappresentato dai reati che possono compromettere la sicurezza delle persone e l'integrità dei beni aziendali, incidendo in modo significativo anche sulla percezione di sicurezza da parte dell'utenza e del personale. In tale ambito rientrano episodi di aggressione, borseggio, molestie e atti vandalici, rispetto ai quali GTT svolge un **monitoraggio costante**, finalizzato ad analizzarne l'andamento, valutarne gli impatti e orientare le azioni di prevenzione e contrasto.

La Società promuove un approccio integrato alla sicurezza, che combina attività di controllo, campagne di sensibilizzazione e strumenti tecnologici. In particolare, attraverso il progetto **"GTT People on Board"**, viene incentivata l'adozione di comportamenti corretti a bordo dei mezzi

e il rispetto delle regole di convivenza, contribuendo a creare un ambiente più sicuro e collaborativo per tutti i passeggeri.

Un ruolo centrale è svolto dai **sistemi di videosorveglianza** installati su numerosi veicoli e adeguatamente segnalati, quale misura di deterrenza e di supporto alle attività di controllo. In caso di furto, borseggio o molestie a bordo, gli utenti sono invitati a segnalare tempestivamente l'accaduto al personale aziendale e a formalizzare denuncia presso le Autorità competenti, così da consentire le opportune verifiche e l'eventuale utilizzo delle registrazioni disponibili, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali e dei tempi di conservazione previsti.

Le denunce presentate hanno frequentemente consentito l'identificazione dei responsabili, spesso operanti in gruppi organizzati, e hanno contribuito alla definizione di una mappatura dinamica dei rischi, individuando le linee, le fasce orarie e le aree urbane maggiormente esposte. Tale attività informativa rappresenta uno strumento essenziale per pianificare interventi mirati di presidio e rafforzare le misure di prevenzione, con l'obiettivo di tutelare la sicurezza degli utenti e del personale e consolidare la fiducia nel servizio di trasporto pubblico.

Night Buster

Il servizio **Night Buster** di GTT, particolarmente apprezzato dalla clientela giovane, garantisce spostamenti sicuri nelle ore notturne tra i capolinea periferici e il centro città. La rete notturna offre un'alternativa affidabile e sostenibile alla mobilità privata, favorendo spostamenti collettivi in sicurezza e con la possibilità di utilizzare gli stessi titoli di viaggio validi per la rete diurna.

Alla data della presente Rendicontazione non è possibile fornire indicazioni puntuali rispetto alle spese sostenute per l'attuazione delle attività sopra descritte.

Metriche e obiettivi

Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 MDR-T, ESRS S4 S4-5

| Sottotema rilevante | Obiettivo | Azioni | Timeline |
|--|------------------------|--|-----------|
| Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali | Accessibilità | Accessibilità dei tram con pianale ribassato per persone con mobilità ridotta superiore al 90% | 2026-2027 |
| | | Raggiungimento del 100% del servizio Info Bus sugli autobus | 2026 |
| | | Rendere la tessera Alias un servizio continuativo | 2026 |
| Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Sicurezza degli utenti | Aumentare il numero di controlli passeggeri sui mezzi | 2026 |
| | | | |
| Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali | Qualità del servizio | Ridurre i tempi di risposta ai reclami, garantendo una risposta ai passeggeri entro 30 giorni | 2026 |
| | | Incremento delle vendite verso i cosiddetti "Grandi Clienti" del 15 % rispetto al 2025 | 2026 |

GTT si impegna nei confronti dei consumatori e degli utilizzatori finali, fissando elevati standard di qualità nelle soluzioni offerte.

Per un quadro completo degli obiettivi e delle relative tempistiche, si rimanda al paragrafo *Piano di Sostenibilità: obiettivi e azioni relative alle tematiche di sostenibilità rilevanti* del presente documento.

Metriche

Lo standard **"ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali"** non richiede la rendicontazione obbligatoria di metriche quantitative. In considerazione della rilevanza del tema per il settore del trasporto pubblico locale e dell'importanza di garantire trasparenza rispetto agli impatti sui consumatori e sugli utilizzatori finali dei servizi di mobilità, la Società ritiene opportuno fornire comunque un'informativa integrativa attraverso l'utilizzo delle **metriche entity-specific** riportate nei paragrafi successivi.

Digitalizzazione del servizio

Nel 2025 gli incassi generati dal canale Tap&Go Ticketless hanno raggiunto **11 milioni di euro**, con una **crescita del 44% rispetto al 2024**. Il dato evidenzia una progressiva diffusione di modalità di acquisto rapide e dematerializzate, in linea con l'evoluzione delle abitudini di pagamento e coerenti con l'obiettivo aziendale di rendere il servizio sempre più accessibile, efficiente e orientato all'innovazione.

Ricavi canali on-line (Euro mln - lordo IVA)

| Voce | 2025 | 2024 | 2023 | Δ% 2025-2024 |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| E-Commerce TPL | 21,1 | 23,2 | 25,0 | -9% |
| App To Move | 13,6 | 11,7 | 5,8 | 16% |
| Tap&Go Ticketless | 11,1 | 7,7 | 4,9 | 44% |
| Totale TPL | 45,8 | 42,6 | 35,7 | 7% |
| E-Commerce sosta | 5,5 | 5,1 | 4,7 | 9% |
| Operatori App | 11,2 | 9,8 | 7,5 | 14% |
| GTT SostApp | 10,1 | 7,7 | 2,8 | 31% |
| Totale sosta | 26,8 | 22,6 | 15,0 | 19% |
| Totale | 72,6 | 65,2 | 50,7 | 11% |

Qualità del Servizio

GTT adotta diversi strumenti e procedure di monitoraggio della qualità del servizio. Questi sistemi permettono di valutare le prestazioni dell'azienda, individuare eventuali criticità e migliorare l'esperienza degli utenti.

Uno dei principali strumenti utilizzati è il controllo degli **indicatori di qualità del servizio**. La società monitora diversi parametri operativi, come la puntualità dei mezzi, la regolarità delle corse, la pulizia e lo stato di manutenzione dei mezzi. Questi dati vengono raccolti tramite sistemi informatici di gestione della flotta e attraverso controlli interni effettuati dal personale dell'azienda.

| Affidabilità e tempi di viaggio | 2025 | 2024 | 2023 | Obiettivo Contratti di Servizio |
|---|--------|--------|--------|---------------------------------|
| Superficie (bus e tram) | | | | |
| % corse completate su corse programmate | 97,01% | 96,53% | 96,54% | 99% |
| % passaggi con ritardo > 10' | 2,3% | | 2,6% | 2,5% |
| Metropolitana | | | | |
| % corse effettive rispetto a quelle programmate | 99,2% | 98,6% | 98,6% | 97% |
| % corse con ritardo > 5 minuti | 0,089% | 0,35% | 0,39% | 0,4% |

Nel 2024, l'indicatore relativo all'affidabilità dei mezzi di superficie è risultato al di sotto da quanto previsto dai contratti di servizio (99% di corse completate per il trasporto di superficie) principalmente a causa di disservizi (carenza di personale e guasti ai mezzi) e di corse non effettuate in giornate di sciopero. L'indicatore relativo al servizio di gestione della metropolitana risulta invece aver raggiunto l'obiettivo (fissato al 98%) per le corse programmate ma è risultato inferiore all'obiettivo per quanto riguarda le corse con ritardo superiore ai 5 minuti.

Un ulteriore strumento di misurazione della qualità è rappresentato dall'**indagine di soddisfazione dei clienti**. Periodicamente vengono infatti realizzati questionari e sondaggi rivolti agli utenti del trasporto pubblico per raccogliere opinioni e valutazioni sulla qualità del servizio. I risultati di queste indagini permettono di comprendere meglio le esigenze dei passeggeri e di individuare gli aspetti del servizio che necessitano miglioramenti.

GTT monitora inoltre la qualità del servizio tramite la gestione dei **reclami e delle segnalazioni**. Gli utenti possono inviare segnalazioni attraverso diversi canali, come e-mail, contact center o sportelli al pubblico. Le segnalazioni vengono registrate, analizzate e utilizzate come strumento per individuare problemi ricorrenti e intervenire per risolverli.

Reclami

Nell'ultimo triennio si è registrata una riduzione del numero di reclami (37,4%). Il miglioramento complessivo dell'esperienza della clientela è riconducibile anche all'efficacia degli strumenti digitali di supporto, quali le FAQ e il chatbot, disponibili nella sezione "Dialoga con noi" del sito aziendale.

Questi strumenti hanno operato come primo livello di contatto con l'utenza, consentendo di rispondere a numerose richieste informative e di risolvere criticità senza la necessità di attivare un reclamo formale tramite il modulo online. Parallelamente, l'aumento dell'utilizzo dei servizi di infomobilità, che forniscono informazioni in tempo reale sugli arrivi dei mezzi e sullo stato del servizio, ha contribuito a rafforzare la consapevolezza della clientela e a favorire un accesso autonomo alle informazioni, riducendo la domanda di assistenza diretta. A supporto di questa strategia, nel 2024 è stata rinnovata la campagna di comunicazione alle fermate, attraverso una nuova impostazione grafica dei materiali informativi.

Nel 2025, i reclami per bus e tram urbani e suburbani sono diminuiti del 10%.

| Numero reclami | 2025 | 2024 | 2023 | Δ% 2025-2024 | Media reclami al giorno 2025 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|---------------------------------|
| Superficie (bus e tram) | 2.229 | 2.400 | 3.804 | -7% | 6,11 |
| <i>di cui: Urbano-suburbano</i> | <i>1.818</i> | <i>2.023</i> | <i>3.052</i> | <i>-10%</i> | <i>4,98</i> |
| <i>di cui: Extraurbano</i> | <i>411</i> | <i>377</i> | <i>752</i> | <i>9%</i> | <i>1,13</i> |
| Area commerciale | 156 | 143 | 261 | 9% | 0,43 |
| Metro | 184 | 122 | 223 | 51% | 0,50 |
| Parcheggi | 180 | 162 | 112 | 11% | 0,49 |
| Persone con disabilità | 7 | 4 | - | 75% | 0,02 |
| Servizi turistici | 6 | 2 | 10 | 200% | 0,02 |
| Ambiente | 4 | 3 | 6 | 33% | 0,01 |
| Totale | 2766 | 2.836 | 4.416 | -2% | |

Nota: in virtù della specifica attenzione richiesta, dal 2024 è stata introdotta la categoria "Persone con disabilità". Poiché con la cessione dei servizi ferroviari dal 2024 essi non sono più oggetto di reclami, è stata eliminata la relativa categoria anche per gli anni precedenti.

| Ripartizione tempi di risposta a comunicazioni clienti | | | |
|--|------|------|------|
| Reclami e segnalazioni | 2025 | 2024 | 2023 |
| <15 giorni | 55% | 45% | 35% |
| 15-20 giorni | 40% | 45% | 40% |
| >20 giorni | 5% | 10% | 25% |
| Rimborsi | 2025 | 2024 | 2023 |
| <10 giorni | 90% | 90% | 80% |
| 10-15 giorni | 10% | 10% | 20% |
| 15-20 giorni | - | - | - |
| Richieste informazioni | 2025 | 2024 | 2023 |
| <24 ore | 22% | 20% | 15% |
| 24-48 ore | 45% | 45% | 45% |
| 48-72 ore | 30% | 32% | 35% |
| >72 ore | 3% | 3% | 5% |

Nel periodo oggetto di rendicontazione non sono pervenuti reclami per violazioni della privacy e/o perdita dei dati dei consumatori.

Accessibilità

Al 2025, il 100% degli autobus di GTT è dotato di soluzioni per l'accessibilità: pavimento ribassato per facilitare la salita e la discesa delle persone con mobilità ridotta, sistema di annuncio vocale interno della prossima fermata, annuncio esterno della linea in arrivo e indicatore di linea laterale posizionato in basso, per garantire la massima visibilità anche agli utenti in carrozzina o con disabilità visive.

| Allestimento accessibilità veicoli | | | | |
|--------------------------------------|-----------------|------|------|------|
| Bus | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
| Pavimento ribassato | % | 100% | 100% | 100% |
| Annuncio interno di prossima fermata | | 100% | 99% | 98% |
| Annuncio esterno di linea | | 100% | 100% | 99% |
| Indicatore di linea laterale basso | | 100% | 100% | 100% |
| Tram | | 2025 | 2024 | 2023 |
| Pavimento ribassato | | 81% | 74% | 65% |
| Annuncio interno di prossima fermata | | 81% | 74% | 65% |

Nota: percentuali calcolate sui mezzi in effettivo servizio (non accantonati o sospesi)

Per quanto riguarda i tram, nel 2025 la dotazione di soluzioni per l'accessibilità ha registrato un incremento del 7% rispetto al 2024.

Di seguito vengono riportati i dati relativi alle postazioni per sedie a rotelle a bordo dei mezzi: nell'ultimo anno si registra un incremento complessivo della dotazione.

| Postazioni per sedie a rotelle a bordo mezzi | Unità di misura | 2025 | 2024 |
|--|-----------------|------|------|
|--|-----------------|------|------|

| | | | |
|-----------------------------------|---|------|------|
| Bus 12m con 1 postazione | % | 100% | 100% |
| Bus 12m con 2 postazioni | | 10% | 0% |
| Bus 18m con (almeno) 1 postazione | | 100% | 100% |
| Bus 18m con 2 postazioni | | 6% | 6% |
| Tram con (almeno) 1 postazione | | 81% | 74% |
| Tram con 2 postazioni | | 52% | 44% |

Tutti gli obiettivi di accessibilità fissati dai contratti di servizio risultano essere stati raggiunti.

Sinistri e reati

Sinistri

Nel 2025, i flussi di mobilità sono rimasti sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente. La quota di sinistri attribuibili alla responsabilità dei conducenti aziendali (sinistri passivi) ha registrato un aumento del 4,9%, principalmente a causa di un maggior numero di incidenti che hanno coinvolto gli autobus urbani. Tra questi rientrano anche sinistri di lieve entità, spesso conseguenza di manovre preventive compiute per evitare danni più gravi - come, ad esempio, brusche frenate necessarie a evitare collisioni, che possono provocare urti o cadute dei passeggeri a bordo.

| Numero sinistri per tipologia di servizio | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| Tram | nr | 450 | 455 | 483 |
| di cui passivi | | 116 | 112 | 105 |
| Bus urbani | | 1.267 | 1.237 | 1.168 |
| di cui passivi | | 650 | 618 | 611 |
| Bus extraurbani | | 157 | 160 | 135 |
| di cui passivi | | 77 | 74 | 58 |
| Totale | | 1.874 | 1.852 | 1.786 |
| di cui passivi | | 843 | 804 | 774 |

Il **rapporto tra chilometri percorsi e numero di sinistri** rappresenta un indicatore della sicurezza del trasporto pubblico. Questo parametro è previsto dal Contratto dei servizi urbani e dalla relativa Carta della mobilità, e viene monitorato mensilmente dalla Centrale operativa aziendale.

| Km percorsi tra due incidenti | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 | Obiettivo Contratti di Servizio |
|-------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|---------------------------------|
| Servizio urbano | km | 14.738 | 14.851 | 15.530 | 12.000 |
| di cui bus | | 17.129 | 16.466 | 17.697 | 12.000 |
| di cui tram | | 8.668 | 9.435 | 8.800 | 12.000 |

Nel 2025, l'indice ha registrato un lieve calo (-0,8%), pur restando comunque al di sopra dello standard di qualità previsto dai contratti di servizio (12.000km) e dei valori osservati nel periodo precedente alla crisi Covid. Il rinnovo della flotta con mezzi più sicuri potrà generare ulteriori benefici e contribuire a migliorare ulteriormente l'indice di sicurezza.

Reati

Nel 2025 le aggressioni - intese come qualsiasi rischio o lesione all'incolumità fisica - hanno registrato una significativa diminuzione del 20,9%. In particolare, i borseggi denunciati sono calati del 30%, mentre altri tipi di aggressioni e atti di vandalismo presentano riduzioni più contenute.

| Numero reati denunciati | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|-------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Aggressioni | nr | 87 | 87 | 115 |
| di cui a passeggeri | | 67 | 60 | 70 |
| di cui a conducenti | | 20 | 27 | 42 |
| Borseggi | | 200 | 287 | 398 |
| Atti di vandalismo | | 54 | 57 | 114 |
| Totale episodi | | 341 | 431 | 627 |

Il quadro complessivo di miglioramento è incoraggiante, pur restando una priorità quella di consolidare le attività di prevenzione e contrasto della microcriminalità. Tali attività vengono realizzate in collaborazione con le Forze dell'Ordine e con la Prefettura di Torino, attraverso uno scambio continuo di informazioni e l'attivazione di interventi mirati, talvolta congiunti con gli Assistenti alla Clientela aziendali.

Il progressivo rinnovo della flotta ha permesso di estendere il numero di telecamere a bordo dei mezzi, con effetti sia dissuasivi nella commissione di reati sia di supporto all'identificazione dei responsabili. La percentuale di veicoli dotati di videosorveglianza è aumentata in modo

significativo nel 2025, e oggi tutti gli autobus urbani sono completamente equipaggiati con sistemi di sicurezza avanzati.

| % veicoli con telecamere su totale flotta | 2025 | 2024 | 2023 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Bus urbani | 100% | 97% | 92% |
| Bus extraurbani | 97% | 71% | 71% |
| Tram | 81% | 74% | 65% |

Sanzioni

Nel 2025 le principali sanzioni applicate ai passeggeri riguardano il mancato possesso o l'uso irregolare del titolo di viaggio, con sanzioni amministrative fisse e riduzioni in base ai tempi di pagamento. Altre infrazioni includono titoli contraffatti, mancata validazione, e comportamenti contrari alla sicurezza dei passeggeri.


Nel 2025 le sanzioni per evasione sugli autobus e tram sono aumentate del 2,5%, mentre sulla metro si nota una significativa diminuzione del 27,5%.

| Sanzioni amministrative registrate | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Evasione | 2025 | 2024 | 2023 |
| Autobus + tram | 188.651 | 184.130 | 169.301 |
| Metro | 7.489 | 10.323 | 9.994 |

Metriche relative a centro Emissione Massiva e Grandi Clienti

Nel 2025 le società che hanno usufruito degli incentivi legali alla figura del Mobility Manager sono state 38, per un totale di 5.893 abbonamenti urbani e di 1.976 abbonamenti Formula, che consentono l'utilizzo delle linee delle società di trasporto aderenti al sistema integrato. Ulteriori 41 società, pur non aderendo all'iniziativa sopra descritta, hanno utilizzato il canale Grandi Clienti per il rinnovo degli abbonamenti ai propri dipendenti, per un totale di 1.571 abbonamenti. Nel 2025 si è registrato un incremento di fatturato del 4% per il rilascio di abbonamenti annuali rispetto all'anno precedente.

Condotta delle imprese

| Tema | Sottotema | Sotto-sotto tema | SDGs |
|----------------------------------|--|---|---|
| G1 Condotta delle imprese | Cultura d'impresa | |  |
| | Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento | | |
| | Corruzione attiva e passiva | Prevenzione e individuazione compresa la formazione Incidenti | |

Governance

Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

ESRS Standards ESRS 2 GOV- 1

GTT adotta un modello di amministrazione e controllo di tipo tradizionale. All'Assemblea dei Soci spettano le deliberazioni inerenti agli atti fondamentali di governo della Società, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni statutarie. Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità della gestione aziendale e provvede ad attribuire specifiche deleghe operative agli organi e ai soggetti incaricati. Il Collegio Sindacale svolge funzioni di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto, nonché sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. Esso vigila sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-contabile della Società.

Tra i Comitati (non endoconsiliari) istituiti da GTT ci sono Comitato per i rischi, l'ambiente, la salute e sicurezza e il Comitato di sostenibilità.

Si rimanda al capitolo *Governance* / paragrafo *Il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo* dove viene riportato il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo e le loro competenze.

Gestione impatti - rischi - opportunità

Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

ESRS Standards ESRS 2 IRO-1

| Impatti | |
|--|--|
| Cultura d'impresa | Promuovere e consolidare una cultura d'impresa basata su comportamenti etici del business, produce impatti positivi sugli stakeholder interni ed esterni, contribuendo a rafforzare il senso di appartenenza e di responsabilità nei rapporti con i dipendenti, fornitori, clienti e altri portatori di interesse. |
| Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento | La gestione inadeguata della catena di fornitura e la mancata integrazione di criteri e parametri ESG nei processi di procurement (selezione, qualifica, gestione e monitoraggio dei fornitori) può generare impatti negativi ambientali e sociali. |
| Corruzione attiva e passiva - Prevenzione e individuazione compresa la formazione - Incidenti | La possibilità di episodi di corruzione attiva e passiva nei rapporti con gli stakeholder, possono causare distorsioni nelle condizioni di libera concorrenza e nella conduzione del business. |
| Rischi/Oportunità | |
| Cultura d'impresa | Una cultura d'impresa fondata su codici, principi e valori unita alla coerenza nella condotta del business, rappresenta un'opportunità per rafforzare il senso di appartenenza e la reputazione aziendale e sviluppare relazioni solide e durature con gli stakeholder. |
| Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento | Rischi reputazionali e di mercato derivanti dalla potenziale perdita di fornitori strategici per mancata compliance ESG, con possibili effetti sulla continuità operativa di GTT. |

Corruzione attiva e passiva

- Prevenzione e individuazione compresa la formazione
- Incidenti

Rischi di natura legale e reputazionale connessi a potenziali episodi di corruzione e/o concussione che determinano possibili rischi finanziari legati a multe e/o sanzioni.

L'analisi delle tematiche rilevanti riguardanti il tema ESRS G1 Condotta delle imprese ha permesso di individuare impatti e rischi significativi per GTT.

Per ulteriori informazioni sul processo di identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali, si rimanda al capitolo Gestione degli impatti - rischi - opportunità e al capitolo *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business* / paragrafo *I temi rilevanti (IRO)*.

Impatti

GTT riconosce che la condotta aziendale ha un impatto diretto su stakeholder e comunità. Una cultura etica rafforza fiducia e responsabilità, mentre una gestione attenta dei fornitori e dei processi di procurement riduce effetti negativi sociali e ambientali. La prevenzione della corruzione garantisce trasparenza, concorrenza leale e sostenibilità del business.

Rischi e opportunità

La mancata adozione di comportamenti etici o di criteri che integrino i fattori ESG nella gestione dei fornitori può generare impatti negativi sulla reputazione, perdita di fornitori strategici, interruzioni operative e sanzioni legali. Il rischio di corruzione, sia attiva che passiva, potrebbe comportare sanzioni economiche, restrizioni operative, perdita di opportunità commerciali e danni reputazionali, con conseguenti ripercussioni dirette sulla stabilità finanziaria di GTT. Una cultura d'impresa basata su etica, valori condivisi e coerenza nella conduzione del business rafforza la reputazione aziendale, favorisce relazioni solide e durature con dipendenti, fornitori e clienti.

Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

ESRS Standards ESRS 2 MDR-P, ESRS G1 G1-1

In qualità di impresa pubblica, GTT basa il proprio modello di governance sui principi di trasparenza e integrità. La Società promuove una cultura orientata all'etica e al rispetto delle regole di buon comportamento, coinvolgendo amministratori, dirigenti, sindaci e dipendenti.

La legalità, intesa come impegno costante a garantire il rigoroso rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili, rappresenta un valore fondamentale e imprescindibile. La solidità del sistema di compliance, finalizzato alla prevenzione di comportamenti non conformi alla normativa e al rafforzamento dei presidi di controllo e di governance a tutela della legalità, è confermata anche nel 2025 dall'assenza di sanzioni da parte delle diverse autorità: Autorità giudiziaria; Corte dei Conti; ANAC - Autorità Nazionale Anticorruzione; AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato; ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti; altre autorità di regolazione.

Gli impegni per una condotta etica e responsabile, espressione di una cultura d'integrità, correttezza e trasparenza applicata a tutte le attività della Società sono supportati da politiche, documenti di indirizzo, sistemi di gestione e procedure specifiche. Le politiche di GTT si fondano sulla condotta aziendale si fondano sul Codice Etico, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (D.lgs. 231/2001) e le Politiche Anticorruzione e Whistleblowing, sotto descritte.

Il massimo livello dirigenziale nell'organizzazione dell'impresa che è responsabile dell'attuazione della politica è l'Amministratore Delegato in collaborazione con l'Alta Direzione.

È possibile consultare le politiche adottate nel *sito web* di GTT.

Codice etico e di comportamento

Parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001, il Codice Etico e di Comportamento rappresenta il riferimento fondamentale per l'orientamento dei comportamenti di tutti i Destinatari. Il Codice esplicita i valori fondanti e i principi che guidano l'operato di GTT e definisce i principi etici e le regole di condotta cui devono attenersi gli organi sociali, i dipendenti e tutti i soggetti terzi che, a vario titolo, operano per conto o in collaborazione con la Società.

Il Codice Etico esprime una cultura aziendale fondata su legalità, trasparenza, responsabilità, sostenibilità e rispetto delle persone, orientata alla qualità del servizio pubblico e alla fiducia dei cittadini.

Legalità e imparzialità

GTT fonda ogni attività sul pieno rispetto della legge e delle norme aziendali, senza eccezioni legate a interessi o obiettivi societari. I comportamenti sono ispirati ai principi di buon andamento, imparzialità e correttezza dell'azione amministrativa.

Correttezza e integrità

Tutti i Destinatari operano con onestà, lealtà e senso di responsabilità, tutelando l'immagine della Società e il rapporto di fiducia con cittadini, istituzioni e stakeholder.

Diligenza, competenza e professionalità

L'attività lavorativa è svolta con attenzione, perizia e rispetto delle regole professionali. GTT promuove la formazione e la crescita delle competenze come elementi fondamentali per la qualità del servizio.

Trasparenza e tracciabilità

La Società garantisce informazioni veritiere, complete e tempestive, assicurando la trasparenza amministrativa e la tracciabilità dei processi decisionali attraverso un'adeguata documentazione e la rendicontazione economico-finanziaria e di sostenibilità.

Riservatezza e protezione dei dati

GTT tutela la riservatezza delle informazioni e dei dati personali, assicurandone un uso corretto e conforme alla normativa, evitando ogni diffusione o utilizzo improprio.

Sostenibilità d'impresa e responsabilità sociale

La Società persegue un equilibrio tra risultati economici, sociali e ambientali, integrando la sostenibilità nelle proprie strategie e nei processi decisionali, con un impegno consolidato nella rendicontazione non finanziaria e nella gestione dei rischi ESG.

Prevenzione dei conflitti di interesse

Ogni situazione di conflitto di interesse, reale o potenziale, deve essere evitata, dichiarata e gestita con trasparenza, a tutela dell'imparzialità, dell'affidabilità e della fiducia della collettività.

Responsabilità, esempio e leadership etica

I Responsabili aziendali esercitano il proprio ruolo con lealtà, equità ed esemplarità, garantendo il rispetto del Codice, la corretta gestione delle risorse e la valorizzazione delle persone, promuovendo inclusione, opportunità e sviluppo professionale.

Modello di organizzazione, gestione e controllo D.Lgs. 231

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato da GTT S.p.A. ai sensi del D.Lgs. 231/2001 rappresenta lo strumento attraverso cui la Società definisce e rende operativo il proprio sistema di prevenzione dei rischi di commissione dei reati rilevanti ai fini della responsabilità amministrativa dell'ente.

Il documento illustra il quadro normativo di riferimento sulla responsabilità degli enti, richiamando principi generali, reati presupposto, criteri di imputazione, sanzioni e il ruolo esimente del Modello, in coerenza con le Linee Guida di Confindustria. Esso descrive l'assetto complessivo del governo societario di GTT, approfondendo la missione nel trasporto pubblico locale, la struttura di governance, i sistemi di delega, i controlli interni, i sistemi di gestione, il sistema informativo, i rapporti con il socio unico e la Città di Torino, nonché il Codice Etico quale riferimento valoriale e comportamentale.

Il Modello definisce le politiche di prevenzione dei reati, le modalità di adozione, aggiornamento ed estensione alle società controllate, individuando destinatari, struttura e principi ispiratori, e dedica una parte centrale alla valutazione e gestione del rischio-reato attraverso l'analisi delle aree sensibili, l'introduzione di protocolli e presidi di controllo e attività di formazione e comunicazione. Il sistema è completato dalla disciplina del ruolo dell'Organismo di Vigilanza, con l'individuazione di requisiti, poteri, flussi informativi e gestione delle segnalazioni, nonché dal sistema disciplinare e dagli allegati relativi ai reati presupposto e al Codice Etico, a tutela della legalità, della trasparenza e della reputazione di GTT.

Il documento "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs.231/2001" contiene:

- nella parte generale, una descrizione relativa:
 - al quadro normativo di riferimento;
 - alla realtà aziendale, sistema di governance e assetto organizzativo della Società;
 - alla metodologia adottata per le attività di risk assessment e gap analysis;
 - alle caratteristiche dell'Organismo di Vigilanza della Società, con specificazione di poteri, compiti e flussi informativi che lo riguardano;
 - al piano di formazione e comunicazione da adottare al fine di garantire la conoscenza delle misure e delle disposizioni del Modello;
 - alla funzione del sistema disciplinare e al relativo apparato sanzionatorio;
- nella parte speciale, una descrizione relativa:
 - alle fattispecie di reato richiamate dal D.Lgs. n. 231/2001 che la Società ha stabilito di prendere in considerazione in ragione delle caratteristiche della propria attività;
 - ai processi/attività sensibili e relativi standard di controllo.

GTT prevede attività di formazione sul Modello 231 e sulla prevenzione della corruzione rivolte alle figure apicali, a ruoli con responsabilità di controllo e, in misura proporzionata, al personale interessato da processi sensibili. La formazione è erogata tramite modalità digitali o in presenza e include contenuti relativi a responsabilità amministrativa dell'ente e modelli di comportamento attesi.

Whistleblowing

GTT ha adempiuto agli obblighi previsti dalla disciplina in materia di Whistleblowing, nell'ambito del quadro normativo delineato dal D.Lgs. 24/2023, che in Italia recepisce la Direttiva (UE) 2019/1937 sulla protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione europea e delle normative nazionali. In questo quadro, la Società ha adottato uno specifico regolamento interno volto a tutelare la libertà di espressione e di informazione, inclusa la possibilità di ricevere, trasmettere e diffondere notizie, e a prevenire e contrastare fenomeni di corruzione e cattiva amministrazione, rafforzando i principi di trasparenza, legalità e responsabilità.

Possono essere oggetto di segnalazione comportamenti, atti o omissioni di cui il segnalante sia venuto a conoscenza nell'ambito del contesto lavorativo e che ledano l'interesse pubblico o l'integrità di GTT. Rientrano in tale ambito, a titolo esemplificativo, illeciti amministrativi, contabili, civili o penali, violazioni rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001 o dei modelli di organizzazione e gestione adottati dalla Società, nonché violazioni della normativa europea e nazionale in materie quali appalti pubblici, prevenzione del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo, sicurezza dei trasporti, tutela dell'ambiente, protezione dei dati personali e sicurezza dei sistemi informativi. Sono segnalabili gli atti o le omissioni che arrecano danno agli interessi finanziari dell'Unione europea, che compromettono il corretto funzionamento del mercato interno o che vanificano l'oggetto e le finalità delle disposizioni europee, così come i casi di molestie e abusi fisici, verbali o digitali sul luogo di lavoro.

Le segnalazioni possono essere presentate attraverso canali interni dedicati, mediante la piattaforma informatica www.gttspa.whistleblowing.it oppure in forma diretta, previo appuntamento con il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT). Tali modalità assicurano l'anonimato del segnalante, la sicurezza delle informazioni trasmesse e il pieno rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali. In caso di segnalazioni anonime, il regolamento garantisce la massima tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e delle persone eventualmente coinvolte, estendendo le misure di protezione anche ai facilitatori, ai colleghi e ai soggetti menzionati nella segnalazione. Le tutele si applicano altresì a chi effettua una denuncia o una divulgazione pubblica e a soggetti che si trovano in rapporti di lavoro non standard, cessati o in fase di selezione precontrattuale.

Oltre alle procedure per la gestione delle segnalazioni degli informatori, GTT ha adottato un sistema per indagare in modo celere, indipendente e obiettivo su incidenti riguardanti la condotta dell'impresa. Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo prevede specifiche procedure per:

- Identificare e analizzare tempestivamente ogni segnalazione ricevuta attraverso i canali whistleblowing, garantendo un trattamento rapido ed efficace;
- Garantire l'indipendenza e l'imparzialità dell'indagine, affidandola all'Organismo di Vigilanza (OdV) o ad altri soggetti con competenze specifiche, a seconda della natura del caso;
- Assicurare la riservatezza del segnalante e delle parti coinvolte, nel rispetto delle normative vigenti sulla protezione dei dati e sulla tutela degli informatori;
- Adottare misure disciplinari e correttive, ove necessario, per prevenire il ripetersi di comportamenti illeciti o non conformi agli standard etici di GTT.

Le indagini vengono condotte seguendo criteri di oggettività, imparzialità e tempestività, con il coinvolgimento di funzioni interne qualificate o, nei casi più complessi, di consulenti esterni indipendenti.

Politica per la prevenzione della corruzione

La Politica per la prevenzione della corruzione di GTT stabilisce i principi e gli impegni con cui GTT contrasta ogni forma di illegalità, promuovendo una cultura basata su integrità, trasparenza e buona governance, in coerenza anche con i criteri ESG. Si applica a amministratori, procuratori, dipendenti, fornitori, partner e a tutti i terzi coinvolti nelle relazioni d'affari.

GTT ha nominato un Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e un Organismo di Vigilanza, e ha adottato un Sistema di Gestione anticorruzione conforme allo standard ISO 37001, con un responsabile dedicato alla conformità.

La Società si impegna a rispettare le leggi vigenti, prevenire e contrastare ogni forma di corruzione verso soggetti pubblici e privati, garantire che il proprio sistema anticorruzione sia continuamente monitorato e migliorato, promuovere una cultura organizzativa consapevole dei rischi e delle responsabilità, e gestire con rigore le controparti attraverso processi di due diligence. Diffonde principi di correttezza e trasparenza ai propri partner, aggiorna periodicamente l'analisi dei rischi, definisce indicatori per monitorare le attività più esposte e favorisce la segnalazione di comportamenti illeciti tramite il regolamento di whistleblowing, assicurando la tutela dei segnalanti.

In caso di violazioni sono previste sanzioni disciplinari o, per i partner, la risoluzione contrattuale e la richiesta di risarcimento. La Politica è divulgata a tutte le parti interessate e viene periodicamente riesaminata per garantirne la coerenza con la strategia aziendale e il contesto operativo.

La Politica di prevenzione della corruzione di GTT è adottata con delibera del Consiglio di Amministrazione ed è comunicata a tutto il personale tramite Ordine di Servizio, nonché pubblicata sulla intranet aziendale. La Politica è resa disponibile sul sito istituzionale di GTT, nella sezione *Società Trasparente*.

Nei contratti e negli ordini emessi da GTT è previsto l'obbligo, per i fornitori, di conoscere e rispettare la Politica aziendale per la prevenzione della corruzione.

Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo *Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva*.

Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT)

Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2025-2027 definisce l'impianto strategico e operativo con cui GTT previene i rischi corruttivi e garantisce trasparenza nelle proprie attività. Il documento illustra il quadro normativo di riferimento, chiarisce cosa si intende per corruzione e maladministration, e descrive ruoli e responsabilità dei diversi attori interni ed esterni coinvolti, dal Consiglio di Amministrazione al RPCT, fino ai dipendenti, all'Organismo di Vigilanza e agli enti di audit. Una parte centrale è dedicata al processo di gestione del rischio, basato sull'analisi del contesto interno ed esterno, sulla mappatura dei processi e sull'identificazione, valutazione e ponderazione dei possibili eventi corruttivi.

Il Piano dettaglia le misure di prevenzione da adottare, la loro programmazione e gli obiettivi triennali, includendo aspetti come controlli finanziari e non finanziari, due diligence, gestione dei conflitti di interesse, regole su regali e benefici, sistema sanzionatorio e percorsi di formazione. È prevista una sezione dedicata alle segnalazioni, con la descrizione delle tutele del whistleblowing, e un articolato sistema di monitoraggio e riesame che consente di verificare l'efficacia delle misure adottate. Comunicazione e consultazione con gli stakeholder completano il Piano, assicurando trasparenza e partecipazione lungo tutto il ciclo di prevenzione della corruzione.

GTT definisce impiegati, responsabili e dirigenti come figure interne a maggior rischio di corruzione attiva e passiva. Nonostante ciò, tutto il personale è informato in materia di anticorruzione.

Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo *Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva*.

Gestione dei rapporti con i fornitori

ESRS Standards ESRS G1 G1-2

La catena di fornitura di GTT è gestita secondo un approccio orientato alla sostenibilità, che integra i principi del **Green Public Procurement** (GPP) e l'applicazione obbligatoria dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) in tutte le procedure di gara. Le scelte di approvvigionamento privilegiano, ove possibile, il criterio dell'**offerta economicamente più vantaggiosa**, valorizzando non solo il prezzo ma anche la qualità tecnica, l'affidabilità (RAM) e le performance ambientali e sociali lungo l'intero ciclo di vita di prodotti e servizi. Attraverso capitolati che attribuiscono un peso significativo agli aspetti ESG e grazie alla partecipazione alla Rete provinciale APE, GTT orienta la propria supply chain verso soluzioni innovative ed a minore impatto ambientale.

GTT non adotta condizioni di pagamento standard verso i propri fornitori né applica termini preferenziali alle piccole e medie imprese. I termini contrattuali di pagamento sono definiti in sede di accordo commerciale con il singolo fornitore. Per approfondimenti e maggiori dettagli si rimanda al paragrafo *Prassi di pagamento*.

Regolamento degli acquisti

Il **Regolamento per gli acquisti sottosoglia comunitaria di forniture, servizi e lavori** di GTT disciplina le modalità di affidamento dei contratti di importo inferiore alle soglie comunitarie. Il documento definisce l'ambito di applicazione, le principali definizioni e i principi generali che regolano l'attività di acquisto, costituendo il quadro di riferimento per l'operatività aziendale.

Il Regolamento stabilisce le regole relative alla programmazione degli acquisti, ai poteri di spesa e all'adozione della determina a contrarre o di atti equivalenti, nonché alla richiesta di acquisto. Vengono individuati il Responsabile Unico del Progetto e i Responsabili di fase, con la definizione dei rispettivi compiti e responsabilità nelle diverse fasi del procedimento.

Sono disciplinati il valore dell'appalto e il divieto di artificioso frazionamento, anche mediante suddivisione in lotti, al fine di garantire la corretta applicazione delle procedure sottosoglia. Il Regolamento disciplina la durata dei contratti, nonché le condizioni relative a rinnovi e proroghe, e definisce specifici obblighi in materia di trasparenza e pubblicità.

Il documento distingue le disposizioni applicabili agli acquisti strumentali, prevedendo regole specifiche per la selezione degli operatori economici, i criteri di aggiudicazione, la valutazione delle offerte e le fasi di aggiudicazione, stipulazione del contratto e dei subappalti. Sono previste disposizioni dedicate anche ai contratti non strumentali, con particolare riferimento alla selezione degli operatori economici.

Il Regolamento è consultabile sul sito web di GTT, nella sezione *Fornitori*.

Gare e tutela dell'ambiente

Il **Green Public Procurement (GPP)** è l'approccio attraverso il quale, nelle procedure di acquisto di beni, servizi e lavori da parte della Pubblica Amministrazione, si integrano criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto. L'obiettivo è orientare la domanda pubblica verso soluzioni a minore impatto ambientale, incoraggiando la diffusione di tecnologie e servizi meno impattanti da un punto di vista ambientale, tenendo conto dell'intero ciclo di vita dei prodotti e contribuendo in modo concreto alla transizione ecologica.

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. 36/2023 e s.m.i.) hanno reso obbligatoria l'applicazione dei CAM da parte di tutte le stazioni appaltanti.

Il **Codice dei contratti pubblici** disciplina i criteri di aggiudicazione degli appalti, prevedendo due principali modalità. La prima è quella del minor prezzo, in cui l'appalto viene assegnato all'operatore economico che offre il prezzo più basso rispetto alla base d'asta. La seconda è l'offerta economicamente più vantaggiosa, che valuta il miglior equilibrio tra qualità e prezzo, secondo criteri definiti nel bando di gara.

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 il criterio di aggiudicazione più adeguato in base alle caratteristiche specifiche dell'oggetto del contratto. Per incentivare le aziende "virtuose" nella qualità dei prodotti e dei servizi offerti e favorire la transizione del mercato verso un'economia circolare, è opportuno bandire gare che permettano di assegnare lavori, servizi e forniture ad operatori economici che, oltre a possedere le necessarie capacità tecniche e finanziarie, siano in grado di generare un reale **valore aggiunto in termini di sostenibilità ambientale e sociale**.

Ciò può avvenire, ad esempio, attraverso l'uso di prodotti e macchinari a basso impatto ambientale lungo l'intero ciclo di vita, l'ottimizzazione dei processi per ridurre sprechi e razionalizzare i consumi, l'adozione di tecnologie innovative e la promozione di attività lavorative che contribuiscono alla riduzione dell'impatto ambientale.

Dal 2016, GTT aderisce alla Rete provinciale degli **Acquisti Pubblici Ecologici (APE)**, coordinata dalla Città Metropolitana di Torino, sottoscrivendone il Protocollo. La Rete promuove la **condivisione di conoscenze, competenze e strumenti pratici** tra gli aderenti, offrendo attività informative e formative, supporti tecnici mirati, la partecipazione a progetti europei e momenti di confronto nei tavoli nazionali, contribuendo allo sviluppo di strumenti utili, come calcolatori, checklist e audit, che vengono messi a disposizione di tutti i membri della Rete.

I capitolati di gara

Oltre alle condizioni premianti legate alle caratteristiche qualitative e industriali, come i criteri **RAM - Reliability** (affidabilità), **Availability** (disponibilità) e **Maintainability** (manutenibilità) - nei capitolati del 2025 sono stati introdotti anche criteri specifici relativi all'impatto ambientale e sociale. Questi criteri hanno pesi percentuali significativi, tali da poter influenzare in modo determinante l'esito dell'aggiudicazione. Di seguito vengono riportati i criteri più significativi previsti per il caso di indizione di gara per acquisto bus:

| Criterio | Area | Impatto |
|--|----------------------------------|---|
| Omologazione ECE R118 | Sicurezza del servizio | 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 interna | Inquinamento acustico | Riduzione rumore per clienti (migliorativo rispetto standard CUNA NC 504-02) |
| Sistema condizionamento aria | Inquinamento ambientale | Refrigerante a minor impatto |
| Rivestimenti interni in plastica riciclata o bio-based | | Minor consumo di risorse a elevato impatto ambientale |

| Critero | Area | Impatto |
|--------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Consumi in ciclo di prova | Utilizzo risorse energetiche | Diminuzione consumi ed emissioni |
| Luci esterne full led | | Risparmio energetico |
| Capacità di trasporto disabili | Accessibilità | Postazione dedicata |

Valutazione ambientale degli appalti

Tutti i principali appalti sono preventivamente valutati in relazione ai potenziali impatti ambientali. Sulla base di questa analisi, vengono adottati, ove possibile, criteri di gara volti a ridurre al minimo tali impatti. La valutazione ambientale viene effettuata per ciascun appalto sulla base di cinque principali criteri, che considerano sia il contenuto tecnico sia le modalità di gestione e le possibilità di selezione e monitoraggio dei fornitori. In primo luogo, viene analizzata la significatività dei principali impatti ambientali, comprendendo:

| Livello criticità | Impatti ambientali |
|-------------------|--|
| 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 |

Gli altri criteri considerano la **percentuale e la frequenza di ricorso a soggetti esterni** per lo svolgimento delle attività, l'esistenza di **fornitori alternativi** e il **livello di controllo** che può essere esercitato sui soggetti coinvolti. La criticità viene definita mediante punteggi crescenti, con valori superiori a 8 considerati medi e valori superiori a 12 elevati.

Procedure di acquisto

L'approccio della **responsabilità d'impresa** suggerisce di integrare le prescrizioni minime di legge, chiedendosi in quale modo la Società possa farsi promotrice di sostenibilità anche al di fuori dei propri confini organizzativi. La gestione della catena di fornitura mobilita 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. In questa prospettiva, le procedure di acquisto di GTT sono guidate dai CAM.

Nel 2025 si evidenzia una leggera diminuzione del valore complessivo delle procedure di gara rispetto all'anno 2024, tenuto in considerazione che tra le stesse non sono state considerate le richieste di preventivo finalizzate all'affidamento diretto. Si evidenzia altresì che l'annualità 2025 non è stata interessata da acquisto di autobus.

Nel 2024 il rinnovo della flotta bus è stato gestito con procedura di gara per l'acquisto di autobus a metano 18 metri a basso impatto ambientale. Il valore complessivo delle procedure di gara ha registrato nel 2024 una riduzione e si è attestato sui Euro 124 milioni.

Nel 2023 sono state avviate importanti procedure di acquisto sia per la fornitura di autobus che per le infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici e per le relative batterie di accumulo; pertanto, il valore complessivo ha registrato un notevole incremento superando i 268 milioni di euro.

GTT ha aderito alle Convenzioni attivate da Centrali di Committenza pubbliche CONSIP per la fornitura di metano per trazione, attività di migrazione dell'infrastruttura tecnologica e applicativa SAP R/3 e SCR - Società di Committenza Regionale per la fornitura di energia elettrica.

Nel 2025, le procedure di gara da aggiudicarsi sulla base del criterio del minor prezzo risultano quantitativamente superiori rispetto a quelle da affidarsi secondo il criterio OEPV (Offerta economicamente più vantaggiosa) tenuto in considerazione sia le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici circa l'applicabilità dell'ultimo criterio anzidetto, sia della complessità e del valore degli appalti.

Valore gare, per criterio di assegnazione (Euro mln)

| Anno | OEPV | % | Prezzo | % | Centrale di committenza | % | Totale |
|-------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------|------------|-------------|
| 2025 | 38,3 | 40% | 31 | 32% | 26,6 | 28% | 95,9 |
| 2024 | 30,2 | 24% | 72,1 | 58% | 21,7 | 18% | 124,0 |
| 2023 | 221,0 | 82% | 29,7 | 11% | 17,7 | 7% | 268,4 |

Numero gare, per criterio di assegnazione

| Anno | OEPV | % | Prezzo | % | Centrale di committenza | % | Totale |
|-------------|-----------|------------|-----------|------------|-------------------------|-----------|-----------|
| 2025 | 18 | 33% | 34 | 32% | 3 | 5% | 55 |
| 2024 | 11 | 16% | 54 | 81% | 2 | 3% | 67 |
| 2023 | 7 | 11% | 55 | 83% | 4 | 6% | 66 |

I contratti complessivamente sottoscritti nel corso dell'annualità 2025 sono stati 285 per un valore complessivo di Euro 118,8 milioni, comprensivi di:

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

Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

ESRS Standards ESRS G1 G1-3

La corruzione è un tema rilevante per GTT perché può comportare impatti molto negativi (economici e reputazionali) sia per la Società che per il contesto esterno di riferimento, 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.

GTT adotta un sistema di misure volto alla **prevenzione** e al **contrasto** dei **fenomeni corruttivi**, in conformità alla normativa vigente in materia (L. 190/2012, D.Lgs. 33/2013 e D.Lgs. 97/2016) e agli indirizzi definiti dal Piano Nazionale Anticorruzione. I documenti, le informazioni ed i dati oggetto di pubblicazione obbligatoria sono pubblicati per un periodo di 5 anni in un'apposita sezione denominata *Società trasparente* nella home page del sito istituzionale.

Tutti i dipendenti della Società sono responsabili del rispetto della normativa anticorruzione: per questo tutti i documenti inerenti sono facilmente accessibili attraverso il sito internet e il portale intranet aziendale. In tale contesto un ruolo di primaria importanza spetta ai manager chiamati a promuovere il rispetto delle procedure anticorruzione anche da parte dei propri collaboratori.

Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione

GTT ha adottato il **Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione** certificato secondo la norma **ISO 37001:2016**, valorizzando i presidi organizzativi, gestionali e documentali già presenti, derivanti sia dagli **obblighi normativi** (tra cui il D.Lgs. 231/2001) sia dalla **scelta volontaria** di adottare Sistemi di Gestione.

GTT ha rinnovato a dicembre 2024 la Certificazione ISO 37001 (con validità triennale) che definisce i requisiti per l'efficace attuazione e il miglioramento del sistema anticorruzione in termini di controllo sui rischi di corruzione (attiva e passiva) derivanti dalle attività dell'organizzazione, applicazione delle misure preventive e compliance di legalità.

La norma UNI ISO 37001 definisce i requisiti di un sistema fondato sulla prevenzione del fenomeno corruttivo secondo un approccio basato sulla **valutazione del rischio** (risk based thinking).

Valutazione dei rischi e contromisure

Nel quadro del sistema di gestione, GTT ha predisposto l'**analisi del contesto esterno** correlato al Manuale ISO 37001. 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 ricavano da fonti istituzionali che analizzano i fenomeni corruttivi in Italia. La società considera un arco temporale di massimo 5 anni e utilizza le seguenti fonti di dati oggettivi, ove pubblicati:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Ministero dell'Interno | Relazione annuale al Parlamento della DIA |
| | Report del Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Servizio analisi criminale |
| ANAC | Relazione annuale al Parlamento |
| | Provvedimenti e Pubblicazioni |
| Commissione Europea | Relazione sullo Stato di diritto |
| ISTAT | Report diversi |
| OCSE (OECD) | Relazione sullo stato di attuazione della convenzione anticorruzione |
| Transparency International | |

GTT 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 risultano quali processi correlati a rischio corruzione:

- Acquisti
- Risorse Umane.

I **dati soggettivi** sono relativi alla percezione del fenomeno corruttivo da parte degli stakeholder interni ed esterni.

Nel **Catalogo dei rischi** l'indicatore di probabilità "precedenti eventi corruttivi o simili" tiene conto della risposta 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 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. Nel quinquennio 2020-2025 non sono giunte segnalazioni.

Le attività e le scelte di GTT generano conseguenze, positive o negative, per una molteplicità di soggetti, individuali e collettivi. La Società tiene traccia delle **esigenze** e delle **aspettative degli stakeholder esterni e interni** (individuati nella matrice di materialità nella Rendicontazione di sostenibilità) in tema di prevenzione della corruzione.

Esigenze e aspettative delle parti interessate GTT in tema di prevenzione della corruzione

La tabella seguente riporta le principali parti interessate, le relative esigenze e aspettative e i processi aziendali correlati al rischio di corruzione, come individuati nell'ambito del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

| Parte interessata | Esigenza / Aspettativa | Processi correlati a rischio corruzione |
|---|--|---|
| Ente di controllo / Azionista / Organismi di governance / Finanziatori | Rispetto della legge, in particolare in materia di prevenzione dei reati di corruzione; buona amministrazione, 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; Risorse Umane |
| Regione Piemonte / Committenti (Enti locali) | Corretta gestione dei Contratti di Servizio; corretta rendicontazione dei servizi svolti e delle risorse pubbliche assegnate. | Amministrazione; Erogazione e monitoraggio del Contratto di Servizio |
| Dipendenti | Corretta gestione del rapporto di lavoro. | Risorse Umane |
| Organizzazioni Sindacali | Corretta gestione dei diritti sindacali; corretta gestione delle procedure selettive; corretta gestione del rapporto di lavoro dei dipendenti. | Risorse Umane |
| Clienti | Corretta gestione della vendita dei titoli di viaggio e di sosta; corretta gestione delle irregolarità di viaggio e di sosta (sanzioni, ricorsi, ecc.). | Verifica titoli |
| Associazioni dei consumatori / dei disabili / Comunità locale / Altre Istituzioni / Associazioni di Trasporti / Media | Rispetto della legge, in particolare in materia di prevenzione dei reati di corruzione; buona amministrazione; corretta gestione del Contratto di Servizio e dei flussi finanziari. | Erogazione e monitoraggio del Contratto di Servizio; Amministrazione |
| Aziende partecipate | Rispetto della legge, in particolare in materia di prevenzione dei reati di corruzione; buona amministrazione; corretta gestione dei requisiti di incompatibilità e inconfiribilità; 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 di acquisto; corretta gestione dell'esecuzione dei contratti; corretta g | Acquisti e Amministrazione |

Riesame di direzione del Sistema di gestione della Prevenzione della Corruzione ISO 37001:2016

GTT ha ottenuto la prima certificazione UNI ISO 37001 del Sistema di gestione anticorruzione nel **2021**, confermata successivamente nelle prescritte visite di mantenimento su proposta dagli Auditor di terza parte all'Ente di Certificazione Accreditato. A dicembre **2024**, a seguito delle risultanze del Audit di terza parte effettuato, è stato deliberato il rinnovo del certificato, che ha validità triennale e il suo mantenimento è subordinato all'effettuazione di verifiche di mantenimento annuali.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 16/5 del 13/11/2025 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 per il miglioramento del Sistema:

- perseguire il miglioramento del SGPC attraverso l'attuazione delle contromisure individuate in esito alla revisione dell'analisi dei rischi e definire eventuali ulteriori azioni correttive/di miglioramento;
- proseguire nel mantenimento del SGPC attraverso l'aggiornamento continuo dei documenti di Sistema tra cui la “Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati” e la procedura flussi RPCT/RFCPC;
- valutare l'approfondimento dell'analisi sull'applicazione del nuovo ciclo passivo;
- valutare l'adozione di uno strumento informatico di supporto al sistema anticorruzione.

Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT)

Il **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT)** è elaborato e annualmente aggiornato in conformità agli indirizzi espressi dall'ANAC (PNA) ed agli obiettivi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione attraverso un processo di analisi dei contesti interno ed esterno e di concreta “valutazione del rischio” di commissione di reati o di “maladministration” declinato sulle singole procedure/atti/decisioni/ funzioni aziendali e contiene le misure di prevenzione programmate, attuate e consolidate. Il PTPCT espone in modo articolato l'impegno di GTT alla compliance alle disposizioni anticorruzione vigenti, definisce i principi per l'individuazione e la prevenzione di potenziali episodi di corruzione al fine di comunicare con chiarezza i principi anticorruzione alle parti interessate sia interne che esterne e tutelare l'integrità e la reputazione della Società.

Tutti i destinatari sono tenuti a rispettare le disposizioni del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e trasparenza e a collaborare attivamente e con la massima disponibilità con il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Hanno l'obbligo di garantire piena collaborazione al Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

La documentazione in materia di prevenzione della corruzione, per quanto di competenza, è pubblicata sul sito istituzionale di GTT (Società Trasparente - Prevenzione della corruzione) e/o resa disponibile sulle pagine accessibili tramite il portale aziendale, nelle sezioni riservate ai dipendenti e agli organi sociali, inclusa l'area *Sportello Personale*.

Ulteriori strumenti di prevenzione della corruzione

La Società dispone di molteplici strumenti aziendali che concorrono al sistema di gestione per la prevenzione della corruzione:

- Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT);
- Politica di GTT per la prevenzione della corruzione;
- Codice Etico e di comportamento;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG 231) - Parte Generale:
 - Sezione A di Parte Speciale del MOG 231 relativa ai reati corruttivi nei confronti della P.A. e alla corruzione tra privati;
 - Sezione F di Parte Speciale del MOG 231 relativa ai reati di riciclaggio nonché autoriciclaggio e delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti.
- Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati;
- Documenti di due diligence.

Politica, Codice Etico e di comportamento, PTPCT e MOG 231 - Parte Generale sono pubblicati nella sezione *Società trasparente* del sito istituzionale della Società. Tutti i documenti citati sono integralmente pubblicati sulla intranet aziendale.

Rating di legalità

A riscontro del rispetto di elevati standard di legalità GTT ha conseguito con il massimo punteggio attribuibile (3 stelle) il Rating di Legalità attribuito dall' AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Il Rating è stato rinnovato una prima volta nel 2023 e da ultimo con delibera AGCM del 4 marzo 2025 confermando il punteggio massimo.

Il Rating di legalità è uno strumento introdotto nel 2012 per le imprese italiane, volto alla promozione e all'introduzione di principi di comportamento etico in ambito aziendale, tramite l'assegnazione di un riconoscimento indicativo del rispetto della legalità da parte delle imprese e, più in generale, del grado di attenzione riposto nella corretta gestione del proprio business.

All'attribuzione del Rating l'ordinamento ricollega vantaggi in sede di concessione di finanziamenti pubblici e agevolazioni per l'accesso al

credito bancario. Il Rating è strutturato su più livelli in esito alla verifica delle seguenti condizioni:

- 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.

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

Gli omaggi ed i benefici di qualunque genere (liberalità, sponsorizzazioni, ospitalità, etc.) devono essere gestiti ed autorizzati secondo le procedure aziendali e devono essere adeguatamente documentati. Il Codice Etico e di comportamento definisce i principi e le regole di comportamento da seguire in tema di omaggi, liberalità, sponsorizzazioni, ospitalità o altra utilità.

A garanzia dell'assoluto rispetto della legalità in ogni occasione, la Procedura **“Rapporti con soggetti pubblici e privati”** disciplina tutti i rapporti intercorrenti tra GTT (e le persone che lo rappresentano) e soggetti pubblici e privati con cui viene in contatto e stabilisce le regole di comportamento che devono essere osservate in tema di: - omaggi e regalie - spese di ospitalità e rappresentanza - liberalità e donazioni - sponsorizzazioni - richieste di erogazioni, contributi e finanziamenti.

Formazione anticorruzione

GTT promuove la sensibilizzazione e la formazione del personale sui temi della prevenzione della corruzione, modulando gli interventi in funzione del livello di rischio associato al ruolo organizzativo ricoperto. In attuazione della norma ISO 37001 Anticorruzione, la formazione è aggiornata in modo continuo.

Tutte le attività formative sono tracciate e registrate nel sistema SAP, modulo Formazione.

La formazione anticorruzione è articolata su **tre livelli**. Il livello 3 consiste in un corso di 8 ore tenuto da un formatore esterno abilitato. Il livello 2 prevede un modulo della durata minima di 1,5 ore, erogato in aula fisica o virtuale da formatori interni che abbiano completato il corso di livello 3, comprensivo di test di apprendimento. Il livello 1 consiste nell'illustrazione di documentazione informativa da parte di personale formato di livello 2, con raccolta firme dei partecipanti e somministrazione di test di apprendimento.

Si riporta di seguito la situazione formativa del 2025 e il numero di persone formate in ambito ISO 37001:

| Situazione formativa 37001 | 2025 | 2024 |
|----------------------------|------------|------------|
| Livello 1 | 670 | 646 |
| Formati | 642 | 644 |
| Da formare | 28 | 2 |
| Livello 2 | 302 | 283 |
| Formati | 289 | 281 |
| Da formare | 13 | 2 |
| Livello 3 | 13 | 13 |
| Formati | 13 | 13 |
| Da formare | - | 0 |

Le politiche, gli obiettivi e le strategie della società in tema di prevenzione della corruzione sono determinate annualmente dal Consiglio di Amministrazione attraverso l'individuazione degli obiettivi strategici/linee guida per la redazione del PTPCT e sono declinate nel Piano triennale redatto dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) e approvato dal Consiglio di Amministrazione.

GTT promuove la consapevolezza e la formazione del personale in tema di prevenzione della corruzione attuando specifici piani formativi con modulazione degli interventi in base al rischio dei processi correlati al ruolo organizzativo assegnato. In sintesi:

- formazione erogata da Ente Certificatore esterno per Gruppo di Lavoro 37001, auditor del sistema di gestione prevenzione corruzione e Responsabile della funzione di conformità della prevenzione della corruzione (livello 3);
- formazione frontale per il personale interessato da processi a rischio alto (livello 2);
- formazione prevalentemente on line per il personale a rischio medio (livello 1);
- sensibilizzazione alla cultura della legalità per il personale a rischio basso;
- formazione prevalentemente on line in tema di Whistleblowing (D.Lgs. 24/2023)

Tutta la formazione erogata è documentata su SAP.

Nel 2025 sono continuati gli interventi formativi in tema di prevenzione della corruzione con riferimento alla norma standard ISO 37001. Risultano attualmente formate 944 persone di cui 13 con formazione di livello 3, 289 con formazione di livello 2 e 642 con formazione di livello 1.

GTT ha dedicato un piano formativo specifico rivolto a 65 responsabili unici di progetto in materia di ruolo RUP nel codice dei contratti pubblici (codice appalti) e formazione anticorruzione livello 2. È stata erogata specifica formazione "Whistleblowing" - D.lgs. 24/2023 in modalità frontale (in presenza o da remoto) a 267 persone già destinatarie di formazione anticorruzione di livello 3 e di livello 2.

In tema di sensibilizzazione anticorruzione, nel corso del 2025 è stata realizzato un Poster affisso e distribuito in tutte le sedi aziendali "Contro la corruzione insieme vinciamo - Resistiamo insieme al canto delle sirene".

Il personale non sottoposto a rischi significativi di corruzione nell'ambito del ruolo ricoperto riceve una formazione semplice in modo che sia compreso il concetto di corruzione e della sua prevenzione e che sia a conoscenza delle azioni da compiere se nota una potenziale violazione. Il personale che ricopre ruoli che implicano un rischio alto di corruzione riceve una formazione più dettagliata.



**CONTRO la CORRUZIONE
INSIEME vinciamo**

FACCIAMO quello che va fatto
RISPETTIAMO il codice etico e di comportamento
SEGUIAMO norme e procedure e **SEGNALIAMO** gli illeciti,
RESISTIAMO INSIEME al canto delle sirene!

La **CORRUZIONE** è ogni atto volto a **RICHIEDERE, FORNIRE, o anche solo PROMETTERE** un **VANTAGGIO ILLECITO** che può essere economico e non economico, diretto o indiretto.

GTT COMBATTE la **CORRUZIONE** con i seguenti strumenti: RPCT, il PTPCT, la formazione, l'informazione del personale e la piattaforma WHISTLEBLOWING;

GTT ADOTTA un sistema di gestione per la prevenzione della corruzione ISO37001 con l'obiettivo di **PREVENIRE, RINTRACCIARE e AFFRONTARE** la **CORRUZIONE**.

Se siamo testimoni o veniamo a conoscenza di un atto corruttivo o illecito **NON VOLTIAMOCI DALL'ALTRA PARTE**.

Segnaliamo quanto sta avvenendo (vedi "Regolamento Whistleblowing").
Il sistema garantisce la riservatezza e la tutela della persona segnalante se la segnalazione viene effettuata da un device personale.

VUOI FARE UNA SEGNALAZIONE?
Da questo url <https://gttspa.whistleblowing.it/#/>
puoi fare la tua segnalazione direttamente nella piattaforma WHISTLEBLOWING.

STOP CORRUZIONE

STT Campagna per la prevenzione della corruzione

Metriche e obiettivi

Casi di corruzione attiva o passiva

ESRS Standards ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS G1 G1-4

Nel corso del 2025 non si sono verificati casi qualificabili come episodi di corruzione che abbiano interessato, direttamente o indirettamente la Società; pertanto, non è stato necessario intraprendere azioni specifiche per la gestione di tali situazioni.

Contenziosi

Civile e amministrativo

La maggior parte delle cause vedono GTT agire in giudizio come parte attiva (cioè, quella che avvia il contenzioso) e consistono in azioni di risarcimento danni da responsabilità civile in seguito a sinistri stradali, interruzioni di servizio, danneggiamenti, aggressioni e in genere cause legate alla responsabilità extra contrattuale.

In particolare, nel corso del 2025 sono stati avviate cause:

- n. 215 procedimenti per risarcimento danni da sinistri;
- n. 235 procedimenti per risarcimento danni da interruzioni di servizio;
- n. 113 procedimenti per danneggiamenti;
- n. 10 procedimenti per aggressioni.

I **ricorsi amministrativi** per sanzioni derivanti da violazione del Codice della strada consistono in impugnazione davanti al Prefetto o al Giudice di pace delle sanzioni emesse a carico principalmente degli autisti aziendali: n. 16 ricorsi nel 2025.

La categoria **sanzioni amministrative** riguarda i giudizi davanti al Giudice di Pace conseguenti alle sanzioni per il mancato pagamento dei titoli di viaggio, che vengono poi contestate in sede giudiziaria: n. 142 procedimenti nel 2025.

La categoria **cause civili gestite con avvocati interni** riguarda principalmente procedimenti di recupero crediti e contenzioso per responsabilità civile e contrattuale: n. 134 procedimenti nel 2025.

Le cause davanti al Giudice amministrativo (TAR e Consiglio di Stato) sono correlate alle procedure di scelta del contraente nelle gare di appalti pubblici. Nel 2025 è stato notificato solo un ricorso.

Di seguito il prospetto di sintesi:

| Contenzioso legale - Civile e amministrativo | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---|-----------------|------------|------------|------------|
| Sinistri | nr | 215 | 161 | 26 |
| Interruzioni di servizio | | 235 | 275 | 78 |
| Danneggiamenti | | 113 | 17 | 8 |
| Aggressioni | | 10 | 9 | 2 |
| Ricorsi amministrativi (sanzioni Codice della Strada) | | 16 | 7 | 15 |
| Sanzioni amministrative | | 142 | 86 | 73 |
| Cause civili* (responsabilità civile, recupero crediti - contenzioso rivendite - contenzioso responsabilità civile e contrattuale gestite con avvocati interni) | | 134 | 114 | 197 |
| Giustizia amministrativa (TAR - Consiglio di Stato) | | 1 | 2 | 2 |
| Totale | | 866 | 671 | 401 |

Nel 2025 i dati relativi ai danneggiamenti comprendono sia quelli di origine civilistica sia quelli derivanti da fatti di reato. Negli anni precedenti, invece, venivano comunicati esclusivamente i danneggiamenti di natura civilistica. Sotto il profilo giuridico, il 2025 può essere considerato il primo anno non più influenzato dagli strascichi della pandemia da COVID-19, circostanza che ha comportato un aumento delle pratiche.

Per quanto riguarda le cause in materia di sanzioni amministrative irrogate sui mezzi, l'aumento è riconducibile, almeno in larga parte, a due fattori. Da un lato, nel 2025 sono state fissate udienze relative a sanzioni irrogate negli anni 2022 e 2023, ancora fortemente influenzati dal COVID, anche grazie all'entrata in servizio di un numero significativo di nuovi Giudici. Dall'altro lato, iniziano a manifestarsi i primi effetti giudiziari dell'incremento, sia quantitativo sia qualitativo, dei controlli disposti dalla nuova gestione aziendale con l'obiettivo di ridurre l'evasione tariffaria.

Penale

Anche in relazione al contenzioso penale, la Società è per lo più parte lesa e 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, poiché la responsabilità penale è personale. Normalmente si tratta di sinistri che comportano querela nei confronti degli autisti coinvolti (o altri dipendenti) o l'apertura di procedimenti di ufficio per i casi di lesioni gravi o eventi mortali.

Non vi sono giudizi in atto per responsabilità amministrativa 231 della Società.

Giuslavoristico

| Tipologia di rivendicazione | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|-----------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| Rivendicazioni economiche | nr | 11 | 11 | 30 |
| Provvedimenti disciplinari | | 2 | 1 | 2 |
| Totale | | 13 | 12 | 32 |

Nel 2025 sono stati definiti 13 contenziosi di lavoro, di cui 3 con sentenza favorevole a GTT, 0 sentenze favorevoli al ricorrente (dipendente), 10 conciliazioni. Per "Conciliazione" si intende un esito giuridicamente "neutro", dunque né favorevole a GTT, né favorevole al ricorrente.

Di seguito il dettaglio:

- "Giudizi definiti" (cause di lavoro chiuse con data di sentenza o conciliazione dal 01.01.25 al 31.12.25) = 13;
- "Rivendicazioni economiche" (cause di lavoro con richiesta di importi economici, a qualsiasi titolo) = 11;
- "Provvedimenti disciplinari" (cause di lavoro di impugnazione provvedimenti disciplinari e/o eventuali altre richieste) = 2;
- "Favorevoli per GTT" (sentenza a favore di GTT) = 3;
- "Favorevole per ricorrente" (sentenza a favore del ricorrente) = 0;
- "Conciliazioni" (accordo con reciproche concessioni giudiziale/stragiudiziale, a seguito di ricorso) = 10.

| Giudizi definiti | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Favorevole per GTT | | | |
| | 2025 | 2024 | 2023 |
| Rivendicazioni economiche | 2 | 9 | 30 |
| Provvedimenti disciplinari | 1 | 1 | 0 |
| Favorevole per ricorrente | | | |
| | 2025 | 2024 | 2023 |
| Rivendicazioni economiche | 0 | 2 | 0 |
| Provvedimenti disciplinari | 0 | 0 | 2 |
| Conciliazione | | | |
| | 2025 | 2024 | 2023 |
| Rivendicazioni economiche | 9 | 0 | 0 |
| Provvedimenti disciplinari | 1 | 0 | 0 |

Prassi di pagamento

ESRS Standards ESRS 2 MDR-M, ESRS G1 G1-6

GTT S.p.A. adotta procedure trasparenti di gestione dei pagamenti verso fornitori, in linea con gli obblighi di trasparenza amministrativa previsti dalla normativa italiana. In coerenza con tali principi, ai sensi dell'art. 4-bis, comma 2, del D.Lgs. n. 33/2013, vengono pertanto pubblicati i pagamenti effettuati da GTT, distinti per tipologia di spesa sostenuta e per beneficiario, secondo le indicazioni riportate nella delibera n. 1310/2016 dell'Autorità Nazionale Anticorruzione.

Indicatore di tempestività dei pagamenti

L'indicatore di tempestività dei pagamenti misura il tempo medio impiegato per effettuare il pagamento delle fatture rispetto ai termini di scadenza previsti. Esso è calcolato come media ponderata dei giorni intercorrenti tra la data di pagamento e la data di scadenza delle fatture, ponderata in base all'importo delle stesse. Nel calcolo non sono considerati gli importi relativi a fatture oggetto di piani di rientro concordati o soggette a specifiche fonti di finanziamento (con fonti di investimento pubblico). Nel sito istituzionale, all'interno della sezione *Società Trasparente*, vengono pubblicati periodicamente i dati sui pagamenti effettuati verso fornitori e incarichi professionali e l'indicatore di tempestività dei pagamenti. Queste pubblicazioni consentono di monitorare l'effettiva regolarità dei pagamenti e l'aderenza alle scadenze contrattuali, con evidenza del rispetto delle tempistiche previste per il pagamento delle fatture.

GTT non ha procedimenti giudiziari attualmente pendenti dovuti a ritardi di pagamento.

ALLEGATO I - Indice dei Contenuti ESRS

Indice dei contenuti ESRS

| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
|--|---|--|
| Informativa generale | | |
| ESRS 2 Informazioni generali | | |
| ESRS 2 BP-1 | Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità | Informativa generale / Criteri di redazione |
| ESRS 2 BP-2 | Informativa in relazione a circostanze specifiche | Informativa generale / Criteri di redazione |
| ESRS 2 GOV-1 | Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo | Informativa generale / Governance / Il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo |
| ESRS 2 GOV-2 | Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate | Informativa generale / Governance / Il processo di informazione e gestione delle tematiche di sostenibilità |
| ESRS 2 GOV-3 | Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione | Informativa generale / Governance / Integrazione delle tematiche e performance di sostenibilità nei sistemi di incentivazione |
| ESRS 2 GOV-4 | Dichiarazione sul dovere di diligenza | Informativa generale / Governance / Il processo di due diligence delle tematiche di sostenibilità |
| ESRS 2 GOV-5 | Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità | Informativa generale / Governance / Il sistema di controllo interno della rendicontazione di sostenibilità |
| ESRS 2 SBM-1 | Strategia, modello aziendale e catena del valore | Informativa generale / Strategia e modello di business / Strategia, modello aziendale e catena del valore |
| ESRS 2 SBM-2 | Interessi e opinioni dei portatori di interessi | Informativa generale / Strategia e modello di business / Gli stakeholder: interessi e aspettative |
| ESRS 2 SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa generale / Strategia e modello di business / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business |
| ESRS 2 IRO-1 | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti | Informativa generale / Gestione degli impatti - rischi - opportunità / Il processo |
| ESRS 2 IRO-2 | Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa | Informativa generale / Gestione degli impatti - rischi - opportunità / Il processo |
| Standard ESRS | | |
| Informativa | | |
| Riferimenti Capitolo | | |
| Informativa ambientale | | |
| ESRS E1 - Cambiamenti Climatici | | |
| ESRS E1.GOV-3 | Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Governance / Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di Remunerazione |
| ESRS E1-1 | Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Strategia / Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici |
| ESRS E1.SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| ESRS E1.IRO-1 | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Gestione impatti - rischi - opportunità / Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti |
| ESRS E1-2 | Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi |
| ESRS E1-3 | Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici |

| | | |
|--|--|--|
| ESRS E1-4 | Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi |
| ESRS E1-5 | Consumo di energia e mix energetico | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Consumo di energia e mix energetico |
| ESRS E1-6 | Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES | Informativa ambientale / Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Emissioni GHG |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informativa ambientale | | |
| ESRS E3 - Acque e risorse marine | | |
| ESRS E3.IRO-1 | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti |
| ESRS E3-1 | Politiche relative alle risorse marine | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS E3-2 | Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni e risorse relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni e risorse relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS E3-3 | Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi alle acque e alle risorse marine |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi alle acque e alle risorse marine |
| ESRS E3-4 | Consumo idrico | Informativa ambientale / Acque e risorse marine / Metriche e obiettivi / Consumo idrico |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informativa ambientale | | |
| ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare | | |
| ESRS E5.IRO-1 | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Gestione impatti - rischi - opportunità / Il processo di individuazione valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti |
| ESRS E5-1 | Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS E5-2 | Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS E5-3 | Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare |
| ESRS E5-4 | Flussi di risorse in entrata | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Flussi di risorse in entrata |
| ESRS E5-5 | Flussi di risorse in uscita | Informativa ambientale / Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Flussi di risorse in uscita |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informativa sociale | | |
| ESRS S1 - Forza Lavoro Propria | | |
| ESRS S1.SBM-2 | Interessi e opinioni dei portatori d'interessi | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Strategia / Interessi e opinioni dei portatori d'interesse |
| ESRS S1.SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |

| | | |
|--------------|---|--|
| ESRS S1-1 | Politiche relative alla forza lavoro propria | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| ESRS S1-2 | Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti |
| ESRS S1-3 | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni |
| ESRS S1-4 | Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS S1-5 | Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| ESRS S1-6 | Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa |
| ESRS S1-7 | Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa |
| ESRS S1-8 | Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale |
| ESRS S1-9 | Metriche della diversità | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Metriche della diversità |
| ESRS S1-10 | Salari adeguati | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Salari adeguati |
| ESRS S1-11 | Protezione sociale | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Protezione sociale |
| ESRS S1-13 | Metriche di formazione e sviluppo delle competenze | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Metriche di formazione e sviluppo delle competenze |
| ESRS S1-14 | Metriche di salute e sicurezza | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Metriche di salute e sicurezza |
| ESRS S1-15 | Equilibrio tra vita professionale e vita privata | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata |
| ESRS S1-16 | Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale) | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale) |
| ESRS S1-17 | Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani | Informativa sociale / Forza lavoro propria / Metriche e obiettivi / Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani |

| | | |
|----------------------|--------------------|-----------------------------|
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
|----------------------|--------------------|-----------------------------|

| |
|----------------------------|
| Informativa sociale |
|----------------------------|

| |
|---|
| ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore |
|---|

| | | |
|---------------|--|---|
| ESRS S2.SBM-2 | Interessi e opinioni dei portatori d'interessi | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Strategia / Interessi e opinioni dei portatori d'interesse |
| ESRS S2.SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| ESRS S2-1 | Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| ESRS S2-2 | Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti |
| ESRS S2-3 | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni |

| | | |
|--|--|---|
| ESRS S2-4 | Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS S2-5 | Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Metriche e Obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa sociale / Lavoratori nella catena del valore / Metriche e Obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informativa sociale | | |
| ESRS S3 - Comunità interessate | | |
| ESRS S3.SBM-2 | Interessi e opinioni dei portatori d'interessi | Informativa sociale / Comunità interessate / Strategia / Interessi e opinioni dei portatori d'interesse |
| ESRS S3.SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa sociale / Comunità interessate / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| ESRS S3-1 | Politiche relative alle comunità interessate | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle comunità interessate |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle comunità interessate |
| ESRS S3-2 | Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti |
| ESRS S3-3 | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni |
| ESRS S3-4 | Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS S3-5 | Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti | Informativa sociale / Comunità interessate / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa sociale / Comunità interessate / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informativa sociale | | |
| ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali | | |
| ESRS S4.SBM-2 | Interessi e opinioni dei portatori d'interessi | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Strategia / Interessi e opinioni dei portatori d'interesse |
| ESRS S4.SBM-3 | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello aziendale | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| ESRS S4-1 | Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali |

| | | |
|---|---|--|
| ESRS S4-2 | Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti |
| ESRS S4-3 | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni |
| ESRS S4-4 | Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS S4-5 | Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| ESRS 2 MDR-T | Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi | Informativa sociale / Consumatori e utilizzatori finali / Metriche e obiettivi / Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti |
| Standard ESRS | Informativa | Riferimenti Capitolo |
| Informazioni di governance | | |
| ESRS G1 - Condotta delle imprese | | |
| ESRS G1.GOV-1 | Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Governance / Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo |
| ESRS G1.IRO-1 | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti |
| ESRS G1-1 | Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese |
| ESRS 2 MDR-P | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese |
| ESRS G1-2 | Gestione dei rapporti con i fornitori | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Gestione dei rapporti con i fornitori |
| ESRS 2 MDR-A | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Gestione dei rapporti con i fornitori |
| ESRS G1-3 | Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva |
| ESRS G1-4 | Casi di corruzione attiva o passiva | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Metriche e obiettivi / Casi di corruzione attiva o passiva |
| ESRS G1-6 | Prassi di pagamento | Informativa di governance / Condotta delle imprese / Metriche e obiettivi / Prassi di pagamento |

ALLEGATO II - Indice atti legislativi dell'Unione Europea

| Standard ESRS | | Informativa | Riferimenti Documenti UE | Riferimenti Capitolo |
|--|------------|--|---|--|
| Informazioni generali | | | | |
| GOV-1 | 21 (d) | Diversità di genere nel consiglio | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Governance della sostenibilità / Il sistema di governance |
| GOV-1 | 21 (e) | Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione | Regolamento sugli indici di riferimento | Governance della sostenibilità / Il sistema di governance |
| GOV-4 | 30 | Dichiarazione sul dovere di diligenza | SFDR | Governance della sostenibilità / Il processo di due diligence delle tematiche di sostenibilità |
| SBM-1 | 40 (d) i | Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili | SFDR Terzo Pilastro Regolamento sugli indici di riferimento | Strategia e modello di business / Strategia, modello aziendale e catena del valore |
| SBM-1 | 40 (d) ii | Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Strategia e modello di business / Strategia, modello aziendale e catena del valore |
| SBM-1 | 40 (d) iii | Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Strategia e modello di business / Strategia, modello aziendale e catena del valore |
| SBM-1 | 40 (d) iv | Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco | Regolamento sugli indici di riferimento | Strategia e modello di business / Strategia, modello aziendale e catena del valore |
| Informazioni ambientali | | | | |
| ESRS E1 - Cambiamenti Climatici | | | | |
| E1-1 | 14 | Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 | Normativa dell'UE sul clima | Cambiamenti climatici / Strategia / Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici |
| E1-1 | 16 (g) | Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi | Terzo Pilastro Regolamento sugli indici di riferimento | Non rilevante |
| E1-4 | 34 | Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES | SFDR Terzo Pilastro Regolamento sugli indici di riferimento | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici |
| E1-5 | 38 | Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico) | SFDR | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Consumo di energia e mix energetico |
| E1-5 | 37 | Consumo di energia e mix energetico | SFDR | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Consumo di energia e mix energetico |
| E1-5 | 40-43 | Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico | SFDR | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Consumo di energia e mix energetico |
| E1-6 | 44 | Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES | SFDR Terzo Pilastro Regolamento sugli indici di riferimento | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Emissioni GHG |
| E1-6 | 53-55 | Intensità delle emissioni lorde di GES | SFDR Terzo Pilastro Regolamento sugli indici di riferimento | Cambiamenti climatici / Metriche e obiettivi / Emissioni GHG |
| E1-7 | 56 | Assorbimenti di GES e crediti di carbonio | Normativa dell'UE sul clima | Non applicabile |
| E1-9 | 66 | Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima | Regolamento sugli indici di riferimento | Phase-in |
| E1-9 | 66 (a) | Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico | Terzo Pilastro | Phase-in |
| E1-9 | 66 (c) | Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante | Terzo Pilastro | Phase-in |
| E1-9 | 67 (c) | Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica | Terzo Pilastro | Phase-in |
| E1-9 | 69 | Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima | Terzo Pilastro | Phase-in |

| ESRS E2 - Inquinamento | | | | |
|--|------------|--|---|---|
| E2-4 | 28 | Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo | SFDR | Non applicabile |
| ESRS E3 – Acque e Risorse Marine | | | | |
| ESRS E3-1 | 9 | Acque e risorse marine | SFDR | Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS E3-1 | 13 | Politica dedicata | SFDR | Acque e risorse marine / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle acque e alle risorse marine |
| ESRS E3-1 | 14 | Sostenibilità degli oceani e dei mari | SFDR | Non rilevante |
| ESRS E3-4 | 28-c | Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata | SFDR | Non rilevante |
| ESRS E3-4 | 29 | Consumo idrico totale in m3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie | SFDR | Acque e risorse marine / Metriche e obiettivi / Consumo idrico |
| ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare | | | | |
| E5-5 | 37 (d) | Rifiuti non riciclati | SFDR | Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Flussi di risorse in uscita |
| E5-5 | 39 | Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi | SFDR | Uso delle risorse ed economia circolare / Metriche e obiettivi / Flussi di risorse in uscita |
| Informazioni sociali | | | | |
| ESRS S1 - Forza Lavoro Propria | | | | |
| S1.SBM-3 | 14 (f) | Rischio di lavoro forzato | SFDR | Forza Lavoro Propria / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| S1.SBM-3 | 14 (g) | Rischio di lavoro minorile | SFDR | Forza Lavoro Propria / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| S1-1 | 20 | Impegni politici in materia di diritti umani | SFDR | Forza Lavoro Propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| S1-1 | 21 | Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro | Regolamento sugli indici di riferimento | Forza Lavoro Propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| S1-1 | 22 | Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani | SFDR | Forza Lavoro Propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| S1-1 | 23 | Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro | SFDR | Forza Lavoro Propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alla forza lavoro propria |
| S1-3 | 32 (c) | Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce | SFDR | Forza Lavoro Propria / Gestione impatti - rischi - opportunità / Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni |
| S1-14 | 88 (b) (c) | Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Metriche di salute e sicurezza |
| S1-14 | 88 (e) | Numero di giornate perse a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie | SFDR | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Metriche di salute e sicurezza |
| S1-16 | 97 (a) | Divario retributivo di genere non corretto | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Salari adeguati e remunerazione |
| S1-16 | 97 (b) | Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato | SFDR | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Salari adeguati e remunerazione |
| S1-17 | 103 (a) | Incidenti legati alla discriminazione | SFDR | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Metriche della diversità |
| S1-17 | 104 (a) | Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Forza Lavoro Propria / Metriche e obiettivi / Metriche della diversità |

| ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore | | | | |
|---|--------|--|---|---|
| S2.SBM-3 | 11 (b) | Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro | SFDR | Lavoratori nella catena del valore / Strategia / Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale |
| S2-1 | 17 | Impegni politici in materia di diritti umani | SFDR | Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| S2-1 | 18 | Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore | SFDR | Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| S2-1 | 19 | Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| S2-1 | 19 | Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro | Regolamento sugli indici di riferimento | Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore |
| S2-4 | 36 | Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle | SFDR | Lavoratori nella catena del valore / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni svolte nei confronti dei lavoratori nella catena del valore |
| ESRS S3 – Comunità interessate | | | | |
| S3-1 | 16 | Impegni politici in materia di diritti umani | SFDR | Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle comunità interessate |
| S3-1 | 17 | Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche relative alle comunità interessate |
| S3-4 | 36 | Problemi e incidenti in materia di diritti umani | SFDR | Comunità interessate / Gestione impatti - rischi - opportunità / Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni |
| ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali | | | | |
| S4-1 | 16 | Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali | SFDR | Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse alla sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali |
| S4-1 | 17 | Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche connesse alla sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali |
| S4-4 | 35 | Problemi e incidenti in materia di diritti umani | SFDR | Consumatori e utilizzatori finali / Gestione impatti - rischi - opportunità / Azioni svolte nei confronti dei consumatori e utilizzatori finali |
| Informazioni di governance | | | | |
| ESRS G1 - Condotta delle imprese | | | | |
| G1-1 | 10 (b) | Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione | SFDR | Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese |
| G1-1 | 10 (d) | Protezione degli informatori | SFDR | Condotta delle imprese / Gestione impatti - rischi - opportunità / Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese |
| G1-4 | 24 (a) | Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva | SFDR Regolamento sugli indici di riferimento | Non applicabile |
| G1-4 | 24 (b) | Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva | SFDR | Non applicabile |

Relazione della società di revisione indipendente sulla Rendicontazione di sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione di
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*“limited assurance engagement”*) della rendicontazione di sostenibilità predisposta a titolo volontario (la *“Rendicontazione di sostenibilità”*) della Gruppo Torinese Trasporti S.p.A (di seguito anche *“GTT S.p.A.”* o *“la Società”*) relativa all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2026.

Responsabilità degli Amministratori per la Rendicontazione di sostenibilità

Gli Amministratori della GTT S.p.A. sono responsabili per la redazione della rendicontazione di sostenibilità in conformità agli *“European Sustainability Reporting Standards”* emessi dalla Commissione europea (*“ESRS”*) identificati dagli Amministratori stessi quali criteri di rendicontazione nel paragrafo *“Criteri di redazione”* della rendicontazione di sostenibilità.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una rendicontazione di sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per la definizione degli obiettivi della Società in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l’identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di Revisione e gestione della qualità

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza dell’*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall’International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica il Principio Internazionale sulla Gestione della Qualità (ISQM Italia1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della rendicontazione di sostenibilità ai criteri di rendicontazione previsti dagli ESRS. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel *“International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information”* (di seguito anche *“ISAE 3000 Revised”*), emanato dall’*International Auditing and assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione di sostenibilità non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro 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 rendicontazione di sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all’acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- comprensione del processo di valutazione della rilevanza delle informazioni incluse nella rendicontazione di sostenibilità attraverso l’analisi dell’approccio adottato dalla Società in merito all’identificazione e alla valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti relativi alle questioni di sostenibilità e verifica della relativa informativa rendicontata nella rendicontazione di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella rendicontazione di sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di GTT S.p.A. 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 di natura qualitativa e quantitativa alla funzione responsabile della predisposizione della rendicontazione di sostenibilità.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della Società:

- con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella rendicontazione di sostenibilità abbiamo effettuato interviste e svolto riscontri documentali, su base campionaria, in merito alla coerenza delle stesse con le evidenze disponibili;
- con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto procedure analitiche e, ove ritenuto necessario, limitate verifiche, su base campionaria, sull’aggregazione dei dati e sui criteri e sulle metodologie di calcolo utilizzati.
- abbiamo effettuato visite in loco e riunioni da remoto, nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la rendicontazione di sostenibilità di GTT S.p.A. relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri di rendicontazione previsti dagli ESRS identificati dagli Amministratori nel paragrafo "Criteri di redazione" della rendicontazione di sostenibilità.

Altri aspetti

La presente relazione non è emessa ai sensi di legge, stante il fatto che la Società non è obbligata alla predisposizione della rendicontazione di sostenibilità.

Le informazioni comparative presentate nella rendicontazione di sostenibilità riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 non sono state sottoposte a verifica.

Milano, 14 aprile 2026

Audirevi S.p.A.



Anna Baldini
Socio

