GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

GTT S.p.A.

Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021



INDICE

PROFILO DI GTT	3
EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19	4
EMERGENZA IN CONSEGUENZA DELLA GRAVE C	CRISI INTERNAZIONALE9
VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE	48
SITUAZIONE ECONOMICA	55
LE CONDIZIONI IN CUI VERSA LA SOCIETA' IN BAS ESERCIZI MESSI A CONFRONTO: NEGATIVITA' 2021	
COD. CIV	62
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	69
ATTIVITA' SVOLTE NEL 2021	71
SISTEMI DI GESTIONE	
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	
ALTRE INFORMAZIONI	133
PROSPETTI DI BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA	134

PROFILO DI GTT

Organi societari

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)

Presidente

Paolo Golzio

Amministratore Delegato

Giovanni Foti

Consigliere

Silvia Cornaglia

COLLEGIO SINDACALE (2)

Presidente

Giuseppe Chiappero

Sindaci effettivi

Giuseppe Robasto

Mariarosa Schembari

Sindaci supplenti

Massimiliano Bonino

Laura Schiavone

SOCIETÀ DI REVISIONE (3)

PricewaterhouseCoopers SpA

⁽¹⁾ Nominato l'11/09/2018. La durata della carica è prevista sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2020 ed è stata prorogata sino alle nuove nomine.

⁽²⁾In data 11/04/2019 sono stati confermati il Presidente e i Sindaci effettivi e nominati come Sindaci supplenti Massimiliano Bonino e Laura Schiavone e la durata della carica è prevista per tre esercizi.

⁽³⁾ La durata dell'incarico è prevista sino ad approvazione del bilancio al 31/12/2022.

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

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

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

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

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

GTT gestisce inoltre le seguenti attività:

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

EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19

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

Tali fattori hanno comportato l'esigenza di provvedere ad una consistente riprogrammazione dei

servizi con un rilevante impatto di tipo organizzativo e finanziario per le aziende.

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

Essa ha inciso anche su altri settori e mercati connessi, come quello della vendita di autobus e altri veicoli destinati al trasporto pubblico, che, a partire dall'esercizio 2020 ha subito un rilevante calo. Le perdite sono state finora solo in parte compensate dalle misure straordinarie di supporto predisposte dal Governo.

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

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

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

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

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

In particolare, si richiamano i seguenti provvedimenti:

- 1. decreto "Cura Italia" (D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020);
- 2. decreto "Rilancio" (D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020);
- 3. decreto "Rilancio 2" (D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020);
- 4. decreto "Ristori" (D.L. n. 137/2020 convertito in L. 176/2020);
- 5. Legge di bilancio per il 2021 (Legge 30 dicembre 2020 n. 178);
- 6. decreto "Sostegni" (D.L. n. 41/2021 convertito in L. 69/2021);

- 7. decreto "Sostegni bis" (D.L. n. 73/2021);
- 8. decreto "Sostegni ter" (D.L. n.4/2022).

Con Decreto "Cura Italia" - D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020, art. 92, comma 4 bis è stato introdotto il divieto di decurtare il corrispettivo e di irrogare sanzioni o penali ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico nel caso di minori corse effettuate o minori percorrenze realizzate causa Covid-19 fino al termine del periodo emergenziale; il comma ter dell'articolo 92 attribuisce alle pubbliche amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

Con decreto legge n. 221 del 24 dicembre 2021 è intervenuta la proroga dello stato di emergenza nazionale e delle ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 fino al 31 marzo 2022.

Con Decreto "Rilancio" - D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020, Art. 200, comma 1 è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari verificatisi nel periodo di emergenza epidemiologica da Covid-19. Con tale fondo, inoltre, nei limiti delle risorse disponibili, è stata assicurata la copertura finanziaria anche all'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 dello stesso D.L. n. 34 del 2020, ossia agli oneri sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale per il rimborso dei titoli di viaggio, compresi gli abbonamenti, non utilizzati a seguito delle misure di contenimento epidemiologico disposte nel periodo di emergenza sanitaria.

L'Art. 200, comma 7 prevede che, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza Covid-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi.

Con Decreto "Rilancio 2" - D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020, al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e consentire l'erogazione dei servizi di TPL in conformità alle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 la dotazione del fondo di cui al D.L. n. 34 del 2020, per l'anno 2020, è stata incrementata di 400 milioni di euro.

Con Decreto "Ristori" - D.L. n. 137/2020 convertito in L. n. 176/2020 la dotazione del "Fondo" è

stata incrementata per l'anno 2021 di 390 milioni di euro.

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

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

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

Inoltre la Camera, nella seduta del 24 marzo, ha approvato definitivamente il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Sostegni ter - DL del 27.01.2022 n. 4, che introduce misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato il 17 marzo (A.C. 3522), in attesa della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. All'art. 24 dopo il comma 5, è stato inserito il comma 5 bis: "«5-bis. Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da Covid-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano

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

Anche per il 2021, l'impatto del Covid-19, e delle misure di contenimento adottate dal Governo ha comportato una contrazione dei ricavi da traffico, tale da compromettere l'equilibrio economi-co/finanziario delle imprese operanti nel settore del TPL. Un'indagine Asstra ha rilevato per il primo semestre 2021 nel confronto con i dati pre Covid-19, una riduzione del 48% dei ricavi tariffari; nel secondo semestre, si è registrata una debole ripresa, con valori ridotti del 30% rispetto allo stesso periodo del 2019.

La dotazione attuale del Fondo nazionale TPL, seppur incrementata con la legge di bilancio 2022, risulta ancora insufficiente a consentire un adeguato finanziamento del settore del trasporto pubblico regionale e locale, che, dopo due anni di pandemia, nonostante gli interventi finanziari a sostegno da parte dello Stato, sta vivendo un difficile momento a causa dell'incertezza che caratterizza principalmente la ripresa dei ricavi da traffico.

In tema di finanziamento del settore del trasporto pubblico regionale e locale, si evidenziano in conclusione le recenti richieste al Governo presentate dalla Conferenza Unificata delle Regioni e Province autonome.

Considerato che il decreto-legge n. 59/21 e il PNRR prevedono ingenti risorse destinati al rinnovo del parco rotabile, sia su gomma che su ferro, e lo sviluppo del trasporto rapido di massa ma ad esse non corrisponde alcuno stanziamento per l'esercizio dei servizi; visto il costante aumento del costo di energia elettrica, petrolio e gas naturale, che inevitabilmente avrà un impatto significativo anche sul settore del trasporto pubblico locale, soprattutto in vista delle scelte europee e nazionali in favore della elettrificazione della mobilità, la Conferenza ha richiesto l'adozione di provvedimenti normativi che contengano gli effetti negativi dei rincari di carburanti ed energia elettrica, attraverso la modifica del DM 21/12/2017, al fine di includere le imprese di TPL tra le categorie di imprese a forte consumo di energia e rendendole così beneficiarie delle agevolazioni ivi previste, nonché attraverso l'applicazione delle misure previste dal Decreto Legge 4/2022.

Infine le Regioni hanno richiesto l'attivazione di un Tavolo tecnico permanente con il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili e il Ministero dell'economia e delle finanze per affrontare le criticità attuative del PNRR e del fondo complementare nonché le ricadute dovute al rincaro dei costi delle materie prime e dell'energia elettrica.

EMERGENZA IN CONSEGUENZA DELLA GRAVE CRISI INTERNAZIONALE

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

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

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

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

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

GIT S.P.A

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

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

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di GTT in data 31/07/2020, ha adottato apposita delibera che prendendo in esame il "Decreto Semplificazioni" ed al fine di consentirne la sua piena attuazione ha definito gli indirizzi per il Regolamento acquisti sotto soglia nei settori speciali e ordinari.

Il Regolamento Acquisti sotto soglia comunitaria per i settori speciali ed ordinari, aggiornato secondo gli indirizzi del Consiglio di Amministrazione è stato approvato con Deliberazione n.4/4 del 27/02/2021.

GIT S.P.A

Con "Decreto Semplificazioni bis" (DL 77/2021) convertito con Legge 108/2021, è stata definita la governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e sono state introdotte ulteriori misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione delle procedure. Il Decreto Semplificazioni bis ha anche introdotto novità in materia di appalti pubblici, intervenendo in parte sul regime "ordinario" disciplinato dal D.lgs. 50/2016, in parte sulla normativa derogatoria dettata dal DL 76/2021 e dal DL 32/2019 (cd. "sblocca cantieri).

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

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

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

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

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

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

In data 23/3/2021 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha deliberato di attribuire a GTT il rating di legalità assegnando il massimo punteggio attribuibile ("tre stellette").

Quadro normativo trasporto pubblico locale

La disciplina normativa del trasporto pubblico locale deriva da diverse fonti, che riflettono la pluralità di enti con attribuzioni normative e amministrative in materia, segno dell'importanza del settore e della sua connessione con molti altri rilevanti interessi.

Fermo restando le competenze attribuite alle Regioni dalla riforma del Titolo V della Costituzione, poiché il trasporto pubblico locale è presupposto per l'esercizio di molti diritti e il perseguimento di molti interessi pubblici, di esso si interessano amministrazioni statali e i diversi enti territoriali. Naturalmente, ciò richiede efficienti meccanismi di raccordo.

L'ordinamento giuridico europeo (Regolamento (CE) 1370/2007) definisce il «trasporto pubblico di passeggeri» come servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa.

In quanto "servizio d'interesse economico generale" i relativi gestori sono soggetti a specifici obblighi di pubblico servizio "compensati" con diritti di esclusiva e/o con compensazioni finanziarie da concedere tramite lo strumento del contratto di servizio.

Nell'ordinamento giuridico italiano il settore dei trasporti pubblici è stato interessato da una importante riforma, avvenuta con il D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 in attuazione della Legge n. 59 del 1997, che ha condotto alla regionalizzazione del settore con attribuzione alle Regioni ed agli Enti Locali di importanti funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e con la previsione di una netta separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quella della gestione vera e propria del servizio. Il D.Lgs. 422/1997 è stato recepito dalla Regione Piemonte con Legge Regionale 1/2000 e s.m.i.

Il quadro normativo che nasce dalla regolamentazione Europea è attuato in Italia attraverso la legislazione nazionale, la legislazione regionale e le deliberazioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

GIT S.P.A

Il Regolamento CE n. 1370/2007, modificato con il Regolamento UE 2016/2338, costituisce il riferimento normativo principale per quanto riguarda le procedure di affidamento dei servizi di TPL.

Il Regolamento è finalizzato a coordinare la politica europea dei "Trasporti" con le politiche europee della "Concorrenza" e del "Mercato Interno".

Considerando che molti servizi di trasporto passeggeri, che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale, non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale è necessario che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti vi sono l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. La necessità/opportunità di individuare "regole generali, valide per tutti gli operatori" è poi meglio ribadita nel regolamento dove vengono più volte richiamati i principi di trasparenza ed equità di trattamento.

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

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

L'art. 4 del Regolamento 1370/07 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio che deve definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede la definizione ex ante, in modo obiettivo e trasparente, dei parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi, la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Ta-

li costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

In relazione all'aspetto programmatorio e di controllo, alle Regioni è stata attribuita l'adozione di una serie di atti programmatici ed operativi ai fini della organizzazione del settore, tra cui la regolamentazione dei "servizi minimi", definiti come quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni.

E' stato complessivamente ridisegnato l'assetto organizzativo dei servizi di tpl, adottando gli strumenti della gara e del contratto di servizio, rispettivamente, per la scelta del gestore e per la successiva regolazione dei rapporti tra l'ente affidante e il gestore stesso.

Nell'attuale assetto delle competenze, come delineato dal decreto legislativo n. 50 del 2017, lo Stato provvede al finanziamento, strumento con il quale può incentivare l'evoluzione verso modelli e pratiche virtuosi; alle Regioni spettano la pianificazione e la programmazione dei servizi; agli Enti locali è affidata la gestione, compreso l'affidamento del servizio agli operatori; all'Autorità di regolazione dei trasporti sono affidati alcuni compiti regolatori.

In realtà il contesto del finanziamento dei servizi di TPL risulta maggiormente articolato. Regioni ed Enti Locali contribuiscono oggi al finanziamento dei servizi di TPL con quote rilevanti.

Le stesse amministrazioni locali – soprattutto le città di maggiori dimensioni – pianificano con accezione più ampia le politiche per la mobilità e per i territori, in cui sono inserite necessariamente azioni ed interventi su infrastrutture e servizi di trasporto pubblico locale.

Con l'art. 16-bis del DL 95/2012, come sostituito dall'art.1 c.301 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), è stato istituito il fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il fondo nazionale dedicato al TPL è ripartito direttamente soltanto tra le Regioni a statuto ordinario. Con DL 50/2017 sono stati disciplinati criteri di riparto della contribuzione statale (Fondo FNT), che prevedono, da un lato, incentivi al fine di migliorare l'efficientamento del servizio e, dall'altro, disincentivi per favorire la liberalizzazione del mercato con l'adozione delle gare ad evidenza pubblica per tutti i servizi di trasporto locale e regionale, compresi quelli ferroviari, prevedendo comunque alcune eccezioni nel meccanismo di penalizzazione in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) 1370.

L'introduzione dei nuovi criteri di riparto del fondo, che avrebbero dovuto trovare applicazione a decorrere dal 2020 è stata ulteriormente prorogata dall'articolo 200, comma 5 del DL. n. 34 del 2020, successivamente modificato dal D.L. n. 183 del 2020, che, nell'ambito delle misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha previsto che la ripartizione delle risorse per gli anni 2020 e 2021 avvenga applicando i criteri di riparto vigenti prima della "riforma" del fondo di cui al DL n. 50 del 2017.

MISSIONE, VISIONE E VALORI AZIENDALI

Missione

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

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

Visione

Operare in uno scenario competitivo anche al di là di quanto comporta il quadro normativo attuale. Rafforzare GTT e perseguire:

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

Valori

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

pegna a garantire ai propri clienti un servizio accessibile e di qualità elevata.

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

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

Orientamento al dialogo: GTT è aperta al dialogo e al confronto con tutti i suoi portatori d'interesse: con le Istituzioni, per individuare i migliori criteri di fornitura del servizio; con la clientela e le sue rappresentanze organizzate, per monitorare il livello di soddisfazione; con i propri collaboratori, per coinvolgerli concretamente nel raggiungimento degli obiettivi aziendali; con i fornitori, per costruire dei rapporti di collaborazione fondati su garanzie reciproche di affidabilità e qualità.

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

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

Politica

La politica aziendale è stata riemessa il 9 ottobre 2018 dall'allora Amministratore Delegato ed è così articolata.

Per realizzare la propria missione GTT pianifica, attua, controlla e migliora i processi e le prestazioni aziendali attraverso sistemi di gestione ed i modelli organizzativi.

GIT S.P.A

Nel rispetto dei valori che rappresentano l'Azienda, GTT attua la visione (principio ispiratore) di sviluppo sostenibile attraverso strategie supportate da obiettivi monitorabili e fedeli alle aspettative degli *stakeholder*.

Le linee strategiche di GTT sono basate sul miglioramento continuo attraverso l'attenzione a:

- identificazione aziendale, crescita della credibilità e della reputazione aziendale;
- esigenze e aspettative dei clienti, focalizzati sul cliente sia esterno che interno;
- individuazione e gestione dei rischi e delle opportunità con particolare riguardo a:
 - rispetto della legislazione vigente applicabile e dei requisiti che l'azienda intende sottoscrivere;
 - miglioramento della prestazione dei processi (obiettivi di efficacia ed efficienza);
 - misurazione di obiettivi specifici di sicurezza del trasporto e delle infrastrutture a supporto del costante impegno affinché non si verifichino eventi incidentali;
- salute e sicurezza dei lavoratori, con riferimento al costante impegno nella prevenzione, riduzione dei rischi, degli incidenti e delle malattie professionali;
- crescita della consapevolezza sul contributo di ciascuno nei processi aziendali, attraverso la partecipazione attiva di tutti;
- sostenibilità e vivibilità del territorio in cui eroga il servizio;
- protezione dell'ambiente e miglioramento delle prestazioni;
- innovazione tecnologica, integrazione e accessibilità dei servizi;
- trasparenza dei criteri di scelta e di gestione dei fornitori, con particolare riferimento alla qualità dei servizi/prodotti erogati, alla sicurezza delle infrastrutture e del trasporto, al rispetto dell'ambiente, al rispetto dei principi di tutela dei lavoratori e al rispetto della legislazione in materia di salute e sicurezza;
- codice etico: diffusione e conoscenza aziendale;
- garantire la disponibilità, integrità e riservatezza delle informazioni.

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

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

GTT si impegna a riesaminare periodicamente la Politica, aggiornarne i contenuti, diffonderla al

personale coinvolto direttamente o indirettamente nei processi aziendali e renderla disponibile al pubblico.

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

Si fa rinvio alla DNF 2021 di GTT presentata al Consiglio d'amministrazione e dall'Assemblea soci contemporaneamente al corrispondente Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarietà tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

DATI INDUSTRIALI 2021

VETTURE KM (al 31 dicembre 2021)				
Produzione commerciale urbana e suburbana di su-	37,6 milioni di cui 4,6 prodotti con vet-			
perficie	ture tranviarie			
Produzione Metro	10,6 milioni			
Produzione commerciale extra urbana su gomma	10,3 milioni			
Produzione ferroviaria (treni km)	0,3 milioni			

PARCO ROTABILE CIRCOLANTE (al 31 dicembre 2021)				
Numero tram in esercizio	176			
Numero vetture metropolitana	58			
Numero bus (urbani + extraurbani) in esercizio	657 urbani + 253 extraurbani			
Numero treni	36			

PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento (al 31 dicembre 2021)				
In struttura soggetti a canone	4.532			
Pertinenziali	781			
Su suolo pubblico – raso	49.525			

AREA SERVITA (al 31 dicembre 2021)	
Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	268
Popolazione servita	2,6 milioni

NUMERO ADDETTI (Forza puntuale al 31 dicembre 2021)			
Totale	4.027		
di cui conducenti di linea	1.969		
di cui macchinisti e capi treno	46		
di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari	374		
di cui operai	574		

SCENARIO DI MERCATO

Domanda di mobilità

Si evidenziano alcuni indici di domanda di mobilità facendo riferimento al 18° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da ISFORT il 30/11/2021, dal quale si evincono i dati consolidati dell'andamento della domanda di mobilità nel 2020 e i dati congiunturali disponibili del 2021 che mostrano una nettissima inversione di tendenza nei volumi di domanda

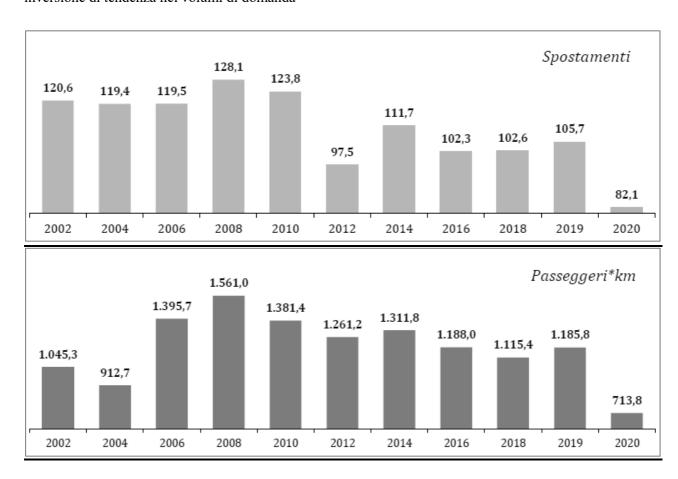


Figura 1: Spostamenti medi e numero pax*km (Fonte ISFORT- ultimi dati disponibili)

Nel 2020 si registra un volume di 82,1 milioni di spostamenti giornalieri (media feriale, popolazione 14-80 anni) con una riduzione del -22,3% rispetto al 2019; è una flessione che può apparire relativamente contenuta, ma si deve tener conto che è cresciuta la mobilità di breve e brevissimo raggio, attutendo in parte la contrazione dei flussi ordinari. In effetti, l'indicatore dei passeggeri*km segna un -40% rispetto al 2019 con un totale pari a 0,7 miliardi.

D'altra parte, il 2020 è stato soggetto a fortissime oscillazioni negli andamenti mensili o anche settimanali, seguendo la variazione continua delle limitazioni alla mobilità imposte per decreto nei singoli territori.

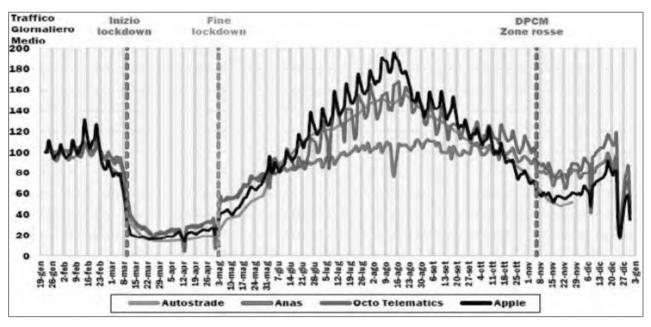


Figura 2: Tendenze dei traffici stradali del trasporto passeggeri (Fonte ISFORT- ultimi dati disponibili)

La Fig.2 descrive le tendenze dei traffici stradali per il trasporto passeggeri nel 2020. La ciclicità delle dinamiche è di tutta evidenza: nel periodo del primo lockdown i flussi si sono ridotti fino all'80% per poi risalire progressivamente da maggio ad agosto recuperando in pieno i livelli pre-Covid-19 di inizio anno, per poi ridiscendere dalla fine dell'estate fino alla fine dell'anno.

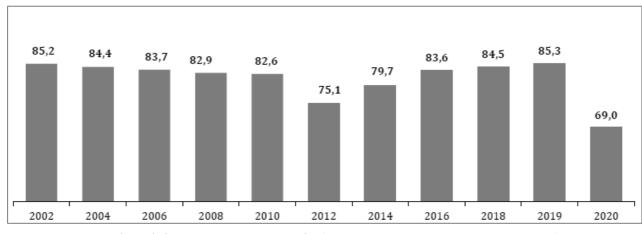


Figura 3: Tasso di mobilità e spostamenti medi. (Fonte ISFORT -ultimi dati disponibili)

Il crollo dei livelli di mobilità si legge bene anche nell'altro tradizionale indicatore-base della domanda, ovvero la quota di popolazione che ogni giorno effettua spostamenti (tasso di mobilità), che nel 2020 è sceso al 69% dall'85,3% del 2019.

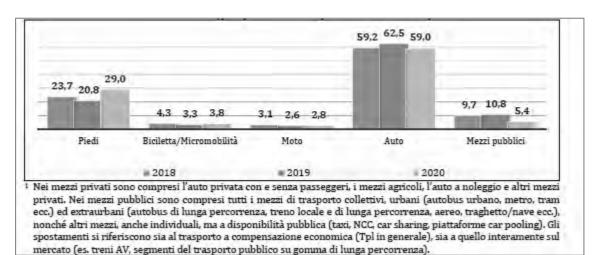


Figura 4: Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato. (Fonte ISFORT - ultimi dati disponibili))

Il dato più significativo che viene in evidenza è il grande balzo della componente dolce ("attiva") della mobilità; in particolare la quota di spostamenti a piedi è cresciuta di oltre otto punti percentuali attestandosi poco sotto la soglia del 30%, mentre la bicicletta e micromobilità si sono consolidati al 3,8% di share (3,3 nel 2019).

Al lato opposto, la mobilità collettiva nelle sue diverse componenti ha subito un dimezzamento della quota modale, dal 10,8% al 5,4%.

L'automobile resta il mezzo più utilizzato con quasi il 60% del totale, cedendo tuttavia 3,5% punti di quota (il dato 2020 si riallinea a quello del 2018).

Segnali decisamente negativi si scorgono sul fronte della ripartizione modale. Infatti, la prima metà del 2021, evidenzia il preoccupante recupero della quota modale dell'auto (dal 62% del 2020 al 64,4% del 2021 con un'accelerazione dalla primavera in poi) che ha recuperato quasi interamente il peso dominante espresso in regime pre Covid-19. La crescita della mobilità privata sembra avvenire a scapito della mobilità dolce, in riassestamento dopo l'impennata del 2020 (dal 33,2% al 29,4%).

	Media 2019	Media 2020	Media 01-03/2021	Media 01-07/2021	
Mobilità attiva	24,1	33,2	31,6	29,4	
Mobilità privata (auto e moto)	65,4	62,0	62,9	64,4	
Mobilità pubblica e intermodale ²	10,6	4,9	5,6	6,1	
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	
Tasso di mobilità sostenibile3	34.7%	38.1%	37.2%	35,5%	

Figura 5: Dinamica dei mezzi di trasporto utilizzati nel 2021 (distribuzione % degli spostamenti). (Fonte ISFORT - ultimi dati disponibili)

Leggero miglioramento per la mobilità collettiva (poco più di un punto percentuale) imputabile all'andamento da aprile in poi, ma il livello stimato di passeggeri trasportati resta molto lontano dalla media 2019 (attorno al 50%). Tra le cause della difficoltà di recupero della mobilità collettiva è certamente da considerare il livello ancora alto di "paura del contagio" sui mezzi pubblici espressa dai cittadini, come si è visto in precedenza. Scende anche il tasso di mobilità sostenibile, dal 38,1% della media 2020 al 35,5% dei primi sette mesi del 2021 (valore molto vicino a quello del 2019).

Sistema di Offerta

La distribuzione dell'offerta rimane concentrata sul sistema della gomma (70% di passeggeri-km) rispetto al sistema Ferro ed impianti fissi (30% di passeggeri-km). L'età media del parco autobus nel 2021 si attesta a 12 anni, rispetto ai circa 7,5 della media europea. Nel quadriennio 2018-2021 si è registrata una progressiva sostituzione di mezzi maggiormente inquinanti.

ATTIVITA' E SERVIZI

GTT è titolare del Contratto dei servizi di Mobilità urbana e metropolitana di Torino.

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

Il contratto di servizio inizialmente prevedeva una durata di dieci anni a decorrere dal 1/7/2012. Successivamente con atto sottoscritto tra le parti il 29 novembre 2013, la durata del contratto è stata estesa di cinque anni sino al 30 giugno 2027.

Il contratto è formato dalle seguenti sezioni:

- − Sezione I − Parte generale;
- Sezione II Servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- Sezione III Servizio di gestione della linea 1 della metropolitana automatica;
- Sezione IV Servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
- Sezione V Gestione dei servizi turistici.

GTT, nell'ambito di Consorzi aggiudicatari (Extra.TO per i contratti della Città Metropolitana di Torino e dell'Agenzia Mobilità Piemontese-AMP, Grandabus per la Provincia di Cuneo, SCAT per la Provincia di Alessandria e COAS per la Provincia di Asti) a seguito di gare dei relativi Contratti di servizio di trasporto pubblico Extraurbano, gestisce servizi extraurbani relativi alla Città

Metropolitana di Torino ed alle Province di Torino, Cuneo, Asti e Alessandria.

Con riferimento ai servizi ferroviari, con DD 524/2019 l'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" a Trenitalia.

Considerato che il Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006, in quanto riferito alla concessione di servizi di trasporto ed infrastruttura in maniera indivisa, non presenta elementi utili per scorporare le singole attività che si dovevano sviluppare nel corso del 2021, sono in corso le attività finalizzate al subentro in parte delle attività in concessione regionale a GTT da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato attraverso proprie Società.

In particolare:

- per quanto riguarda il servizio ferroviario, dal 01/01/2021 Trenitalia è subentrata a GTT nel servizio sulla linea 1 del SFM (linea ferroviaria Canavesana);
- per quanto riguarda la rete infrastrutturale, R.F.I. ha già assunto le funzioni essenziali
 (Dlgs 112/2015) relativamente alla ferrovia Canavesana.

Le restanti attività sono rimaste in capo a GTT nelle more del completamento di singoli e specifici procedimenti di acquisizione delle attività da parte delle società del Gruppo FS, con cronoprogrammi differenziati per singola attività.

Nel corso del 2021 il processo avviato con le DGR 12-8165 e del 20/12/18 e DGR 30-1596 del 26/6/2020, finalizzato a verificare la possibilità di trasferire a RFI la gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres, si è sovrapposto con il percorso di subentro del nuovo gestore dei servizi sulle stesse linee in attuazione degli esiti del confronto competitivo per l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario SFM, determinando un periodo transitorio che si presume si protrarrà almeno per il 2022, durante il quale le gestioni in capo a GTT andranno rimodulate in diverse tappe fino alla conclusione definitiva.

Per garantire la continuità della manutenzione della rete infrastrutturale sulle tratte Settimo T.se – Rivarolo C.se e Venaria – Germagnano – Ceres, il servizio ferroviario ed i servizi sostitutivi sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres e l'equilibrio della gestione relativamente agli specifici obblighi di servizio imposti con DD 866 del 30 dicembre 2021 è stata estesa sino al 31 dicembre 2022 la validità del provvedimento d'emergenza adottato con DD 811 del 31/12/2020, avente ad oggetto "imposizione a G.T.T. SpA degli obblighi di servizio di cui all'Allegato 1 della D.D. 811/2020, in virtù dell'art. 5 par. 5 del regolamento CE 1370/97 per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres e per la manutenzione e gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e "Torino-Ceres".

L'attuale assetto dei contratti di servizio è sinteticamente esposto nella tabella seguente:

Contratti di Servizio TPL	Urbano e Suburbano Torino	Extraurbano Prov. Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Alessandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferroviario Area Metropolitana di Torino	
Aggiudicatario	GTT	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT	
Decorrenza contratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	Sino 31.12.2022 proroga con- tratto ferrovia- rio sfmA tratta Torino-Ceres	
Scadenza contratto	30.06.2027	31.12.2019	31.07.2019	22.12.2019	15.06.2019	21.05.2019	Dal 1° gennaio 2021 Trenitalia	
Proroga*		31.03.2023	31.03.2023	9.06.2024	31.03.2023	31.03.2023	è subentrata a GTT nell'esercizio della tratta To- rino –Settimo- Rivarolo della Sfm1.	

^{*}imposizione degli obblighi di servizio sino al 31/03/2023.

Con riferimento ai servizi TPL extraurbani, con proprie DD del 30 dicembre 2021, l'Agenzia Mobilità Piemontese ha dato atto della sospensione delle procedure di affidamento sino al 31/03/2023, e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso al Covid-19.

Contestualmente l'Agenzia ha confermato in capo agli attuali Consorzi aggiudicatari, *sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza*, l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 già previsti dal contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL. Durante il periodo di sospensione della procedura di affidamento dei servizi di TPL saranno in ogni caso effettuate tutte le attività prodromiche previste nell'avviso di preinformazione (e nei documenti richiamati), relative all'affidamento dei contratti di servizio pubblico come da schema approvato con DD n. 840/2021 del 30/12/2021, oggetto di successiva pubblicazione ai sensi del Regolamento (CE) n.1370/2007.

Servizio di trasporto pubblico

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

- Metropolitana
- Autobus
- Tram
- Ferrovia

Il servizio di trasporto pubblico: l'impegno per la riorganizzazione del servizio postpandemia

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

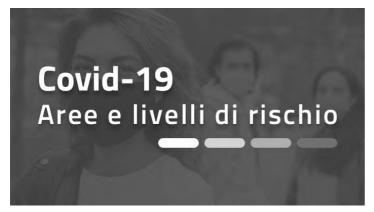
Torino è conforme ai disagi nazionali causati dall'emergenza epidemiologica, GTT ha registrato un crollo vertiginoso del numero di passeggeri trasportati (tra marzo e maggio 2020 anche del 90%) e, solo recentemente questo ha lentamente ripreso a crescere grazie anche al riavvio delle attività didattiche, sebbene senza soluzione di continuità, e il minor ricorso allo smart working, ancora condizionato da picchi e varianti del Covid-19.

GTT ha continuato, per tutto l'anno 2021 ad applicare lo speciale protocollo anti contagio redatto sin dall'inizio dell'emergenza sulla base delle normative nazionali e regionali che viene costantemente aggiornato tenendo conto dell'evoluzione della normativa.

Per garantire a tutti la fruizione dei servizi in sicurezza, GTT ha pertanto continuato ad adottare:

- il regolamento dell'afflusso e il corretto distanziamento nelle fasi di attesa in fermata o in banchina con apposita segnaletica;
- il potenziamento, ove necessario, delle frequenze di transito;

- la prescrizione dell'uso dei DPI (mascherine) a bordo dei mezzi e in tutti gli ambienti di lavoro aziendali;
- l'attività di sanificazione e disinfezione straordinaria dei mezzi;
- la differenziazione degli ingressi (sia in mezzi di superficie sia in metropolitana) per limitare al minimo la prossimità;
- il potenziamento del ricambio dell'aria attraverso le apparecchiature già presenti sui mezzi;
- il distanziamento sui veicoli e il corretto uso dei posti a sedere con un diverso layout interno (in un primo periodo);
- la quantità massima di persone che possono viaggiare insieme sullo stesso veicolo.



L'anno 2021 è iniziato con un'ordinanza del Ministero della Salute che disponeva la "zona arancione" per il Piemonte. <u>Dal 18 gennaio le scuole superiori sono ripartite con lezioni in presenza, seppure al 50%</u> e con un servizio GTT potenziato: più autobus e più corse per garantire a tutti di viaggiare nel rispetto delle norme

anticontagio che prevedono una capienza massima a bordo mezzi del 50%. Nella Città di Torino il servizio di trasporto base è stato erogato al 100% della sua potenzialità (circa 800 veicoli in servizio di cui oltre 120 tram). A questi veicoli si sono aggiunti altri 50 autobus (oltre 300 corse in più ogni giorno).

Anche il servizio di metropolitana è stato interessato dal potenziamento in particolare nella fascia mattutina di punta, dalle 7:00 alle 10:00, con la frequenza di un treno ogni 2 minuti.

Il servizio extraurbano ha avuto un incremento di circa il 15% nella disponibilità di veicoli; 30 autobus in più su di un parco mezzi di circa 200 vetture. Anche in questo caso i potenziamenti, 120 corse aggiuntive ogni giorno, hanno interessato le linee più direttamente coinvolte nel trasporto degli studenti presso gli istituti scolastici di secondo grado.

GTT in questa fase ha monitorato regolarità e flussi per garantire un servizio sicuro. Il personale di assistenza alla clientela ha assolto anche il compito di presidiare le fermate maggiormente utilizzate per scongiurare episodi di assembramento.

Con l'obiettivo di migliorare la distribuzione dei viaggiatori sulle vetture, ha inoltre preso il via la sperimentazione di un nuovo servizio di prenotazione tramite APP. Il servizio ha interessato la linea extraurbana 1510 la Torino – Cumiana – Pinerolo, che nel pinerolese serve numerosi istituti scolatici e circa 850 studenti.

L'ingresso del Piemonte in "zona gialla" a partire da lunedì 1° febbraio, ha dato impulso alla mobilità delle persone. Il trasporto pubblico a Torino e in Provincia ha registrato un lieve aumento di passeggeri. A Torino il trasporto urbano ha registrato un dato medio dell'affluenza di passeggeri sull'intera rete del 30% con punte del 40%. Le linee più frequentate sono state quelle a servizio dei plessi scolastici nell'ora di uscita dove c'è una maggiore concentrazione di studenti.

Alla luce della situazione di eccezionale peggioramento dimostrata dai numeri dei contagi in forte crescita e da una capillare presenza della variante inglese (che ha una elevatissima velocità di diffusione e colpisce di più anche le fasce giovani della popolazione), l'8 marzo 2021 sono entrate in vigore le Ordinanze firmate dal Ministro della Salute per contenere la diffusione dell'epidemia da nuovo coronavirus. Sulla base di Ordinanze Regionali sono state istituite mini "zone rosse" e "arancione scuro": il Piemonte ha avuto 23 "zone rosse" locali. Questo ha fortemente condizionato il trasporto GTT Extraurbano che ha pianificato un servizio ridotto in funzione delle nuove esigenze.

Nel resto del territorio piemontese, compresa Torino, l'attività didattica è proseguita in presenza per nidi, micronidi, materne, elementari e prima media, mentre per seconda e terza media, superiori e Università le lezioni si sono svolte in DAD al 100%. GTT ha proseguito anche in questa fase con provvedimenti di rimodulazione del servizio e di monitoraggio. Ha inoltre continuato a fornire un massiccio servizio di informazione alla propria clientela con una attenta campagna di comunicazione attraverso tutti i canali informativi: sito internet, social, comunicati stampa, video di sensibilizzazione trasmessi sui monitor dei mezzi più moderni e in metropolitana, cartelli affissi a bordo di tutti i suoi veicoli (autobus, tram, vagoni metro e treni) e continui annunci vocali a bordo.

Dal 12 aprile, con la Città di Torino nuovamente in "zona arancione" e con la riapertura delle scuole con attività in presenza al 50%, il servizio è stato predisposto con un'offerta proporzionata alla richiesta, con integrazioni sulle direttrici frequentate dagli studenti verso i maggiori plessi e poli scolastici. Complessivamente l'offerta del servizio si è basata su 24 treni della metropolitana, 130 tram e 656 bus (786).

GIT S.P.A

A settembre 2021, il trasporto pubblico si è particolarmente concentrato sulla ripresa dell'attività scolastica e, in data 9 settembre, GTT ha presentato un documento con interventi di potenziamento concordati anche con l'Agenzia Mobilità Piemontese con l'obiettivo di aumentare l'offerta complessiva di viaggio, in particolare nei momenti di picco, attraverso 4 capisaldi:

- incremento del numero di treni utilizzati nella metropolitana;
- utilizzo massimo della flotta tranviaria disponibile;
- utilizzo massimo della flotta automobilistica, compresi mezzi dei vettori privati che collaborano con GTT nella gestione del servizio;
- incremento del numero di ore di utilizzo di tram e bus (turno macchina) con effetto di aumento del numero di mezzi disponibili e allungamento della fascia cosiddetta "di punta".

Tradotto in numeri:

Servizio metropolitana linea 1:

- servizi aggiuntivi: estesa l'offerta di servizio nelle fasce 9.00 10.30 e 12.00 16.30;
- +25 corse/gg + 360 Km/gg;
- intervallo minimo ora di punta 7.00 9.00: 2 minuti e 26 secondi.

Servizi aggiuntivi urbano e suburbano:

- 26 linee potenziate;
- + 5400 km/gg;
- + 650 corse/gg;
- + 42 veicoli aggiuntivi/gg.

Va ricordato che tale proposta si inseriva su un livello di servizio straordinario (circa 12.000 corse/giorno tra metropolitana e trasporti di tram e bus in superficie).

Le linee individuate per il rafforzamento erano ovviamente funzionali al servizio di plessi scolastici. Il servizio realizzato con tali forze è stato oggetto di una attenta attività di monitoraggio, interna ed esterna a GTT.

In particolare, in data 15 settembre (per una prima valutazione) e 13 ottobre, la Prefettura di Torino ha convocato tutte le aziende di trasporto per una valutazione della situazione specifica del trasporto scolastico. Ne è emerso un quadro sostanzialmente positivo, al di là di singoli episodi già a

conoscenza delle aziende e su cui si è intervenuti in modo puntuale. Un quadro sicuramente migliore di quello dello stesso periodo dell'anno precedente.

Da lunedì 14 giugno il trasporto pubblico ha potuto viaggiare all'80% della sua capacità: la capienza massima consentita per autobus, tram, metro e treni è salita dal 50% all'80%. Un graduale ritorno alla normalità per il trasporto pubblico grazie al passaggio della Regione Piemonte in "zona bianca", reso possibile dal miglioramento dei dati relativi ai contagiati da Covid-19 e dalla crescente copertura vaccinale della popolazione. Anche in questa nuova fase GTT ha sostenuto un impegno straordinario per garantire in ogni momento un servizio di trasposto sicuro e sanificato.

Dal 15 ottobre 2021 il Trasporto Pubblico ha dovuto fare i conti con l'entrata in vigore delle norme sull'obbligo del possesso della certificazione verde sul luogo di lavoro. Per GTT si è trattato di un nuovo imponente sforzo per individuare prassi operative per i controlli, resi più complessi dalla particolarità del lavoro degli autisti che, in numerosi casi, entrano in servizio senza passare da una struttura fissa (deposito). Inoltre, in GTT come in altre aziende, si è riscontrata una minoranza di persone che hanno deciso di non presentare il documento comportando automaticamente la loro sospensione dal servizio.

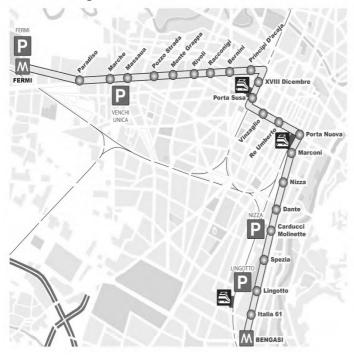
Nei primi giorni di entrata in vigore dei provvedimenti, le assenze per tale causa sono state intorno al 10% (ossia punte di circa 200 autisti su 2.000) con conseguente pari riduzione dell'offerta anche per quanto riguarda il servizio urbano di Torino. Per mitigare gli eventuali disagi, GTT ha dato priorità ai servizi con maggiore richiesta e, in modo coordinato e graduale ha adattato il servizio alle nuove circostanze con una specifica attività di rimodulazione dei turni degli autisti con l'obiettivo di non modificare l'offerta nelle ore di punta. Nei primi giorni di entrata in vigore dei provvedimenti, la riduzione percentuale dell'offerta da novembre è rientrata in canoni fisiologici con una riduzione delle corse massima intorno al 2% (circa 200 corse sulle 11.000 gestite giornalmente). Il miglioramento della situazione è stato possibile anche grazie alla decisione già precedentemente assunta dall'azienda di procedere ad un piano di assunzioni di 100 conducenti. Il servizio extraurbano è stato anch'esso rimodulato per rientrare in canoni "standard" in particolare per quanto riguarda i servizi scolastici in concomitanza con l'entrata e l'uscita degli studenti.

Nel mese di dicembre sono stati varati due ulteriori Decreti Legge sullo stato di emergenza nazionale e sulle misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 che, a vario titolo, hanno interessato il servizio del Trasporto Pubblico Locale:

- dal 6 dicembre è stato introdotto per legge l'obbligo di esibizione del green pass al fine di poter accedere ai mezzi impiegati nei servizi di Trasporto Pubblico Locale;
- dal 25 dicembre, fino alla fine dello stato d'emergenza, è stato disposto l'uso delle mascherine di tipo FFP2 a bordo dei mezzi pubblici;
- dal 1° aprile 2022 si torna al 100% della capienza, non è più necessario il green pass al fine di poter accedere ai mezzi impiegati nei servizi di Trasporto Pubblico Locale e si continua ad utilizzare le mascherine di tipo FFP2 a bordo dei mezzi pubblici.

GTT, in modo tempestivo, ha adeguato le prassi operative e le comunicazioni alle nuove regole predisponendo cartelli informativi e messaggi vocali aggiornati per i mezzi e comunicando le nuove informazioni anche attraverso il proprio sito internet con sezioni in evidenza e avvisi di dettaglio. I messaggi sono stati diffusi in più occasioni anche sui canali social (in particolare Telegram e Twitter).

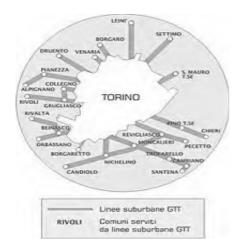
Linea metropolitana automatica di Torino



La Metropolitana Torinese, Linea 1, è entrata in esercizio nel 2006. E' completamente automatica e senza conducente (sistema VAL); collega Collegno con piazza Bengasi su un percorso che si snoda principalmente lungo i corsi Francia e Vittorio Emanuele II e via Nizza.

In aprile sono state inaugurate due nuove stazioni "Italia 61", in Via Nizza in corrispondenza del palazzo della Regione Piemonte, e la stazione capolinea "Bengasi" al centro dell'omonima piazza; con l'aggiunta della nuova tratta, la linea è servita da 23 stazioni e raggiunge i 13,9 km di lunghezza consentendo di arrivare a Piazza Bengasi da Collegno in 28 minuti.





Linee Autobus e Tram in area urbana e suburbana

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

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

A causa della pandemia di Coronavirus a partire dal 16 marzo 2020, il servizio notturno (Night Buster), che era servito da 10 linee bus nei venerdì, sabato e nei prefestivi è stato sospeso.

Il tema del suo ripristino, così come di altri servizi, è noto e si sta lavorando per ripristinare le condizioni organizzative che ne consentano una ripartenza al termine del periodo di emergenza che, come noto, è terminato il 31 marzo 2022.

Linee extraurbane automobilistiche

Attraverso la partecipazione ai consorzi affidatari del servizio di Trasporto Pubblico Extraurbano, GTT gestisce circa 70 linee che servono complessivamente 264 Comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino con una flotta bus di 297 mezzi a gasolio. Tali servizi, sono stati assegnati mediante gare a cui la Società ha partecipato nell'ambito dei consorzi aggiudicatari: o Extra.TO: per i contratti della Città Metropolitana di Torino e dell'Agenzia Mobilità Piemontese - AMP; o Grandabus: per la Provincia di Cuneo; o SCAT: per la Provincia di Alessandria; o COAS: per la Provincia di Asti

Linee Ferroviarie



Il servizio ferroviario metropolitano piemontese (SFM) complessivamente è composto da 8 linee che servono 93 stazioni con 365 collegamenti giornalieri (1 treno ogni 8 minuti):

la linea «SFMA - Torino -Aeroporto - Ceres (Torino Dora –Ceres)»

la linea «SFMB - Cavallermaggiore -Bra - Alba»

la linea «SFM 1 - Chieri -Torino -Settimo T.se -Rivarolo C.se -Pont C.se»

la linea «SFM 2 - Pinerolo -Chivasso»

la linea «SFM 3 - Torino - Susa/Bardonecchia»

la linea «SFM 4 - Torino -Bra»

la linea «SFM 6 - Torino -Asti»

la linea «SFM 7 - Torino -Fossano»

All'interno dell'SFM, GTT svolge sia l'attività di trasporto passeggeri sia l'attività di regolazione della circolazione dei treni e gestione dell'infrastruttura ferroviaria data in concessione dalla Regione Piemonte. Da gennaio 2021, a valle di una massiccia riorganizzazione del business ferroviario, la Società gestisce l'infrastruttura delle linee SFMA e SFM 1 (circa 80 km di rete).

Per la sola linea SFMA, GTT opera anche in qualità di impresa ferroviaria a cui è affidato il trasporto passeggeri tramite la propria flotta di treni.

La linea SFMA, Torino-Aeroporto-Ceres, raggiunge 15 Comuni ed effettua fermata presso la stazione ferroviaria di "Caselle Aeroporto" interconnessa con l'Aeroporto Internazionale "Sandro Pertini".

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

Il collegamento da Torino Porta Susa alla stazione ferroviaria di Borgaro viene effettuato dalla <u>linea bus SF2</u>. La riapertura della stazione di Venaria è avvenuta a febbraio 2022.

L'attività degli Assistenti alla Clientela GTT

Il servizio di controlleria GTT, effettuato da agenti in divisa ed in borghese, copre l'intera rete di trasporto e le diverse fasce orarie, compresa quella serale.

Nella difficile situazione epidemiologica l'attività degli Assistenti alla Clientela GTT non si è mai fermata sebbene sia stata organizzata secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti.

Dall'inizio della pandemia, in seguito all'adozione di un protocollo anticontagio aziendale, l'attività è stata svolta presso le fermate durante la discesa e la salita dei passeggeri. Tale protocollo di sicurezza, attualmente in vigore, non consentiva la presenza sul mezzo di altro personale GTT ad eccezione ovviamente del personale di guida.

Durante lo svolgimento del controllo dei titoli di viaggio, gli Assistenti alla Clientela GTT intervengono anche per invitare i passeggeri al corretto utilizzo dei DPI e nei casi di rifiuto richiedono l'intervento delle forze dell'ordine.

La loro attività ha inoltre avuto una finalità di monitoraggio e verifica delle eventuali situazioni di affollamento consentendo rilevamenti di carico e interventi di rimodulazione del servizio atti a scongiurare episodi di affollamento. I rilevamenti, oltre che periodicamente a campione, sono stati svolti sistematicamente su ogni mezzo delegando al conducente la funzione di segnalare, tramite apposito alert, la presenza eccessiva di clientela a bordo in modo che la Centrale Operativa SIS potesse predisporre un immediato intervento di potenziamento della linea.

Dal 14 giugno Ii miglioramento dei dati relativi ai contagiati da Covid-19 e la crescente copertura vaccinale della popolazione, hanno consentito la ripresa dei controlli dei titoli di viaggio a bordo di tram e bus. Il servizio, effettuato da agenti in divisa ed in borghese era comunque possibile anche in fermata.

Dal 6 dicembre 2021 è stato introdotto per legge l'obbligo di esibizione del certificato verde (green pass) per accedere ai mezzi impiegati nei servizi di Trasporto Pubblico Locale fino al 31 marzo 2022. In adempimento a tale obbligo e tenuto conto delle indicazioni operative comunicate dal Prefetto di Torino, è stato disposto, al fine di effettuare contestualmente le attività di verifica di validità dei titoli di viaggio e delle certificazioni verdi dei passeggeri che fruiscono dei servizi di TPL, che i controlli a campione di coloro che debbano accedere ai mezzi GTT siano svolti dagli Assistenti alla Clientela GTT avvalendosi della collaborazione degli Agenti in forza alla Polizia Municipale, prediligendo controlli nelle fermate maggiormente frequentate.

Dal 25 dicembre, con le medesime modalità di verifica, gli assistenti alla Clientela GTT hanno compiuto accertamenti anche sull'uso delle mascherine di tipo FFP2 a bordo dei mezzi pubblici.

Queste attività non escludono l'abituale impegno per il contrasto all'evasione tariffaria che GTT porta avanti da anni anche con il supporto delle Forze dell'Ordine.

Servizio gestione sosta a pagamento



Parcheggi e Sosta Strisce Blu

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

presa l'estensione di P.za Bengasi) e i parcheggi a barriera o in struttura o pertinenziali gestiti sono 29 per circa 7.000 stalli.

Per l'anno 2021 malgrado il perdurare dell'emergenza Covid-19 non sono state attuate sospensioni della sosta a pagamento su suolo pubblico; le politiche previste per incentivare il commercio hanno determinato una considerevole contrazione degli stalli con una perdita di circa 2.000 stalli.

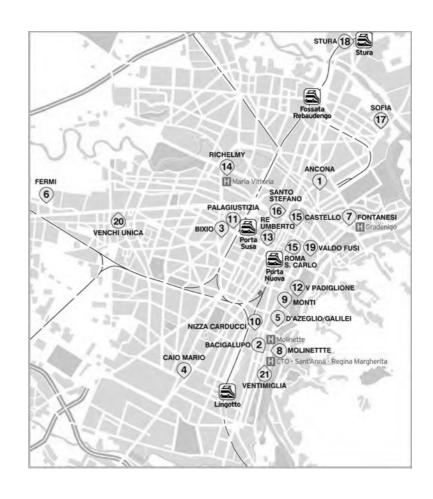
Inoltre, il parcheggio Molinette, come già avvenuto per il 2020, risulta a tutt'oggi chiuso a seguito di richiesta del AOU per garantire la corretta gestione dei flussi in accesso alla struttura ospedaliera. Così la struttura V° Padiglione è ancora nella disponibilità della Regione Piemonte quale hub vaccinale e hospital Covid.

Parcheggi in struttura e a barriera

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

Parcheggi in Struttura

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



Servizi turistici

Tranvia a dentiera Sassi-Superga

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



Nel 2021 la Tranvia, assoggettata alle medesime disposizioni del Trasporto Pubblico Locale per l'emergenza sanitaria Covid-19, ha mantenuto un servizio ridotto rispetto all'abituale capienza seguendo le diverse disposizioni varate a livello nazionale. Tuttavia, in alcuni periodi, ha subìto restrizioni più stringenti e non è stata operativa dal 1° al 23 gennaio e dal 15 marzo al 16 aprile.

Nel 2021 con la Tranvia hanno viaggiato oltre 64 mila passeggeri. In considerazione dei quasi 30 mila passeggeri del 2020, possiamo leggere il dato come un primo segno di ripresa, una tensione evolutiva verso un servizio di tipo pre Covid che registrava nel 2019 oltre 91 mila passeggeri.

Per rilanciare l'utilizzo del servizio, penalizzato dalle restrizioni, è stato possibile organizzare un unico evento che tuttavia ha riscosso un buon consenso anche per l'attenzione al pieno rispetto delle normative. Il 20 giugno, in collaborazione con l'associazione storico-culturale Ventaglio d'Argento, GTT ha proposto la rievocazione storica "1911...la funicolare si racconta". Viaggi sulla cremagliera allietati da dialoghi fra attori in costume per immergersi nell'atmosfera storica attraverso la moda dell'epoca.

Ristocolor e Gustotram

Due motrici tranviarie eseguono un tour della città con possibilità di ristorazione. Cucine e servizi igienici di entrambe le motrici sono stati recentemente ristrutturati.

Le disposizioni per il contenimento della pandemia da Covid-19 non hanno permesso un servizio regolare neppure nel 2021. Il 2020 si era chiuso con una decisa riduzione dei coperti scesi da 15.000 a 4.250 circa per



le varie sospensioni del servizio che si sono succedute. I numeri fotografano una lievissima ripresa nel numero di coperti, 5741, va tuttavia considerato che le due motrici non hanno potuto effettuare servizio dal mese di gennaio a tutto il mese di maggio.

Per le riaperture sono state adottate le misure cautelative imposte diminuendo la capienza di ogni tram ristorante da 30 a 18 posti per mantenere il distanziamento e inserendo divisori tra i tavoli.

E' stato inoltre necessario che l'accesso fosse gestito dal catering per ottemperare alle disposizioni previste: accesso e discesa secondo percorsi prestabiliti, disinfezione delle mani con soluzione idroalcolica, compilazioni moduli di tracciamento e esibizione green pass.

Si sta lavorando ad una riorganizzazione del servizio anche con nuove offerte e l'allestimento di una terza motrice.

Ascensore panoramico della Mole Antonelliana



L'ascensore, gestito da GTT per conto del Comune di Torino, è in funzione all'interno della Mole Antonelliana. La salita fino agli 85 metri di altezza del "tempietto" valorizza ancora di più il simbolo più noto di Torino, la Mole Antonelliana, il cui interesse turistico è ulteriormente aumentato da quando ospita anche il Museo del Cinema.

Per l'emergenza sanitaria e le conseguenti chiusure e restrizioni al pubblico imposte ai Musei, in particolare nei primi mesi del 2021 l'ascensore ha subìto chiusure che si sono protratte anche per interi mesi: da gennaio ad aprile l'ascensore è stato attivo per circa dieci giorni. Tuttavia il raffronto con l'anno precedente, mostra una ri-

presa delle visite che auspichiamo possa leggersi come nuovo trend: si passa dai soli 78 mila passeggeri del 2020 ai quasi 108 mila passeggeri del 2021. Sono però ancora distanti i numeri registrati nel 2019: 403 mila visitatori.

Bus Reggia Venaria e Parco della Mandria

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

Tutti gli autobus dedicati al servizio hanno una grafica integrale che evoca la Reggia ed il Parco della Mandria, mentre a bordo è



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

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

Nel 2021 ha subito diverse sospensioni in base alle restrizioni imposte ai musei. Sospeso dal novembre dell'anno precedente, il servizio è stato riattivato solo il 2 febbraio e nelle sole giornate feriali dal lunedì al venerdì. Nuovamente sospeso il 2 marzo, è stato riattivato il 27 aprile sempre nelle giornate feriali dal lunedì al venerdì. Solo dal 9 maggio è stato possibile riprendere un servizio anche nelle giornate di sabato e festive; tuttavia, in questi giorni, è stato effettuato un collegamento diretto da piazza Castello a Venaria (senza fermate intermedie) e, in ottemperanza delle disposizioni in materia di "vendita titoli di viaggio", con vendita effettuata a terra. Il servizio sarà nuovamente interrotto da metà ottobre ai primi giorni di novembre.

Bus Castello di Rivoli

Dal lockdown il servizio è sospeso. Il servizio bus "Rivoli Express" collega direttamente il centro di Torino (piazza Castello) e la stazione di Porta Susa (piazza XVIII Dicembre) con il Museo d'Arte Contemporanea presente nel Castello di Rivoli. Le tratte da Torino a Rivoli e ritorno vengono svolte il sabato e nei festivi. Il bus dedicato al servizio possiede una grafica



integrale personalizzata rivolta al Museo d'Arte Contemporanea rivolese.

Il servizio è interamente finanziato dal Castello di Rivoli.

Sistema tariffario e rete vendita

Pagare deve essere semplice, sicuro e sostenibile

Il Covid-19 ha disegnato il mondo post pandemico e ha dato impulso al mondo virtuale e tecnologico per evidenti esigenze di distanziamento e di riorganizzazione degli abituali gesti in ogni contesto. Fra le considerazioni scaturite, è stato evidenziato come lo scambio di denaro fisico e il contatto promiscuo in genere, sia fonte di diffusione del virus.

In questo scenario GTT si muove in direzione della dematerializzazione dei titoli di viaggio. Niente più biglietti del bus di carta o passaggi da una mano all'altra (edicolante – utente – controllore) di tessere o denaro che potrebbero essere un possibile vettore del virus e batteri.

Se si considera l'aspetto più ampio di questa scelta di gestione, è utile considerare come la dema-

terializzazione, oltre a migliorare l'esperienza d'uso dell'utente, riduca drasticamente i costi commerciali: porta alla disintermediazione e alla riduzione di addetti e apparati di vendita e validazione. Apre inoltre a scenari futuri di breve/medio termine sull'introduzione di politiche tariffarie più flessibili.

La digitalizzazione consente oggi di migliorare e innovare i sistemi di pagamento con biglietti comprati online, pagati direttamente al tornello con carte di credito (tap&go) o strumenti mobile.

L'innovazione è ormai consolidata, sono i dati a dirlo. Rispetto al 2020, nel 2021 GTT ha registrato un incremento dell'11% sull'acquisto di abbonamenti tramite web e del 5% sull'acquisto dei biglietti singoli su app o tap&go.

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

Il dettaglio sui singoli canali digitali è reso a seguire.



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

Rete di vendita

Rivendite

Le rivendite sono circa 1.300 e si approvvigionano di documenti viaggio e sosta tramite una società che opera per conto di GTT. Nel 2021 le consegne sono state più di 11.000, in crescita rispetto al 2020 quando erano state 9.000 per effetto dell'emergenza sanitaria, ma in diminuzione rispetto al 2019 a seguito della riduzione del numero di consegne mensili in un'ottica di riduzione dei costi. In alternativa, le rivendite possono rifornirsi presso gli uffici di via Manin 17.

La gestione BIP (Biglietto Integrato Piemonte) ha comportato lo spostamento della quasi totalità delle vendite di titoli di viaggio in modalità elettronica, tramite un terminale POS. Il ricavato viene

GIT S.P.A

gestito dal sistema attraverso RID bancario. Dal 1° gennaio 2022 anche i biglietti integrati metropolitani BIM saranno su supporto elettronico. Sostanzialmente quasi il 100% delle vendite avviene con titoli elettronici.

Il filo diretto tra GTT e la propria Rete distributiva è rappresentato da personale specializzato che effettua visite periodiche. Queste le principali attività:

- provvede alla formazione degli esercenti per la corretta gestione della vendita e al loro continuo aggiornamento sull'utilizzo degli apparati di vendita, dei nuovi biglietti, abbonamenti, tariffe, linee e percorsi;
- effettua gli interventi di assistenza tecnica sugli apparati di vendita a seguito di richiesta delle rivendite o di segnalazioni di anomalie riscontrate in remoto; attività internalizzata da aprile 2021 con sensibile risparmio di costi;
- recepisce esigenze e criticità della clientela;
- monitora e valuta i punti vendita.

Parcometri e applicazione sosta per smartphone

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

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

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

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

Il pagamento della sosta breve, svolto anche attraverso gli operatori app terzi e attivo dal 2016, porta l'innegabile vantaggio di poter pagare "al minuto" senza doversi recare al parcometro, stabilire l'orario d'inizio e di fine della sosta e poterlo, eventualmente, prolungare direttamente dal proprio cellulare o interrompere anticipatamente rispetto all'orario preventivato pagando, quindi,

solo per il tempo realmente usufruito. I dati ci confermano infatti un particolare gradimento di questa tipologia di pagamenti con un trend in crescita: nel 2019 le operazioni tramite app di sosta sono state il 16% del totale, nel 2021 questa percentuale sale al 22%. Si parla di circa 2 milioni di transazioni.

E-Commerce

Il servizio nel 2021 ha gestito oltre 103 mila transazioni riferite al trasporto pubblico e ulteriori 28 mila per abbonamenti di sosta. Incremento complessivo del 24% rispetto al 2019.

Per quanto riguarda i titoli TPL, sebbene gli spostamenti sul territorio siano ripresi in modo più importante rispetto al 2020, un clima di incertezza generale e le particolari disposizioni di DAD e Smart Working ha orientato i clienti a prediligere l'acquisto di abbonamenti mensili rispetto a quelli annuali. In questo scenario va inoltre considerato l'impatto sugli acquisti e-commerce dell'impiego del voucher di rimborso per il mancato utilizzo dei titoli di viaggio durante il lockdown (spendibile solo online). Basti pensare che per la specifica categoria di abbonamenti annuali U26, oltre il 70% è stato acquistato tramite e-commerce.

A dicembre 2021, per agevolare coloro che hanno voluto rimandare l'acquisto dell'abbonamento annuale, è stata prorogata la scadenza dei voucher non ancora usufruiti. Il termine ultimo per la fruizione è stato portato al 30/11/2022 per i voucher riferiti gli abbonamenti GTT e al 30/06/2022 per i voucher riferiti agli abbonamenti Formula. Nel corso dell'anno sono state introdotte alcune novità riguardo i titoli di sosta acquistabili online. Oltre a quelli specifici per Residenti (dei quali il 52% è stato venduto online), dal mese di giugno è possibile acquistare anche gli abbonamenti ordinari annuali e trimestrali. Inoltre, con l'aperura dal 31 maggio della nuova area di sosta di piazza Bengasi vicina alla nuova stazione capolinea della metropolitana, sono stati introdotti specifici abbonamenti integrati (TPL+Park) acquistabili esclusivamente tramite e-commerce.

Tariffe INTEGRATE sosta + trasporto pubblico				
ABBONAMENTO	TARIFFA INTEGRATA	COSTO SOSTA GIORNALIERA Valon approssimati		
Settimanale	17,00€ 5,00€ di sosta + 12,00€ TPL	1,00€/g		
Mensile	57,00€ 19,00€ di sosta + 38,00€ TPL	0,90€/g		
Trimestrale	164,00€ 50,00€ di sosta + 114,00€ TPL	0,80€/g		
Annuale	499,00€ 189,00€ di sosta + 310,00€ TPL	0,75€/g		

APP "TO Move"

Il servizio di vendita diretta di titoli tramite "TO Move" nel corso del 2021 ha ripreso il trend di crescita (+62%), condizionato l'anno precedente a causa dell'emergenza sanitaria. L'applicazione è disponibile per sistema operativo Android con tecnologia NFC. Consente ai clienti di acquistare in formato digitale 4 tipologie di biglietti urbani-suburbani e 2 extraurbani, pagabili con carta di credito o prepagata.

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

Nel 2021, i titoli di viaggio acquistati sono stati oltre 650 mila.

TAP&GO ticketless

In ogni stazione della metropolitana sono presenti varchi dedicati al pagamento con carte di pagamento contactless tramite appositi validatori facilmente identificabili dai loghi delle carte e dagli adesivi posizionati sul tornello e a terra.

Il sistema, attivo da luglio 2020, consente anche l'acquisto a bordo delle linee urbane 8, 55, 56, 58 e 68, tuttavia, con l'entrata in servizio di 50 nuovi autobus di nuova generazione consegnati fra maggio e settembre 2021, i validatori idonei all'acquisto a bordo si trovano anche su altre linee (in base alla gestione del parco veicoli). Il continuo rinnovamento del parco mezzi di GTT consentirà di estendere la funzione d'acquisto in maniera capillare.

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

Durante l'anno 2021 quasi 900 mila acquisti sono stati effettuati con questa modalità. Di questi circa 800 mila in metropolitana. Siamo certi che l'utilizzo di questo pagamento sui bus, ancora limitato, si affermerà sempre più con l'entrata in servizio dei nuovi mezzi in consegna nei prossimi anni.

ATM POS

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

26 e annuale under 26 ordinario).

TVM Metro

Presso le 23 stazioni della Linea 1 Metropolitana sono presenti:

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

TVM e Biglietterie Ferroviarie

La gestione ferroviaria, limitata alla tratta Borgaro-Germagnano-Ceres a seguito dei lavori per il collegamento della linea al passante ferroviario di Torino, ha escluso l'utilizzo della biglietteria di Venaria. E' previsto che la stazione di Venaria sia riattivata a febbraio 2022.

Sulla linea ferroviaria SFMA sono presenti:

6 biglietterie gestite con personale GTT

- Lanzo
- Balangero
- Mathi
- Ciriè
- Caselle città
- Borgaro/Venaria

8 emettitrici automatiche

- Germagnano
- Lanzo
- Mathi
- Nole
- Ciriè
- San Maurizio c.se

- Caselle aeroporto
- Venaria (secondo gestione della stazione).
- GTT è presente anche alla stazione di Rivarolo con una emettitrice automatica.

Ufficio Grandi Clienti

Per aumentare la fidelizzazione della clientela l'ufficio Grandi Clienti cura e gestisce i rapporti con le aziende che, per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti casa – lavoro, hanno aderito all'iniziativa rivolta ad Aziende ed Enti dotate di Mobility Manager, secondo i dettami del decreto del Ministero dell'Ambiente denominato "Decreto Ronchi".

Tale progetto, concordato con l'Amministrazione Comunale di Torino, prevede sugli abbonamenti urbani, uno sconto in parte a carico di GTT e in parte a carico delle aziende interessate.

Nel 2021 le aziende che hanno aderito al Mobility Manager sono state 19 per un totale di 2.900 abbonamenti urbani (di cui 38 nuovi clienti) e 905 abbonamenti Formula.

Inoltre altre 39 aziende, pur non aderendo all'iniziativa sopra descritta, hanno utilizzato il canale Grandi Clienti per il rinnovo degli abbonamenti ai propri dipendenti per un totale di 2.285 abbonamenti.

Nel 2021 l'ampio utilizzo della modalità di lavoro agile ha avuto come conseguenza la diminuzione della richiesta di abbonamenti a lunga scadenza (annuali) a favore di altre forme di minor durata. Nonostante la situazione di crisi causata dall'emergenza Covid-19, sono stati in ogni modo prodotti 6.090 abbonamenti annuali per complessivi Euro 2.487.700. Rispetto allo scorso anno si registra comunque una riduzione di circa il 30%.

Occorre evidenziare che il canale Grandi Clienti ha registrato negli anni un costante aumento e nel 2019 aveva ulteriormente incrementato le vendite rispetto agli anni passati. Pertanto il risultato, pur inferiore rispetto al 2020, è da ritenersi più che positivo soprattutto in relazione alla situazione contingente. Sono previsti interventi per sviluppare e semplificare i processi di vendita.

Centri di Servizio al cliente

L'assistenza diretta al cliente è fornita attraverso 4 centri dedicati in Torino:

- stazione ferroviaria Porta Nuova;
- corso Turati 13;

- corso Francia 6;
- · Caio Mario.

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

GTT ha inoltre riorganizzato gli spazi e ridistribuito i Centri mantenendo inalterate le prestazioni offerte. Sono state garantite una maggiore diffusione sul territorio e allo stesso tempo la riduzione dei costi relativi all'affitto di stabili non di proprietà:

- è stato aperto il nuovo centro nella palazzina servizi del parcheggio Caio Mario, che sull'asse delle linee 4 e 10, è a supporto della clientela in transito nella zona sud della Città;
- il centro di Porta Susa è stato trasferito nella sede storica di Corso Francia 6, a sole due fermata di metropolitana dall'attuale.

La politica di sviluppo dei canali di vendita meno tradizionali ha contribuito al rinnovamento dei Centri di Servizi al Cliente che, senza l'impegno della vendita diretta degli abbonamenti, hanno potuto dedicarsi con più attenzione all'assistenza post vendita e alla gestione delle pratiche più complesse: le operazioni allo sportello sono pressoché dimezzate rispetto al 2019 attestandosi a circa 100 mila.

Il Sistema Tariffario



tegrata.

Il sistema tariffario, è organizzato in 19 zone disposte su 5 anelli concentrici. La tariffa pagata è funzione del numero di zone attraversate. La zona U rappresenta l'area urbana di Torino e copre due zone tariffarie. L'intera area include Torino e i comuni situati in un raggio di circa 40 km. Le tariffe sono applicate ai servizi di qualunque vettore esercente il trasporto pubblico nell'area. All'area sono associate delle "espansioni", ossia spostamenti aventi origine in una serie di comuni esterni e destinazione all'interno dell'area in-

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

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

BIM

Nel 2021 si è infine lavorato per rendere disponibile su supporto chip on paper il Biglietto Integrato Metropolitano (BIM) di tipologia BIM A e BIM B che permettono viaggi intermodali su tram, bus, ferrovie e metropolitana. Il nuovo supporto sarà disponibile dal 1° gennaio 2022 mentre non sarà più in vendita il BIM U (saranno validi per viaggiare fino e non oltre il 30 giugno 2022). I BIM adegueranno le tariffe, secondo quanto previsto dalla *Delibera del CdA n*° 7 del 26/03/2019:

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

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

VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, analogamente a quanto accaduto per i bilanci riferiti ai precedenti esercizi e per la Relazione semestrale al 30 giugno 2021, il Consiglio di Amministrazione ha compiuto le necessarie valutazioni (che dovrebbero riguardare quanto meno i 12 mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio di Amministrazione abbia ritenuto opportuno considerare un arco temporale di 18 mesi, ossia fino al 30 giugno 2023) circa la capacità dell'azienda di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro e pur essendo consapevole che, anche a causa dell'attuale contesto socio economico e dei rilevanti effetti che esso può comportare nell'operatività aziendale, tali previsioni sono necessariamente gravate da una non ordinaria alea di rischio.

Nell'ambito di tali valutazioni sono stati tenuti in debita considerazione anche gli elementi inclusi nel documento denominato a) "Piano industriale e Richiesta di finanziamento 2021-2023", approvato da parte del Consiglio di Amministrazione durante l'adunanza del 14 luglio 2021 (proseguita in data 24 luglio 2021) e autorizzato dall'Azionista in data 28 luglio 2021, così come b) la sua versione integrata approvata dal Consiglio di Amministrazione durante l'adunanza del 12 febbraio 2022 ed all'ordine del giorno dell'Assemblea del 21 febbraio 2022 che estende la richiesta di finanziamento a tutto l'esercizio 2027 e che prevede che il piano dei pagamenti verso il Comune di Torino sia subordinato all'incasso dei ristori derivanti dal cd. "Decreto Sostegni" nella misura minima di Euro 79,6 mln indicata nel Piano Industriale, nonché, in ogni caso, alla circostanza che GTT non sia inadempiente rispetto a qualsivoglia obbligazione di pagamento (per capitale e interessi) nei confronti degli Istituti di credito, a qualsiasi titolo, ai sensi e nei termini stabiliti dai Documenti Finanziari (di seguito, congiuntamente, il "Piano Industriale").

Nello specifico, il suddetto documento, oltre a descrivere le linee guida strategiche, definiva il fabbisogno finanziario della Società e la relativa richiesta di finanziamento bancario, garantito da SACE SpA ai sensi del D.L. n. 23 del 2020 (C.d. "Decreto Liquidità"), convertito in Legge in data 5 giugno 2020, presentata agli istituti di credito.

In tale contesto, nel corso dell'esercizio 2021 e nei primi mesi dell'esercizio 2022, gli Amministratori hanno condiviso con gli istituti di credito i contenuti inclusi nel Piano Industriale (predisposto conformemente alle previsioni dell'art. 14 comma 2 della Legge Madia) al fine di indirizzare la summenzionata richiesta di finanziamento, unitamente al rinnovo della convenzione

con il ceto bancario scaduta in data 31 dicembre 2021, la qualeha previsto, tra gli altri aspetti, la rimodulazione delle linee di credito per i due principali istituti bancari.

La richiesta di finanziamento è stata perfezionata nel mese di giugno 2022 e la stipula dei relativi accordi è avvenuta in data 28 giugno 2022, stipula alla quale ha fatto immediatamente seguito l'erogazione del finanziamento (29 giugno 2022). Tale aspetto è dettagliatamente descritto al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente Nota Integrativa.

Nel più ampio contesto delle valutazioni sulla capacità di GTT di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, il Consiglio di Amministrazione non ha potuto prescindere da una serie di considerazioni e di analisi che hanno riguardato le prospettive economiche e finanziarie della Società prima e dopo il manifestarsi della pandemia causata dal Covid-19 ("Coronavirus"), dichiarata tale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020 e formalmente protrattasi sino al 31 marzo 2022, data del termine dello stato di emergenza sanitaria. A fronte di tale situazione gli organi istituzionali, in primis il Governo Italiano e la Regione Piemonte, hanno reagito con una serie di provvedimenti, mirati al contenimento della diffusione del virus con conseguente progressiva riduzione della mobilità, che hanno influito negativamente sull'andamento della gestione operativa a partire dai primi mesi dell'esercizio 2020 e che hanno causato significativi impatti economici e finanziari lungo l'intera durata del precedente esercizio e, inevitabilmente, anche sull'esercizio 2021.

Con particolare riferimento ai primi mesi di emergenza sanitaria, il recepimento dei Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri ha comportato, tra le altre cose, di istituire come "zona gialla" il Piemonte (DPCM 25 febbraio 2020), sospendere le attività scolastiche e universitarie (DPCM 4 marzo 2020), nonché avviare ulteriori misure in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 sull'intero territorio nazionale (DPCM 11 marzo 2020).

Secondo quanto disposto dal DPCM dell'11 marzo 2020, GTT, d'intesa con la Regione Piemonte e sentito altresì l'Assessore Comunale ai Trasporti, ha prontamente predisposto una riprogrammazione del servizio che tenesse conto delle nuove "effettive esigenze" determinate dalla situazione emergenziale. I servizi sono stati, quindi, fortemente ridimensionati e la domanda di trasporto è crollata dall'inizio del "lockdown" con conseguente significativa riduzione dei ricavi da bigliettazione.

GIT S.P.A

In data 3 novembre 2020, all'affacciarsi della cosiddetta "seconda ondata", è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale un ulteriore DPCM contenente alcune misure aggiuntive per contrastare la diffusione del virus in seguito all'analisi dei dati epidemiologici sulla diffusione della pandemia, qualificando il Piemonte come "zona rossa" in quanto il rischio è stato valutato di massima gravità. A seguito di tale misura del Governo, che possiamo definire come il secondo "lockdown":

- è stato vietato ogni spostamento, sia nello stesso comune che verso comuni limitrofi (inclusi quelli dell'area gialla o arancione), ad eccezione degli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità o motivi di salute;
- a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, è stato consentito un coefficiente di saturazione non superiore al 50 per cento.

Sempre nell'ambito dei provvedimenti governativi, risulta di significativa importanza segnalare che il D.L. del 17 marzo 2020, noto anche come Decreto "Cura Italia", così come emendato in data 8 aprile 2020, e convertito nella L. 24 aprile 2020, prevede all'art. 92 comma 4-bis che "al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivi, né sanzioni e/o penali in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate". Tale provvedimento è stato prorogato a tutto l'esercizio 2021 nonché sino al 31 marzo 2022.

È del tutto evidente come le misure adottate a fronte del protrarsi della situazione emergenziale abbiano inevitabilmente impattato sulle attività operative e, conseguentemente, sulle risultanze economiche e finanziarie di GTT relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2021, nonostante la graduale e progressiva riduzione dell'emergenza sanitaria legata alla situazione pandemica.

Oltre al decreto "Cura Italia", che, come sopra detto, esclude decurtazioni dei trasferimenti alle aziende costrette a ridurre le corse, risultano avere una significativa importanza:

• il Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (C.d "Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, (art. 200), destinato alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico. Tale Fondo, avente dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel pe-

riodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, è stato successivamente rifinanziato come descritto nel prosieguo;

- l'incremento del Fondo per 400 milioni di euro per l'anno 2020 stabilito dall'art. 44 del D.L. n. 104 /2020 (C.d. "Decreto Agosto" convertito in legge il 13 Ottobre 2020, n. 126) che prevede l'utilizzo di tale importo, oltre che per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato (la legge di bilancio 2021, art. 1, comma 817, ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC);
- l'ulteriore incremento del Fondo per 390 milioni di euro stabilito dall'art. 22-ter del D.L. n. 137 del 2020 (C.d. "Decreto Ristori" convertito in Legge il 18 dicembre 2020, n. 176) destinato, per 200 milioni di euro, al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e, per 190 milioni di euro, al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi;
- l'ulteriore incremento del Fondo per 800 milioni di euro stabilito dal D.L. n. 41 del 2021 (C.d. "Decreto Sostegni"), convertito in Legge in data 21 maggio 2021, destinato interamente alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, nell'esercizio 2021, stante il perdurare delle misure di limitazione della capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico locale dei passeggeri.

Le risorse attribuite al Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico a fronte dei minori ricavi da traffico dovuti all'emergenza sanitaria Covid-19 sono quindi al momento complessivamente pari a 1.837 milioni di euro e possono essere sintetizzate come segue (fonte ASSTRA, ultimo aggiornamento disponibile del mese di marzo 2022):

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	500 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi) DI n. 33/2021	237,17	237,17 liquidati alle Regioni
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021 e DI n. 546/2021	200	200 liquidati alle Regioni
DL 41/2021 (Sostegni) DI n. 489/2021 e DI n. 546/2021	800	800 liquidati alle Regioni
	Stanziamento	Liquidazione alle Regioni (al 03/02/2022)
Totale	1.837,17	1.837,17

Le risorse complessivamente impegnate, pari a 1.837 milioni di euro, sono state utilizzate da parte del Governo, sulla base dei dati istruttori trasmessi dalle aziende all'Osservatorio Trasporto Pubblico Locale (di seguito anche l'"Osservatorio"), per l'ammontare di 1.607 milioni di euro a titolo di compensazione degli operatori del settore a fronte dei minori ricavi da traffico per l'esercizio 2020. Il residuo ammontare già oggetto di impegno, pari a 230 milioni di euro, è stato conseguentemente destinato ad anticipazioni sulle compensazioni a fronte dei minori ricavi da traffico per l'esercizio 2021 (fonte: Decreto interministeriale n. 546 del 31 dicembre 2021).

Gli impatti sul Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 di tali specifiche compensazioni sono adeguatamente evidenziati al punto "Altri ricavi e proventi diversi" del paragrafo "Valore della produzione" della Nota Integrativa.

Al momento della predisposizione del presente Bilancio d'esercizio, nessun ulteriore stanziamento di specifici fondi a compensazione dei mancati ricavi da traffico 2021 è stato attuato da parte del Governo, purtuttavia in presenza di molteplici indicazioni su una imminente concretizzazione di tali misure di sostegno al settore del trasporto pubblico. E' infatti necessario garantire l'equilibrio economico del servizio anche in una situazione di emergenza come previsto da Regolamento CE 1370-2007.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato, sebbene lo scenario dei prossimi mesi permanga tuttora incerto e, a fronte del quale, non sia allo stato attuale possibile formulare previsioni con un elevato grado di attendibilità, pur consapevoli che l'impatto del Covid-19 e in aggiunta

l'andamento inflattivo delle materie prime e dei costi energetici potrebbero continuare a determinare inevitabilmente un effetto negativo sulla situazione economico-finanziaria della società, il Consiglio di Amministrazione, in aggiunta alle considerazioni esposte negli appositi paragrafi della Relazione sulla Gestione e della Nota Integrativa riferiti al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 luglio 2021 e dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 luglio 2021, che qui si richiamano, per quanto tuttora applicabili, nella loro interezza per completezza di informativa, ha preso atto del risultato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, rappresentato da una perdita pari a 35,9 milioni di euro, le cui componenti economiche sono commentate in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione, e della conseguente sussistenza della fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile, già prefiguratasi in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021, che determina la necessità da parte degli Amministratori di convocare senza indugio l'Assemblea per gli opportuni provvedimenti.

Per coniugare il mantenimento dell'operatività aziendale, in tale contesto straordinario, con il necessario equilibrio operativo, la Società ha reagito, già a partire dall'esercizio 2020, attivando alcune misure che, sul fronte del costo del personale, hanno visto la riduzione del lavoro straordinario, l'aumento del ricorso alle ferie, il ricorso alla cassa integrazione del settore trasporto pubblico tramite l'adesione al Fondo bilaterale di solidarietà e del Fondo Integrazione Salariale, la riduzione dei subaffidamenti e delle attività terziarizzate. Le misure di contenimento dei costi operativi sono proseguite, seppur in maniera più contenuta, in ragione del fatto che l'esercizio 2021 ha registrato una produzione effettiva sostanzialmente in linea con quanto programmato, tra le quali si segnala il proseguimento del ricorso alla cassa integrazione guadagni, in maniera significativamente ridotta rispetto all'esercizio precedente, durante i mesi di marzo e aprile 2021. L'esigenza di compressione dei costi operativi ha avuto ricadute, oltre che sul personale, anche sui contratti, la totalità dei quali contiene la "clausola di sospensione" che consente alla Società, per motivi di interesse pubblico, l'attivazione unilaterale di provvedimenti di sospensione parziale o totale della vigenza dei singoli contratti.

Le misure prontamente poste in essere dalla Società hanno consentito di mitigare le pur pesanti ricadute sul conto economico dell'esercizio in commento, che, come detto, ha tuttavia presentato una perdita significativa, in particolare dovuta al mancato stanziamento e liquidazione ad oggi dei ristori per mancati ricavi, con conseguenti impatti rilevanti anche sulla situazione finanziaria.

Gli Amministratori ritengono dunque che la pandemia causata dal Covid-19 e le sue dirette conseguenze, oltre alle ricadute economiche e finanziarie sopra descritte, determini per GTT un fattore di rischio prospettico specifico, costituito dalla concretizzazione delle misure governative di tutela e sostegno del settore del trasporto pubblico locale, che può avere un impatto diretto sui futuri scenari della Società. Tale fattore di rischio specifico è rappresentato dall'emanazione dei provvedimenti normativi volti alla determinazione dell'ammontare dei ristori governativi a compensazione dei minori ricavi anche per l'esercizio 2021 (così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 31 marzo 2022, data di termine dello stato di emergenza sanitaria) che saranno definiti a livello governativo a compensazione dei minori ricavi solamente dopo la fase di rendicontazione da parte di tutto il settore TPL della stima degli indennizzi spettanti sul 2021, la cui procedura di raccolta dati in favore dell'Osservatorio al momento non è stata ancora formalizzata e comunicata, nei suoi tempi e nelle sue modalità, agli operatori del settore.

Gli Amministratori hanno quindi (i) da un lato mantenuto il sistema dei controlli sul rischio di crisi aziendale sulla base di monitoraggi trimestrali del sistema di indicatori previsto dal Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale adottato dalla Società ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.L. 19 agosto 2016, n. 175 come più ampiamente descritto nella relazione sul Governo Societario e, dall'altro lato (ii) proseguito le attività legate al mantenimento delle prospettive di continuità aziendale e di sostenibilità del business, attraverso lo sviluppo dei seguenti assi strategici previsti dal Piano Industriale:

- rinnovo della flotta: rinnovo del 40% della flotta bus (circa 340 mezzi) entro la fine del 2022 e di circa il 35% della flotta tram (circa 70 mezzi); tutti i mezzi destinati al TPU saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità del servizio per gli utenti;
- investimenti in tecnologia e transizione green: trattasi di investimenti finalizzati a migliorare i servizi di mobilità attualmente già offerti nell'ottica di massimizzarne la sostenibilità ambientale ed integrando forme di mobilità emergenti, anche implementando piattaforme innovative per i servizi e i pagamenti;
- focalizzazione su TPL: l'avvio della tratta della metro "Lingotto Bengasi" unito al completamento del rinnovo della flotta, permetteranno di incrementare l'attrattività complessiva del servizio offerto accrescendo l'utilizzo da parte degli utenti; in tale ambito è confer-



mato l'impegno di GTT a mantenere ed eventualmente potenziare le attività correlate al TPE.

In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione auspica un graduale ritorno alla normalità nel prossimo futuro e soprattutto, come detto in precedenza, confida in ulteriori sostegni da parte del Governo capaci di compensare le minori entrate per ricavi da traffico e sostenere i maggiori costi derivati dalla crisi, anche energetica.

In conclusione, pur considerando tra gli altri aspetti che la perdita dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, pari a 35,9 milioni di euro, determina la sussistenza della fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile, già prefiguratasi in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 nel presupposto della continuità aziendale, seppur in presenza di un'incertezza significativa, costituita dal rischio legato alla concreta attuazione da parte governativa delle misure a tutela e sostegno del settore del trasporto pubblico locale che è rappresentata dall'emanazione dei provvedimenti normativi volti alla determinazione dell'ammontare dei ristori governativi a compensazione dei minori ricavi anche per l'esercizio 2021 (così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2022 e il 31 marzo 2022, data di termine dello stato di emergenza sanitaria) che potrebbe far sorgere significativi dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento ed a causa dei quali, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e di adempiere alle proprie obbligazioni nel normale ed ordinario svolgimento della sua attività operativa.

SITUAZIONE ECONOMICA

L'andamento gestionale dell'esercizio 2021 è stato fortemente influenzato dall'emergenza epidemiologica mondiale da Covid-19 e in misura anche maggiore rispetto al 2020.

A parità di condizioni al contorno il 2020 è stato connotato dal riconoscimento integrale delle compensazioni chilometriche, ancorché la produzione sia stata parzialmente non effettuata per l'emergenza Covid-19.

Nel 2021, viceversa, al pagamento integrale della produzione chilometrica corrisponde l'effettiva integrale produzione prevista. Rispetto al 2020, pertanto, sono azzerati i risparmi di costi di eserci-

GIT S.P.A

zio conseguiti per via della minor produzione, nonostante una significativa perdita di ricavi da traffico.

Si aggiunga che, proprio a fronte di una produzione ridotta, nel 2020 si è potuto/dovuto ricorrere alla CIG, ciò che nel 2021 è stato possibile solo in minima parte stante la ripristinata piena produzione.

È inoltre da considerare l'andamento dei "ricavi propri" (da titoli di viaggio): i primi 2 mesi del 2020 infatti, essendo antecedenti alla pandemia e quindi per nulla influenzati da essa, generarono ricavi pieni, senza alcuna contrazione.

Si consideri ancora la perdita di EBITDA conseguente alla parziale perdita delle attività ferroviarie (dismissione del trasporto ferroviario sulla linea Canavesana da 1.1.2021).

Viceversa un altro business profittevole, quello della sosta a pagamento, pur registrando un incremento di costo per canoni (conseguente all'assenza di provvedimenti dispositivi della gratuità), registra una progressiva ripresa del fatturato.

Sul conto economico 2021 incide infine, in modo determinante, la contabilizzazione dei "Ristori" nella misura di 20,2 milioni di euro:

- 14,5 milioni di Euro quale residuo incassato nel 2022 a valere sull'esercizio 2020 in aggiunta ai 25,8 milioni di Euro già incassati e iscritti a provento nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2020;
- 5,7 milioni di Euro quale quota dei 230 milioni di Euro residuati dai 1.837 milioni di Euro stanziati per i mancati ricavi 2020, in attesa della emanazione degli opportunmenti normativi per l'anno 2021.

Per le motivazioni esposte il bilancio al 31.12.2021 chiude con una perdita di 35,9 milioni di euro che determina, unitamente alla trattazione delle perdite 2020 ed al conseguente valore del patrimonio netto al 31.12.2020, la contrazione del patrimonio netto, al 30.12.2021, a 23,1 milioni di euro. La situazione integra la fattispecie prevista dall'art. 2446 c.c. motivo per cui gli Amministratori hanno deliberato di convocare l'Assemblea degli Azionisti affinché sulla base di situazione contabile a data più recente (31 marzo 2022) assumano gli opportuni provvedimenti.

Andamento della gestione economica del periodo

L'analisi dei dati di conto economico al 31 dicembre 2021, in termini di raccordo con gli obiettivi di Piano è stata oggetto di una Independent Business Review Monitoring al 31 dicembre 2021

svolta da un soggetto terzo indipendente (Deloitte Financial Advisory Srl).

Nell'analisi della gestione operativa emerge un EBITDA positivo e pari a circa 17,2 milioni di Euro rispetto a 35,2 dello scorso esercizio (-17,9 milioni di Euro) e un EBIT di -31,2 milioni di Euro rispetto al -14,3 del 2020 (-16,9 milioni di Euro).

Il valore della produzione nel 2021 è di poco superiore rispetto al 2020 (+3,1 milioni di Euro), valore fortemente influenzato dagli effetti della pandemia causata dal Covid-19.

Si rileva altresì un aumento dei costi della produzione rispetto al 2020 pari a circa 20 milioni di Euro.

Importi in migliaia di Euro

INDICATORI ECONOMICI	31/12/2021	31/12/2020
Valore della produzione	€ 373.513	€ 370.424
Margine operativo lordo (EBITDA)	€ 17.242	€ 35.205
Risultato operativo (EBIT)	-€ 31.227	-€ 14.333
Risultato Netto	-€ 35.909	-€ 19.776
ROE (Risultato Netto/PN)	-155,43%	-33,51%
EBITDA Cash	-€ 2.875	€ 16.854
EBITDA Margin (%)	4,6%	9,5%

Si riportano di seguito le variazioni più significative riguardanti la situazione economica dell'esercizio 2021 rispetto al 2020.

I proventi del traffico per biglietti e abbonamenti sono pari a 61,4 milioni di Euro rispetto a 61 milioni di Euro del 2020.

Le vendite dei biglietti e abbonamenti nel 2021 sono cresciute rispetto al 2020 (+18,6%). Per quanto riguarda invece i ricavi calcolati per competenza economica si assiste ad una flessione dei ricavi degli abbonamenti annuali, che risente della riduzione del venduto dell'anno 2020.

La riduzione dei ricavi da traffico è imputabile alla drastica riduzione dei passeggeri e alle conseguenti misure adottate "anti Covid -19":

- misure di distanziamento sociale e di contingentamento dei posti su tutti i mezzi di trasporto (metro, tram, bus, treni);
- misure esterne di riduzione della mobilità, svolgimento attività produttive in modalità di lavoro agile, blocco delle attività scolastiche ed universitarie;
- le disposizioni governative hanno interdetto il controllo dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi che è ripreso solo il 14 giugno 2021.

I ricavi della sosta, pari a 34 milioni di Euro, evidenziano un aumento rispetto al 2020 (+30%), tornando così ai livelli pre-emergenza Covid-19.

Nel 2020 era infatti stata decisa dal Comune di Torino la sospensione del pagamento della sosta nel periodo 13 marzo – 2 giugno 2020 e dal 5 novembre al 28 novembre a seguito dell'emergenza Covid-19.

La gestione dei servizi turistici ha comportato ricavi pari a circa 1,5 milioni di Euro, in aumento del 60% circa rispetto all'esercizio precedente, recuperando parzialmente le chiusure di tutte le attività turistiche nell'anno 2020.

I rimborsi per agevolazioni tariffarie sono pari a 1,8 milioni di Euro, e corrispondono a quanto impegnato dal Comune di Torino per la competenza dell'esercizio 2021, stesso importo del 2020.

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a circa 7,6 milioni di Euro, comprendono capitalizzazioni di costi interni (personale e materiali) e di prestazioni esterne, sostenuti per la realizzazione di migliorie e/o lavori incrementativi delle immobilizzazioni e sono in aumento di 1,1 milioni di Euro principalmente a seguito della maggiore attività di manutenzione straordinaria del parco circolante.

La quota annua di contributi in conto investimenti è pari a circa 12,6 milioni di Euro, + 0,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Le compensazioni economiche si attestano a 184,7 milioni di Euro, - 3,3 milioni di Euro rispetto all'anno precedente in relazione ai minori corrispettivi del servizio ferroviario a seguito del passaggio della linea SFM1 a Trenitalia. Le compensazioni economiche sono state definite in conformità alle richiamate previsioni dell'art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in

legge 24/04/2020) che ha previsto l'integrità del corrispettivo anche in presenza di una riduzione della produzione rispetto a quella programmata. Il Dipartimento delle politiche europee ha escluso la disciplina degli aiuti di Stato riconducendo tale intervento nell'ambito di applicazione del Regolamento (EU) n. 1370/2007.

Negli altri ricavi e proventi sono stati registrati 20,2 milioni di Euro, a titolo di ristoro dei mancati ricavi da traffico da parte del Fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del cosiddetto "Decreto Sostegni Bis", pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 25 maggio 2021 e convertito in Legge il 22 luglio 2021. Tale fondo (istituito con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro e poi incrementato di altri 537 milioni di Euro con il Decreto "Agosto" e il Decreto "Ristori" e di ulteriori 800 milioni di Euro con il Decreto "Sostegni" è destinato – per attribuzione esplicita nei primi tre decreti sopracitati e "in via prioritaria" per quanto riguarda il decreto Ristori - a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Per l'anno 2020 dei 1.837 milioni di Euro stanziati sono stati distribuiti alle Regioni e quindi alle aziende di trasporto 1.607 milioni di Euro con un residuo di 230 milioni di Euro. Quindi l'importo dei Ristori pari a 20,2 milioni di Euro rilevato corrisponde a:

- 14,5 milioni di Euro quale residuo incassato nel 2022 a valere sull'esercizio 2020 in aggiunta ai 25,8 milioni di Euro già incassati e iscritti a provento nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2020;
- 5,7 milioni di Euro quale quota dei 230 milioni di Euro residuati dai 1.837 milioni di Euro stanziati per i mancati ricavi 2020, in attesa della emanazione degli ulteriori opportuni provvedimenti normativi per l'anno 2021.

I costi della produzione nel 2021 risultano in aumento rispetto all'anno precedente e sono passati da 385 milioni di Euro del 2020 del 2020 a 404,7 milioni di Euro del 2021 (+20 milioni di Euro). La spesa per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci comprensiva della variazione delle rimanenze è aumentata di circa 4,6 milioni di Euro. La variazione delle rimanenze è essenzialmente nulla per la svalutazione pari a circa 2 milioni di Euro relativa a ricambi del magazzino ferroviario.

La spesa per consumi di gasolio è aumentata di +5,2% per un aumento sia dei consumi sia del costo euro/litro rispettivamente di +18,1% e +12,2%.

Consumi di gasolio per trazione	al 31 dic 2021	al 31 dic 2020	Delta 2021 - 2020	%
Litri (migliaia)	14.487	13.767	720	5,23%
Euro (migliaia)	16.137	13.669	2.468	18,06%
Euro/litro	1,114	0,993	0,121	12,19%

Il costo per metano è aumentato del 15,6% per un aumento sia dei consumi sia del costo euro/Kg rispettivamente di +3,9% e +11,1%.

Consumi di metano per trazione	al 31 dic 21	al 31 dic 20	Delta 2021 - 2020	%
kg (migliaia)	5.056	4.869	188	3,86%
Euro (migliaia)	2.423	2.093	327	15,62%
Euro/kg	0,478	0,430	0,05	11,10%

I costi per servizi sono in aumento, del 4% circa pari a 3,1 milioni di Euro.

Nel dettaglio la variazione delle principali voci di costo:

• costi per energia elettrica: diminuiscono di 1,7 milioni di Euro, compensati della diminuzione dell'Euro/kWh -15% e dall'aumento dei consumi di +1,4% per l'aumento dei Km per i bus elettrici

Consumo energia	Anno 2021	Anno 2020	Delta 2021 - 2020	%
kWh (migliaia)	79.158	78.105	+1.053	+1,35%
Euro (migliaia) (*)	10.448	12.148	-1.700	-13,99%
Euro/kWh	0,132	0,155	-0,023	-14,84%
(*) esclusi oneri di conversione pari a €/1000:	858	858		

- costi manutentivi e riparazioni: diminuiscono rispetto al 2020 del 3%;
- spese per manutenzione materiale rotabile: aumentano per circa 1 milione di Euro;
- compensi vendita documenti di viaggio: +0,4 milioni di Euro;
- prestazioni varie e consulenze legali e professionali: +0,26 milioni di Euro;
- riscaldamento: +0,6 milioni di Euro;
- assicurazioni: +0,3 milioni di Euro;
- spese per pulizia locali e materiale rotabile: +0,5 milioni di Euro rispetto al 2020.

Sono state sostenute 1,1 milioni di Euro di spese Covid-19 di materiali e servizi per la sanificazione e igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture, informazioni all'utenza, mascherine, guanti, gel, assicurazione per i dipendenti.

I canoni per godimento beni di terzi nel loro insieme sono pari a 39,3 milioni di Euro, in aumento di circa 6,8 milioni di Euro rispetto al 2020 (+21%).

I canoni impianti fissi, linea 4 e metro crescono per l'adeguamento all'inflazione e per l'adeguamento lavori 2021.

Il canone parcheggi, pari a 14,9 milioni circa, è in aumento di 6,1 milioni di Euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in quanto nel 2020, in considerazione della sospensione del pagamento della sosta nel periodo 13 marzo - 2 giugno 2020 per l'emergenza Covid-19, era stata riconosciuta dalla Città una riduzione del canone.

Dal 2021 non c'è più il canone ferroviario verso RFI a seguito del rilascio della linea SFM1 a Trenitalia

Il costo del personale risulta pari a circa 188 milioni di Euro mentre nel 2020 era pari a Euro 180,1 milioni di Euro, in aumento +8 milioni di Euro rispetto all'anno precedente (+4,3%). Tale aumento è dovuto principalmente al minor ricorso alla cassa integrazione del 2021 rispetto al 2020, parzialmente compensato dalla riduzione di addetti (da 4.208 teste al 31 dicembre 2020 a 4.027 teste al 30 dicembre 2021) e all'accantonamento al Fondo rinnovo CCNL di una quota pari a 1,8 milioni di Euro.

Gli oneri diversi di gestione sono aumentati di 0,7 milioni di Euro nel 2021 rispetto al 2020.

La quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali è immateriali è pari a circa 44,4 milioni di Euro, in riduzione di circa 2,5 milioni rispetto al 2020.

Sono stati inoltre registrati 0,6 milioni di Euro di svalutazioni di immobilizzazioni e 0,6 milioni di accantonamento al fondo rischi e 2,7 milioni di svalutazione crediti

Tra i proventi finanziari figurano 0,4 milioni Euro e tra gli oneri finanziari 1,9 milioni di Euro che si riferiscono all'attualizzazione dei crediti e debiti verso la Città di Torino e i fornitori.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta a -4,7 milioni di Euro, contro i -5,4 milioni di Euro dell'anno precedente.



LE CONDIZIONI IN CUI VERSA LA SOCIETA' IN BASE AI RISULTATI DEGLI UL-TIMI DUE ESERCIZI MESSI A CONFRONTO: NEGATIVITA' 2021 SU 2020. SITUAZIONE EX ART. 2446 COD. CIV.

Gli ultimi due esercizi sono stati caratterizzati dagli effetti della pandemia che hanno determinato una significativa riduzione dei ricavi da traffico, le cui conseguenze possono essere mitigate solo mediante adeguati ristori governativi, come previsto nel Piano industriale. La Società, pur avendo determinato i ristori di competenza del 2020 in euro 40,4 milioni, ne aveva prudenzialmente iscritti a bilancio una parte solo euro 25,9 milioni (la quota incassata alla data di approvazione del progetto di bilancio da parte del Consiglio di amministrazione) in attesa che si finalizzasse la procedura di determinazione degli stessi (i.e., "questionario" del Ministero preposto). Sempre operando con prudenza il bilancio 2021, oltre alla quota 2020 che non era stata iscritta nel relativo bilancio e che è stata successivamente incassata, ha considerato per la competenza dell'esercizio soltanto la quota di ristori coperta da provvedimenti governativi al momento dell'approvazione del progetto di bilancio da parte del Consiglio di amministrazione. Questa scelta ha contribuito, nel 2020, alla perdita significativa di Euro 19,8 milioni (dopo contabilizzazione di ristori di Euro 25,9 milioni), che tuttavia non era ancora tale da configurare la situazione ex art. 2446 c.c. Nel 2021, al contrario, già con le perdite risultanti dalla situazione del primo semestre si era entrati in tale situazione, rendendo necessari, come evidenziato anche dal Collegio sindacale, gli obblighi di informativa ex 2446 c.c. primo comma. Il bilancio 2021, che riporta una perdita d'esercizio di euro 35,9 milioni dopo contabilizzazione di ristori di Euro 20,2 milioni (di cui Euro 14,5 milioni relativi al 2020 ma non iscritti nel rispettivo bilancio ed Euro 5,7 milioni quota ristori di competenza 2021), originata dalle dinamiche gestionali descritte nel capitolo precedente ("Situazione economica"), conferma tale fattispecie rendendola ancora più pregnante a seguito delle incrementate perdite.

.

La perdita emersa al 31 dicembre 2021, unitamente a quelle cumulate negli esercizi precedenti, ha determinato una perdita complessiva superiore a un terzo del capitale sociale, rendendo applicabili - come già rilevato in sede di approvazione della relazione semestrale al 30 giugno 2021 - le disposizioni di cui all'art. 2446, primo comma, del Codice Civile. Prendendo atto di tale situazione il Consiglio di Amministrazione, anche su impulso del Collegio Sindacale, ha deliberato di convocare l'Assemblea degli Azionisti affinché, contestualmente all'approvazione del bilancio, e e sulla base di situazione contabile a data più recente (31 marzo 2022), vengano assunti gli opportuni provvedimenti.

L'andamento gestionale dell'esercizio 2021 è stato fortemente influenzato dall'emergenza epidemiologica mondiale da Covid-19 e in misura anche maggiore rispetto al 2020.

GIT S.P.A

A parità di condizioni il 2020 è stato connotato dal riconoscimento integrale delle compensazioni chilometriche, ancorché la produzione sia stata solo parzialmente effettuata a causa del periodo di lockdown conseguente all'emergenza Covid-19.

Nel 2021, viceversa, al pagamento integrale della produzione chilometrica corrisponde l'effettiva integrale produzione prevista. Rispetto al 2020, pertanto, sono azzerati i risparmi di costi di esercizio conseguiti per via della minor produzione, nonostante una significativa perdita di ricavi da traffico.

Si aggiunga che, proprio a fronte di una produzione ridotta, nel 2020 si è potuto/dovuto ricorrere alla CIG, ciò che nel 2021 è stato possibile solo in minima parte, stante la ripristinata piena produzione.

È inoltre da considerare l'andamento dei "ricavi propri" (da titoli di viaggio): i primi 2 mesi del 2020 infatti, essendo antecedenti alla pandemia e quindi per nulla influenzati da essa, generarono ricavi pieni, senza alcuna contrazione. I proventi del traffico per biglietti e abbonamenti sono pari a 61,4 milioni di euro rispetto a 61 milioni di Euro del 2020.

Le vendite dei biglietti e abbonamenti nel 2021 sono cresciute rispetto al 2020 (+18,6%). Per quanto riguarda invece i ricavi calcolati per competenza economica si assiste ad una flessione dei ricavi degli abbonamenti annuali, che risente della riduzione del venduto dell'anno 2020.

Nonostante nel 2021 ci sia un lieve incremento dei ricavi da traffico rispetto al 2020, la riduzione dei ricavi da traffico, nel periodo di pandemia, è imputabile alla drastica riduzione dei passeggeri conseguenti alle misure adottate "anti Covid -19":

- misure di distanziamento sociale e di contingentamento dei posti su tutti i mezzi di trasporto (metro, tram, bus, treni);
- misure esterne di riduzione della mobilità, svolgimento attività produttive in modalità di lavoro agile, blocco delle attività scolastiche e universitarie;
- le disposizioni governative che hanno interdetto il controllo dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi che è ripreso solo il 14 giugno 2021.

Si consideri la perdita di EBITDA conseguente anche alla parziale perdita delle attività ferroviarie (dismissione del trasporto ferroviario sulla linea Canavesana da 1.1.2021).

Viceversa, un altro business profittevole, quello della sosta a pagamento, pur registrando un incremento di costo per canoni (conseguente all'assenza di provvedimenti dispositivi della gratuità),

registra una progressiva ripresa del fatturato, che si sta protraendo anche nell'anno corrente, come da proiezioni al 30.06.2022 che indicano un ritorno ai livelli pre pandemia.

Inoltre, dal 24 febbraio 2022 si è innescata una grave crisi internazionale a seguito del conflitto in territorio ucraino, le cui conseguenze sull'equilibrio politico economico mondiale sono imponderabili.

L'Unione Europea e molti altri paesi hanno posto in essere sanzioni economiche, nei confronti della Russia e della Bielorussia, particolarmente stringenti. Tale scenario potrà generare effetti anche per l'incremento dei prezzi delle materie prime, dei costi energetici, del costo del denaro, per ritardi nelle consegne delle merci e aumento dei costi di trasporto, che potrebbero ulteriormente colpire la catena di approvvigionamento con impatti, ad oggi, difficilmente valutabili.

Si sono verificati già forti incrementi nei prezzi dei carburanti e delle materie prime che hanno inciso sui costi di produzione aziendale già a partire dagli ultimi mesi del 2021.

Anche per l'esercizio 2022, come confermato dalle informazioni ad oggi disponibili, si prevede un risultato negativo, peraltro in linea con le evidenze del piano industriale 2021-2023 attualmente vigente. Lo stesso piano prevede, peraltro, il raggiungimento dell'equilibrio economico nell'esercizio 2023.

Inoltre come già riportato, in data 28 giugno 2022 è stato finalizzato l'accordo di finanziamento con le Banche, come dettagliatamente descritto al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa.

Conto Economico Riclassificato

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO		
Importi in migliaia di Euro	31.12.2021	31.12.2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	103.924	93.377
Altri proventi	269.589	277.048
Totale ricavi	373.513	370.424
Acquisto materie prime sussidiarie e di consumo	-34.825	-30.218
Variazione rimanenze di materie prime	-48	-2.030
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	-128.096	-118.219
Oneri diversi di gestione	-5.337	-4.612
Costo del personale	-187.965	-180.139
Totale costi operativi	-356.271	-335.219
Margine operativo lordo (EBITDA)	17.242	35.205
Ammortamenti e svalutazioni	-47.791	-47.789
Accantonamenti netti	-679	-1.750
Totale ammortamenti e accantonamenti netti	-48.470	-49.539
Risultato operativo (EBIT)	-31.227	-14.333
Totale proventi e oneri finanziari	-4.682	-5.442
Risultato della gestione ordinaria	-35.909	-19.776
Risultato prima delle imposte	-35.909	-19.776
Imposte d'esercizio	0	0
Risultato d'esercizio	-35.909	-19.776

Stato Patrimoniale Riclassificato

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO Importi in migliaia di Euro	31.12.2021	31.12.2020
Attivo immobilizzato	387.280	393.859
Altre attività (passività) non correnti	(216.023)	(182.726)
Attività correnti	200.415	192.557
Passività correnti	(205.757)	(182.702)
Capitale circolante netto	(5.342)	9.856
Fondi rischi e TFR	(50.525)	(53.519)
CAPITALE INVESTITO NETTO	115.390	167.469
Patrimonio netto	23.103	59.012
Debiti finanziari non correnti	34.272	48.464
Indebitamento finanziario non corrente	34.272	48.464
Liquidità'	(1.030)	(4.398)
Crediti finanziari correnti	(9.386)	(17.312)
Debiti finanziari correnti	68.431	81.702
Indebitamento finanziario corrente netto	58.015	59.993
Indebitamento finanziario netto	92.287	108.457
MEZZI PROPRI ED INDEBITAMENTO (DISPONIBILITÀ) FINANZIARIO		
NETTO	115.390	167.469

DICHIARAZIONE SULL'INDEBITAMENTO

Di seguito si riportano la dichiarazione sull'indebitamento e il dettaglio delle sue principali comeponenti al 31 dicembre 2020 e il corrispondente dato al 31dicembre 2021, facendo riferimento alle Raccomandazioni dell'"ESMA – European Securities ed Markets Authority" (orientamento ESMA 32-382-1138 pubblicato il 4 marzo 2021).

	DICHIARAZIONE SULL'INDEBITAMENTO	31.12.21	31.12.2020
	Importi in migliaia di Euro		restatement
Α	DISPONIBILITA' LIQUIDE	1.030	4.398
В	MEZZI EQUIVALENTI A DISPONIBILITA' LIQUIDE	-	-
C	ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	9.386	17.312
D	LIQUIDITA' (A +B + C)	10.416	21.709
Е	DEBITO FINANZIARIO CORRENTE	(55.126)	(68.671)
F	PARTE CORRENTE DEL DEBITO FINANZIARIO NON CORRENTE	(13.305)	(13.031)
G	INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (E + F)	(68.431)	(81.702)
Н	INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (G - D)	(58.015)	(59.993)
I	DEBITO FINANZIARIO NON CORRENTE	(34.229)	(46.441)
J	STRUMENTI DI DEBITO	-	-
K	DEBITI COMMERCIALI ED ALTRI DEBITI NON CORRENTI	(43)	(2.023)
L	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (I + J + K)	(34.272)	(48.464)
M	TOTALE INDEBITAMENTO FINANZIARIO (H + L)	(92.287)	(108.457)

L'indebitamento finanziario migliora di circa 16 milioni di euro e si rileva quanto segue:

- minore liquidità: 3,3 milioni di Euro;
- minori crediti per mutui verso la Città: 7,9 milione di Euro;
- riduzione delle linee di fido: 13 milioni di Euro;
- riduzione debiti per mutui: 6,2 milioni di Euro;
- riduzione debiti v/Banca Intesa per finanziamenti: 3,7 milioni di Euro;
- riduzione debiti v/altri fornitori: 2,3 milioni di Euro;
- riduzione di altri debiti commerciali: 2 milioni di Euro.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2021 CON RISTORI PREVISTI DA PIANO

Si riporta di seguito una simulazione di conto economico che tiene conto di ristori per mancati ricavi da traffico pari a 54,9 milioni di euro come previsto da Piano Industriale. Il Bilancio d'esercizio chiuderebbe con un risultato economico d'esercizio pari ad una perdita di 1,2 milioni di Euro e il patrimonio netto di GTT sarebbe pari a 57,8 milioni di Euro.

In questo caso il risultato economico del 2021 sarebbe migliorativo rispetto alle previsioni di Piano.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO	31.12.2021	31.12.2020	Piano Ind.
Importi in migliaia di Euro	pro forma		31.12.2021
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	103.924	93.377	104.076
Altri proventi	304.289	277.048	303.382
Totale ricavi	408.213	370.424	407.457
Acquisto materie prime sussidiarie e di consumo	-34.825	-30.218	-38.825
Variazione rimanenze di materie prime	-48	-2.030	0
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	-128.096	-118.219	-120.419
Oneri diversi di gestione	-5.337	-4.612	-5.199
Costo del personale	-187.965	-180.139	-196.797
Totale costi operativi	-356.271	-335.219	-361.239
Margine operativo lordo (EBITDA)	51.942	35.205	46.218
Ammortamenti e svalutazioni	-47.791	-47.789	-47.110
Accantonamenti netti	-679	-1.750	-500
Totale ammortamenti e accantonamenti netti	-48.470	-49.539	-47.610
Risultato operativo (EBIT)	3.473	-14.333	-1.392
Proventi finanziari	437	477	
Oneri finanziari	-5.119	-5.919	
Totale proventi e oneri finanziari	-4.682	-5.442	-5.496
Risultato della gestione ordinaria	-1.209	-19.776	-6.888
	0		
Risultato prima delle imposte	-1.209	-19.776	-6.888
Imposte d'esercizio	0	0	
Risultato d'esercizio	-1.209	-19.776	-6.888

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Premessa

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

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

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

Nel corso del 2021 non si sono verificate operazioni con parti correlate persone fisiche.

GTT non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

GTT esercita attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 e ss. del Codice Civile nei confronti delle sue controllate Ca.Nova SpA. e Meccanica Moretta Srl.

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

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

Imprese controllate

Meccanica Moretta Srl

In data 14/01/2022, a seguito della chiusura della liquidazione, è stata cancellata dal Registro Imprese la Meccanica Moretta s.r.l.

Ca.Nova SpA.

Ca.Nova, di cui GTT detiene il 100% del capitale, gestisce servizi di TPL per subaffidamento diretto da GTT, sussistendo i presupposti di cui agli artt. 218 D.lgs. 163/06 e art. 7 D.lgs. 50/16.

Ca. Nova è soggetta alla direzione e coordinamento di GTT ex art. 2497 e ss. del Codice Civile.

In data 21aprile l'Assemblea dei soci ha approvato il bilancio al 31 dicembre 2021 di Ca.Nova SpA che ha registrato un risultato di esercizio pari a circa -136 mila di Euro.

In data 15/12/2021 le Assemblee di GTT e di CA.NOVA SpA hanno deliberato la fusione per incorporazione di CA.NOVA SpA. in GTT S.p.A. La delibera è stata iscritta in CCIAA in data 23/12/2021. L'atto di fusione è stato firmato in data 26/04/2022 e registrato in CCIAA il 05/05/2022.

Imprese collegate e a controllo congiunto

Bus Company Srl

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

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

Extra.To (GTT 38,05%), è la società consortile affidataria di servizi di TPL extraurbano: parte di detti servizi è eseguita da GTT in qualità di consorziata esecutrice.

Enti controllanti

Città di Torino e FCT Holding

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

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

Infra.To Srl

GTT e Infra. To hanno sottoscritto in data 31 gennaio 2018 un atto di transazione e di riconciliazione dei rispettivi debiti e crediti con riferimento al triennio 2014-2016 ed all'esercizio 2017,

GIT S.P.A

senza con ciò riconoscere, neppur implicitamente, la non correttezza delle rispettive diverse postazioni contabili.

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

ATTIVITA' SVOLTE NEL 2021

Servizio urbano di superficie

Ridisegno della rete urbana e suburbana di superficie

A seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della linea 1 metro a piazza Bengasi, il 23 aprile 2021, è stata implementata la parte del progetto "Nuove linee GTT" più direttamente legata a questa importante modifica infrastrutturale. Prima dell'avvio operativo del progetto, si sono svolti numerosi incontri di confronto con il territorio, che hanno portato a parziali modifiche del progetto originale, dovute al cambiamento delle esigenze di mobilità secondo quanto emerso nell'ultimo periodo.

Le modifiche di servizio, attuate per fasi successive, sono state:

- 1° luglio: istituzione nuove linee SM1 e SM2;
- 12 luglio: istituzione nuove linee 8 e M1S, modifica di tracciato linee 27, 57, 35, 63b e contestuale soppressione delle linee 1, 101 e 18;
- 31 luglio: modifica di tracciato linee 34 e 81, potenziamento linea 74.

Gestione del servizio in periodo di emergenza sanitaria

L'offerta di servizio ha continuato a essere modulata, anche nel corso del 2021, in funzione delle esigenze di mobilità, regolamentate attraverso i diversi DPCM che si sono succeduti. In particolare, nella prima parte dell'anno, è cambiata drasticamente la situazione delle scuole superiori, che sono passate da lezioni interamente in didattica a distanza a lezioni in presenza per il 100% degli alunni.

Per la riapertura scuole del 13 settembre si sono calibrati i servizi speciali istituiti nel 2020, per tenere conto delle variazioni di orario degli istituti e di numerosità degli alunni; questa attività è sta-



ta resa possibile grazie al confronto costante con gli istituti scolastici di secondo grado.

Grandi cantieri (largo Grosseto, via XX Settembre)

Il servizio erogato da GTT, a partire dalla chiusura scuole di giugno, è stato fortemente influenzato dalla realizzazione di due importanti opere: l'interconnessione della ferrovia Torino – Ceres nel Passante Ferroviario Metropolitano e la manutenzione straordinaria dei binari tranviari in via XX Settembre.

La cantierizzazione di queste due opere, e in particolare la prima, che ha causato l'inagibilità del deposito Venaria per le motrici tranviarie, ha comportato variazioni sostanziali all'assegnazione delle linee ai depositi, con la conseguente creazione di numerosi percorsi deviati, tratte fuori servizio, orari delle vetture e in generale nuove configurazioni di impegno veicoli e agenti di guida.

Istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa

La Città di Torino, con la collaborazione di GTT, Infra.To, 5T e AMP ha partecipato al bando in scadenza il 15 gennaio 2021 con otto progetti. Fra questi, il progetto numero 6, riguardante la modifica di tracciato della linea 15 con attestamento all'Ospedale Martini, è stato ammesso a finanziamento.

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

Data la possibilità di accedere ad altre forme di finanziamento (PNRR, Deficit manutentivi, ...), sono stati predisposti nuovi progetti negli ambiti della transizione ecologica del parco veicoli e della manutenzione dell'infrastruttura tranviaria.

Servizi per grandi eventi sportivi

Nell'ambito sportivo c'è sempre più attenzione verso modalità di trasporto sostenibili in occasione degli eventi di grande richiamo.

GTT ha collaborato proficuamente con gli organizzatori dei tornei di tennis ATP Finals e Coppa Davis, non solo garantendo un'offerta di servizio mirata negli orari delle manifestazioni, ma anche stringendo accordi commerciali in sostituzione delle tradizionali formule di vendita di titoli di viaggio.

Per quanto riguarda il servizio speciale calcio erogato in occasione delle partite giocate presso l'Allianz Stadium, è in corso un progetto, in collaborazione con la società di consulenza Citec, incaricata da Juventus, per la messa in esercizio di potenziamenti e modifiche al servizio, con relativi accordi commerciale fra GTT e Juventus. Una prima configurazione sperimentale del nuovo servizio è stata attuata in occasione delle partite della Nations League.

Servizio Extraurbano

Nei primi mesi del 2021 il servizio è stato rimodulato in funzione della domanda ed in particolare della percentuale di lezioni in presenza negli istituti superiori, legata all'evolversi della pandemia da Covid-19.

Nella seconda metà dell'anno si è rivisto il programma di esercizio di alcune linee al fine di:

- riallineare la produzione chilometrica erogata ai contributi a disposizione di AMP; alcuni di questi interventi sono già stati attuati a partire dall'estate o dalla riapertura scuole di settembre;
- suddividere le corse con estensione maggiore di 50 km in due tratte funzionali, al fine di non ricadere negli obblighi dell'art.8 del Regolamento CE 561/2006; gli interventi relativi al Consorzio Grandabus sono entrati in esercizio nel corso dell'estate, mentre a partire dal mese di settembre si è lavorato sui contratti di servizio del Consorzio Extra.To.

Fusione GTT - Ca.Nova

In previsione della fusione, che è diventata effettiva da Maggio 2022, sono state svolte analisi e simulazioni atte a stabilire l'assegnazione ottimale ai depositi, la produzione chilometrica, il calcolo dei trasferimenti fuori servizio e l'impegno di agenti di guida. È attualmente in corso la predisposizione dei turni macchina e uomo per tutte le linee di Ca.Nova (sia urbane che extraurbane) nella futura configurazione di servizio.

Metropolitana

L'anno 2021 è stato caratterizzato dall'avvio dell'esercizio commerciale dell'estensione della linea 1 di Metropolitana da stazione Lingotto a stazione Bengasi, a partire dal 23 aprile 2021.

La lunghezza della linea è aumentata di 1,8 km, per una lunghezza complessiva pari a 13,9 km; alle precedenti 21 stazioni si sono aggiunte la stazione Italia 61, in corrispondenza dell'area del grattacielo della Regione Piemonte, e la stazione Bengasi, in corrispondenza dell'omonima piazza torinese al confine con il comune di Moncalieri.

I primi mesi dell'anno sono stati dedicati alle attività tecniche ed amministrative di competenza dell'esercente finalizzate all'apertura dell'estensione della linea ed alla formazione ed abilitazione di tutto il personale di esercizio alla nuova tratta.

L'estensione della linea sino a stazione Bengasi ha richiesto la riorganizzazione delle attività di presidio della linea e la ridefinizione degli orari di esercizio, anche tenuto conto della possibilità di inserimento e ritiro sino a 3 treni dal retrostazione di Bengasi; grazie alla realizzazione dei parcheggi a valle della stazione Bengasi è ora possibile la regolazione della linea da entrambi i capilinea e la sincronizzazione degli orari delle ultime partenze da capolinea.

Nel corso del 2021 è inoltre proseguita l'emergenza sanitaria da Covid-19, con il Piemonte dapprima in zona gialla e successivamente in zona rossa sino a fine aprile, con chiusura totale delle scuole per alcune settimane nei mesi di marzo e aprile; da fine aprile il Piemonte è poi rimasto in zona gialla sino al 14 giugno, per poi ritornare in zona bianca; a causa dell'emergenza epidemiologica in corso, delle misure restrittive introdotte e dei provvedimenti emanati dalle autorità competenti, anche nel 2021 vi è stata un'importante riduzione del numero di passeggeri rispetto ai valori registrati nel 2019, ultimo anno di esercizio pre-Covid, ma comunque in crescita rispetto ai valori registrati nel 2020.

Complessivamente nel 2021 si sono registrati quasi 24,0 milioni di passeggeri/anno, in aumento del 28% rispetto ai 18,7 milioni di passeggeri del 2020 ed in riduzione del 44% rispetto ai 42,8 milioni di passeggeri del 2019.

Causa Covid-19, vi è stata una riduzione complessiva del 2,25% del servizio offerto rispetto a quanto programmato inizialmente per l'anno 2021, concentrata nel mese di marzo; tenuto conto della necessità di rispettare i limiti di capienza via via previsti dalla normativa per il contenimento della diffusione del Covid-19 e tenuto conto del progressivo incremento del numero di passeggeri, dal mese di aprile sino a fine anno il servizio è stato erogato a pieno regime. In particolare con la riapertura delle scuole nel mese di settembre il numero di passeggeri è aumentato sino all'80% circa dei valori registrati nel 2019, mantenendosi poi su percentuali tra il 60 e l'80% circa sino a fine anno.

Il rispetto di quanto previsto a livello normativo e dai protocolli di sicurezza per la tutela della salute dei dipendenti e dei passeggeri, ha richiesto un importante e costante impegno organizzativo e gestionale a tutti i livelli. Nelle stazioni metro è proseguita la differenziazione dei percorsi di ingresso ed uscita dei passeggeri per limitare le interferenze e per permettere il mantenimento delle distanze di sicurezza; sono stati mantenuti in funzione gli erogatori di gel igienizzante ed è stata costantemente aggiornata la cartellonistica informativa in atrio, in banchina, sulle porte di banchina e presso gli ascensori e le scale mobili; la sanificazione dei veicoli è avvenuta giornalmente e sono proseguite specifiche attività di pulizia e sanificazione delle stazioni e delle emettitrici automatiche di titoli di viaggio; erogatori di gel igienizzante sono stati poi installati a bordo di ciascu-

na vettura.

Nonostante le difficoltà determinate dalla prosecuzione dell'emergenza da Covid-19 e dalle criticità legate al rincaro e alla reperibilità dei materiali da costruzione, nel 2021 sono proseguite le attività per la realizzazione del prolungamento Ovest della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino - 1° lotto funzionale "Fermi – Collegno Centro" e 2° lotto funzionale "Collegno – Centro".

In particolare, per il primo lotto, è stato completato lo scavo della galleria naturale e sono proseguiti i lavori per la realizzazione della galleria artificiale, delle opere al rustico delle stazioni e dei pozzi, nonché quelli di adeguamento dei sottoservizi. Nel secondo lotto sono proseguite le attività di adeguamento dei sottoservizi e di bonifica bellica delle aree, gli scavi e la realizzazione delle fondazioni delle stazioni Leumann e Cascine Vica, dei pozzi e del futuro parcheggio di interscambio.

Nel corso dell'anno, nella tratta in esercizio, sono state eseguite o avviate importanti attività di evoluzione o manutenzione straordinaria necessarie per poter mantenere elevati standard prestazionali e di qualità del servizio ed i contratti di manutenzione vigenti sono stati estesi anche alla nuova tratta.

E' proseguita la progressiva trasformazione a LED dell'illuminazione interna delle stazioni, al fine di migliorare le condizioni di luminosità e di ridurre i consumi energetici; in particolare è stata sostituita l'illuminazione a pavimentazione delle banchine di Porta Nuova e l'illuminazione in zona atrio e mezzanino a Pozzo Strada. Nel corso dell'anno è stata inoltre sostituita l'illuminazione del parcheggio Fermi con lampade a LED.

Il periodico rinnovo degli apparati meccanici di maggiore usura delle scale mobili presenti nelle stazioni metro (complessivamente 142 impianti con le stazioni di Italia 61 e Bengasi), unito ad attenti metodi di manutenzione preventiva, ha mantenuto la funzionalità globale di questi impianti a valori assoluti superiori al 96%, nonostante le gravose condizioni di funzionamento a cui sono soggetti (assenza di coperture esterne, lunghi periodi di funzionamento, ecc.) ed i lunghi tempi di approvvigionamento di alcuni componenti di ricambio a causa del protrarsi dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

Analogamente la funzionalità globale degli ascensori presenti nelle stazioni metro (complessivamente 73 impianti con le stazioni di Italia 61 e Bengasi) ha mantenuto valori assoluti del 99,2%. Presso le 23 stazioni della linea sono presenti 52 emettitrici automatiche di titoli di viaggio denominate "Full", grazie alle quali è possibile acquistare e ricaricare i titoli di viaggio elettronici BIP. Nel gennaio 2021 sono state installate 6 nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio a com-

GIT S.P.A

pletamento dell'allestimento delle stazioni di Fermi e Porta Nuova iniziato nel mese precedente, per complessive 8 nuove emettitrici automatiche. Con le stazioni di Italia 61 e Bengasi le nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio salgono complessivamente a 12.

Ad integrazione delle emettitrici di titoli di viaggio denominante "Full", nel mese di novembre, sono state installate 9 emettitrici automatiche di titoli di viaggio denominate "Light", di minori dimensioni, presso le quali è possibile acquistare titoli di viaggio di corsa singola o giornalieri su chip on paper effettuando il pagamento con carte bancarie o monete.

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

A quasi 16 anni dall'entrata in esercizio della linea, la flotta di treni ha percorso circa 77,5 milioni di km. Nel corso del 2021 sono continuate le attività di Revisione Generale dei Veicoli VAL (i cui oneri sono di competenza della società Infra.To) iniziate nel marzo 2015 ed al tempo stesso sono stati attuati i provvedimenti ed i confronti con il Ministero dei Trasporti per l'adeguamento del piano manutentivo per l'effettuazione del primo ciclo di Revisione Generale in relazione alle maggiori percorrenze maturate, anche per effetto del mancato incremento della flotta, suddividendo le attività previste in due insiemi:

- le operazioni impattanti sulla sicurezza di esercizio effettuate su tutta la flotta nel corso del 2019;
- le operazioni non impattanti sulla sicurezza di esercizio completate al 31 dicembre 2021 su n. 8 veicoli.

Durante l'anno 2021 sono proseguite importanti attività di manutenzione straordinaria inerenti adeguamenti normativi e la risoluzione dell'obsolescenza di impianti tecnologici appartenenti a sottosistemi rilevanti e a sottosistemi di sicurezza. Sono stati revisionati 5 motori degli apparecchi di via, 3 interruttori di trazione, 32 interruttori di servizio generale e 14 UPS di sistema.

Presso la Sala security del sistema di videosorveglianza sono stati sostituiti i server centrali ed il videowall, mentre in stazione sono proseguiti puntuali interventi di sostituzione di apparati guasti ed ormai obsoleti.

Sono proseguite le attività di parziale sostituzione del sistema antincendio delle stazioni e del comprensorio tecnico Metro di Collegno (attività che proseguirà anche nei prossimi anni). Oltre a quota parte dei sensori antincendio è stato sostituito il PLC di stazione Massaua ed è stato installato presso la stazione di Principi d'Acaja un concentratore di allarmi per la gestione di tutti gli allarmi antincendio dell'intera linea.

GIT S.P.A

Sono terminate le attività di rinnovo del sottosistema mezzi audio e video (MAV) e della rete radio compresa quella per i VVF.

Nel corso dell'anno GTT ha continuato a partecipare agli incontri INTERVAL, riunioni periodiche di gestori di sistemi di trasporto basati su tecnologia VAL, in presenza del Ministero dei Trasporti Francese (STRMTG – Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés); tali incontri sono l'occasione per verifica e confronto del mantenimento nel tempo dei livelli di disponibilità e sicurezza del Sistema nei diversi siti, ivi compresi gli aspetti di gestione di obsolescenze.

Rinnovo del parco bus e tram

Rinnovo Flotta Bus

Nel corso dell'anno 2021 sono proseguite le azioni relative al rinnovo flotta bus già iniziate nell'anno precedente.

Nel corso dell'anno si sono registrate le seguenti immissioni in servizio passeggeri di nuovi autobus:

• n. 50 autobus urbani, con alimentazione esclusivamente elettrica, di lunghezza 12 m del costruttore BYD a fronte del primo contratto applicativo per 50 autobus stipulato nel dicembre 2020 contestualmente ad un Accordo Quadro per la fornitura complessiva di 100 autobus. Contestualmente alla fornitura si è proceduto alla realizzazione di apposita infrastruttura di ricarica presso il deposito del Gerbido, il cui completamento è previsto per l'estate del 2022. Sia gli autobus che le infrastrutture sono finanziate al 100% dalle risorse stanziate nell'ambito del Piano strategico della mobilità sostenibile approvato con DPCM n.1360 del 17/4/2019.

I veicoli di cui sopra sono i primi di quelli previsti dal Piano Industriale che prevede complessivamente l'immissione in servizio di 342 nuovi autobus.

Nel corso del 2021 sono state gestite le seguenti procedure di acquisizione autobus:

• a fronte delle risorse stanziate dal DPCM n.1360 del 17/4/2019 sono stati ordinati ulteriori 10 autobus urbani elettrici che sfruttano il "quinto d'obbligo" del primo contratto applicativo stipulato con BYD nel dicembre 2020. Gli autobus verranno consegnati nel mese di

settembre 2022;

- nel corso del 2021 sono state indette procedure per l'acquisizione di:
 - 52 autobus urbani di lunghezza 12 m ad alimentazione metano
 - 50 autobus urbani di lunghezza 18 m ad alimentazione metano
 - 50 autobus interurbani di lunghezza 12 m ad alimentazione gasolio Euro VI

Le Commissioni all'uopo individuate hanno completato l'iter di valutazione delle offerte tecniche ed economiche addivenendo ad una graduatoria. L'aggiudicazione è subordinata a specifica autorizzazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

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

Nelle suddette forniture è ricompreso il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni

Rinnovo Flotta Tram

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

La consegna del primo tram per le prove di tipo è avvenuta ad inizio febbraio del 2022 e le successive consegne con un ritmo di 2/3 tram al mese a partire da settembre 2022.

Flotta Bus

Per quanto riguarda il parco autobus i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2021 hanno riguardato:

- la sostituzione dei motori degli autobus IVECO serie Citelis per il raggiungimento del loro fine vita tecnico, nel corso del 2021 si è intervenuti su 60 motori su una flotta complessiva di 263 autobus;
- la sostituzione dei motori degli autobus IVECO serie Crossway EEV per il raggiungimento del loro fine vita tecnico, nel corso del 2021 si è intervenuti su 10 motori su una flotta complessiva di 76 autobus;
- la continuazione degli interventi di risanamenti impianti di climatizzazione.

Flotta tranviaria

Per quanto concerne il parco tranviario i principali interventi straordinari effettuati nel corso del

2021 hanno riguardato:

- per le motrici TPR5000, in via sperimentale è iniziata la sostituzione dell'impianto di climatizzazione della cabina di guida (ormai obsoleta) con una soluzione di ultima generazione. La sperimentazione ha dato esito positivo e si procederà progressivamente all'ammodernamento della restante flotta;
- per le motrici 6000 sono iniziate le operazioni di revisione generale (lavorazioni EF) delle motrici stesse. Nel corso dell'anno 2021 sono state completate quattro EF e tre sono in corso di esecuzione.

Attrezzature

Si riassumono qui di seguito i principali interventi:

- presso l'Officina Centrale: nel corso del 2021 si sono completati i lavori per l'installazione del nuovo carroponte per aumentare la capacità e flessibilità dell'area revisione carrelli;
- presso l'Officina Centrale si è provveduto ad adeguare un binario (con allungamento della fossa) in modo da consentire le lavorazioni di manutenzione straordinaria sui tram serie 6000
- presso l'impianto Venaria si è definito con il costruttore la modalità operativa per l'installazione della passerella per l'effettuazione delle manutenzioni sugli imperiali delle motrici tranviarie, attività che si completerà nel corso del 2022.

Attività di controllo biglietti a bordo veicoli

Nell'anno 2021 l'attività di controllo biglietti a bordo veicoli è stata nuovamente condizionata pesantemente dall'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Da 1° gennaio al 14 giugno sono proseguiti i controlli in fermata congiuntamente con la Polizia Municipale di Torino.

Il 14 giugno 2021 (O.d.S. 501) è ripresa l'attività di controlleria a bordo delle vetture, che era stata sospesa da marzo 2020.

Il personale è stato interessato a due periodi di cassa integrazione per un totale di 5 settimane dal 15 marzo al 18 aprile.

Alcuni dipendenti privi di certificazione verde, conformemente a quanto previsto dalle norme vigenti, hanno richiesto di assentarsi dal servizio nel periodo 15 ottobre - dicembre.

In totale risultano 2.095 giornate di assenza dal servizio con le seguenti causali:

• 1.547 per cassa integrazione;

- 146 per assenza ingiustificata (mancanza certificazione verde);
- 346 assistenza familiari disabili;
- 56 aspettativa non retribuita.

A luglio 2021 è stata chiusa la sede "Nizza".

Restano operative, pertanto, le sedi di Corso Francia 6, Park Caio Mario e Stazione Dora.

Con O.d.S. 1110, a partire dal 6 dicembre 2021 e fino al 31 marzo 2022, gli Assistenti alla clientela sono stati incaricati di verificare il possesso della certificazione verde dei passeggeri che utilizzano i mezzi GTT del Trasporto Pubblico Locale. Tale attività programmata è svolta congiuntamente con la Polizia Municipale.

Tutti gli assistenti sono stati dotati di idonea strumentazione per i pagamenti elettronici.

Nell'anno 2021 il personale operante nella struttura degli Assistenti alla Clientela, composta in media da 95 agenti, ha redatto 71.042 sanzioni di cui 29.592 esazioni incassate direttamente a bordo e ha controllato 112.128 vetture su tutto il territorio di competenza, per un totale di 822.391 passeggeri.

Delle 29.592 esazioni incassate direttamente dagli agenti, il 49.4% è stato regolarizzato con POS e SATISPAY.

	2019	2020	DELTA 2019-2020		2021	DELTA 2020-2021	
ORE DI CONTROLLERIA	131.548	78.791	(52.757)	-40,10%	106.231	27.440	34,83%
PASSEGGERI CONTROLLATI	2.435.647	707.319	(1.728.328)	-70,96%	822.391	115.072	16,27%
VETTURE CONTROLLATE	147.698	78.417	(69.281)	-46,91%	112.128	33.711	42,99%
VERBALI	78.693	31.053	(47.640)	-60.54%	41450	10.397	33.48%
ESAZIONI	31.765	15.232	(16.533)	-52,05%	29.592	14.360	94,28%
TOTALE SANZIONI	110.458	46.285	(64173)	-58.10%	71.042	24.757	53.49%

Impianti ferrotranviari

Gli interventi più significativi realizzati nel 2021 sono stati i seguenti:

• Piazza della Repubblica: rinnovo dei gruppi (scambi) tranviari n. 239, 240, 241 e 243 con relative curve (linea 4 e 16);

- Piazza Piero della Francesca: rinnovo di m. 125 di binario in curva e dei gruppi tranviari (deviatoi 074, 075 e incrocio) (linee 3 9 Rientri Deposito Venaria);
- Largo Borgaro: rinnovo m. 45 binario in curva (linee 3 9 Rientri Deposito Venaria);
- corso Toscana angolo corso Potenza: rinnovo di m. 20 binario in curva (linea 9 e ritentri a deposito Venaria);
- via XX Settembre: rinnovo di m. 150 di binario e dei deviatoi n. 522 e 523 tra c.so Vittorio E. II e c.so Matteotti (linea 4);
- Via XX Settembre (tratto Matteotti − Bertola) i lavori di rinnovo del binario sono ancora in corso con completamento nel mese di febbraio 2022 (linee 4 − 15);
- Capolina di p.zza Gran Madre: ricostruzione mediante riporto delle rotaie con robot di saldatura per m. 75 circa di binario (linea 13);
- corso Palermo: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria nel tratto compreso tra c.so Novara e largo Brescia;
- via Madama Cristina tra via Valperga Caluso e c.so Raffaello: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 9);
- corso Raffaello tra via Madama Cristina e c.so Massimo D'Azeglio: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 9);
- corso Vittorio E. II, binario sud tra via S.Secondo e via Goito: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 9);
- corso Vittorio E. II, binario nord, tra via Accademia Albertina e via dell'Arsenale: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 9);
- corso Giulio Cesare tra lungo Dora Napoli e corso Emilia: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 4);
- deposito Venaria: rifacimento pavimentazione fronte officina lato Torino e area parcheggio tram;

Oltre ai sopraindicati lavori, nel programma 2021 sono stati inseriti e realizzati interventi di ricostruzione delle rotaie tranviarie mediante sistemi automatici di saldatura nonché interventi su attrezzature e banchine di fermata, finalizzate a migliorarne l'accessibilità ed il comfort.

La progressiva sostituzione dei controllori di comando degli scambi, avviata nel 2018, ha interessato, nel 2021, DUE impianti tra quelli che hanno richiesto maggior numero d'interventi per taratura o guasto elettronico.

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

L'Officina ha realizzato gli elementi accessori all'armamento (cuori, incroci, scambi, curve e complessivi) per le manutenzioni della rete binari di superficie gestita da GTT, oltre a quanto ri-

GIT S.P.A

chiesto dalla SCR SpA Società di committenza della Regione Piemonte per le opere relative al nuovo impianto tranviario di largo Grosseto.

Il settore Segnaletica di Tranvie, anche in ottemperanza agli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio con la Città, ha adempiuto le 1871 richieste/segnalazioni/ordinanze pervenute dalla stessa in merito agli interventi di manutenzione e/o modifica alla segnaletica verticale e orizzontale, sia blu che bianca, sul territorio cittadino. Sono inoltre stati attuati tutti i necessari interventi di manutenzione straordinaria della segnaletica orizzontale sulle fermate (n.196) e corsie riservate GTT (ml. 36.135,50), nonché i ripristini ed adeguamenti afferenti la segnaletica interna ed esterna dei comprensori aziendali.

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

Si riportano di seguito le principali informazioni relative alle ferrovie GTT per l'anno 2021; come previsto dalla normativa vigente, si distingue tra le attività svolte da GTT in qualità di impresa ferroviaria (Trasporto) e da GTT in qualità di gestore infrastruttura (Infrastruttura).

Anche nell'anno 2021, le ferrovie GTT hanno operato, come di seguito dettagliato, in un contesto in continua evoluzione sia per quanto riguarda l'ambito operativo e di contratto di servizio sia per quel che riguarda il quadro normativo ed autorizzativo di riferimento.

Il 31 dicembre 2020, a parziale attuazione degli esiti di gara, l'ente concedente AMP provvedeva ad assegnare a Trenitalia il servizio passeggeri ferroviario sulla linea SFM1 (Chieri – Torino - Settimo – Rivarolo), pertanto per l'anno 2021 le competenze di GTT in campo ferroviario risultano essere:

- esercizio del trasporto passeggeri sulla linea SFMA
- gestione della infrastruttura ferroviaria sulle linea Canavesana (da Settimo a Rivarolo) e Torino - Ceres.

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

A questo proposito, le principali attività, progetti e interventi hanno soprattutto riguardato gli adeguamenti ai cambiamenti operativi in corso e l'adeguamento ai nuovi standard e norme applicabili, da un punto di vista operativo e organizzativo per il conseguimento e mantenimento delle certificazioni e autorizzazioni all'esercizio, e da un punto di vista tecnico-impiantistico.

A fronte delle mutate condizioni, l'Agenzia della Mobilità Piemontese, per quanto concerne l'ambito contrattuale regolante l'esercizio anno 2021, con propria Determinazione n. 796/2020 del

GIT S.P.A

31/12/2020 ha adottato Provvedimento d'emergenza con l'imposizione in capo a GTT degli obblighi di servizio per i servizi ferroviari in concessione sulla linea SFMA (da Venaria a Ceres), nonché per la manutenzione dell'infrastruttura delle linee ferroviarie Canavesana e Torino - Ceres.

Trasporto Ferroviario

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

GTT in qualità di impresa ferroviaria ha effettuato nel 2021 il servizio di trasporto passeggeri sulla linea SFMA - Torino – Ceres (rete isolata del Gestore GTT).

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

Grazie agli interventi di riprogrammazione dei servizi ferroviari sulla tratta residua e alla ottimizzazione dell'utilizzo delle composizioni di materiale rotabile, i nuovi orari consolidati hanno consentito la realizzazione di servizi ferroviari di ottima regolarità nell'anno 2021 (ritardi entro 15 minuti 0,66% dei treni effettuati e soppressioni 0,58% dei treni circolati).

Relativamente al materiale rotabile si segnala a termine anno:

- l'alienazione tramite vendita dei 7 rotabili ETRY 0530, non più utilizzati da Trenitalia e temporaneamente stazionati a Fossano su incarico dell'ente committente.
- il mantenimento in attività, come riserva su SFMA, di n. 3 elettromotrici Ale 054/056 ("Belghe") seppure gravate da importanti obsolescenze tecniche;
- l'attivazione delle procedure di alienazione per n. 3 elettromotrici Ale 054/056 ("Belghe") obsolete e normativamente non adeguate;
- il perdurare temporaneo accantonamento dei rotabili serie TTR di Rivarolo, su cui le necessarie attività di programmazione della Revisione generale (RO) a 1,2 milioni di km sono state sospese su decisione dell'ente proprietario in attesa di possibile futuro utilizzo su altri ambiti. 3 di questi rotabili, non utilizzati da Trenitalia sui nuovi servizi, potrebbero essere convenientemente impiegati su linea SFMA; a tale proposito, dopo lungo iter decisionale, è stata ottenuta da Regione e AMP l'autorizzazione al trasferimento su linea SFMA, pianificato nel 2022 non appena sarà disponibile un punto di interconnessione provvisorio tra la rete nazionale e la linea SFMA a Torino Rebaudengo e le imprese inte-

ressate (RFI, Trenitalia e committente/appaltatore della nuova linea) forniranno le autorizzazioni al transito;

- la realizzazione di attività di retrofit funzionale sugli impianti antincendio (apparati tecnici) su tutti i rotabili tipo TTR in servizio sulla linea SFMA e sui 3 rotabili della stessa serie presenti a Rivarolo di cui è previsto il trasferimento su SFMA come sopra citato;
- l'avviamento delle attività di adeguamento alla vigente normativa sugli impianti antincendio (nuovo impianto riguardante l'ambiente passeggeri) su tutti i rotabili tipo TTR in servizio sulla linea SFMA e sui 3 rotabili della stessa serie presenti a Rivarolo di cui è previsto il trasferimento su SFMA come sopra citato;
- la contrattualizzazione di attività di adeguamento funzionale sugli impianti WC (nuovo impianto a circuito chiuso) su tutti i rotabili tipo TTR in servizio sulla linea SFMA e sui 3 rotabili della stessa serie presenti a Rivarolo di cui è previsto il trasferimento su SFMA come sopra citato.

Contesto normativo e situazione autorizzativa

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

Per la linea SFMA, è stata presentata la *richiesta di Certificato di Idoneità* a settembre 2019, come previsto dalla normativa vigente; tale procedimento, sospeso da ANSF (ora ANSFISA) nel corso del 2020 fino al conseguimento del Certificato da parte dell'infrastruttura (avvenuto a dicembre 2020), è attualmente in corso. A tale proposito nel 2021:

- GTT ha provveduto a trasmettere ad ANSFISA gli aggiornamenti del Sistema di Gestione della Sicurezza in base agli esiti delle valutazioni documentali comunicate dall'Agenzia;
- ANSFISA ha effettuato un audit a distanza sul sistema, a valle del quale sono state attuate le azioni necessarie per la risoluzione delle non conformità segnalate.

Infrastruttura Ferroviaria

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

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

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

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

- monitoraggio e aggiornamento degli Accordi di Interfaccia tra impresa Trenitalia e gestore
 GTT e emanazione/aggiornamento norme di interfaccia;
- analisi condotte dal Gestore e supporto fornito a impresa/costruttori di veicoli per l'estensione dell'area d'uso dell'AISM sulla rete GTT per i veicoli E464, carrozza rimorchiata e semipilota Vivalto. Nell'ambito delle valutazioni, sono stati effettuati i rilievi sulla linea Settimo – Rivarolo relativi alla sagoma limite, nonché effettuati alcuni interventi puntuali che hanno consentito l'aggiornamento della sagoma di riferimento per la linea e della relativa documentazione;
- valutazioni finalizzate al rilascio della circolabilità per i veicoli di cui sopra.

Sulla base delle valutazioni condotte, GTT Infrastruttura ha rilasciato la circolabilità, prima provvisoria e poi definitiva, attraverso specifiche Disposizioni di esercizio, per i veicoli E464, carrozze rimorchiate e semipilota Vivalto.

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

A dicembre 2021, ai fini dell'attivazione dell'impianto ACC di RFI presso la stazione di Settimo e in particolare per garantire la gestione unitaria della stazione da parte di un unico gestore a seguito di tale attivazione, con atto della Regione Piemonte è stato modificato il perimetro della concessione GTT con l'esclusione della stazione di Settimo e passaggio della stessa a RFI.

Tale attività ha comportato, oltre agli aggiornamenti autorizzativi, gli interventi di seguito richiamati:

- adeguamento infrastrutturale della stazione nei mesi estivi e sviluppo delle relative valutazioni;
- adeguamento alla nuova configurazione degli impianti GTT nel mese di dicembre;
- aggiornamento degli Accordi di Interfaccia tra i Gestori RFI e GTT per la gestione del punto di confine e l'aggiornamento di norme e procedure operative.

Per quel che concerne il servizio, si segnalano in particolare le seguenti condizioni che nel corso del 2021 hanno avuto impatto sulle linee e sull'esercizio:

- sulla linea Torino Ceres, è stato soppresso il PL 64 (Lanzo) e sono stati effettuati i conseguenti adeguamenti degli impianti;
- in considerazione dei lavori effettuati presso la stazione di Venaria, anche il relazione alla realizzazione del nuovo Movicentro, la linea Torino – Ceres è stata limitata alla tratta Borgaro – Germagnano – Ceres;
- per tutto il 2021, è stata sospesa la circolazione ferroviaria sulla linea Rivarolo Pont in attesa di lavori di elettrificazione e ammodernamento della linea.

Per quel che concerne i progetti in corso, si evidenzia in particolare che nel 2021:

- sono proseguiti i lavori di interconnessione della linea Torino Ceres alla rete nazionale in corrispondenza della stazione Rebaudengo, gestiti da SCR (Società di Committenza Regionale); a questo proposito l'impegno del Gestore GTT è risultato sempre più significativo in quanto è in carico a GTT la gestione dell'iter autorizzativo dell'intero progetto nei confronti di ANSFISA;
- sono proseguite le attività di progettazione e propedeutiche all'implementazione degli impianti SCMT e RTB sulla linea Settimo Rivarolo.

Sulla linea Canavesana, la gestione delle imprese ferroviarie Trenitalia e Mercitalia ha necessitato un salto di qualità nella gestione da parte dell'infrastruttura. L'adozione del Performance Regime come richiesto da ART ha permesso di poter misurare l'andamento del livello di servizio reso ai passeggeri; l'indicatore nel corso dell'anno 2021 è evoluto positivamente dai primi mesi "Ritardo 5min – 80%; ritardo 15min 96%" ad un consuntivo di fine anno "Ritardo 5min – 85%; ritardo 15min 98%".

Oltre al miglioramento gestionale della manutenzione e della circolazione, i miglioramenti hanno fruito di:

- completamento della sostituzione (anche se parziale) dei cavi di segnalamento (affidabilità);
- eliminazione dei rallentamenti di Feletto con l'intervento sul deviatoio n.1 e nelle curve di San Benigno con l'intervento di sostituzione dei legnami (riduzione tempi);
- modifica nella stazione di Settimo sul deviatoio 107 a/b e successivamente della eliminazione della manovra in manuale (riduzione tempi);
- adozione del ACC di Settimo cha ha permesso di effettuare gli incroci anche nella stazione

di Settimo garantendo un miglior "margine di manovra" per la circolazione (gestione imprevisti).

Contesto normativo e situazione autorizzativa

Linea Canavesana

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

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

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

Nel corso del 2021 GTT ha proseguito in tali ambiti i lavori già avviati negli anni precedenti.

Per quanto riguarda le principali attività di adeguamento tecnologico, a seguito della valutazione degli interventi necessari da parte di GTT, RFI è stato individuato quale Soggetto Attuatore, a seguito di specifica Convenzione come nel seguito specificato. Nel corso del 2021, come sopra richiamato, sono proseguiti i lavori finalizzati in particolare alla progettazione e messa in servizio del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT) e del sistema di Rilevamento Termico Boccole per la tratta Settimo - Rivarolo, intervento valutato come prioritario.

In considerazione della modifica del perimetro della concessione regionale a GTT che ha comportato il passaggio della stazione di Settimo interamente sotto il gestore RFI, GTT ha provveduto:

- all'aggiornamento del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza in relazione al nuovo perimetro di applicazione
- a richiedere un aggiornamento dell'Autorizzazione di Sicurezza del Gestore.

A dicembre 2021 ANSFISA ha rilasciato l'aggiornamento del titolo autorizzativo (con validità fino a giugno 2024).

GTT S.P.A

Per quel che concerne le attività sulle quali esercita il controllo l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), e in particolare in riferimento agli adempimenti definiti dal D. Lgs. 112/2015, nel corso del 2021 GTT Infrastruttura ha provveduto, secondo quanto previsto dalle norme vigenti, alla pubblicazione delle bozze e quindi della versione definitiva del *Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2023*. Si è inoltre provveduto agli aggiornamenti straordinari del PIR 2022 e del PIR 2023, a seguito del recepimento di raccomandazioni e prescrizioni dell'Autorità, in particolare in merito al Performance Regime, ai Canoni di accesso e al rilascio a RFI della stazione di Settimo. Sempre nell'ambito dell'attuazione del D.lgs. 112/2015, avendo GTT optato per la separazione contabile (anziché separazione societaria), per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ed il Servizio di Trasporto, nel corso del 2021 RFI ha svolto il ruolo di Allocation Body, così come convenzionato nel corso del 2020.

Linea Torino - Ceres

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

A dicembre 2020 GTT ha conseguito il *Certificato di Idoneità all'esercizio per l'infrastruttura isolata*, con validità fino a giugno 2024. A fine 2021 è stato effettuato un audit da parte dell'ANSFISA, focalizzato in particolare sul processo manutentivo.

A seguito della trasmissione da parte dell'Agenzia delle risultanze dell'audit, sono state implementate le azioni per il trattamento delle criticità rilevate ed è stato predisposto il Piano d'Azione per la risoluzione delle non conformità rilevate.

Interventi in carico a soggetti Attuatori terzi con finanziamenti Regione Piemonte

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

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

In riferimento alla "Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore)", approvata con Decreto Ministeriale n.124 del 31/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 18/06/2018 (Reg.

1 Fg. 2220) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 14/11/2018 (Rep. 322) e ulteriore Atto Integrativo al Disciplinare attuativo del 14/11/2018, le attività sono in corso. Da marzo 2021 si sono avviate le interfacce operative tra GTT ed RFI per la predisposizione della documentazione per la presentazione dell'impegno preliminare ad ANSFISA. Le priorità di attrezzaggio riguardano gli impianti SCMT ed RTB sulla tratta Settimo - Rivarolo, con obiettivo di attivazione nel 2022.

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

In riferimento alla "Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore) ", approvata con Decreto Ministeriale n. 140 del 08/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 06/06/2019 (Reg. 1 Fg. 1713) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 21/11/2019 (Rep. 424), le attività sono in corso ed in particolare nella seconda metà dell'anno si è sviluppata una intensa attività di interfaccia progettuale ed organizzativa con i Soggetti incaricati dei lavori di interconnessione alla rete nazionale (prevista nel 2023) in capo a SCR Piemonte con l'assiduo impegno e coinvolgimento di GTT in qualità di Soggetto Gestore.

Interventi effettuati con finanziamenti Regione Piemonte da GTT

Nel corso del 2021 sono continuati gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulle due linee in concessione a GTT, finanziati dalla Regione Piemonte sulla base dell'Accordo di Programma in attuazione dell'art. 15 del D.lgs. 422/97, in conto Fondo Comune di Rinnovo (Legge 297/78) e in conto Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di Trasporto".

Per quanto riguarda i veicoli ferroviari in esercizio sulle due ferrovie, ai fini della continuità ed efficienza manutentiva, sono proseguiti gli interventi affidati negli anni precedenti oltre agli adeguamenti normativi e di manutenzione straordinaria di cui ai paragrafi precedenti.

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

impalcato stradale cavalcaferrovia viale Roma presso la stazione GTT di Venaria Reale".

Con riguardo al rinnovo degli impianti tecnologici, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, è stato avviato il Convenzionamento tra la Regione Piemonte, il GTT ed SCR Piemonte per la realizzazione dell'intervento di "Fornitura e posa collegamenti in cavo enti lungo linea" della Ferrovia Torino - Certes tratta Torino - Ciriè. Inoltre sono stati stipulati e conclusi i contratti per la manutenzione straordinaria agli impianti di trazione elettrica nella stazione di Settimo T.se e per la sostituzione dell'interruttore di media tensione della Sottostazione Elettrica di Ciriè.

Con riguardo all'armamento ferroviario, si sono conclusi gli interventi affidati negli anni precedenti su entrambe le ferrovie (demolizione e ricostruzione massicciata stradale su passaggi a livello su strada). È stata inoltre stipulata la Convenzione tra Regione Piemonte, GTT ed RFI per interventi di manutenzione straordinaria all'armamento linea Settimo T.se - Rivarolo C.se.

Nel 2021 sono inoltre stati contrattualizzati e conclusi diversi interventi urgenti di manutenzione straordinaria sull'armamento interessanti la ferrovia Torino - Ceres, interessanti le tratte Ciriè - Mathi e Germagnano - Ceres.

In merito alle opere d'arte presenti sulle due linee ferroviarie, in base alle disposizioni dell'ANSFISA in materia, sono proseguite anche nel corso del 2021 le visite ispettive sulle opere d'arte secondo la programmazione prevista dai piani di monitoraggio.

Relativamente all'intervento di consolidamento della pila del ponte sul torrente Stura, nel 2021 a seguito degli eventi di piena dell'autunno 2020, sono stati effettuati e conclusi gli interventi in somma urgenza di mitigazione del rischio di erosione alle pile del Ponte Stura; si è inoltre proceduto con l'estensione della gestione dell'impianto di monitoraggio comprensivo dei monitoraggi inclinometrici. È stato completato e validato il progetto esecutivo, affidato a progettista esterno, per gli "Interventi di manutenzione delle difese spondali e realizzazione di soglia a protezione del ponte ferroviario sul torrente Stura di Lanzo".

Sono stati affidati e conclusi, tramite specialisti esterni, gli studi idrologici-idraulici per la definizione di soglie idrometriche di allertamento in occasione di eventi di piena dei corsi d'acqua per i ponti ferroviari sui torrenti Malone ed Orco della linea ferroviaria Canavesana. Gli studi hanno definito le soglie idrometriche di pre-allertamento ed allertamento che dovranno essere compatibili con l'esercizio in sicurezza delle infrastrutture (ponti).

Per quanto riguarda gli interventi di messa in sicurezza dei versanti rocciosi sovrastanti la linea ferroviaria Torino - Ceres nel tratto Germagnano Ceres - Fase 2 Lotto 3, sono state acquisite le autorizzazioni paesaggistiche dei Comuni interessati ed è stata avviata la verifica del progetto defini-

GTT S.P.A

tivo a cura di GTT - area IOC.

Nell'ambito delle opere riguardanti i fabbricati, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, si sono conclusi i lavori relativi alla ristrutturazione del fabbricato della Sottostazione Elettrica di S. Benigno, sono stati affidati a progettisti esterni la realizzazione dei progetti esecutivi relativi al "Rifacimento di parte della copertura del fabbricato in uso al Museo Ferroviario Piemontese" e alla "Ristrutturazione tettoia rimessaggio materiale rotabile sita nel comprensorio ferroviario di Torino Porta Milano" della Ferrovia Torino-Ceres; le progettazioni sono state concluse e validate.

Parcheggi

Nel 2021 nell'ambito degli investimenti stanziati, al fine di implementare e facilitare l'operatività del personale e dell'utenza, il settore ha riattivato una serie di interventi che, a seguito del periodo emergenziale e dei conseguenti periodi di lock-down con connessa adesione al fondo di solidarietà del personale avvenuti nel 2020, erano stati sostanzialmente ridotti e per un certo periodo anche sospesi.

Sono state date priorità agli interventi finalizzati alla sostituzione di impianti di citofonia e videosorveglianza vetusti nonché al potenziamento ed adeguamento tecnologico di una serie di sistemi necessari per garantire la sicurezza e la "governance", in locale ed in remoto, delle varie strutture. In particolare:

- a seguito della consegna da parte del professionista incaricato del progetto esecutivo è stata espletata la gara per i lavori di adeguamento edile ed impiantistico per l'ottenimento del CPI del parcheggio del Nuoto; l'esecuzione avverrà a seguito della consegna della struttura a GTT presumibilmente entro il 2022;
- a seguito di consegna del progetto esecutivo da parte del professionista incaricato è stata espletata la procedura per l'esecuzione dei rinforzi strutturali e per l'adeguamento alle NTC 2018 del parcheggio XXMiglia. Nel secondo semestre sono stati attuati i lavori di adeguamento che sono terminati a fine 2021 consentendo la riapertura completa della struttura da gennaio 2022;
- è stata affidata la progettazione esecutiva per il rifacimento, presso i parcheggi Palagiustizia, Molinette, Bacigalupo, D'Azeglio, Stura, Sofia, XXMiglia, degli impianti di videosorveglianza e citofonia (SOS). Nel corso del 2022 verrà espletata gara per l'esecuzione dei lavori;
- è stata attivata la sosta a pagamento in via sperimentale nell'ambito di "P.za Bengasi" pen-

GIT S.P.A

sata con titoli "park&ride" fortemente agevolati e pensati per incentivare l'interscambio fra mezzo privato e pubblico visto l'arrivo della Linea Metro 1;

- sono stati sostituiti i corpi illuminati dei parcheggi Fermi, D'Azeglio e Richelmy passando da apparati di tipo tradizionale a led al fine di efficientare i consumi energetici;
- sono state attivate le pratiche per il rinnovo dei certificati prevenzione incendi dei parcheggi Isonzo, Fortino, B.Aires, D'Azeglio e Richelmy;
- a seguito di specifica formazione al personale del settore parcheggi sono state conferite le funzioni di prevenzione ed accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta disciplinate (c. 1, 3 e 4 dell'art. 12 bis CdS), nell'ambito delle aree oggetto dell'affidamento per la sosta a pagamento, aree verdi comprese, ai sensi del contratto di servizio vigente con la Città di Torino nonché le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea.

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

- ad integrare la possibilità di pagare la sosta venduta dagli addetti mediante il canale Satispay che va ad affiancarsi al pagamento in contanti già attivo;
- per procedere alla smaterializzazione degli abbonamenti con vendita tramite APP brandizzata (SostaAPP GTT) che è stata rilasciata agli store (Android/IOS) a partire da dicembre 2021 e che progressivamente integrerà anche la sosta occasionale, quella in occasione di eventi e in futuro la sosta occasionale delle strutture.

Sono inoltre mantenute in essere le attività:

- connesse con il progetto di miglioramento delle performance del personale ausiliario con
 puntuale monitoraggio dei risultati in termini di verifiche e relativi giustificativi, sanzioni
 elevate, vendite titoli di sosta. Tale percorso ha portato ad un aumento dei controlli con
 conseguente più puntuale attività sanzionatoria garantendo un livello di sanzioni sostanzialmente invariato a fronte di un progressivo numero di accertatori in costante riduzione;
- e sono state avviate ulteriori azioni, che potranno esser operative dal 2022, per:
- attivare un sistema di pre-verifica della regolarità della sosta mediante telecamera che consentirà, a fronte della progressiva smaterializzazione, di effettuare una verifica-semi automatica sulla regolarità della sosta velocizzando quindi l'operato del personale ausiliario;
- implementare sui parcometri installati la digitazione della targa andando quindi a:
 - vincolare il titolo al mezzo mediante la targa evitando quindi l'uso improprio dello stesso (cessione del ticket a terzi);

- ridurre, e a tendere eliminare, l'utilizzo della carta in quanto a completamento della transazione la stessa è registrata sul sistema di centro e quindi la stampa del ticket risulta superflua o potrà esser lasciata nella fase iniziale del progetto come semplice riscontro dell'operazione;
- velocizzare e ridurre gli errori del personale accertatore in quanto l'esito del pagamento sarà verificabile direttamente sul terminale sanzionatorio e non dovrà esser ricercata l'esposizione del ticket sul cruscotto.

Settore Opere civili

Per quanto attiene il patrimonio immobiliare di GTT SpA, il Settore Opere Civili (OC) nel corso dell'anno 2021 ha proseguito nella realizzazione delle opere di riqualificazione dei siti secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti e, a questo riguardo, si evidenziano per capitoli i principali interventi posti in essere.

Ottenimento dei Certificati di Prevenzione Incendi (CPI): comporta lo sviluppo, per le varie sedi aziendali, di molteplici attività di adeguamento delle strutture edili e degli impianti tecnologici alla normativa antincendio, così sintetizzabili: • nell'aggiornamento degli "Esami Progetto" redatti ai fini della gestione della prevenzione incendi, ove esistenti, e/o nell'ottenimento della conformità sulla "Valutazione del progetto ai fini antincendio (ex Esame Progetto)" da parte dei VVF per i siti che ne sono privi; • nello sviluppo di progettazioni esecutive degli interventi da realizzare per l'adeguamento alla regola di Prevenzione Incendi dei principali settori di intervento (compartimentazioni antincendio e protezione delle strutture edili dei fabbricati, adeguamenti degli impianti elettrici civili e industriali, impianti antincendio: di segnalazione, spegnimento e allarme); • nello sviluppo, per ciascun settore d'intervento, delle gare d'appalto per l'individuazione delle imprese che eseguiranno le attività, nel coordinamento dell'esecuzione dei lavori, dei collaudi, della predisposizione delle Certificazioni di idoneità dei materiali e della loro corretta posa, nella produzione delle certificazioni e delle dichiarazioni asseverate che attestino la rispondenza di ciascun intervento alla Normativa vigente e nella predisposizione della documentazione richiesta dai Vigili del Fuoco per la presentazione delle SCIA e il successivo rilascio delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI); • nello sviluppo del rinnovo delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI) in fase di scadenza, generalmente con scadenza quinquennale, salvo diverse indicazioni impartite dal Comando Provinciale dei VVF territorialmente competente. Per allineamento, si segnala che sulla Gazzetta Ufficiale n.° 300 del 03/12/2020 è stata pubblicata la Legge 27/11/2020 n.° 159 di

GTT S.P.A

conversione del D.L. 07/10/2020 n.° 125, stabilendo così i nuovi termini per la proroga degli atti amministrativi in scadenza, così distinti: per effetto della modifica intervenuta con l'articolo 3-bis, l'articolo 103, comma 2, della legge 24 aprile 2020, n.° 27 viene stabilito che tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni, segnalazioni certificate di inizio attività, attestati di rinnovo periodico di conformità antincendio e atti abilitativi comunque denominati in scadenza tra il 31/01/2020 e la data di cessazione dello stato di emergenza, conservano la loro validità per i 90 giorni successivi alla data della dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza; in base all'ultimo Decreto Legge n.221 del 24/12/2021 lo stato di emergenza legato alla pandemia Covid-19 è stato prorogato fino al 31/3/2022.

Ad oggi quindi la scadenza dei predetti atti amministrativi è fissata al 30 giugno 2022.

Attività svolte nel corso del 2021:

comprensorio Nizza: a seguito di sopralluogo effettuato da parte del Comando Provinciale dei VVF avvenuto in data 03/01/2019, sono state prescritte alcune integrazioni, prevalentemente di tipo impiantistico, che sono state completate. Sono stati effettuati i necessari collaudi impiantistici. La SCIA antincendio è stata presentata il 5 febbraio 2020, a seguito dell'ottenimento di tutte le certificazioni di conformità impiantistiche. Nel mese di novembre 2020 è stato effettuato il sopralluogo da parte di un funzionario tecnico VVF, che in sede di visita non ha sollevato particolari obiezioni. Conseguentemente, è stata rilasciata l'Attestazione di Prevenzione Incendi in data 16/2/2021 con scadenza al 4/2/2025. L'attività continuerà a restare separata dal parcheggio pubblico sovrastante su parte del deposito tranviario.

Deposito San Paolo: per il completamento dei lavori si è resa necessaria la redazione di una ulteriore variante integrativa, che ha comportato il proseguimento dei lavori di realizzazione delle compartimentazioni, degli impianti antincendio e di rilevazione fumi. Attualmente si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione della SCIA ai fini antincendio entro giugno 2022.

Deposito Venaria: L'esame progetto è stato approvato dal Comando dei Vigili del Fuoco di Torino il 10/04/2018. E' stato completato il secondo lotto per il rifacimento degli impianti elettrici. E' stata completata la progettazione esecutiva per le compartimentazioni e le opere strutturali oltre ad impianti antincendio e altre parti integrative impiantistiche, per le quali è in pieno svolgimento il percorso di verifica e di validazione del progetto, propedeutico all'avvio della gara. Si prevede la presentazione della SCIA entro il 30/6/2022, secondo quanto riportato nelle tabelle riepilogative del Riesame della Qualità, aggiornato a novembre 2021.

Deposito Gerbido: in data 01/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sui fabbricati B - C - F - N, attualmente in

GITSPA

corso di completamento, la cui scadenza attualmente è prevista al 31/01/2022. Relativamente all'officina attualmente utilizzata per la manutenzione dei bus a gasolio, nel corso dell'anno 2020 l'area Manutenzione Veicoli ha richiesto di valutare la possibilità di modificarne la destinazione d'uso per destinarla anche alla manutenzione dei bus a metano e dei bus elettrici; è stato pertanto affidato un incarico professionale a professionista esperto nella materia affinché predisponga una valutazione e una proposta di revisione del "Progetto ai fini antincendio" per l'officina gasolio, che dovrà essere adeguata alla "Regola di prevenzione incendi" prescritta per la gestione della manutenzione degli autobus a metano ed elettrici, in analogia a quanto già fatto a suo tempo per officine "Metano 1" e "Metano 2". Per quanto inerente l'impianto di distribuzione del gas metano, nel mese di dicembre 2021 sono state eseguite le prove impiantistiche e si prevede di depositare il rinnovo della SCIA entro il mese di gennaio 2022.

Deposito Tortona: in data 23/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sul deposito, attualmente completati. Nel corso del 2021 si è reso necessario sviluppare un'integrazione non prevista dal progetto, relativamente alla posa in opera di portoni raffreddati a lame d'acqua. Si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione al C.do Prov. VV.F. della SCIA ai fini antincendio entro il 30/6/2022, secondo quanto riportato nelle tabelle riepilogative del Riesame della Qualità, aggiornato a novembre 2021.

Uffici c.so Francia 6: attività della centrale termica soggetta a controllo è decaduta a seguito dei lavori di adeguamento della stessa completati nel giugno 2021 con l'adozione del teleriscaldamento.

Deposito di Ivrea: è stata presentata la SCIA antincendio in data 21/12/2018. A seguire, nel corso del 2019 e del 2020 si è rimasti in attesa del sopralluogo da parte del Comando VVF di Torino per il rilascio dell'Attestazione (ex CPI). Tale sopralluogo è stato compiuto il 29/01/2021 con conseguente rilascio dell'Attestazione di Prevenzione Incendi il 9/2/2021 con scadenza a febbraio 2025. Comprensorio tecnico di Chivasso: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro febbraio 2022, per i lavori di compartimentazione interni alla struttura con la previsione di presentazione della SCIA entro giugno 2022.

Comprensorio tecnico di Condove: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro febbraio 2022, per effettuare una modifica del sito che comporterà l'esclusione dell'attività 75.1A da assoggettare a controllo

prevenzione incendi.

Comprensorio tecnico di Cumiana: è stato predisposto il progetto per gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per il quale si prevede di avviare la gara entro marzo 2022, per i lavori di compartimentazione interni alla struttura con la previsione di presentazione della SCIA entro Dicembre 2022.

Rinnovo della validità dei Certificati di Prevenzione Incendi (CPI): già rilasciati a GTT: tenuto conto di quanto precedentemente riportato sui termini di proroga degli atti amministrativi, sono state effettuate tutte le prove impiantistiche per procedere con il rinnovo delle Attestazioni (ex CPI) per i parcheggi in struttura (Richelmy, D'Azeglio-Galilei) con scadenza quinquennale nel corso del 2020. Sono stati effettuati gli interventi di adeguamento ai fini antincendio e nel corso del mese di gennaio 2022, sono state eseguite le prove impiantistiche per la palazzina uffici di corso Turati 19/6, con scadenza quinquennale, il cui completamento è previsto entro il mese di febbraio 2022.

Bonifiche materiali contenenti amianto (M.C.A.): a seguito del censimento aziendale redatto da professionista esterno nel 2013 e dei successivi rinvenimenti occasionali, si è proceduto a porre in essere gli interventi di bonifica e sostituzione di M.C.A. secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti.

Comprensorio Manin: Sono stati affidati i lavori di bonifica di materiali contenenti amianto presso la palazzina collaudo materiali ex reparto resine ed è stata approvata la variante che recepisce tutte le modifiche progettuali rese necessarie dal Piano di Lavoro presentato all'ASL di competenza. Si prevede di riavviare il cantiere per il completamento delle opere entro il mese di marzo 2022. A seguito di analisi di laboratorio è stata rinvenuta la presenza di amianto nel primer costituente l'incollaggio delle guaine di impermeabilizzazione presente sull'estradosso della copertura del Capannone Nervi del comprensorio Manin, pertanto, la ripresa dei lavori di rifacimento di tutta la copertura del Capannone Nervi ha subito un forte rallentamento. A tal fine è stata redatta una perizia di variante, approvata dall'AD in data 24/11/2020 con completamento degli interventi entro settembre 2021. Infine, sono stati avviati gli interventi di rifacimento della copertura dell'edificio adibito a palazzina uffici, con la terrazza attigua e la terrazza della mensa nelle cui guaine impermeabilizzanti era stata rilevata la presenza di amianto con completamento dei lavori entro Ottobre 2021.

GTT S.P.A

Deposito Gerbido: per quanto riguarda la sostituzione delle guarnizioni nei giunti flangiati degli impianti di aspirazione fumi contenenti MCA dei reparti carrozzeria e officina, l'impresa affidataria non è stata in grado di predisporre un Piano di Lavoro conforme alla richiesta degli Enti di Controllo, motivo per cui è stato rescisso il contratto in danno all'impresa. Tenuto conto che tutti gli altri concorrenti non hanno risposto alla richiesta di manifestazione di interesse ad eseguire i lavori, sono stati aggiornati i documenti per bandire una nuova gara, che verrà bandita ad inizio 2022. Per quanto riguarda invece le controsoffittature presenti al piano terreno della palazzina uffici, ove necessario l'intervento verrà eseguito successivamente a quelli di adeguamento delle strutture e di realizzazione delle compartimentazioni ai fini di protezione antincendio.

Deposito Nizza: Per quanto riguarda la bonifica dei serramenti delle coperture a shed e sostituzione con lastre in policarbonato + fumaioli di copertura, viste le difficoltà collegate ai lavori di bonifica sulla copertura, è stato proposto all'ASL competente nel corso del 2021 di effettuare l'intervento eseguendo il solo confinamento dei mastici dei vetri contenenti amianto, intervento fattibile sotto il profilo della portanza della soletta.

Ristrutturazione dei servizi igienici: relativamente ai servizi igienici posti ai capilinea è stata individuata, a seguito di gara, l'impresa aggiudicataria dei lavori per l'installazione di un servizio igienico in Via Massari 114 angolo via Gandino, ma a seguito delle note problematiche collegate alla pandemia da Covid-19, la ditta incaricata ha richiesto la recessione del contratto ed è stato quindi necessario riappaltare i lavori con espletamento della nuova gara nel gennaio 2022.

Rifornimento nuovi bus elettrici: nel mese di giugno 2021, dopo espletamento iter di gara, sono stati affidati all'impresa aggiudicataria i lavori per la realizzazione nel deposito Gerbido di nuove colonnine di ricarica dei bus elettrici. Infatti, l'intervento del valore complessivo di circa 700.000 € si è reso necessario al fine di permettere la ricarica dei nuovi bus elettrici acquisiti da GTT e fonte dei finanziamenti governativi messi a disposizione del settore Trasporti ed in particolar modo delle scelte strategiche di GTT per il rinnovo della flotta dei bus con riduzione delle emissioni. I lavori di costruzione delle nuove colonnine e di collegamento delle stesse con le nuove cabine di alimentazione si sono svolti senza sosta nel corso dell'estate per consentire di completare una parte delle colonnine previste entro l'inizio del nuovo anno scolastico (settembre 2021), con conseguente incremento dei servizi di trasporto scolastico a minor impatto ambientale offerti da GTT. Stanno proseguendo, quindi, i lavori di completamento della costruzione di tutte le colonnine di

ricarica con previsione di completamento nella primavera 2022.

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

Per ultimo, sono state completate le procedure di sottoscrizione dei contratti di locazione relativi alle posizioni contrattuali da formalizzare, in quanto è stato formalizzato il contratto di locazione per il sito di Valperga, , mentre per il sito di Funghera sono state restituite le chiavi da parte dell'occupante come da comunicazioni agli atti. E' ancora in fase di gestione la problematica pendenti sul sito di Venaria, con il supporto del settore legale, relativamente alla gestione del contratto con il bar della stazione, a causa della chiusura del sito per le problematiche collegate con lo spostamento del servizio della linea ferroviaria alla stazione di Borgaro.

Attività finalizzate alla valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale non più funzionale alle esigenze di servizio Comprensorio extraurbano di Orbassano Con deliberazione n. 4/7 del 29 marzo 2016 è stata approvata la vendita del comprensorio e si è successivamente predisposto (31 ottobre 2016) il Piano Esecutivo Convenzionato di Libera Iniziativa (PECLI) per la valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare secondo l'iter tecnico-amministrativo previsto dalla legislazione urbanistica vigente. Nel 2017 si è inoltre provveduto ad aggiornare la perizia tecnica di valutazione immobiliare dell'immobile sulla base del valore di trasformazione dell'area e a sviluppare le ulteriori integrazioni documentali richieste dall'Amministrazione Comunale. La (prima) pubblicazione documentale sull'Albo Pretorio Comunale è avvenuta nel mese di dicembre 2017, a seguito del quale era possibile procedere all'approvazione del PECLI. Purtroppo, nel corso del 2018 la Città di Orbassano non ha provveduto all'approvazione del PECLI, in quanto nel Consiglio Comunale n.º 11 del 12/03/2018 era stato approvato il progetto preliminare del nuovo Piano Regola-

GTT S.P.A

tore Comunale, che ha generato una variante sull'area di proprietà GTT, che ha fatto diventare incompatibile il PECLI n.º 424/2016 con le norme di piano vigenti in regime di salvaguardia. A tal fine, sono state formulate delle Osservazioni al Progetto Preliminare del nuovo PRGC, quale unico strumento utile e necessario per confermare la progettazione eseguita a suo tempo con il PECLI n.º 424/2016. Successivamente (nel mese di novembre 2018) l'Amministrazione Comunale ha provveduto a formalizzare l'adozione del nuovo REC (regolamento edilizio) e a revocare il progetto preliminare del nuovo PRGC; questo fatto ha riportato il PECLI alla sua piena validità amministrativa, per cui si è provveduto, di concerto con gli uffici tecnici del settore Urbanistica, alla revisione del nuovo Schema di Convenzione (in linea con il nuovo REC) e al completamento della parte burocratica/amministrativa, che nel corso del 2020 ha compreso una relazione tecnica geologica integrativa esplicativa, di accompagnamento all'allegato G - Indagini e sondaggi. Successivamente, a seguito di alcune osservazioni prodotte dai tecnici della Città di Orbassano, nel corso del mese di agosto 2020 è stata data comunicazione agli Enti preposti di una potenziale contaminazione superficiale di una parte del sito ai sensi dell'articolo 249 del decreto legislativo 152/2006. La città di Orbassano ha attivato la conferenza dei servizi per quanto di competenza che si è svolta il 10/1/2022, a seguito della quale dovranno esprimersi gli enti interessati (ARPA, ASL, Città Metropolitana) per chiudere o per avviare nuovamente il processo di bonifica ambientale dell'area. Alla fine del predetto processo, tenuto conto delle integrazioni documentali da consegnare agli Enti preposti, dovrà essere riavviato l'iter burocratico presso la Città di Orbassano a cui farà seguito l'approvazione del PECLI in Giunta Comunale con successiva pubblicazione del bando di gara da parte di GTT SpA per la vendita dell'immobile, da sottoscrivere entro un anno dalla data di approvazione del piano esecutivo convenzionato.

Complesso immobiliare extraurbano di Alba: a seguito delle due gare pubbliche di vendita precedenti andate deserte e della trattativa privata non andata a buon fine, nel 2017 è stata rivista la valutazione immobiliare sulla base del valore di trasformazione dell'area, in due lotti: il primo inerente alle unità immobiliari relative al Condominio Autostazione collegate al sito dismesso, il secondo per la parte relativa al piazzale parcheggio esterno ed il fabbricato autorimessa e stazione di autobus. Ad oggi risulta da definire il contenzioso con la proprietà del piano sottostante, al fine di eliminare le cause delle infiltrazioni d'acqua ed umidità gravanti sull'immobile di proprietà DELTARENT SRL, che secondo quanto previsto e stimato dal CTU arch. MORANDO (come da sentenza emessa dal Tribunale Ordinario di Asti – Sezione Civile – n.° 506 – 31/05/2018 – RG n.° 2567/2016), ammonta ad euro 180.600,00. Nel corso del 2018 si è quindi proceduto ad affidare il servizio tecnico per la redazione del rilievo di dettaglio plano-altimetrico e la pratica da presentare

in Comune, completa di Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza delle opere e a predisporre copia della documentazione di gara per la scelta dell'impresa cui affidare gli interventi di rifacimento del solettone – localizzato nel piazzale esterno adiacente al capannone ormai dismesso. E' stato quindi necessario rivedere totalmente la documentazione di gara, in quanto dal campionamento dei materiali presenti nel piazzale è risultata la presenza di MCA in tutti i 4 campioni sottoposti ad analisi di laboratorio: per questo si è reso necessario rivedere totalmente la tipologia di intervento per ripristinare il massetto esterno del piazzale, che ha comportato un incremento significativo nei costi di intervento quantificabili in circa 200.000,00 euro, per un importo complessivo stimato pari a circa 380.000,00 euro da porre a base d'asta. Nel corso del 2019 la situazione è rimasta in una fase di stallo in quanto la proposta di mediazione finalizzata all'acquisto del bene avanzata dalla contro parte non è andata a buon fine, in quanto sottostimata rispetto al valore intrinseco degli immobili costituenti il sito; nel corso del 2020 si è proceduto con il contenzioso tra GTT SpA e la proprietà DELTARENT SRL sottostante, che al momento non è ancora giunta al termine.

Deposito extraurbano di Gassino: a seguito delle due gare pubbliche di vendita fatte in precedenza andate deserte e della trattativa privata non andata a buon fine, nel 2017 è stata rivista la perizia tecnica di valutazione immobiliare sulla base del valore di mercato del bene. Nel corso del 2018 è stata verificata con il settore tecnico-urbanistico la possibilità di richiedere una variante al PRGC, da sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione Comunale, che porterebbe ad una valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare secondo l'iter tecnico-amministrativo previsto dalla legislazione urbanistica vigente. Contestualmente, nel corso del 2019 sono stati portati a termine alcuni lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria all'interno del capannone ad uso deposito ormai dismesso, necessari al mantenimento in sicurezza dei fabbricati. Nel corso del 2020 è stata aggiornata la perizia tecnica di valutazione immobiliare sulla base del valore di mercato del bene, che nel corso del 2022 porteranno ad una nuova gara pubblica di vendita del sito.

Palazzina Uffici distaccati di via Giordano Bruno: nel corso del 2019 il comprensorio, precedentemente utilizzato da più aree aziendali (Ufficio Acquisti, Controllo della Viabilità su strada e Segnaletica per parte del piazzale) è stato dismesso ed è stato dato in affitto all'impresa MATTIODA che sta realizzando il nuovo centro commerciale antistante la palazzina uffici aziendale. Tenuto conto che alla fine del mese di febbraio 2021 è scaduto il contratto di locazione, la parte locataria ha chiesto di rinnovare il contratto di locazione a causa di un prolungamento nelle tempistiche di realizzazione del nuovo cantiere con scadenza 31/8/2022.

Colonia aziendale di Bellaria – Igea Marina: poiché nel mese di ottobre 2017 è stata approvata la

GTT S.P.A

variante strutturale del PRG del Comune di Bellaria – Igea Marina, che prevede possibili interventi migliorativi per l'area colonie su cui insistono i fabbricati aziendali inutilizzati dal 2010, tenuto conto delle opportunità di costituire un unico interlocutore nei confronti dell'Amministrazione Comunale di Bellaria – Igea Marina per una riqualificazione dell'area, così da poter presentare un comparto di congrue dimensioni, meritevole di considerazione e concertazione, per eventuali progetti di recupero o riqualificazione urbana, in compliance con le linee programmatiche di sviluppo del territorio, nel 2018 è stato avviato il percorso di adesione alla cordata di proprietari confinanti per studiare ogni opportunità di sviluppo per quell'area, anche a seguito della revisione della destinazione urbanistica, oggi favorevole dal punto di vista della valorizzazione. Nel corso del 2019, con le nuove elezioni, è intanto cambiata l'Amministrazione Comunale, che nel contempo ha confermato le soluzioni pianificate con l'Amministrazione uscente dai due precedenti mandati, ma che al momento non ha ancora avviato alcun tipo di intervento infrastrutturale (nuova viabilità, ecc.) a sostegno dell'area colonie. Contemporaneamente, anche in questo comprensorio nel corso del 2019 sono stati effettuati alcuni lavori di manutenzione all'esterno e sulle facciate della struttura ormai dismessa, necessari al mantenimento in sicurezza dei fabbricati. Attualmente, per le note problematiche connesse agli spostamenti per la pandemia ancora in atto nel 2021, la situazione per gli immobili localizzati nel comprensorio di Bellaria Igea Marina è stata demandata al controllo diretto da parte del custode.

Comprensorio immobiliare Fontanesi – Vendita porzione diritto di proprietà superficiaria: l'Ospedale Gradenigo, situato nei pressi del comprensorio (dall'altro lato della Via Porro su cui si affaccia il parcheggio a suo tempo costruito nell'ambito del comprensorio e nel quale è già riservata un'area per il deposito delle ambulanze) ha trasmesso con nota protocollo n.º 10/2020 del 16/01/2020 a GTT SpA una manifestazione di interesse per l'acquisto del bene di proprietà di GTT ed in particolare l'edificio che oggi ospita gli uffici dei parcheggi e l'area entrostante che a suo tempo ospitava la depositeria della rimozione, oggi non più attiva. La richiesta inoltrata dall'Ospedale di Torino è stata sottoposta all'attenzione della Città di Torino, proprietaria della nuda proprietà del bene, la quale con nota protocollo n.º 9466 Tit. 2 Cl. 150 Fasc. 1 del 08/07/2020 (protocollo GTT n.º 13884/2020) ha comunicato il proprio assenso alla vendita del bene. Nel corso del mese di dicembre 2020 per il complesso immobiliare denominato "FONTA-NESI", che comprende un parcheggio pubblico multipiano a rotazione, un piazzale già adibito a ex depositeria auto rimosse (con deposito coperto di pertinenza per il ricovero dei mezzi di rimozione a servizio della stessa depositeria), un fabbricato palazzina uffici a due piani fuori terra, oltre ad un locale adibito a ricovero e sosta delle ambulanze in servizio presso il vicino Ospedale Gra-

denigo, è stato pubblicato un bando per la vendita di una porzione del comprensorio composto da:

• Palazzina a due piani fuori terra (1° e 2°) della superficie complessiva di mq. 680 • Cortile depositeria a piano terreno • Portico rimessa ceppi a piano terreno • Parcheggio ambulanze Gradenigo a piano terreno. La scadenza per la presentazione delle offerte, come contenuta nel bando di gara, è avvenuto nel corso del mese di gennaio 2021, ma la gara in oggetto è andata deserta. Nel mese di febbraio 2021 la società Humanitas ha avanzato una nuova richiesta di confronto per la possibile cessione delle parti già oggetto di precedente manifestazione di interesse, reiterate più volte che hanno portato nel mese di gennaio 2022 ad un colloquio con l'AD della società predetta previo confronto con i vertici di GTT e del Comune di Torino per verificare la fattibilità delle richieste avanzate. Si è in attesa di ricevere da Humanitas indicazioni specifiche sulle parti di loro interesse in base ai vincoli contrattuali e normativi per l'utilizzo dell'immobile suddetto.

Comprensorio extraurbano dismesso di Canale: in data 19/1/2022 è stata sottoscritta la scrittura privata di Transazione relativa alla restituzione dei beni alla proprietà dell'area dismessa, firmata dalle parti in pari data con una valorizzazione per GTT pari ad € 60.000, al netto dei canoni di locazione non corrisposti da GTT alla proprietà nel periodo compreso dal 1996 (data di scadenza del contratto di locazione dell'area) sino al mese di dicembre 2021.

Sistemi Informativi e Innovazione Tecnologica (SIIT)

Nel 2021 prosegue l'attività di mantenimento dell'efficienza e delle prestazioni dei sistemi informativi, di mantenimento della qualità e della correttezza delle procedure e di sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche e procedurali, in un contesto di forte utilizzo di risorse di rete dovuto al lavoro da remoto, alle riunioni in videoconferenza e da un crescente aumento di attività di collaborazione virtuale (es. condivisione di file e documenti e lavorazioni contemporanee).

Tali effetti sulla digitalizzazione, nati con l'emergenza sanitaria iniziata nel 2020, sono diventati strutturali e il SIIT ha provveduto a rendere strutturali le innovazioni adottate su reti e infrastrutture, ma nel contempo il 2021 ha visto una forte crescita dei fenomeni di criminalità informatica con eventi fortemente evocativi quali gli attacchi alla Regione Lazio o al Comune di Torino. Il SIIT ha tempestivamente colto il rischio che tali eventi possono colpire l'azienda e, nel corso dell'anno, ha dedicato notevole impegno su tale fronte, mediante aumento del knowhow dei tecnici interni, partecipazione a seminari e webinar, rafforzamento dei sistemi antivirus e firewall, collaborazione con la Direzione Regionale della Polizia Postale, confronto con altre realtà italiane, creazione di un gruppo di lavoro misto SIIT-Metro sulla cybersecurity. In più occasioni si è rilevato traffico anomalo e pericoloso in ingresso al perimetro dell'informatica aziendale e ogni volta la reazione,

GIT S.P.A

sia del software preposto sia delle persone del SIIT, è stata adeguata sia in termini di tempestività che di adeguatezza.

Nel 2021 l'organico del SIIT è cambiato con l'inserimento di altre due risorse, una nell'ambito dell'assistenza tecnica e l'altra nello sviluppo interno di procedure informatiche, provenienti da altri settori aziendali, e con il pensionamento di una risorsa che seguiva in particolare i sistemi di sicurezza e di accesso da remoto. Tali variazioni hanno contribuito ad una parziale redistribuzione delle attività e dei ruoli, in particolare nei settori dell'assistenza sistemistica e della sicurezza informatica, con relativa crescita professionale.

Per quanto riguarda il mantenimento delle infrastrutture tecniche e informatiche e delle procedure, nel 2021, il SIIT ha continuato a fornire a tutti i settori aziendali i servizi di assistenza e manutenzione su postazioni di lavoro, su reti di connessione dati e protezione esterna, su sistemi operativi, software commerciali e software specifici di gestione processi aziendali, sul CCA, sugli apparati tecnologici di bordo e di terra, inoltre ha messo in operatività varie decine di nuovi PC portatili, in sostituzione di PC fissi, per consentire il lavoro in remoto in particolare ma più in generale una maggior flessibilità logistica, ponendo per esempio le condizioni per adottare eventuali soluzioni di postazioni condivise e coworking.

La disponibilità di tutti i processi aziendali (esercizio, manutenzione, contabilità, risorse umane, vendite, ecc.) si è confermata a livelli elevati, grazie a metodi e procedure continuamente sottoposti a miglioramento continuo, come accertato dalle valutazioni di qualità e di conformità alla normativa ISO 27001.

Per quanto riguarda gli sviluppi, sono proseguite le attività relative a progetti già in corso e sono stati avviati nuovi progetti, in parte programmati da tempo, in parte resisi necessari per far fronte a requisiti nati nel corso dell'anno.

Di seguito sono elencati i principali progetti seguiti nel 2021:

- Sono state sviluppate, totalmente con risorse interne, la nuova piattaforma Intranet/sportello del personale e la nuova piattaforma Massa Vestiario, integrate tra loro. Entrambe sono state collaudate e aperte all'utilizzo in produzione nelle prime settimane del 2022;
- è' stata implementata la revisione delle tariffe extraurbane e formula gestendo la descrizione delle nuove tariffe sui vari canali di vendita di titoli elettronici, definendo correttamente

il termine per il cambio importo (mezzanotte del 31 dicembre) e le regole per contabilizzazione delle vendite;

- per quanto riguarda gli sviluppi del sistema di bigliettazione elettronica e la digitalizzazione dei titoli, si è consolidato il canale EMV ed è stata rilasciata la prima fase dello sviluppo della app ToMoveQRC per la vendita di titoli su smartphone iOS validabili mediante QRcode;
- sono stati installati nuovi display alle fermate del tipo "Via 4" alimentati a energia solare e con display a tecnologia e-paper e si sono consolidati i sistemi di infomobilità su web con indicazione dello stato di affollamento del mezzo oltre che alla posizione in tempo reale;
- Sui nuovi autobus elettrici sono stati installati apparati di bordo SIS e BIP di nuova generazione curando particolarmente l'integrazione nell'AVM dei dati ricavati dai sensori di conteggio passeggeri; nello stesso ambito si è lavorato per giungere all'utilizzo di un unico router di bordo utilizzabile da tutti i sottosistemi di bordo;
- si è collaborato con la Città di Torino per progetto Maas Buoni Mobilità coordinato da
 5T con il ruolo esterno fornito da Pluservice;
- per quanto riguarda l'emergenza Covid-19 si è sviluppato un software per la verifica dei green pass su PC usando una webcam, e si sta lavorando per una versione che possa utilizzare la camera di altri dispositivi;
- si è fornito supporto alla società InfraTo per rendere la loro struttura informatica indipendente da quella di GTT; viceversa si è iniziato a lavorare per la prossima integrazione in GTT della struttura informatica della società Canova;
- è stata fatta attività di ricerca e sviluppo per integrare nel sistema di bigliettazione nuove piattaforme di pagamento (satispay, paypal, ecc) e per nuovi sistemi di validazione a distanza. Alcune di queste attività sono svolte nell'ambito del progetto Torino City Lab del Comune di Torino;
- sono stati preparati i documenti per presentare la candidatura di Torino nel bando MaaSforItaly del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili;
- è proseguita l'attività di analisi e costruzione di cruscotti e indicatori nell'ambito del progetto di business intelligence; in questa fase ponendo attenzione al mondo della manutenzione veicoli;
- è stato effettuato un penetration test e un'analisi delle vulnerabilità dei sistemi di sicurezza informatica;
- sono stati attivati circa 70 account Google per sperimentare la piattaforma Workspace che

integra casella di posta elettronica, programmi di scrittura e fogli elettronici, spazi di condivisione file, form e questionari, videoconferenza, calendari e collaborazione sugli stessi documenti;

Infine il personale SIIT partecipa attivamente, e con grande apprezzamento, alle attività di Asstra (gruppo di lavoro ITS) e di Club Italia, fornendo pregiati contributi alle discussioni tra colleghi di aziende di varie città italiane.

Eventi di comunicazione e marketing

La comunicazione come bussola per viaggiare in modo consapevole

L'attività di comunicazione ha ricoperto un ruolo fondamentale e strategico durante tutto il periodo di emergenza sanitaria da Covid-19.

La graduale ripresa delle attività ha fatto sì che le misure di contenimento del contagio fossero calibrate e modulate sulle correnti condizioni rilevate. Questa continua opera di adeguamento degli interventi ha caratterizzato la gestione dei servizi GTT nel 2021 e, di conseguenza, la comunicazione.

Picchi di contagi o tendenze di ripresa hanno portato il Piemonte a essere inquadrato come "zona gialla", "zona arancione" e, per specifiche aree regionali in alcuni frangenti, "zona rossa". Ne sono conseguiti decreti e disposizioni molto ravvicinati che GTT ha recepito e comunicato con dinamismo.

La possibilità di organizzare una comunicazione così tempestiva nasce anzitutto dalla disponibilità di strumenti digitali e web. Già durante la prima fase di pandemia GTT ha potuto riscontrare un incremento nell'utilizzo dei propri canali social legato all'esigenza dei clienti di orientarsi nei nuovi scenari, questo trend si è consolidato nel 2021 e i canali social e di infomobilità sono stati le leve della comunicazione aziendale per la diffusione capillare di messaggi di utilità.

A riscontro, possiamo notare come la pagina Facebook GTT abbia mantenuto pressoché invariato il numero dei propri iscritti anche nella fase di ripresa delle attività. Significa che l'8% in più di iscritti durante l'anno 2020 ha reputato utile il servizio e ha ritenuto di mantenerlo attivo anche nell'anno successivo.



I riscontri a questo genere di post sono sempre stati ampi.

Emblematici sono anche i numeri legati a Telegram: 6300 iscritti che hanno ricevuto nel 2021 quasi 1700 avvisi sui servizi GTT (una media di 4/5 notifiche al giorno). Si spazia da informazioni sulla regolarità dei mezzi, a segnalazioni sul funzionamento degli apparati (molto utili ad esempio le segnalazioni sul funzionamento degli ascensori della metropolitana) ad avvisi su attività promozionali in genere (mostre, titoli di viaggio, servizi turistici...).

La comunicazione di GTT si è inoltre avvalsa del costante supporto della Centrale di Comunicazione, nata per migliorare l'informazione alla clientela, potenziare e rendere più capillare la comunicazione in tempo reale su tutti i canali disponibili: il Contact Center per le risposte telefoniche (208 mila chiamate in ingresso), il Back Office per la gestione dei contatti tramite mail o modulo on line (10 mila richieste gestite) e la postazione di regia per trasmettere le informazioni ultima ora veicolate sul sito internet GTT, attraverso l'app Telegram, il canale social Twitter e i display presenti a bordo dei mezzi e in fermata. Ma le attività di comunicazione di GTT non si sono limitate ai soli contenuti web, hanno tenuto conto della necessità sociale di raggiungere il più ampio numero di clienti e di ogni target. Non è quindi mancata una comunicazione che possiamo definire di tipo più "tradizionale" sui mezzi e in metropolitana attraverso la diffusione di avvisi audio e la trasmissione di locandine in formato digitale, ma anche, dove necessario, in formato cartaceo.

Il claim ideato nel 2020 ha accompagnato la comunicazione anche nel 2021. Sebbene con impatti e modalità differenti, la pandemia ha continuato a incidere su ogni attività rendendo più che mai

attuale l'invito: "Riparti insieme a noi".





I rapporti con la stampa locale e nazionale hanno inoltre assunto un ruolo sociale di divulgazione dei nuovi modi di viaggiare sui mezzi pubblici. GTT ha cercato e stabilito con i giornali una sinergia per accrescere la propria capacità comunicativa: durante l'anno sono stati svolti diversi reportage fotografici di monitoraggio delle affluenze e delle frequenze delle linee urbane più utilizzate e della metropolitana con particolare attenzione agli orari di punta. Lo scopo è stato quello di tranquillizzare i clienti rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico con una narrazione che fosse percepita come oggettiva e tangibile. Qui sotto un esempio.

LINEA-4¶



Linea-4---via-XX-Settembre¶ ore-7:44¤



Linea-4---zona-mercato-Porta-Palazzo¶ ore-13:13¶

D



Linea-4 -- fermata-84¶ ore-12:55¤

La·linea-4·è-servita-con-tram-di-tipo-6000.¶

I-rilevamenti-e-le-immagini-raccolte-non-hannoevidenziato-criticità.¶

Le ultime disposizioni prevedono che su questi tram possano viaggiare 98 passeggeri.¶

Le banchine appaiono inoltre delle immagini adeguatamente sgombre sia al mattino presto che in mattinata inoltrata.¶

La transizione energetica di GTT

L'anno 2021 non è stato però solo segnato dallo sforzo della riorganizzazione dei servizi per fronteggiare le conseguenze del Covid-19. La città ha potuto assistere alla vera svolta green del proprio trasporto. Il primo forte segnale si è avuto con il prolungamento, ad aprile, del percorso della linea 1 di metropolitana. Due chilometri di una nuova tratta che unisce stazione Lingotto a Piazza Bengasi e collega la periferia ovest alla periferia sud di Torino, ai confini con Moncalieri. Due nuove stazioni della linea: "Italia 61", in Via Nizza in corrispondenza con il palazzo della Regione Piemonte, e la stazione capolinea "Bengasi" al centro dell'omonima piazza.

Il completamento del prolungamento a sud della linea 1 di metropolitana rappresenta un tassello fondamentale nel processo di transizione ecologica del trasporto pubblico nella Città di Torino, che ha vissuto nel 2021 una profonda accelerazione ma che proseguirà anche nei prossimi anni.

GTT S.P.A



"Prendiamo la strada green" è il claim della campagna di comunicazione che annuncia l'apertura delle nuove stazioni della metropolitana e insieme la crescita del trasporto elettrico più in generale, su gomma e tranviario. Alla metro si sono unite infatti due importanti novità: l'immissione in servizio di 50 nuovi autobus "full electric" con ricarica notturna in deposito, simili a quelli già in utilizzo sulla rete torinese, costruiti dalla cinese BYD e, a partire dal 2022, la consegna progressiva in due tranche di 70 nuovi tram prodotti in Italia da Hitachi Rail.

La crescita del trasporto pubblico elettrico in superficie ha così aumentato la propria quota parte di produzione chilometrica realizzata con energia elettrica: GTT gestisce il 37% dei km di servizio attraverso veicoli a trazione elettrica ossia metropolitana, tram e bus. E questa percentuale sale al 44% se si tiene conto della sola autoproduzione, ossia del servizio realizzato con mezzi propri e non in subaffidamento. Queste percentuali, sono peraltro destinate a crescere, GTT individua nel Piano Industriale il rinnovo della flotta in senso green come uno dei punti chiave: punta infatti nel giro di pochi anni a gestire oltre il 70% dei chilometri dell'offerta di servizio con veicoli alimentati con fonti ecologiche.

A valle dell'apertura delle nuove stazioni di Italia 61 e Bengasi, GTT ha sviluppato un progetto di revisione delle proprie linee di superficie. Il prolungamento della linea metropolitana ha richiesto infatti un parziale ridisegno dei percorsi bus, per garantire il necessario interscambio con la metro e velocizzare gli spostamenti in Città. La fase di ripresa post-Covid ha finalmente reso possibile anche la realizzazione di alcune modifiche alle linee di collegamento con la prima cintura.

Il progetto è stato sviluppato in diverse fasi e la comunicazione ha assolto l'importante ruolo di supportare la clientela in ognuna di esse "accompagnando" i passeggeri nella scoperta di nuove linee, nuovi percorsi e nuovi orari.

Sono state aggiornate tutte le paline di fermata con le mappe e le informazioni utili. Sul sito internet sono state messe a disposizione in anticipo tutte le informazioni per conoscere le novità, consultare nel dettaglio i percorsi e programmare gli spostamenti. L'informazione è stata inoltre pre-

sente sulle principali App di mobilità, come il Bot Gtt di Telegram, Moovit e il sito Muoversi a Torino.

A tale proposito, punto rilevante nell'attività di comunicazione del 2021, è stato il rinnovo della partnership con Moovit (app per la mobilità urbana utilizzata da oltre 950 milioni di persone) per fornire informazioni in tempo reale ai cittadini.

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

Mobilità delle persone con disabilità

Gli strascichi di una complessa gestione dei servizi di trasporto, non hanno comunque indebolito il dialogo tra i Disability Manager di GTT e Comune con le associazioni delle persone con disabilità.

Nel corso del 2020, con la collaborazione del settore Comunicazione GTT, è nata l'idea di condividere e scambiare tramite il nostro sito e la pagina web del Disability Manager informazioni ed iniziative che riguardano il trasporto pubblico e l'accessibilità.

Il progetto è stato sviluppato e ha preso forma ad aprile con la nuova sezione "Accessibilità" del sito Internet di GTT. Semplificata, ripensata e migliorata con l'obiettivo preciso di porre sempre di più al centro le esigenze reali delle persone. Per questo il sito offre informazioni e servizi partendo dalle situazioni concrete che le persone con disabilità vivono nell'utilizzare quotidianamente i mezzi pubblici: dall'accesso con la sedia a rotelle su tram e bus, alla verifica preventiva del funzionamento degli ascensori nelle stazioni della Metro, dalla comunicazione relativa ai sedili di colore giallo (dedicati alle persone con mobilità ridotta), alla possibilità di conoscere i passaggi in fermata per organizzare la propria mobilità.

L'obiettivo della nuova sezione è quello di favorire un'interazione costante con la clientela attraverso video consigli e suggerimenti degli utenti e il supporto di un lavoro di comunicazione riferito proprio a questi temi, con campagne, post e info sui social.

GTT S.P.A



L'attenzione di GTT ai temi legati alle persone con disabilità emerge in ogni aspetto. Ad esempio, in occasione dell'allestimento delle nuove stazioni della metropolitana, allestite come le altre secondo le più recenti disposizioni normative in materia, GTT, tramite il proprio Disability Manager, ha portato avanti una precisa richiesta riguardante l'altezza degli interfono di banchina chiedendo che l'accorgimento sia adottato inoltre per tutte le stazioni di prossima costruzione.

Con lo stesso impegno, nel 2021 è proseguita l'attività di allestimento delle motrici 6000 per consentire la presenza contemporanea di due carrozzine per senso di marcia. In sostanza lo spazio riservato alle carrozzine utilizzate dalla persone con disabilità motoria, raddoppia. L'attività seguiterà anche nel 2022.

Nel 2021 GTT, ha avviato la selezione per l'assunzione di nuovi autisti con contratto di lavoro "full time" a tempo indeterminato. Come esito di questa selezione, ha assunto 100 nuovi conducenti e, a partire dal mese di luglio sono state svolte 4 edizioni del Corso di Formazione per i neo-assunti.

In questo ambito si è svolta una attività di informazione e sensibilizzazione ai temi della disabilità e del trasporto pubblico. Agli incontri hanno partecipato attivamente alcune associazioni di persone con disabilità visiva, cognitiva, uditiva e motoria ed anche un cane guida. La loro presenza è stata molto utile e apprezzata in quanto hanno potuto raccontare situazioni concrete e dare suggerimenti.

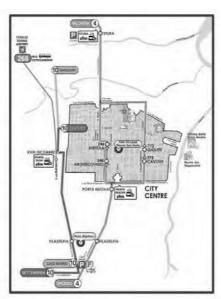
GILSPA

Sono state illustrate le tecnologie a disposizione sui mezzi (infobus, autobus a pianale ribassato, assenza di cinture in sicurezza) si è parlato delle App Moovit e Telegram e della pagina web dedicata all'accessibilità.

Scopo è sensibilizzare e informare ai temi della disabilità per costruire con la collaborazione delle Associazioni un modello basato sulla conoscenza, l'informazione e la sensibilizzazione.

Un ulteriore punto saliente dell'attività che GTT sviluppa a supporto di una mobilità inclusiva, menzioniamo l'attività, avviata nell'ultimo trimestre dell'anno, di sostituzione degli orari cartacei in palina con adesivi dotati di QR Code. In precedenza gli orari affissi in palina erano limitati ai primi passaggi del mattino e ai passaggi serali e, a causa degli spazi ristretti e quindi del carattere ridotto, erano difficilmente leggibili. Il nuovo adesivo è stato prodotto in rilievo per renderlo facilmente individuabile al tatto dalle persone con disabilità visiva e di una dimensione facilmente percepibile da una persona con disabilità cognitiva.

L'iniziativa ha riscosso il plauso di organizzazioni territoriali che tutelano, assistono, rappresentano e promuovono l'autonomia delle persone con disabilità visiva e cognitiva. Fra queste A.P.R.I. (Associazione Pro Retinopatici e Ipovedenti-onlus) e U.I.C.I. (Unione Italiana Ciechi e degli Ipovedenti) che, insieme al Disability Manager di GTT, hanno attivamente partecipato alle prove di funzionalità del sistema.



GTT e gli eventi

Sebbene condizionati dal contesto pandemico, Torino ha ospitato nel 2021 eventi sportivi di grande rilievo: la MiTo del ciclismo, i Campionati Europei di calcio, la UEFA Nation League, le Nitto ATP Finals e la Davis Cup by Rakuten.

La loro gestione logistica ha richiesto particolare attenzione e

piani di intervento specifici. La comunicazione ha supportato questi eventi con campagne informative e di promozione di servizi dedicati. Linee e parcheggi riservati, speciali tariffe, intensificazio-

GIT S.P.A

ne dei servizi sono stati tutti oggetto di pubblicizzazione ai visitatori con grafiche dedicate, avvisi sui mezzi e su tutti i canali di informazione aziendale. L'attività, che già in periodi abituali ha una grande rilevanza, ha assunto in queste circostanze una connotazione ancor più significativa in considerazione del fatto che questi eventi sono stati di richiamo non solo nazionale ma ampiamente internazionale. L'attenzione a questo target è stata dimostrata con ampie traduzioni in lingua inglese per facilitare a tutti la comprensione dei messaggi.

Questo tema, in contesto differente, è stato inoltre affrontato per la gestione del sito internet. Eventi sportivi e culturali, come ad esempio il Salone del Libro, sono sempre più richiamo per turisti. Torino offre una vasta offerta di attrazioni e GTT ha ampliato la comunicazione del proprio sito con una accresciuta e aggiornata sezione in lingua inglese.

Sito internet

In riferimento allo sforzo per rendere sempre più completo, aggiornato e accessibile il sito internet, indichiamo come anche il modulo aziendale di contatto con la clientela pubblicato nella sezione "Dialoga con noi" sia stato tradotto in lingua inglese.

Peraltro tale modulo è stato accresciuto nelle sue voci in accoglimento delle richieste avanzate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). GTT ha provveduto alla creazione e al collegamento di un nuovo punto di accesso per il modulo reclami di ferrovie con:

- condizioni contrattuali o tariffe discriminatorie;
- diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- informazioni sul viaggio;
- informazioni sui diritti dei passeggeri;
- difficoltà nella presentazione del reclamo.

Inoltre, il sito internet nei primi mesi dell'anno 2021, è passato da un protocollo di comunicazione in chiaro HTTP (Hyper Text Transfer Protocol) a un protocollo criptato HTTPS (Hyper Text Transfer Protocol Secure) a tutela dei visitatori.

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

Accordi 2021

GTT, ha interesse a instaurare collaborazioni che favoriscano la mobilità pubblica e a promuovere i suoi servizi partecipando a iniziative con realtà locali. Vengono di seguito riepilogate le principa-

li iniziative del 2021:

Come già descritto, GTT e Moovit hanno rinnovato la loro partnership. Una collaborazione che permette agli utenti del trasporto pubblico di individuare velocemente tramite l'app Moovit le soluzioni migliori per raggiungere la propria destinazione, di conoscere in tempo reale l'orario di arrivo del mezzo pubblico alla fermata, di conoscere il livello di capienza del mezzo e di ricevere le comunicazioni su eventuali modifiche improvvise o pianificate alla rete di trasporto pubblico. Un unico strumento per ricevere informazioni aggiornate a 360° su tutto ciò che accade in città.

All'interno dell'app Moovit sono state completamente rimappate e inserite le oltre 200 linee urbane, extraurbane e scolastiche operate da GTT e le oltre 3500 fermate presenti sul territorio della provincia di Torino.

Una buona visibilità arriva a GTT dal contratto biennale sottoscritto col Torino Football Club SpA come Official Transport Supplier. Oltre al servizio di trasporto in esclusiva della prima squadra con autobus brandizzati appositamente allestiti, GTT ottiene dall'accordo biglietti di Tribuna Granata ad uso promozionale per le gare disputate allo stadio Olimpico. Questi biglietti sono il premio in palio per i vincitori del concorso "Passione Granata" che GTT ha organizzato per i propri abbonati.

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

Sempre in ambito sportivo, GTT ha ottenuto la qualifica di Official Transport Supplier anche per le Nitto ATP Finals. Per l'Azienda è interesse strategico essere partner in occasione di grandi eventi sul territorio diventando promotrice del trasposto ecocompatibile.

Il contratto, ha dato riconoscimento e visibilità del brand GTT a fronte di un servizio di trasporto con potenziamenti dedicati e la possibilità per gli spettatori dell'evento di tariffe agevolate sul biglietto Daily venduto tramite app ToMove (in virtù della deliberazione della Giunta Comunale n. 2018-00894/119).

Non solo accordi in campo sportivo, ma anche culturale e ludico.

Un brillante risultato ha ottenuto, ad esempio, l'accordo stretto con Torino Factory, società che da alcuni anni progetta e produce giochi a tema torinese, per la produzione commercializzazione del

GTT S.P.A

gioco da tavolo "Giratorino" che, oltre al fine ludico, intende promuovere le aziende simbolo di Torino, i prodotti enogastronomici e i luoghi più suggestivi e di divertimento della città.

La presenza di GTT nella produzione aiuta a confermare la centralità dell'azienda di trasporto nella città.

Nel gioco, sold out, sono stati inseriti i mezzi di trasporto pubblico (tram, bus e metropolitana) e di alcuni servizi turistici (la tranvia Sassi-Superga e il tram ristorante "Gustotram").

Per promuovere la mobilità pubblica in occasione di grandi eventi di interesse culturale, GTT ha infine stretto accordi con organizzazioni che operano nel settore della cultura e dell'arte.

Queste iniziative consentono di svolgere attività di promozione congiunta tra le parti finalizzata ad una diffusione della conoscenza dei propri servizi, oltre a fornire, in alcuni casi, condizioni di maggior favore ai dipendenti e abbonati GTT per visitare mostre, concerti e eventi.

Sono accordi di co-marketing basati su un mutuo scambio di visibilità e senza alcun corrispettivo economico, ma hanno un'alta valenza di affermazione del brand.

Menzioniamo a tal proposito la collaborazione con la Fondazione Teatro Regio di Torino in occasione della kermesse Regio Metropolitano e il più recente accordo con Next Exhibition, startup che si occupa della produzione, organizzazione e realizzazione di esposizioni temporanee.

Procedure competitive

Si riportano a seguire i dati relativi alle procedure competitive espletate nel 2021 e lo storico del periodo 2010 – 2021 per acquisti di lavori, servizi e forniture inerenti all'attività svolta.

Valori storici periodo 2010 – 2021

Si riportano nella tabella seguente i dati relativi al periodo 2010-2021 per consentire una lettura dell'andamento mediante raffronto.

VALC	VALORI PROCEDURE DI GARA CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE E PERCENTUALE						
CRITE							
ANNO	offerta economicamente più vantaggiosa - valore gare (in €)	%	prezzo più basso – valore gare (in €)	%	Valore totale (in €)		
2010	9.230.221	35	17.490.481	65	26.720.702		
2011	50.969.828	32	106.528.049	68	157.497.877		
2012	58.544.956	37	99.984.888	63	158.529.844		
2013	35.122.824	28	88.546.479	72	123.669.303		
2014	29.678.406	30	68.478.449	70	98.156.855		
2015	100.147.689	56	79.527.187	44	179.674.876		
2016	47.030.727	46	55.099.704	54	102.130.431		
2017	22.439.516	30	51.805.456	70	74.244.972		
2018	302.851.264	78	85.896.647	22	388.747.911		
2019	7.249.913	11	58.532.522	89	65.782.435		
2020	93.610.821	75	29.690.446	25	123.301.267		
2021	107.783.908	65	58.174.276	35	165.958.183		

I valori gestiti a base di gara evidenziano una notevole variazione in aumento passando dai circa 123 milioni di euro del 2020 ai 165 milioni del 2021 (il 65% del valore economico 2021 è riferito a gare con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa). Il raffronto evidenzia una variazione in aumento dovuta al fatto che nel 2021 sono state avviate due importanti procedure di gara relative alla fornitura di 152 autobus (70 milioni di euro).

Tipologia appalti 2021: suddivisione percentuale sulla base degli importi

Forniture => 74% (122,8 milioni di Euro);

Servizi => 22% (36,6 milioni di Euro);

Lavori => 4% (6,5 milioni di Euro).

Numero procedure periodo 2017 – 2021

I risultati 2021 raffrontati con il periodo 2017 - 2020 sono riportati nella tabella seguente ed evidenziano un aumento del 29% delle procedure rispetto al 2020. L'aumento è determinato anche dalla ripresa dell'attività del servizio di trasporto pubblico svolto da GTT e conseguentemente delle procedure concorsuali dopo la flessione registrata a seguito della crisi epidemiologica iniziata nel marzo 2020.

NUMERO PROCEDURE DI GARA							
CRITE	CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE E PERCENTUALE						
ANNO	offerta economicamente più vantaggiosa	%	prezzo più basso	%	Numero totale		
2017	15	25	37	75	52		
2018	21	28	55	72	76		
2019	18	16	94	84	112		
2020	11	15	61	85	72		
2021	6	7	84	93	90		

Ribassi anno 2021

Con riferimento alle gare, indette nel 2020 e nel 2021, e concluse nel 2021, le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 15,22%, determinando un minor costo per GTT dell'ordine di 23,1 milioni di Euro.

Contratti sottoscritti nel 2021

I contratti sottoscritti nel 2021, comprendenti:

- affidamenti diretti (di norma previo confronto preventivi) di importo inferiore ad Euro 40.000;
- procedure negoziate con unico fornitore;
- affidamenti ad esito di procedure competitive indette, oltre che nel 2021, in anni precedenti,

sono stati in totale 465 per un valore complessivo 186,7 milioni di Euro.

Contenziosi anno 2021

Sono di seguito riportati i dati relativi all'unico contenzioso in materia di gare di appalto registrato nel corso del 2021.

Relativamente all'appalto n. 19/2021, è stata avviata procedura aperta per l'affidamento del servizio di manutenzione annuale hardware e software della piattaforma informatica HPE con criterio di aggiudicazione al minor prezzo e un importo a base di gara di Euro 155.000,00 (IVA esclusa e oneri della sicurezza pari a zero);

Sono pervenute le offerte dei seguenti operatori economici:

- Tim Spa
- Consorzio Stabile Three For Tech Group Scarl

• Var Group Spa

Il Concorrente Consorzio Stabile Three For Tech Group Scarl che proponeva prodotti equivalenti, è stato escluso in quanto privo del requisito richiesto a pena di esclusione dell'accreditamento presso la società HPE come "Platinum Partner".

Avverso tale provvedimento di esclusione il Consorzio Stabile Three For Tech Group Scarl ha proposto ricorso al TAR, recante istanza cautelare, teso a contestare l'esclusione e le sottese disposizioni della legge di gara.

Con sentenza n. 612/2021 pubblicata in data 15.06.2021 il TAR ha accolto il ricorso e per gli effetti ha annullato il Disciplinare di gara nella parte in cui imponeva il requisito di "Platinum Partner" di HPE e quindi il provvedimento di esclusione della ricorrente, ritenendo che GTT avrebbe dovuto consentirne, in ragione dell'immanenza del principio dell'equivalenza di cui all'art. 68 del D.Lgs. n. 50/2016, la partecipazione e procedere ad una valutazione circa l'equivalenza o meno della fornitura offerta rispetto agli standard di capitolato.

Si è proceduto quindi al completamento della fase di ammissione del concorrente Consorzio Stabile Three For Tech Group Scarl e alla verifica di equivalenza che ha portato all'ammissione del suddetto Concorrente risultato poi aggiudicatario dell'appalto.

Risorse umane, organizzazione e relazioni industriali

Risorse umane e Organizzazione

Organico

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2021 è stata di 4.027 dipendenti. Al 31 dicembre 2021 la forza totale era di 4.041 persone, 88 unità in meno rispetto al valore puntuale al 31 dicembre 2020 per effetto di 122 assunzioni e 210 cessazioni dal servizio. La contrazione dell'organico è coerente con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi previsti a budget e nel Piano Industriale.

Cassa integrazione e smart working

Il 2021 ha risentito ancora della pandemia Covid-19. La situazione sanitaria generale ed i periodi di "chiusura" hanno indotto GTT a ricorrere nuovamente agli *ammortizzatori sociali* con riduzione della prestazione fino a zero ore per il periodo 15/03/21 – 18/04/21 (7 settimane).

Le giornate di "cassa" sono state circa 5.200 e più precisamente:

Mese	Giorni
Marzo	2.192
Aprile	3.039
	5.231

Molto importante e determinante ai fini del contenimento del contagio è stata la gestione dei positivi, delle quarantene e dei lavoratori "fragili" (immunodepressi).

Le indicazioni fornite nel tempo dai vari decreti che si sono susseguiti, hanno influenzato in maniera significativa il "modo di lavorare in GTT". E' stato ulteriormente potenziato il ricorso allo smart working avviato nel 2020. Nel 2021 sono 440 le persone abilitate al lavoro in remoto e sono state oltre 25.000 le giornate di lavoro effettuate con tale modalità.

Sviluppo, organizzazione, formazione

Nel 2021, le principali attività di sviluppo gestionale e organizzativo hanno riguardato:

- Revisione dell'assetto organizzativo di primo livello a seguito della nomina del Direttore Generale e modifica dell'articolazione organizzativa e dell'attribuzione delle responsabilità per alcune aree aziendali;
- ricerche interne di personale volontario da adibire a diversa mansione per lo sviluppo delle persone e il riequilibrio degli organici;
- ricerche esterne di personale e assunzioni:
 - Ricerca di operatori di esercizio (conducenti di linea) con conseguente assunzione di 103 persone con contratto a tempo indeterminato;
 - Ricerca di personale laureato che ha portato all'assunzione di 14 persone con contratto di apprendistato di alta formazione e ricerca che prevede il conseguimento del master di secondo livello in "Management delle aziende di trasporto pubblico locale e servizi per la mobilità". Il master biennale, realizzato on demand per GTT, è attivato dal Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, in collaborazione con il Politecnico di Torino ed è stato approvato e finanziato dalla Regione Piemonte (Det. n. 711 del 30/11/2021, Bando di cui alla Det. n. 711 del 03/08/2016 "Apprendistato di Alta Formazione e di Ricerca 2016-2018). La formazione universitaria e il tirocinio in azienda sono volti a sviluppare profili potenzialmente adatti a coprire posizioni di ma-

nagement. L'iniziativa si inserisce pienamente nelle azioni di innovazione e sviluppo contemplate dal Piano Industriale di GTT e si realizza in concreta applicazione dei valori aziendali: centralità della persona, efficienza economica ed efficacia, rispetto e tutela dell'ambiente, orientamento al dialogo, correttezza negoziale e trasparenza, responsabilità sociale;

• Assunzione di 5 operai di manutenzione con contratto di apprendistato professionalizzante attingendo dalla relativa graduatoria di selezione in vigore.

L'adozione del sistema di gestione secondo la norma ISO 37001 ha inoltre avviato un processo continuo di due diligence sul personale finalizzata alla prevenzione della corruzione.

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

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

La quantità complessiva di formazione con docenza esterna erogata nel 2021, che ha coinvolto 1.323 partecipanti, è stata di 11.477 ore (di cui 10.757 di formazione obbligatoria). La formazione con docenza interna ha coinvolto 5.213 partecipanti per 27.210 ore totali (di cui 5.538 ore dedicate alla formazione obbligatoria).

Anche nel 2021 lo svolgimento dell'attività formativa è stato condizionato in modo rilevante dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 per le conseguenti disposizioni normative in tema di formazione aziendale. Pertanto è stato possibile erogare solo alcune tipologie di formazione nelle modalità e con l'adozione delle misure di prevenzione del contagio previste dalla legge e dai relativi protocolli aziendali. Conseguentemente, la formazione svolta ha riguardato prevalentemente i corsi obbligatori in materia di sicurezza.

Sono stati attivati 5 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi) e si è registrato il rientro di fondi impegnati con piani attivati e realizzati negli anni precedenti per un importo complessivo di oltre 580.000.

Nel complesso, circa l'83% dei costi di formazione esterna erogata nell'anno 2021 è compreso nei

GTT S.P.A

piani di formazione finanziata. Tale percentuale è sensibilmente più bassa del solito perché per molti corsi non sono stati rispettati i vincoli propri della formazione finanziata: nella fattispecie, il problema ha riguardato principalmente il numero dei partecipanti. Le numerose assenze dovute a positività e quarantene spesso non hanno permesso di raggiungere il numero minimo di partecipanti richiesto e hanno reso quindi i corsi non finanziabili.

Salute e sicurezza - Infortuni

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l'azienda. Non considerando il 2020, che ha registrato una considerevole riduzione per effetto dell'emergenza sanitaria, il 2021 ha registrato un ulteriore calo degli eventi che, esclusi quelli in itinere e quelli Covid, è pari al 23% rispetto al 2019. Il confronto 2009-2021 evidenzia un trend di diminuzione con un decremento degli infortuni complessivo pari a circa il 36% (a parità di perimetro). L'indice di gravità 2021 (n. eventi su ore lavorate x 1.000.000, esclusi quelli in itinere e quelli Covid) è stato del 27,7 contro l'analogo dato 2019 di 31,8.

Welfare aziendale

Il perdurare dello stato di emergenza sanitaria derivante dalla pandemia Covid-19 ha caratterizzato anche l'anno 2021 inducendo GTT, d'intesa con le Organizzazioni Sindacali, a riattivare procedure di integrazione salariale per tutto il personale con conseguenti ripercussioni economiche e psicologiche sui propri dipendenti. Per cercare di venire incontro ai lavoratori è stata confermata anche per il 2021 la *polizza* per tutti i dipendenti GTT e i loro familiari a carico con *copertura assicurativa* contro le infezioni da Covid-19 che abbiano determinato il ricovero dell'interessato.

Inoltre è stato reso strutturale l'istituto delle ferie solidali con la sottoscrizione di un regolamento che ha previsto la possibilità di cessione ferie da parte di tutto il personale GTT compresi i dirigenti.

Come per l'anno 2020 il Centro di Ascolto ha fornito un significativo supporto in merito alle problematiche psicologiche connesse all'emergenza pandemica. Ciò in particolare per situazioni di ansia, stress, depressione, attacchi di panico, resistenze psicologiche al rientro al lavoro "in presenza", situazioni di contagio Covid-19 precedenti al rientro lavorativo, isolamento o quarantena legato al contagio di familiari o conoscenti, lutti legati al Covid-19. Gli incontri si sono svolti prevalentemente utilizzando la videochiamata attraverso le piattaforme Whatsapp, Skype, Facetime, Meet.

I temi emersi reattivi alla condizione di emergenza Covid-19 sono riconducibili a due sfere:

lavorativa:

- ansie e disagi connessi alla condizione lavorativa nel periodo pandemico
- resistenze psicologiche al rientro al lavoro in presenza
- resistenze alla vaccinazione

in ambito privato personale:

- situazioni di ansia, stress, stati depressivi, attacchi di panico
- lutti
- effetti dell'isolamento o quarantena personali o di familiari e conoscenti

Complessivamente nel 2021 hanno usufruito dei servizi del Centro di Ascolto 82 persone.

Dal 2005 ad oggi si sono rivolti al Centro di Ascolto per counseling, consulenza psicologica, psicoterapie brevi, sostegno psicologico, attività di coaching, 1056 utenti (dato al 31 dicembre 2021).

Fondo sussidi straordinari

Anche per il 2021 il "Fondo Sussidi Straordinari" è stato uno degli strumenti di welfare utilizzato per supportare le famiglie dei dipendenti deceduti durante l'anno. Sono state aiutate con questo strumento 7 famiglie di colleghi scomparsi. Si sono inoltre supportati 2 dipendenti in difficoltà economiche contingenti.

Nel 2021 è stato siglato un accordo sindacale che armonizza, tra le due Aziende confluite in GTT (ATM e SATTI), la materia delle concessioni di anticipazioni TFR prevedendo, inoltre, la possibilità di concedere terze anticipazioni sul TFR.

Relazioni industriali

Dopo un 2020 in cui le Relazioni Industriali di GTT sono state necessariamente incentrate nella gestione dell'emergenza e degli effetti della diffusione della pandemia di Covid-19, il 2021 ha rappresentato un anno di transizione nel quale l'Azienda, pur proseguendo nella quotidiana gestione dello stato emergenziale, ha posto le basi per il rilancio delle attività economico produttive in chiave post-pandemica.

Il confronto con la parte sindacale ha avuto nel corso del 2021 quindi un doppio ruolo: da una parte si è proseguito nel monitoraggio costante dell'evoluzione pandemica in relazione ai necessari aggiornamenti del Protocollo anti-contagio, dall'altra si è lavorato alla definizione di intese correlate agli obiettivi di sviluppo aziendali, in coerenza con quanto stabilito dal Piano Industriale.

Aggiornamenti del Protocollo Anti-contagio

Il Protocollo Anti-contagio, adottato a partire dal 13 marzo 2020 a tutela del personale GTT e dei nostri clienti, è stato redatto secondo le regole di massima cautela dal Comitato Aziendale di Gestione Emergenza Coronavirus e sottoscritto dagli RLS e da tutte le Organizzazioni Sindacali presenti in GTT. Nel corso del 2021, per verificare lo stato di attuazione delle norme, il Comitato, cui partecipa l'azienda insieme alle rappresentanze sindacali, si è riunito periodicamente. Dalla sua introduzione a fino ad oggi il Protocollo anti-contagio ha subìto infatti ben 10 revisioni per adeguarsi alle norme introdotte e modificate dai DPCM e dalle ordinanze del Ministero della Salute che si sono susseguite.

L'aggiornamento del Protocollo è stato pertanto oggetto di costante confronto con la parte sindacale e alcune modifiche introdotte nel corso 2021 hanno generato situazioni conflittuali scaturite nello sciopero dell'11/10/21: in particolare, oggetto di attenzione da parte sindacale, sono state l'attuazione delle norme sul "Green Pass" per l'accesso ai luoghi di lavoro, le modalità di controllo e verifica adottati dall'Azienda e la decisione aziendale, in attuazione delle disposizioni dell'Ordinanza del Ministero della Salute del 30 agosto 2021, di consentire nuovamente alla clientela l'accesso dalla porta anteriore nei veicoli urbani dotati di cabina guida con paratia.

Accordi di sviluppo: nuovi assunti e fusione per incorporazione Canova in GTT

Il 2021 è stato teatro di trattative volte a favorire il rilancio economico e produttivo della Società in una prospettiva post-pandemica.

- il 12 aprile 2021 con un accordo specifico GTT ha definito un'intesa per avviare il processo di fusione per incorporazione della Società Canova in GTT, il cui progetto è stato ratificato a fine luglio all'interno del Piano Industriale; successivamente all'approvazione del progetto di fusione da parte dei CdA di GTT e di Canova e dell'assemblea dei soci, il 23/12/2021 GTT ha avviato la procedura di esame congiunto con le OO.SS. prevista dall'art 47 L 428/1990; durante il primo incontro con la parte sindacale del 30/12/ GTT si è dichiarata disponibile ad avviare un processo di armonizzazione in coerenza con quanto definito nell'accordo del 12 aprile.
- il 27 maggio GTT sigla con le OO.SS. un accordo per il trattamento dei neoassunti, che garantendo l'equilibrio economico e la competitività dell'azienda, pone le basi per un nuovo piano di assunzioni di 100 autisti in grado di far fronte al turn over nell'arco del triennio 2021-2023 del Piano Industriale.

Successivamente, come precedentemente riportato, nel corso dell'esercizio 2022 è stata perfezio-

nata l'operazione di fusione per incorporazione di Ca.Nova SpA in GTT SpA. Nello specifico, in data 15 dicembre 2021 le Assemblee di GTT SpA e di Ca.Nova SpA hanno deliberato la fusione per incorporazione di Ca.Nova SpA in GTT SpA. La relativa delibera è stata iscritta in CCIAA in data 23 dicembre 2021. L'operazione si è conclusa con l'atto di fusione firmato in data 26 aprile 2022 e registrato in CCIAA il 05 maggio 2022.

Politiche di Welfare

Il protrarsi dell'emergenza pandemica e l'inevitabile riflesso della situazione sulle condizioni economiche delle famiglie ha orientato la discussione con il sindacato anche su tematiche di sostegno e welfare che si sono concretizzate nella sigla di due accordi.

- il 20 maggio 2021 viene siglato un nuovo accordo "anticipi TFR" che migliora e armonizza, per tutto il personale GTT, le condizioni di accesso agli anticipi del TFR. In particolare l'intesa siglata amplia il numero di concessioni possibili e le motivazioni per cui il dipendente ha facoltà di chiedere l'anticipo.
- il 14 giugno 2021 GTT sigla un accordo con le OO.SS. sulle "Ferie Solidali", grazie al quale viene introdotta e normata la possibilità per tutti i dipendenti di "donare" proprie giornate di ferie a colleghi in particolare difficoltà.

Si rimanda inoltre al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa per gli aggiornamenti riguardanti il CCNL di riferimento avvenuti in data successiva alla data di chiusura dell'esercizio.

SISTEMI DI GESTIONE

Nel corso del 2021 l'ente Certiquality ha condotto gli audit di certificazione annuale di terza parte per la verifica della conformità e dell'efficace applicazione dei sistemi Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza dei Lavoratori e Sicurezza delle Informazioni, attraverso verifiche di rinnovo e sorveglianza. L'esito è stato positivo ed ha permesso il mantenimento di tutte le certificazioni e l'implementazione di utili azioni di miglioramento.

Nel corso del 2021 le attività, iniziate negli anni precedenti, relative all'iter per la certificazione del sistema di prevenzione della corruzione di GTT secondo la norma ISO 37001:2016 si sono concluse positivamente. In seguito all'analisi e valutazione dei rischi corruttivi su tutti i processi aziendali, alla verifica di tutte le attività aziendali sensibili ai fini anticorruttivi attraverso lo svolgimento degli audit interni e alla predisposizione della documentazione di sistema, nel novembre

2021 GTT ha superato l'audit di stage 2, conseguendo la certificazione del sistema di gestione per la Prevenzione della Corruzione.

Qualità

Nell'impegno a promuovere l'approccio prestazionale della norma ISO 9001:2015, GTT persegue il miglioramento dei processi sulla base del monitoraggio e misurazione degli indicatori di efficacia ed efficienza e della valutazione dei risultati. Tale attività è formalizzata in specifica reportistica e viene sintetizzata nei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento annuali: i dati prestazionali e programmatici in essi contenuti sono correlati agli obiettivi di ciascuna area aziendale, agli impegni assunti attraverso i Contratti di Servizio e le Carte della Mobilità e al rispetto dei vincoli normativi, legislativi e di sostenibilità. Essi sintetizzano inoltre le misure correttive individuate nel caso in cui gli indicatori si discostino dagli obiettivi definiti e le azioni di miglioramento relative alle opportunità che si è scelto di cogliere.

Riguardo al mantenimento del Sistema di Gestione Qualità, nel 2021 l'ente certificatore esterno Certiquality ha confermato la certificazione tramite audit di sorveglianza. Il sistema è stato giudicato conforme, solido, ben contestualizzato e focalizzato sui processi e obiettivi aziendali.

La Dichiarazione Non Finanziaria (DNF) pubblicata nel 2021 rendiconta impegni e risultati raggiunti dalla società in ambito ESG (Environmental, Social and Governance) nel corso del 2020.

Essa descrive le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti relativamente ai temi espressamente richiamati dal D.lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

Essa viene approvata dal Consiglio di Amministrazione e dall'Assemblea dei Soci contemporaneamente al bilancio di esercizio, a evidenza della stretta complementarietà nell'informativa societaria tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

Nella nostra Azienda la rendicontazione ambientale e sociale ha una storia di oltre 20 anni, con documenti pubblicati sempre per scelta volontaria, in ottica di trasparenza verso tutti gli interlocutori interni ed esterni. Questo implica tuttavia precisi obblighi informativi e documentali, che possono essere verificati dall'autorità pubblica preposta al controllo (la Consob – Commissione Nazionale per le società e la Borsa) ed eventualmente sanzionati in caso di difformità.

L'asseverazione della conformità del documento ai requisiti del D.Lgs. 254/2016 (limited assurance) è stata effettuata da un professionista designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino (ODCEC), nell'ambito di un "Protocollo di collaborazione istitu-

GIT S.P.A

zionale in tema di dichiarazione non finanziaria" siglato nel marzo 2021. Il supporto metodologico alla realizzazione del documento è stato inoltre fornito dai referenti del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino e della società RINA Services SpA, che collaborano stabilmente con l'ODCEC Torino nello studio e nello sviluppo dei sistemi di gestione di qualità, dell'ambiente, della sicurezza e della responsabilità d'impresa.

I risultati delle verifiche svolte in merito alla conformità al D. Lgs 254/2016 (in particolare all'art. 3, c. 3) sono contenuti nella relazione del revisore riportato alla fine del documento.

Ambiente

GTT riserva particolare attenzione ai principi di sostenibilità e rispetto dell'ambiente.

Annualmente vengono elaborati programmi e obiettivi volti al miglioramento delle performance ambientali i cui risultati vengono consuntivati nell'Ambito del Riesame annuale della Direzione del Sistema di Gestione ambientale. L'adozione di tali programmi è altresì funzionale al rafforzamento dei sistemi organizzativi e di responsabilità sociale messo in atto ai sensi dell'art. 6 comma 2 del decreto Madia, di cui si darà conto nella Relazione sul governo societario.

Riguardo al mantenimento del Sistema di Gestione Ambiente, nel 2021 l'ente certificatore esterno Certiquality ha confermato la certificazione tramite audit di rinnovo. Il sistema è stato giudicato solido, maturo e ben contestualizzato e consente di tenere sotto controllo adeguatamente gli aspetti ambientali.

Nonostante il protrarsi dell'emergenza Covid-19 nel corso del 2021 è stato garantito, con notevoli sforzi dovuti alla riduzione del personale in servizio, il rispetto della normativa ambientale e della regolamentazione del sistema di gestione a livello aziendale posticipando l'applicazione dei programmi di miglioramento.

Va però sottolineato il grosso impegno profuso da GTT nel rinnovo della flotta con mezzi a emissioni zero (nuovi autobus elettrici entrati in servizio nel 2021) con evidenti ricadute sulla collettività in termini di riduzione delle emissioni e miglioramento del confort dei passeggeri. L'impegno alla base della mission aziendale, una mobilità più sostenibile per tutti, vedrà GTT mettere in atto anche nel prossimo biennio ulteriori azioni di ammodernamento della flotta sia dei mezzi su gomma che su rotaia ed il rafforzamento del servizio con mezzi basso emissivi e confortevoli.

Nella primavera 2021 sono entrate in servizio le 2 nuove stazioni della Linea 1 della metropolitana che ha contribuito e contribuirà ulteriormente a rendere più efficace ed efficiente il trasporto pubblico, soprattutto con il ritorno ai flussi di passeggeri a livelli pre emergenza Covid-19.

Anche per il 2021 l'azienda ha aderito alla convenzione SCR Piemonte (Società Committenza Re-

gionale) per la fornitura di energia elettrica che, in ottemperanza a quanto previsto dall'Allegato I del Protocollo d'Intesa per gli Acquisti Ecologici (Protocollo APE) promosso dalla Città Metropolitana di Torino, è stata al 100% proveniente da fonti rinnovabili certificate, pertanto la filiera della trazione elettrica GTT (metro, tram, ferrovia ed in particolare bus elettrici, il cui numero è in costante aumento) può essere considerata a impatto zero.

Per il 2021 GTT ha inoltre aderito alla convenzione SCR anche per la fornitura di gas metano ad uso riscaldamento.

Le performance in tema di sostenibilità ambientale verranno rendicontate nella DNF riferita all'anno 2021 che indagherà nel dettaglio, come già in passato faceva il Bilancio di Sostenibilità, le politiche a favore dell'ambiente implementate a livello aziendale.

Sicurezza e salute degli ambienti di lavoro

L'impegno di GTT per la Sicurezza e la Salute dei lavoratori è testimoniato dall'adozione di un Sistema di Gestione certificato ai sensi dello standard UNI ISO 45001:2018 che nel 2021 è stato sottoposto a visita di sorveglianza, il cui esito ha confermato complessivamente la conformità ai requisiti della norma di riferimento, e dal perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo.

Nel 2021 il perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha interessato anche GTT che ha costantemente pianificato e messo in atto le misure necessarie al contenimento dei contagi. In ottemperanza ai DPCM e Decreti Legge entrati in vigore è stato progressivamente aggiornato il protocollo di sicurezza anti-contagio, attualmente pubblicato in rev. 10 e sono state attivate le necessarie campagne di formazione/informazione affinché tutto il personale applicasse correttamente le misure in essi contenute e sono stati resi disponibili tutti i dispositivi necessari al fine del contenimento dei contagi.

E' in fase di test il software acquisito per la gestione dei presidi antincendio al fine di garantire una maggiore efficienza nella gestione delle manutenzioni e delle segnalazioni/registrazioni delle anomalie che entrerà in produzione nel corso del primo semestre 2022.

E' attivo sulla piattaforma SAP il sistema per la verifica costante del mantenimento delle abilitazioni obbligatorie che il personale deve possedere e della formazione a seguito di trasferimento o cambio mansione, che in caso di anomalie invia opportuna segnalazione ai responsabili diretti.

Primari obiettivi aziendali rimangono la progressiva eliminazione dei materiali contenenti amianto, le cui condizioni vengono monitorate annualmente sia visivamente che attraverso determinazione strumentale delle fibre aerodisperse, gli interventi inerenti alla sicurezza strutturale e la prevenzione incendi.

Nel corso dell'anno sono state condotte le campagne di misura per l'aggiornamento della valutazione dell'esposizione per inalazione agli agenti chimici, dell'esposizione a rumore e vibrazioni dei lavoratori. E' proseguito il processo di aggiornamento della documentazione di sistema e di valutazione del rischio che interessa tutta l'organizzazione aziendale, portando a termine l'aggiornamento di tutti i manuali specifici di sito/settore che verranno pubblicati nel 2022 ed è proseguito l'impegno nell'individuazione di strumenti volti al miglioramento della comunicazione aziendale sul tema sicurezza migliorando i canali relativi al ricevimento di informazione da parte del personale.

Analisi e prevenzione dei rischi

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

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

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

Per quanto concerne il contesto esterno per GTT è rilevante valutare i rischi legati alle imprevedibili oscillazioni sui mercati dei prezzi dell'energia elettrica, del metano e del gasolio, che incidono in misura determinante sui costi della produzione. Nell'intento di effettuare politiche di mitigazione di tali rischi GTT da anni ha provveduto a rivedere le sue pratiche di approvvigionamento. Per l'energia elettrica e per il metano da riscaldamento e da autotrazione si è aderito a convezioni stipulate da Società di Committenza (ad es. SCR e CONSIP) per la fornitura a prezzo fisso e con durata annuale. Per il gasolio sono state attivate due gare nell'arco dell'anno (una per il prodotto estivo e una per il prodotto invernale) per non gravare l'extra costo del prodotto invernale anche sul prodotto estivo.

Di altro genere è invece il rischio reputazionale: in quanto servizio ad alta intensità di utilizzo e integralmente esercito in pubblico, il trasporto è tutti i giorni oggetto di attenzione e di cronaca, con particolare rilevanza per disservizi e problematiche varie. L'azienda è dunque "altamente no-

tiziabile", la sua percezione dipende da svariate variabili che non è possibile controllare integralmente, ma che possono incidere significativamente sulla propensione dei cittadini alla fruizione dei servizi e quindi sui ricavi.

Compliance: rischi di mancata conformità alle regole, quali norme cogenti applicabili, norme volontarie e autoregolamentazioni aziendali. Essi fanno riferimento ai seguenti ambiti: reati D.lgs 231/2001, anticorruzione L. 190/2012, protezione dei dati personali (GDPR – Regolamento UE 679/2016), sicurezza delle informazioni, sicurezza del trasporto (TPL, metro, trasporto e infrastruttura ferroviaria), salute e sicurezza del lavoro (persone e ambienti), ambiente e energia, qualità, amministrazione e finanza, contratti (committenza, acquisti, lavori) e normativa (tecnica e standard). I sistemi gestionali adottati presidiano in modo complementare tali aree.

Finanziari: negli anni recenti si è palesato il rischio di liquidità, ovvero che l'Azienda non sia in grado di rispettare gli impegni di pagamento a causa della difficoltà di reperire fondi (funding liquidity risk). La conseguenza è un impatto negativo sul risultato economico per sostenere costi addizionali ovvero oneri finanziari per fronteggiare i propri impegni o, come estrema conseguenza, una situazione di insolvibilità che pone a rischio la continuità aziendale.

Il Decreto Liquidità, entrato in vigore lo scorso 9 aprile 2020, contiene alcune importanti misure per sostenere la liquidità dell'imprenditoria italiana, in seguito alla chiusura imposta dopo la diffusione del coronavirus. L'azienda intende far ricorso alla finanza straordinaria prevista dal D.L. Liquidità ponendo in essere attività di negoziazione e perfezionamento delle intese con gli Istituti di credito per l'accesso alla finanza straordinaria, garantita dallo Stato, che tale decreto prevede e disciplina. Analogamente sono da affrontare i rischi di credito che derivano essenzialmente dal rapporto con gli Enti Comune di Torino e AMP e dalla forte concentrazione di tali crediti. I ritardati pagamenti da parte dell'AMP hanno comportato per la società nel corso del 2019 una tensione finanziaria che, seppur non comparabile con quella del recente passato, ha richiesto una attenta e costante focalizzazione da parte degli organi societari. Il costante monitoraggio della posizione creditoria verso AMP ha determinato nei primi mesi del 2020 un allineamento delle posizioni debitorie correnti verso GTT.

Operativi: rientrano in questa categoria tutti gli altri rischi che possono impattare sul conseguimento degli obiettivi operativi, vale a dire relativi all'efficacia ed all'efficienza dei processi aziendali, inclusi i livelli di performance e di redditività, quali quelli correlati alla manodopera (competenze, ruoli, turnover/assenze, dimensionamento), ai macchinari (gestione impianti, attrezzature, hardware/software, spazi), ai materiali (ricambi, sostanze utilizzate in produzione), ai metodi di lavoro (procedure, prassi condivise, tempi di lavoro, intensità di lavoro), all'ambiente naturale e

sociale (fenomeni naturali, attacchi terroristici, movimenti sociali).

La prevenzione e gestione dei rischi si avvale di molteplici strumenti: essi sono stati analizzati e messi in correlazione con gli ambiti di rischio attraverso una matrice rischi-strumenti. La correlazione definita, non rappresenta il livello di gestione dei rischi aziendali ma il potenziale che ciascuno strumento ha nella gestione dei rischi stessi.

Le categorie di Strumenti implementati da GTT sono:

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

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

Incendi autobus

GTT ha inoltre posto in essere delle azioni tecniche per la mitigazione del rischio incendi sugli autobus che vanno dal controllo dei vani motore, da una verifica più puntuale delle lavorazioni programmate, da una formazione mirata sulla valutazione del Rischio incendi al personale di guida, dall'installazione di dispositivi per uso sicuro e più efficace dell'estintore in caso di intervento dell'autista.

Rischi e incertezze - Il potenziale impatto del Covid-19 e la crisi internazionale sulla nostra attività

Come spiegato in nota integrativa e in relazione sulla gestione nel paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale", la pandemia Covid-19 e le conseguenti misure adottate da vari governi per contenere la diffusione del virus hanno influenzato negativamente la nostra attività anche nel 2021.

Abbiamo registrato un calo dei ricavi da traffico e dei ricavi della sosta nel 2021 in linea con il 2020.

Con riferimento allo scenario relativo all'annualità 2022, i dati sulla domanda attuali e prospettici lasciano presagire delle condizioni migliorative rispetto alla situazione particolarmente gravosa che è stata registrata per il 2020 e per il 2021. Si attende una ripresa delle frequentazioni dei servizi di trasporto pubblico che beneficerà della campagna vaccinale effettuata, dell'avvio della stagione turistica e successivamente dell'anno scolastico nel mese di settembre.

Con specifico riferimento al tema delle compensazioni, si presume che per le motivazioni giuridiche legate al principio dell'equilibrio economico-finanziario introdotto dal regolamento europeo 1370/2007, anche nel 2022 l'intensità dei ristori dovrebbe essere commisurata alle effettive necessità per garantire l'equilibrio del contratto di servizio degli operatori del trasporto pubblico locale. Nei prossimi mesi si prospetta un miglioramento dei risultati con la fine del periodo di emergenza e il ripristino delle attività economiche e sociali. Permane un incertezza macroeconomica legata alla pandemia che ha causato turbativa nelle attività economiche e ad oggi non sono noti i potenziali impatti di lungo termine sul nostro business.

Nel 2021 il Comitato Aziendale Gestione Emergenza Coronavirus, istituito nel 2020, composto da Datore di Lavoro, RSPP - Responsabile Servizio Prevenzione Protezione, Medico competente e Responsabili di Primo livello, grazie al costante confronto e sulla base della progressiva evoluzione dell'emergenza, ha proseguito a mettere in atto con tempestività le misure essenziali per tutelare i lavoratori e la clientela.

Nel 2021 in sede di Comitato per l'applicazione delle misure previste dal Protocollo di sicurezza, istituito nel 2020, composto da RSPP, Direttore di Esercizio, Risorse Umane, RLS – Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e un rappresentante per ciascuna organizzazione sindacale sono proseguiti gli incontri per illustrare le misure di contenimento dei contagi da Covid-19 da applicare in GTT a tutela del personale e degli utenti.

Sono state messe in atto le seguenti misure:

- aggiornamento del protocollo di sicurezza anti-contagio che definisce le misure di prevenzione e protezione da adottare nei luoghi di lavoro (sulla base dell'evoluzione dell'emergenza o degli aggiornamenti normativi) ai fini del contenimento anti-contagio;
- vigilanza sul rispetto della corretta applicazione, sui mezzi e nei siti aziendali, delle misure anti-contagio contenute nel Protocollo.

Inoltre dal 24 febbraio 2022 si è innescata una grave crisi internazionale a seguito del conflitto in territorio ucraino, le cui conseguenze sull'equilibrio politico economico mondiale sono imponderabili.

L'Unione Europea e molti altri paesi hanno posto in essere delle sanzioni economiche nei confronti della Russia e della Bielorussia particolarmente stringenti ed altre potranno essere deliberate in seguito. Tale scenario ha generato effetti sull'incremento dei prezzi delle materie prime, dei costi energetici, del costo del denaro, per ritardi nelle consegne delle merci e aumento dei costi di trasporto, che hanno ulteriormente colpito la catena di approvvigionamento con impatti, ad oggi, difficilmente valutabili. Peraltro, tali incrementi erano già iniziati alla fine del 2021 per cause non imputabili al conflitto in Ucraina.

Nella prima parte del 2022, si sono verificati già forti aumenti dei prezzi dei carburanti e delle materie prime che hanno inciso sui costi di produzione aziendale.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Si fa rinvio al paragrafo "Rischi e incertezze - Il potenziale impatto del Covid-19 e della crisi internazionale sulla nostra attività" così come a quanto riportato nel paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale".

Si rimanda inoltre al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa.

Anche per l'esercizio 2022, come confermato dalle informazioni ad oggi disponibili, si prevede un risultato negativo, peraltro in linea con le evidenze del piano industriale 2021-2023 attualmente vigente. Lo stesso piano prevede, peraltro, il raggiungimento dell'equilibrio economico

GTT S.P.A

nell'esercizio 2023.

ALTRE INFORMAZIONI

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

azioni della Società controllante.

La Società non possiede azione proprie. La Società non ha optato per il consolidato fiscale. La So-

cietà non ha capitalizzato costi legati ad attività di ricerca e sviluppo.

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

Con riferimento alla redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 si precisa che, ai sensi

dell'art. 27 comma 3 bis del D.lgs. 127/1991:

• comma 3, GTT è esonerata dall'obbligo di consolidamento perché è controllata da control-

lante (Fct Holding Spa.) che è titolare di oltre il 95 per cento delle azioni dell'impresa con-

trollata;

• comma 3 bis, GTT è esonerata dall'obbligo di consolidamento in quanto controlla solo im-

prese che, individualmente e nel loro insieme, sono irrilevanti ai fini indicati nel comma 2

dell'art. 29;

• comma 4, per i due esoneri sopraccitati sono avverate le condizioni che: a) l'impresa con-

trollante (Fct Holding Spa.) è soggetto al diritto di uno Stato membro delle Comunità eu-

ropee, redige e sottopone a controllo il bilancio consolidato secondo il D.lgs. 127/1991; b)

che l'impresa controllata (GTT SpA.) non ha emesso titoli quotati in borsa.

A rafforzamento dei citati esoneri, l'art. 28 del D.lgs. 127/1991 concede facoltà di esclusione dal

consolidamento delle imprese controllate quando la loro inclusione sarebbe irrilevante ai fini indicati

nel secondo comma dell'art. 29". A tal proposito si precisa che, nel bilancio d'esercizio al 31 di-

cembre 2021 di GTT SpA, l'unica partecipazione in imprese controllate di qualche rilievo è quella

riferita a Ca.Nova SpA.

Torino, 13 luglio 2022

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

(Paolo Golzio)

FIRMATO IN ORIGINALE

133

GTT - Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021

Stato Patrimoniale

Conto Economico

Nota Integrativa

Rendiconto Finanziario

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

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

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

porti in Euro	31/12/2021	31/12/2020
IMMOBILIZZAZIONI:		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
3. Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingeg 7. Altre	4.203.966	5.415.909
- Migliorie beni di terzi - Migliorie diverse	23.920	156.209
- Migliorie beni di terzi - Parcheggi	14.706	13.134
Totale Immobilizzazioni Immateriali	4.242.592	5.585.252
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	158.410.190	160.801.00
2. Impianti e macchinario	15.315.401	16.808.93
3. Attrezzature industriali e commerciali	1.540.483	1.644.083
4. Altri beni:		
- Mobili	319.765	408.56
- Macchine d'ufficio	5.066.957	5.618.229
- Automezzi	174.011	336.64
	-,	
- Beni gratuitamente devolvibili:	224 524 225	221 555 65
Impianti e materiale ferroviario	326.734.307	331.577.65
Fondo copertura (Comune di Torino)	36.189.307	
Fondo copertura (Stato, Regione)	290.545.000	295.388.34
5. Materiale rotabile	168.476.299	163.882.19
6. Immobilizzazioni parcheggi:	0.000.105	10.205.04
- Opere Civili	8.990.185	10.205.84
- Altre immobilizzazioni	3.467.394	4.542.61
7. Immobilizzazioni in corso e acconti:		
- Investimenti diversi	9.808.002	12.546.55
- Investimenti parcheggi	255.691	255.69
- Beni gratuitamente devolvibili.		
Impianti e materiale ferroviario	36.008	249.62
Fondo copertura (Stato, Regione)	36.008	
Totale Immobilizzazioni Materiali	371.824.378	377.050.35
III. Immobilizzazioni finanziarie		
1. Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	1.307.383	1.317.38
b) Imprese collegate	5.719.076	5.719.07
d-bis) altre imprese	3.386.724	3.386.72
2. Crediti:		
3) Diversi		
- esigibili entro l'esercizio successivo	_	
- esigibili oltre l'esercizio successivo	800.000	800.00
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	11.213.183	11.223.18
	387.280.153	393.858.78

Importi	in Euro	31/12/2021	31/12/2020	
	TIVO CIRCOLANTE:			
I. Rim	anenze:			
1	Materie prime sussidiarie e di consumo	22.804.069	22.844.819	
	Prodotti finiti e merci	417.362	417.362	
Fotale 1	Rimanenze	23,221.431	23.262.181	
II. Cred		20,221,101	20.202.101	
1	V1:4:			
1.	Verso clienti - esigibili entro l'esercizio successivo	71.088.702	68.760.592	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	71.000.702	08.700.392	
2.	Verso Imprese controllate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	800.724	697.133	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	
3.	Verso Imprese collegate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	16.573.996	12.689.632	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	
4.	Verso Enti controllanti	46.040.000		
	- esigibili entro l'esercizio successivo	46.812.999	25.041.077	
-	- esigibili oltre l'esercizio successivo	20.114.254	28.587.536	
5.	Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	7.020.054	7,000,202	
	- esigibili entro l'esercizio successivo	7.930.854	7.999.292	
5-bis	- esigibili oltre l'esercizio successivo Crediti tributari	-	-	
)-018	- esigibili entro l'esercizio successivo	1.139.524	1.767.529	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.139.324	1.707.329	
5-quater	· Verso altri:			
	a) Stato, Regione, altri Enti territoriali			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	7.894.372	36.812.461	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	
	b) Altri enti del settore pubblico allargato			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	444.380	605.590	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	=	-	
	c) Diversi			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	32.269.021	30.345.636	
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	
Totale (Crediti	205.068.826	213.306.478	
	vità finanziarie che non costituiscono			
	obilizzazioni: Altri titoli	1.914	41.267	
1 otale	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	1.914	41.267	
	onibilità liquide:			
1.	Depositi bancari e postali presso:	440 140	2 752 712	
	a) Banche	442.148	3.752.712	
2	b) Poste	149.308 397.054	206.856 381.099	
	Assegni Danaro e valori in cassa	41.372	56.960	
	Disponibilità Liquide	1.029.882	4.397.627	
ТОТАІ	LE ATTIVO CIRCOLANTE	229.322.053	241.007.553	
RATEI	E RISCONTI	1.623.071	1.846.726	
ТОТАІ	LE ATTIVO	618.225.277	636.713.066	
	-			

STATO PATRIMONIALE

PASSIVO

Importi in Euro	31/12/2021	31/12/2020
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	76.006.664	76.006.664
III. Riserve di rivalutazione a) riserva di rivalutazione L.2/2009	2.966.158	2.966.157
IV. Riserva legale	957.843	957.843
VI. Altre riserve distintamente indicate a) riserva straordinaria	473.022	473.022
b) attualizzazione crediti e debiti	15.200.000	15.200.000
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	- 36.591.484 - - 35.909.402 -	
IX. Utile (perdita) dell'esercizio		
Totale Patrimonio Netto	23.102.801	59.012.202
B. FONDI PER RISCHI E ONERI	14.070.241	14567676
4. altri	14.870.241 14.870.241	14.567.676 14.567.676
Totale Fondi per Rischi e Oneri		
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	35.654.829	38.951.596
Importi in Euro	31/12/2021	31/12/2020
D. DEBITI		
1. Obbligazioni		=2.5
 esigibili entro l'esercizio successivo esigibili oltre l'esercizio successivo 	750.000 512.025	750.000 512.025
4. Debiti verso Banche:	312.023	312.023
a) Banche per linee di fido - esigibili entro l'esercizio successivo	55 125 856	68 671 062
- esigibili entro i esercizio successivo - esigibili oltre l'esercizio successivo	55.125.856	68.671.062
b) Banche per mutui		
 esigibili entro l'esercizio successivo esigibili oltre l'esercizio successivo 	6.467.784 8.305.479	6.253.133 14.588.170
c) Banche per finanziamenti	0.303.477	14.366.170
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.750.000	3.750.000
 esigibili oltre l'esercizio successivo Debiti verso altri finanziatori 	7.500.000	11.250.000
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.337.039	2.278.008
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.814.551	15.117.295
6. Acconti	55 420	142 017
 esigibili entro l'esercizio successivo esigibili oltre l'esercizio successivo 	55.439	143.817
7. Debiti verso Fornitori		
 esigibili entro l'esercizio successivo esigibili oltre l'esercizio successivo 	72.748.271 43.180	59.268.974 2.023.208
9. Debiti verso Imprese controllate	43.100	2.023.208
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.516.495	4.066.517
 esigibili oltre l'esercizio successivo 10. Debiti verso Imprese collegate 	-	-
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.578.284	2.284.958
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Debiti verso Enti controllanti - esigibili entro l'esercizio successivo	16.428.822	21.482.900
- esigibili oltre l'esercizio successivo	85.851.556	78.239.539
11-bis Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		27 421 620
 esigibili entro l'esercizio successivo esigibili oltre l'esercizio successivo 	48.452.071 12.914.210	37.431.620 14.759.098
12. Debiti tributari	12.711.210	11.757.070
- esigibili entro l'esercizio successivo	12.445.145	9.066.086
 esigibili oltre l'esercizio successivo 13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale 	-	-
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.782.878	5.848.572
 - esigibili oltre l'esercizio successivo 14. Altri debiti 	-	-
- esigibili entro l'esercizio successivo - esigibili oltre l'esercizio successivo	33.615.575	32.613.863
Totale Debiti	388.994.660	390.398.845
E. RATEI E RISCONTI		
Ratei e risconti	13.134.507	10.494.373
Contributi in conto investimenti	142.468.239	123.288.374
Totale Ratei e Risconti	155.602.746	133.782.747
TOTALE PASSIVO	618.225.277	636.713.066

CONTO ECONOMICO

nporti in Euro			31/12/2020	
ALORE I	LLA PRODUZIONE			
) Ricavi		103.924.059	93.376.709	
	dite e delle prestazioni ura di costi sociali	102.105.877 1.818.182	91.558.527 1.818.182	
, -	li immobilizzazioni per lavori interni	7.554.214	6.480.746	
	e proventi:	262.035.031	270.566.989	
a) divers		64.763.996	70.687.358	
b) quota	nua di contributi in c/investimenti	12.563.572	11.870.210	
c) compe	azioni economiche	184.707.463	188.009.42	
otale Valo	della Produzione (A)	373.513.304	370.424.444	
COSTI DE	A PRODUZIONE			
(a) Per mate	prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(34.824.721)	(30.218.480	
7) Per servi	•	(88.833.146)	(85.724.836	
	nto di beni di terzi	(39.262.949)	(32.494.316	
) Per il per	nale:			
b) Oneri c) Tratto	ento di fine rapporto ento di quiescenza e simili ti	(135.147.884) (39.728.009) (6.598.722) (3.489.406) (3.001.249) (187.965.270)	(129.160.34) (38.361.224 (6.012.632 (3.386.633 (3.218.18) (180.139.02)	
0) Ammort	enti e svalutazioni			
b) Ammo otale ammo c) Altre d) Svalu circol	amento delle Immobilizzazioni Immateriali amento delle Immobilizzazioni Materiali amenti ulutazioni delle Immobilizzazioni rioni dei crediti compresi nell'attivo te e delle disponibilità liquide amenti e svalutazioni	(3.169.548) (41.269.925) (44.439.473) (620.254) (2.731.049) (47.790.776)	(4.526.886 (42.374.262 (46.901.148 (587.721 (300.000 (47.788.869	
oure unin	and the continuation	(17.770.770)	(77.700.00)	
1) Variazio	delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di m	(47.717)	(2.030.490	
2) Accanto	menti per rischi	(671.000)	(1.750.000	
3) Altri acc	tonamenti	(7.960)		
4) Oneri di	rsi di gestione	(5.337.053)	(4.611.88)	
otale Cost	ella Produzione (B)	(404.740.592)	(384.757.899	
	ella Produzione (B) A TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-	(31.227.28		

		GTT S.P.A
Importi in Euro	31/12/2021	31/12/2020
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
a) in imprese controllate	22.882	_
b) in imprese collegate	-	7.566
c) in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
d) in altre imprese	-	157
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti da:		
1) imprese controllate	-	34
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	413.330	468.024
4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	.	-
5) altri	1.012	1.248
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) enti controllanti	(1.964.909)	(1.922.171)
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(685.938)	(727.111)
e) altri	(2.468.491)	(3.269.989)
17-bis) Utili e perdite su cambi	_	
Totale proventi e oneri finanziari (C)	(4.682.114)	(5.442.242)
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA'		
D) FINANZIARIE		
Totale delle rettifiche (D)	-	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B \pm C \pm D)	(35.909.402)	(19.775.697)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(35.909.402)	(19.775.697)
21) OTILE (TERDITA) DELL ESERCIZIO	(33.707.402)	(17.113.071)

Torino, 13 luglio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE

(Paolo Golzio)

FIRMATO IN ORIGINALE

RENDICONTO FINANZIARIO

(19.778, propose corrects in redships (19.778, propose corrects are redshi	Importi in Euro	31.12.2021	31/12/2020
Improves correctives of reddition	A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)	(25 000 102)	/40 === <==
	• /		(19.775.697)
Dividencial	•	-	5 440 06
Pillavalenes/minavalence derivanti dalla cessione di attività C. It chie (pertital pile vereità primar di proporte sul reddito, interessi, dividendi e planimiavalenze da cessione (14.333.			(7.723
1.11th (percentia) dell'escretzin prima d'importe sui reddito, interessé, dividendie phoriminovalenze du resistante (31.273.575) (41.333.6841)		· · · · /	(7.723
Restrict the par element non monetars che non human avudo contropartita nel capitale circolame netto		v	(14.333.455
Accantomarento FFM 6.598,722 6.012		(01.270.031)	(14,000,430
Accustomaners of in Fonds of quiescerem 3.48,046 3.38 Accustomaners of Fonds rischic onest: eaceto per incentivi 4.78,055 3.297 Accustomaners of Fonds rischic onest: eaceto per incentivi 4.478,055 3.297 Accustomaners of Guine introblizzazioni materiali (20,024 5.38 Neultazioni pertegrizazioni 0 0 0 Neultazioni pertegrizazioni 0 0 0 0 Neultazioni pertegrizazioni 0 0 0 0 0 0 0 0 0	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	6 598 722	6.012.63
Accassonamento Fado Viculturiano Crediti Accassonamento Fado Viculturiano Careato per incentivi Astronomental delle immobilizzazioni Astronomental O 2.500 Alter critiche per elementi non monetari O 2.500 O 2.500 O 2.500 Alter critiche per elementi non monetari O 2.500 O 2.500			3.386.63
Ammortament delle immobilizazioni miteriali	Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	2.730.993	300.00
Solution	Accantonamento Fondo rischi e oneri e acc.to per incentivi	4.478.955	5.297.19
Nonlatazion partecipazioni O 2.500	Ammortamenti delle immobilizzazioni	44.439.473	46.901.14
Solution	Svalutazioni immobilizzazioni materiali	620.254	587.72
Aller ettlische per element ion monetari 2. Busson finanziario del capitula circioalita et accidit va client Variazioni del capitula circioalita et accidit va client Decemento (incremento) delle irrimaneze Decemento (incremento) del circidita va client Decemento (incremento) ricidi circidita va client Decemento (incremento) coletti tributari Decemento (incremento) coletti tributari di direvestimento Decemento (incremento) coletti tributari di direvestimento Decemento (incremento) coletti va coletti di direvestimento Decemento (incremento) coletti va coletti di di finanziario dell'attività di fin	Svalutazioni partecipazioni Svalutazioni partecipazioni	0	
2. Plass of finanziario prima delle variazioni del cen	Svalutazioni per perdite durevoli di valore –rimanenze	0	2.500.00
Warstand del Capitale Circolante netto	Altre rettifiche per elementi non monetari	0	
Decremento/fineremento del crimanenze	2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	31.084.751	50.651.88
Decremento/ (incremento) dei crediti vs clienti (2.997.929) 6.178	Variazioni del capitale circolante netto		
Decremental of incremental of eit credit tributari (2.8005 166 166 167	Decremento/(incremento) delle rimanenze		(469.509
(2.186)	Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti		6.178.14
Decremento/(incremento) ratie i risconti attivi 12.8555 1.072 1.819999 1.551 Incremento/decremento) debiti tributari 2.1819999 1.551 Incremento/decremento) debiti tributari 3.379.059 (9.940, 4010 variazioni del capitale circolame netto 14.910.106 10.134 Altre variazioni del capitale circolame netto 14.910.106 10.134 Altre variazioni del capitale circolame netto 14.910.106 10.134 Altre variazioni del capitale circolame netto 8.709.095 (9.940, 4010 Altre variazioni del capitale circolame netto 10.103 Altre variazioni materiali 10.103 Altre vari			166.25
1.819.999 1.551	Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori		(9.186.357
			1.072.55
Altre variazioni del capitale circolante netto 14.191.0.06 10.134 Altre variazioni del capitale circolante netto 81.769.096 50.157 Altre rettifiche			1.551.20
S. Flusso finanziario depo le variazioni del cen (2.30.575) (2.592.			(9.940.507
Impressi incassati/pagati (2.230.575) (2.592. (2	•		10.134.14
Interessi incassati/(pagati)		81.769.096	50.157.81
Imposts us I roddito pagate)	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	(2.220.575)	(2.502.252
Dividenti incassati 22.882		(2.230.373)	(2.392.332
Utilizzo fondo svalutazione magazzino (1,269,809) (11,		22 882	
(1.3.384,895) (1.4.940) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (3.568) (4.176.390) (4.176			(11.711
(1.176.390) (3.568 4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche 60.730.309 29.044 Flusso finanziario dopo le altre rettifiche 60.730.309 29.044 Flusso finanziario della gestione reddituale (A) 60.730.309 29.044 29.044 2	8		
A. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche 60,730,309 29,044	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		(3.568.592
Plusso finanziario della gestione reddituale (A) 60,730,309 29,044		` /	29.044.61
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento	•		29.044.619
Ilmobilizzazioni materiali (Investimenti) (37.253.205) (31.183. (37.253.205) (31.183. (37.253.205) (31.183. (37.253.205) (31.183. (37.253.205) (31.183. (37.253.205) (33.183. (37.253.205) (33.183. (
Clinvestimenti Clinvestimenti Sol. 3000 347	B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Disinvestimenti 563.000 347	Immobilizzazioni materiali		
Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 Immobilizzazioni immateriali (1.800.888) (1.935. Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 0 Immobilizzazioni finanziarie 0 0 (Investimenti) 0 0 Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 0 Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 0 Attività finanziarie non immobilizzate 0 0 (Investimenti) 0 0 Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 0 Mezi di realizzo disinvestimenti 0 0 Mezi	(Investimenti)	(37.253.205)	(31.183.265
Immobilizzazioni immateriali (Investimenti) (1.800.888) (1.935.	Disinvestimenti	563.000	347.95
(Investimenti)	Prezzo di realizzo disinvestimenti	0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti 0	Immobilizzazioni immateriali		
Immobilizzazioni finanziarie	(Investimenti)	(1.800.888)	(1.935.894
Comparison Com	Prezzo di realizzo disinvestimenti	0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 Attività finanziarie non immobilizzate 0 (Investimenti) 0 Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 (Investimento) 0 (C. Flussi finanziari derivanti dell'attività di finanziamento 0 (Mezzi di terzi 0 (Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) 2.255 Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350.400) Mezzi propri 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 0 0 0 0 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526 </td <td>Immobilizzazioni finanziarie</td> <td></td> <td></td>	Immobilizzazioni finanziarie		
Attività finanziarie non immobilizzate	(Investimenti)	0	
Attività finanziarie non immobilizzate (Investimenti) Prezzo di realizzo disinvestimenti O Prezzo di realizzo disinvestimenti O Flusso finanziario dell'attività di investimento (B) (38.491.093) (32.771. C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento Mezzi di terzi O Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) (2.243.713) (3.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri Rimborso prestito obbligazionario O Cessione (acquisto) di azioni proprie Dividendi (e acconti su dividendi) pagati Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) O Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526	Prezzo di realizzo disinvestimenti	0	
(Investimenti)		0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti 0 Flusso finanziario dell'attività di investimento (B) (38.491.093) (32.771. C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento 0 Mezzi di terzi 0 Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) 2.255 Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri 0 Rimborso prestito obbligazionario 0 (250. Aumento di capitale a pagamento 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526	Attività finanziarie non immobilizzate		
C. Flussi finanziari dell'attività di investimento (B) (38.491.093) (32.771.			
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B) (38.491.093) (32.771. C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento 0 Mezzi di terzi 0 Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) 2.255 Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri 0 Rimborso prestito obbligazionario 0 Aumento di capitale a pagamento 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526	Prezzo di realizzo disinvestimenti		
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento Mezzi di terzi Incremento (decremento) debiti a breve verso banche Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) Mezzi propri Rimborso prestito obbligazionario Aumento di capitale a pagamento Cessione (acquisto) di azioni proprie Dividendi (e acconti su dividendi) pagati Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1º gennaio (13.545.206) (2.243.713) (2.243.713) (2.243.713) (2.243.713) (2.255.606.959) (250. (250. (25.606.959)		,	
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento Mezzi di terzi Incremento (decremento) debiti a breve verso banche Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (Rimborso)/ accensione finanziamenti (P.818.040) (Rimborso)/ accensione finanziamenti (P.818.040) (Rimborso prestito obbligazionario (P.818.040) (Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	· · · · · ·	(32.771.204
Mezzi di terzi 0 Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) 2.255 Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri 0 (250. Rimborso prestito obbligazionario 0 (250. Aumento di capitale a pagamento 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526			
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche (13.545.206) 2.255 Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri 0 (2.50. Rimborso prestito obbligazionario 0 (2.50. Aumento di capitale a pagamento 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (2.5.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526			
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori (2.243.713) 6.942 (Rimborso)/ accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350. Mezzi propri 0 Rimborso prestito obbligazionario 0 (250. Aumento di capitale a pagamento 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526			
(Rimborso) accensione finanziamenti (9.818.040) (3.350.		/	
Mezzi propri 0 Rimborso prestito obbligazionario 0 (250. Aumento di capitale a pagamento 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526		` /	
Rimborso prestito obbligazionario 0 (250. Aumento di capitale a pagamento 0 0 Cessione (acquisto) di azioni proprie 0 0 Dividendi (e acconti su dividendi) pagati 0 0 Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526		(2.010.040)	(3.330.202
Aumento di capitale a pagamento Cessione (acquisto) di azioni proprie Dividendi (e acconti su dividendi) pagati Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1º gennaio 0 1.870 1.870 2.526		0	(250.000
Cessione (acquisto) di azioni proprie Dividendi (e acconti su dividendi) pagati Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526			(230.000
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526		,	
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) (25.606.959) 5.597 Olicremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) (3.367.743) 1.870 Disponibilità liquide al 1° gennaio 4.397.627 2.526		,	
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1° gennaio 4.397.627 2.526	7. 6		5.597.21
Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526	riusso inializiario deli attività di inializiamento (C)	(43.000.939)	3.377.21
Disponibilità liquide al 1º gennaio 4.397.627 2.526		(2.2(7.742)	1.870.63
	Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A + B + C)		1.0/0.03
1.027.002 4.371		` /	
Variazione disponibilità liquide (3.367.745) 1.870.	Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) Disponibilità liquide al 1º gennaio Disponibilità liquide al 31 dicembre	4.397.627	2.526.99 4.397.62

NOTA INTEGRATIVA

Struttura del Bilancio e criteri di formazione

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis del Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile così come riformati dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34.

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 risulta costituito dai seguenti documenti:

- stato patrimoniale;
- conto economico;
- rendiconto finanziario;
- nota integrativa.

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

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

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del Codice Civile.

Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

La presente nota integrativa viene redatta, così come consentito dall'art. 2423 del Codice Civile, in migliaia di Euro, ove non diversamente ed espressamente menzionato. Lo Stato Patrimoniale, il Rendiconto Finanziario, il Conto Economico sono espressi in unità di Euro.

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

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono indicati nel paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente Nota Integrativa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate in esercizi precedenti agli schemi di bilancio con l'abolizione dei conti d'ordine nello Stato Patrimoniale, l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato Patrimoniale è commentato in un apposito paragrafo della presente Nota Integrativa.

Si precisa che il progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 è stato originariamente oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 13 giugno 2022. A seguito della sottoscrizione del Contratto di Finanziamento garantito da SACE SpA tra GTT, Intesa, Unicredit e Cassa depositi e prestiti avvenuta in data 28 giugno 2022, il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto opportuno integrare l'informativa inclusa nella Nota Integrativa, senza tuttavia apportare modificazioni ai saldi contabili al 31 dicembre 2021 già inclusi nel documento predisposto in data 13 giugno 2022.

Principi generali di redazione del Bilancio

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

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

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

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

GTTSPA

Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

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

Valutazioni sulla continuità aziendale

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, analogamente a quanto accaduto per i bilanci riferiti ai precedenti esercizi e per la Relazione semestrale al 30 giugno 2021, il Consiglio di Amministrazione ha compiuto le necessarie valutazioni (che dovrebbero riguardare quanto meno i 12 mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio di Amministrazione abbia ritenuto opportuno considerare un arco temporale di 18 mesi, ossia fino al 30 giugno 2023) circa la capacità dell'azienda di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro e pur essendo consapevole che, anche a causa dell'attuale contesto socio economico e dei rilevanti effetti che esso può comportare nell'operatività aziendale, tali previsioni sono necessariamente gravate da una non ordinaria alea di rischio.

Nell'ambito di tali valutazioni sono stati tenuti in debita considerazione anche gli elementi inclusi nel documento denominato a) "Piano industriale e Richiesta di finanziamento 2021-2023", approvato da parte del Consiglio di Amministrazione durante l'adunanza del 14 luglio 2021 (proseguita in data 24 luglio 2021) e autorizzato dall'Azionista in data 28 luglio 2021, così come b) la sua versione integrata approvata dal Consiglio di Amministrazione durante l'adunanza del 12 febbraio 2022 ed all'ordine del giorno dell'Assemblea del 21 febbraio 2022 che ha esteso la richiesta di finanziamento a tutto l'esercizio 2027 e che ha previsto che il piano dei pagamenti verso il Comune di Torino sia subordinato all'incasso dei ristori derivanti dal cd. "Decreto Sostegni" nella misura minima di 79,6 milioni di Euro indicata nel Piano Industriale, nonché, in ogni caso, alla circostanza che GTT non sia inadempiente rispetto a qualsivoglia obbligazione di pagamento (per capitale e interessi) nei confronti degli Istituti di credito, a qualsiasi titolo, ai sensi e nei termini stabiliti dai Documenti Finanziari (di seguito, congiuntamente, il "Piano Industriale").

Nello specifico, il suddetto documento, oltre a descrivere le linee guida strategiche, definiva il fabbisogno finanziario della Società e la relativa richiesta di finanziamento bancario, garantito da

GTESPA

SACE SpA ai sensi del D.L. n. 23 del 2020 (C.d. "Decreto Liquidità"), convertito in Legge in data 5 giugno 2020, presentata agli istituti di credito.

In tale contesto, nel corso dell'esercizio 2021 e nei primi mesi dell'esercizio 2022, gli Amministratori hanno condiviso con gli istituti di credito i contenuti inclusi nel Piano Industriale (predisposto conformemente alle previsioni dell'art. 14 comma 2 della Legge Madia) al fine di indirizzare la summenzionata richiesta di finanziamento, unitamente al rinnovo della convenzione con il ceto bancario scaduta in data 31 dicembre 2021, la quale ha previsto, tra gli altri aspetti, la rimodulazione delle linee di credito per i due principali istituti bancari.

La richiesta di finanziamento è stata perfezionata nel mese di giugno 2022 e la stipula dei relativi accordi è avvenuta in data 28 giugno 2022, stipula alla quale ha fatto immediatamente seguito l'erogazione del finanziamento (29 giugno 2022). Tale aspetto è dettagliatamente descritto al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente Nota Integrativa.

Nel più ampio contesto delle valutazioni sulla capacità di GTT di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, il Consiglio di Amministrazione non ha potuto prescindere da una serie di considerazioni e di analisi che hanno riguardato le prospettive economiche e finanziarie della Società prima e dopo il manifestarsi della pandemia causata dal Covid-19 ("Coronavirus"), dichiarata tale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020 e formalmente protrattasi sino al 31 marzo 2022, data del termine dello stato di emergenza sanitaria. A fronte di tale situazione gli organi istituzionali, in primis il Governo Italiano e la Regione Piemonte, hanno reagito con una serie di provvedimenti, mirati al contenimento della diffusione del virus con conseguente progressiva riduzione della mobilità, che hanno influito negativamente sull'andamento della gestione operativa a partire dai primi mesi dell'esercizio 2020 e che hanno causato significativi impatti economici e finanziari lungo l'intera durata del precedente esercizio e, inevitabilmente, anche sull'esercizio 2021.

Con particolare riferimento ai primi mesi di emergenza sanitaria, il recepimento dei Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri ha comportato, tra le altre cose, di istituire come "zona gialla" il Piemonte (DPCM 25 febbraio 2020), sospendere le attività scolastiche e universitarie (DPCM 4 marzo 2020), nonché avviare ulteriori misure in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 sull'intero territorio nazionale (DPCM 11 marzo 2020).

Secondo quanto disposto dal DPCM dell'11 marzo 2020, GTT, d'intesa con la Regione Piemonte e sentito altresì l'Assessore Comunale ai Trasporti, ha prontamente predisposto una riprogrammazione del servizio che tenesse conto delle nuove "effettive esigenze" determinate dalla situazione emergenziale. I servizi sono stati, quindi, fortemente ridimensionati e la domanda di trasporto è crollata dall'inizio del "lockdown" con conseguente significativa riduzione dei ricavi da bigliettazione.

In data 3 novembre 2020, all'affacciarsi della cosiddetta "seconda ondata", è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale un ulteriore DPCM contenente alcune misure aggiuntive per contrastare la diffusione del virus in seguito all'analisi dei dati epidemiologici sulla diffusione della pandemia, qualificando il Piemonte come "zona rossa" in quanto il rischio è stato valutato di massima gravità. A seguito di tale misura del Governo, che possiamo definire come il secondo "lockdown":

- è stato vietato ogni spostamento, sia nello stesso comune che verso comuni limitrofi (inclusi quelli dell'area gialla o arancione), ad eccezione degli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità o motivi di salute;
- a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, è stato consentito un coefficiente di saturazione non superiore al 50 per cento.

Sempre nell'ambito dei provvedimenti governativi, risulta di significativa importanza segnalare che il D.L. del 17 marzo 2020, noto anche come Decreto "Cura Italia", così come emendato in data 8 aprile 2020, e convertito nella L. 24 aprile 2020, prevede all'art. 92 comma 4-bis che "al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivi, né sanzioni e/o penali in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate". Tale provvedimento è stato prorogato a tutto l'esercizio 2021 nonché sino al 31 marzo 2022.

È del tutto evidente come le misure adottate a fronte del protrarsi della situazione emergenziale abbiano inevitabilmente impattato sulle attività operative e, conseguentemente, sulle risultanze economiche e finanziarie di GTT relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2021, nonostante la graduale e progressiva riduzione dell'emergenza sanitaria legata alla situazione pandemica.

Oltre al decreto "Cura Italia", che, come sopra detto, esclude decurtazioni dei trasferimenti alle aziende costrette a ridurre le corse, risultano avere una significativa importanza:

- il Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (C.d "Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, (art. 200), destinato alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico. Tale Fondo, avente dotazione iniziale di 500 milioni di Euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, è stato successivamente rifinanziato come descritto nel prosieguo;
- l'incremento del Fondo per 400 milioni di Euro per l'anno 2020 stabilito dall'art. 44 del D.L. n. 104 /2020 (C.d. "Decreto Agosto" convertito in legge il 13 Ottobre 2020, n. 126) che prevede l'utilizzo di tale importo, oltre che per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato (la legge di bilancio 2021, art. 1, comma 817, ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC);
- l'ulteriore incremento del Fondo per 390 milioni di Euro stabilito dall'art. 22-ter del D.L. n. 137 del 2020 (C.d. "Decreto Ristori" convertito in Legge il 18 dicembre 2020, n. 176) destinato, per 200 milioni di euro, al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e, per 190 milioni di Euro, al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi;
- l'ulteriore incremento del Fondo per 800 milioni di Euro stabilito dal D.L. n. 41 del 2021 (C.d. "Decreto Sostegni"), convertito in Legge in data 21 maggio 2021, destinato interamente alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, nell'esercizio 2021, stante il perdurare delle misure di limitazione della capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico locale dei passeggeri.

Le risorse attribuite al Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico a fronte dei minori ricavi da traffico dovuti all'emergenza sanitaria Covid-19 sono quindi

GIT S.P.A

al momento complessivamente pari a 1.837 milioni di euro e possono essere sintetizzate come segue (fonte ASSTRA, ultimo aggiornamento disponibile del mese di marzo 2022):

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	500 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi) DI n. 33/2021	237,17	237,17 liquidati alle Regioni
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021 e DI n. 546/2021	200	200 liquidati alle Regioni
DL 41/2021 (Sostegni) DI n. 489/2021 e DI n. 546/2021	800	800 liquidati alle Regioni
	Stanziamento	Liquidazione alle Regioni (al 03/02/2022)
Totale	1.837,17	1.837,17

Le risorse complessivamente impegnate, pari a 1.837 milioni di euro, sono state utilizzate da parte del Governo, sulla base dei dati istruttori trasmessi dalle aziende all'Osservatorio Trasporto Pubblico Locale (di seguito anche l'"Osservatorio"), per l'ammontare di 1.607 milioni di euro a titolo di compensazione degli operatori del settore a fronte dei minori ricavi da traffico per l'esercizio 2020. Il residuo ammontare già oggetto di impegno, pari a 230 milioni di euro, è stato conseguentemente destinato ad anticipazioni sulle compensazioni a fronte dei minori ricavi da traffico per l'esercizio 2021 (fonte: Decreto interministeriale n. 546 del 31 dicembre 2021).

Gli impatti sul Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 di tali specifiche compensazioni sono adeguatamente evidenziati al punto "Altri ricavi e proventi diversi" del paragrafo "Valore della produzione" della Nota Integrativa.

Al momento della predisposizione del presente Bilancio d'esercizio, nessun ulteriore stanziamento di specifici fondi a compensazione dei mancati ricavi da traffico 2021 è stato attuato da parte del Governo, purtuttavia in presenza di molteplici indicazioni su una imminente concretizzazione di tali misure di sostegno al settore del trasporto pubblico. E' infatti necessario garantire l'equilibrio economico del servizio anche in una situazione di emergenza come previsto da Regolamento CE 1370-2007.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato, sebbene lo scenario dei prossimi mesi permanga tuttora incerto e, a fronte del quale, non sia allo stato attuale possibile formulare previsioni con un elevato grado di attendibilità, pur consapevoli che l'impatto del Covid-19 e in aggiunta l'andamento inflattivo delle materie prime e dei costi energetici potrebbero continuare a determinare inevitabilmente un effetto negativo sulla situazione economico-finanziaria della società, il Consiglio di Amministrazione, in aggiunta alle considerazioni esposte negli appositi paragrafi della Relazione sulla Gestione e della Nota Integrativa riferiti al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 luglio 2021 e dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 luglio 2021, che qui si richiamano, per quanto tuttora applicabili, nella loro interezza per completezza di informativa, ha preso atto del risultato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, rappresentato da una perdita pari a 35,9 milioni di euro, le cui componenti economiche sono commentate in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione, e della conseguente sussistenza della fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile, già prefiguratasi in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021., che determina la necessità da parte degli Amministratori di convocare senza indugio l'Assemblea per gli opportuni provvedimenti.

Per coniugare il mantenimento dell'operatività aziendale, in tale contesto straordinario, con il necessario equilibrio operativo, la Società ha reagito, già a partire dall'esercizio 2020, attivando alcune misure che, sul fronte del costo del personale, hanno visto la riduzione del lavoro straordinario, l'aumento del ricorso alle ferie, il ricorso alla cassa integrazione del settore trasporto pubblico tramite l'adesione al Fondo bilaterale di solidarietà e del Fondo Integrazione Salariale, la riduzione dei subaffidamenti e delle attività terziarizzate. Le misure di contenimento dei costi operativi sono proseguite, seppur in maniera più contenuta, in ragione del fatto che l'esercizio 2021 ha registrato una produzione effettiva sostanzialmente in linea con quanto programmato, tra le quali si segnala il proseguimento del ricorso alla cassa integrazione guadagni, in maniera significativamente ridotta rispetto all'esercizio precedente, durante i mesi di marzo e aprile 2021. L'esigenza di compressione dei costi operativi ha avuto ricadute, oltre che sul personale, anche sui contratti, la totalità dei quali contiene la "clausola di sospensione" che consente alla Società, per motivi di interesse pubblico, l'attivazione unilaterale di provvedimenti di sospensione parziale o totale della vigenza dei singoli contratti.

Le misure prontamente poste in essere dalla Società hanno consentito di mitigare le pur pesanti ricadute sul conto economico dell'esercizio in commento, che, come detto, ha tuttavia presentato

una perdita significativa, in particolare dovuta al mancato stanziamento e liquidazione ad oggi dei ristori per mancati ricavi, con conseguenti impatti rilevanti anche sulla situazione finanziaria.

Gli Amministratori ritengono dunque che la pandemia causata dal Covid-19 e le sue dirette conseguenze, oltre alle ricadute economiche e finanziarie sopra descritte, determini per GTT un fattore di rischio prospettico specifico, costituito dalla concretizzazione delle misure governative di tutela e sostegno del settore del trasporto pubblico locale, che può avere un impatto diretto sui futuri scenari della Società. Tale fattore di rischio specifico è rappresentato dall'emanazione dei provvedimenti normativi volti alla determinazione dell'ammontare dei ristori governativi a compensazione dei minori ricavi anche per l'esercizio 2021 (così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 31 marzo 2022, data di termine dello stato di emergenza sanitaria) che saranno definiti a livello governativo a compensazione dei minori ricavi solamente dopo la fase di rendicontazione da parte di tutto il settore TPL della stima degli indennizzi spettanti sul 2021, la cui procedura di raccolta dati in favore dell'Osservatorio al momento non è stata ancora formalizzata e comunicata, nei suoi tempi e nelle sue modalità, agli operatori del settore.

Gli Amministratori hanno quindi (i) da un lato mantenuto il sistema dei controlli sul rischio di crisi aziendale sulla base di monitoraggi trimestrali del sistema di indicatori previsto dal Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale adottato dalla Società ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.L. 19 agosto 2016, n. 175, come più ampiamente descritto nella relazione sul Governo Societario e, dall'altro lato (ii) proseguito le attività legate al mantenimento delle prospettive di continuità aziendale e di sostenibilità del business, attraverso lo sviluppo dei seguenti assi strategici previsti dal Piano Industriale:

- rinnovo della flotta: rinnovo del 40% della flotta bus (circa 340 mezzi) entro la fine del 2022 e di circa il 35% della flotta tram (circa 70 mezzi); tutti i mezzi destinati al TPU saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità del servizio per gli utenti;
- investimenti in tecnologia e transizione green: trattasi di investimenti finalizzati a migliorare i servizi di mobilità attualmente già offerti nell'ottica di massimizzarne la sostenibilità ambientale ed integrando forme di mobilità emergenti, anche implementando piattaforme innovative per i servizi e i pagamenti;
- focalizzazione su TPL: l'avvio della tratta della metro "Lingotto Bengasi" unito al completamento del rinnovo della flotta, permetteranno di incrementare l'attrattività complessi-

va del servizio offerto accrescendo l'utilizzo da parte degli utenti; in tale ambito è confermato l'impegno di GTT a mantenere ed eventualmente potenziare le attività correlate al TPE.

In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione auspica un graduale ritorno alla normalità nel prossimo futuro e soprattutto, come detto in precedenza, confida in ulteriori sostegni da parte del Governo capaci di compensare le minori entrate per ricavi da traffico e sostenere i maggiori costi derivati dalla crisi, anche energetica.

In conclusione, pur considerando tra gli altri aspetti che la perdita dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, pari a 35,9 milioni di Euro, determina la sussistenza della fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile, già prefiguratasi in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 nel presupposto della continuità aziendale, seppur in presenza di un'incertezza significativa, costituita dal rischio legato alla concreta attuazione da parte governativa delle misure a tutela e sostegno del settore del trasporto pubblico locale, che è rappresentata dall'emanazione dei provvedimenti normativi volti alla determinazione dell'ammontare dei ristori governativi a compensazione dei minori ricavi anche per l'esercizio 2021 (così come auspicabilmente anche per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2022 e il 31 marzo 2022, data di termine dello stato di emergenza sanitaria), che potrebbe far sorgere significativi dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento ed a causa dei quali, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e di adempiere alle proprie obbligazioni nel normale ed ordinario svolgimento della sua attività operativa.

I criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

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

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

GITSPA

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

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

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

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

Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile	Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile
Costi di impianto e di ampliamento	3 anni	Concessioni, licenze e diritti simili	3 anni
Costi di sviluppo	5 anni	Altre - Migliorie a beni di Terzi - Parcheggi	3 anni
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizza-	2/10		
zione delle opere dell'ingegno	3/10 anni	_	

Immobilizzazioni materiali

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

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

Per gli investimenti entrati nel ciclo produttivo nel corso dell'esercizio le aliquote di ammortamento sono ridotte del 50%.

La rivalutazione operata ai sensi della L. 2/2009 nell'esercizio 2008 con l'applicazione del metodo misto che prevedeva lo "storno del fondo ammortamento" nonché la "rivalutazione del costo storico" per la parte eccedente ha prodotto un prolungamento del processo di ammortamento. Tale rivalutazione ha comportato l'iscrizione nel Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 di una riserva di rivalutazione al netto dell'imposta sostitutiva calcolata sul valore della rivalutazione stessa.

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

Immobilizzazioni	Aliquote	Immobilizzazioni	Aliquote
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	3,33%	Macchinari	7,50%
Fabbricati industriali	3,00%	Mobili ed arredi	9,00%
Tram serie 2800-3100	6,25%	Macchine elettroniche	20,00%
Tram serie 6000	3,33%	Personal Computers e Hardware	33,00%
Tram 5000 e relativi accessori	6,25%	Automezzi di servizio	15,00%
Autobus	6,67%/10%	Vetture di servizio	18,75%
Impianti	7,50%	Attrezzature varie	9,00%

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

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

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

GTTSPA

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

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

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

Immobilizzazioni finanziarie

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

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

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

Rimanenze

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

Strumenti finanziari derivati

La Società non detiene strumenti finanziari derivati.

Crediti e debiti

I crediti e i debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e per i crediti del presumibile valore di realizzo. Tuttavia, per i crediti e debiti già in essere al 1° gennaio 2016 il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato, così come per quei saldi per i quali la sua applicazione sarebbe stata non rilevante.

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

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

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

Crediti tributari

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Ratei e Risconti

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

Contributi in conto impianti

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

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

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

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

GTTSPA

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

Ricavi e costi

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

In particolare:

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

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

Imposte sul reddito

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

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

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

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

Impegni, rischi e garanzie

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

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

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

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

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

B) IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

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

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

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

Le immobilizzazioni in corso e acconti includono in particolare i costi inerenti progetti informatici diversi (compresa l'implementazione di SL e Major) e i costi sostenuti per progetti speciali del TPL e per l'implementazione dei sistemi QASE.

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

Immobilizzazioni materiali

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

- Terreni, fabbricati industriali e costruzioni leggere;
- Impianti e macchinari;
- · Attrezzature;

GTESPA

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

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

Si precisa che l'aliquota d'ammortamento è stata ridotta del 50% per tutte le immobilizzazioni acquisite dal 1° gennaio al 31 dicembre. Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

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

Immobilizzazioni finanziarie

Le Immobilizzazioni finanziarie, per Euro 11.213 migliaia, sono così formate:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Partecipazioni in imprese controllate	1.307	(10)	1.317
Partecipazioni in imprese collegate	5.719	-	5.719
Partecipazioni in altre imprese	3.387	-	3.387
Crediti verso altri: Diversi	800	-	800
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	11.213	(10)	11.223

Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le principali informazioni di natura economica e patrimoniale riguardanti le principali società partecipate. In data 30 dicembre 2021 è stata definitivamente chiusa Meccanica Moretta S.r.l.

Ca.Nova SpA

GTT SpA	100,00%

Di seguito i dati del bilancio al 31 dicembre 2021:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	15.063
Costi della Produzione	(15.075)
Risultato ante imposte	(136)
Utile dell'esercizio	(136)

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)	
Immobilizzazioni Nette	3.395	Patrimonio Netto	252	
Rimanenze	92	Fondi	-	
Crediti	3.839	TFR	982	
Attività finanz.che non cost.immobilizz.	-	Debiti	6.281	
Disponibilità	688	Ratei e Risconti	660	
Ratei e risconti	161			
Totale Attivo	8.175	Totale Passivo	8.175	

Per quanto riguarda l'evoluzione della situazione della Ca.Nova SpA successivamente al 31 dicembre 2021 ed il relativo perfezionamento dell'operazione di fusione per incorporazione in GTT SpA si rimanda a quanto indicato in Relazione sulla Gestione.

Extra.To S.c.ar.l.

In data 17 settembre 2010 è stato costituito con rogito dal notaio Angelo Chianale, il consorzio Extra. To, che rappresenta l'operatore unico per i trasporti della Provincia di Torino. Di seguito i dati di bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 (ultimo bilancio approvato):

(in	mig	liaia	di	Euro'	١
١	111	11115	munu	uı	Luio	,

Valore della Produzione	43.827
Costi della Produzione	(43.829)

	GTT S.P.A
Risultato ante imposte	9
Utile (Perdita) d'esercizio	0

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	103	Patrimonio Netto	115
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	32.562	TFR	3
Disponibilità	1.687	Debiti	34.136
Ratei e risconti	4	Ratei e Risconti	102
Totale Attivo	34.356	Totale Passivo	34.356

Bus Company Srl

Società leader nella provincia di Cuneo per l'esercizio del trasporto passeggeri in concessione ed in appalto urbano (area conurbata del comune di Cuneo dal 2001 oltre al servizio della Città di Alba tramite la controllata "Fogliati"), interurbano (Provincia di Cuneo e Provincia di Torino) con una percorrenza

complessiva annua pari a circa 5.000.000 km., nata nel corso dell'esercizio 2015 dalla fusione per incorporazione della società A.T.I. SpA nella SEAG Srl Svolge, altresì, servizio di trasporto interregionale e di noleggio autobus. Il capitale sociale è così ripartito:

Famiglia Galleano	44,30%
GTT SpA	30,00%
Cordusio Società Fiduciaria per Azioni (gruppo Unicredit)	25,70%

Di seguito i dati che si evincono dal bilancio al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	31.150
Costi della Produzione	(30.510)
Risultato ante imposte	557
Utile d'esercizio	596

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	28.752	Patrimonio Netto	29.687
Rimanenze	755	Fondi	2.572
Crediti	15.268	TFR	1.257
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	3.634	Debiti	25.549
Disponibilità	13.175	Ratei e Risconti	2.838
Ratei e risconti	319		
Totale Attivo	61.903	Totale Pas	sivo 61.903

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

Crediti verso Imprese controllate

Non risultano crediti verso Imprese controllate.

Crediti verso Imprese collegate

Non risultano crediti verso Imprese collegate.

Crediti verso lo Stato

Non risultano crediti verso lo Stato.

Crediti diversi

Trova qui allocazione, per Euro 800 migliaia, il deposito vincolato in essere presso la Monte dei Paschi di Siena a titolo di garanzia legata ad un finanziamento.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

RIMANENZE

Il valore delle rimanenze, alla chiusura dell'esercizio 2021, risulta pari a Euro 23.221 migliaia ed è composto da:

1) materie prime per Euro 22.804 migliaia (Euro 22.845 migliaia al 31 dicembre 2020). Tale valore (al netto del Fondo svalutazione magazzino e della relativa movimentazione dell'esercizio)

al 31 dicembre 2021, rispetto a quanto in essere al 31 dicembre 2020, si riduce di Euro 41 migliaia. Il fondo svalutazione ,magazzino fa registrare un decremento di euro 1.270 principalmente dovuto a Euro 1.311 migliaia da ricondurre prevalentemente alla rottamazione di materiale ferroviario obsoleto. Il fondo svalutazione magazzino è stato costituito negli esercizi precedenti per tenere conto dell'obsolescenza tecnica e della lenta rotazione di alcuni codici di ricambi e nel corso dell'esercizio è stato utilizzato per Euro 1.270 migliaia. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio della voce "Materie prime sussidiarie e di consumo":

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Ricambi TPL	19.792	55	19.737
Materiali di consumo e infrastrutture	5.974	(330)	6.304
di cui materiali Covid		8 (25)	33
Ricambi Metropolitana	4.563	201	4.362
Ricambi ferroviari	3.524	(918)	4.442
Infrastrutture ferroviarie	1.050	92	958
Materiale ferroviario finanziato	809	(404)	1.213
Materiali parcheggi	28	(7)	35
Svalutazione magazzino	(12.936)	1.270	(14.206)
Totale	22.804	(41)	22.845

2) la voce "Prodotti finiti e merci" ammonta a Euro 417 migliaia (invariata rispetto al saldo al 31 dicembre 2020) e rappresenta il valore contabile netto del parcheggio "Capuana" il quale è stato destinato alla vendita e pertanto riclassificato dalla voce "Immobilizzazioni materiali – parcheggi" alla voce "rimanenze" dell'attivo circolante, come nell'esercizio precedente.

CREDITI

(in migliaia di Euro)		31/12/2021	31/12/2020
Verso clienti		76.194	73.373
Verso imprese controllate		801	697
Verso imprese collegate		18.574	12.690
Verso Enti controllanti		72.645	59.347
Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		7.931	8.007
Crediti tributari		1.140	1.767
Verso Altri		50.593	77.687
	Totale	227.878	233.568
Fondo Svalutazione Crediti		(22.809)	(20.262)
	Totale Netto	205.069	213.306

I crediti sono esposti al valore di presunto realizzo ovvero al netto del fondo svalutazione che, al 31 dicembre 2021, è pari a Euro 22.809 migliaia. Il fondo svalutazione crediti è in linea con l'esercizio precedente in quanto la società ritiene esigibili i crediti in bilancio al 31 dicembre 2021. La movimentazione del fondo svalutazione crediti nel corso dell'esercizio 2021 è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Accantonamenti	Riclassifiche	Utilizzi	31/12/2021
Fondo svalutazione crediti v/Clienti	4.613	670	-	(177)	5.106
Fondo svalutazione crediti verso Imprese collegate	-	2.000	-	-	2.000
Fondo svalutazione crediti v/Enti controllanti	5.718	-	-	-	5.718
Fondo svalutazione crediti v/Impr.sottoposte al controllo delle controllanti	8	-	-	(8)	-
Fondo svalutazione crediti v/Altri crediti	9.923	62	-	-	9.985
Totale	20.262	2.732	-	(185)	22.809

L'accantonamento operato nell'esercizio pari a Euro 2.000 migliaia riguarda i rischi connessi a crediti afferenti il servizio di trasporto pubblico locale nell'area Extraurbana.

Crediti verso clienti

Sono relativi principalmente a crediti per prestazioni diverse. Sono crediti con esigibilità entro 12 mesi dalla chiusura del presente esercizio e risultano, per Euro 71.088 migliaia, così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Agenzia della Mobilità Piemontese	66.279	5.779	60.500
Clienti diversi	6.629	(2.853)	9.482
Regione Piemonte	3.198	(110)	3.308
Città Metropolitana	88	5	83
Fondo svalutazione Crediti	(5.106)	(493)	(4.613)
Totale	71.088	2.328	68.760

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

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31/12/2021
TRENITALIA	1.313
IGP DECAUX	1.117
ACIMMAGINE	339
ATM AZIENDA TRASPORTO MESSINA	327
AVIP ITALIA SRL	272
FONSERVIZI	244

	GTT S.P.A
CONDOMINIO VALDO FUSI	232
PEOPLE & COMMUNICATION	151
SOCOFAT	151
VAR	150
TORINO FC	142
OTIS	130
MILLERIVOLI	128
FCA Italy	125
AMIAT	117
TUNDO	100
BYD EUROPE	91
ALTRI CLIENTI DIVERSI inferiori a 100 €./000	1.500
Totale	6.629

Il credito commerciale verso la Città Metropolitana di Torino (di seguito anche "Città di Torino", "Città Metropolitana" o "Comune di Torino") risulta di seguito dettagliato:

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31/12/2021
Abbonamenti annuali	88
Contratti di Servizio	-
Totale	88

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

Data	Cliente	Importo €./000
30/04/2021	TRENITALIA SPA	651
31/10/2021	AMIAT SPA	29
31/10/2021	IREN SMART SOLUTIONS SPA	14
31/10/2021	IREN RINNOVABILI SPA	19
31/10/2021	AMIAT SPA	156
31/10/2021	IREN SMART SOLUTIONS SPA	4
31/10/2021	IREN RINNOVABILI SPA	46
31/10/2021	IREN ENERGIA SPA	48
31/10/2021	IREN SPA	30
31/10/2021	IRETI SPA	76
15/12/2021	TRENITALIA SPA	613

Crediti verso imprese controllate

Al 31 dicembre 2021 la voce "Crediti verso imprese controllate" pari a Euro 801 migliaia, risulta di seguito dettagliata:

			GTT S.P.A
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Ca.Nova SpA.	801	279	522
Meccanica Moretta Srl (Liquidata)	-	(175)	175
Totale	801	104	697

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che, propedeutica alla liquidazione, si è effettuata nel corso dell'esercizio una compensazione cliente/fornitore verso Meccanica Moretta Srl per Euro 53 migliaia.

I crediti in oggetto sono esigibili entro i 12 mesi successivi.

Crediti verso imprese collegate

Sono pari a Euro 16.574 migliaia e comprendono:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Extra.To Scarl	18.532	5.864	12.668
Bus Company Srl	42	20	22
Fondo svalutazione crediti	(2.000)	(2.000)	-
Totale	e 16.574	3.884	12.690

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che si sono effettuate nel corso dell'esercizio compensazioni cliente/fornitore verso Extra. To per Euro 233 migliaia.

Il credito nei confronti di Extra. To pari ad Euro 18.532 migliaia è relativo principalmente alle prestazioni effettuate a fronte del Contratto di servizio per l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese e la Città Metropolitana, in particolare per la quota di saldi dal 2016 al 2021, non ancora incassati; la quota di Euro 871 migliaia riguarda invece i ristori per mancati ricavi Covid 2020. L'accantonamento effettuato nell'esercizio pari a Euro 2.000 migliaia è relativo a rischi connessi a crediti relativi al servizio di trasporto pubblico locale sull'area Extraurbana.

Crediti verso Enti controllanti

I crediti verso la Città di Torino ammontano, al 31 dicembre 2021, a Euro 66.927 migliaia (al netto di un Fondo svalutazione crediti di Euro 5.718 migliaia) e risultano di seguito dettagliati:

			GTT S.P.A
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Contributi MIT per rinnovo materiale rotabile	30.863	30.863	-
Contributi su mutui per investimenti	28.470	(16.155)	44.625
Contributo manutenzione segnaletica	5.600	(1.000)	6.600
Addebito costo Ausiliari della Sosta	4.399	-	4.399
Interessi Attivi	1.439	-	1.439
Agevolazioni tariffarie	909	(303)	1.212
Corrispettivo giornate ecologiche	633	-	633
Contributi vari	310	(83)	393
Rilasci attestati sosta	22	(24)	46
Mobilityamoci	-	-	-
Fondo svalutazione crediti	(5.718)	-	(5.718)
Totale	66.927	13.298	53.629

I crediti per mutui su investimenti si riferiscono agli interventi previsti in materia di trasporto pubblico locale come da accordo siglato in data 26 aprile 2018 con riferimento al rimborso dei mutui contratti da GTT SpA per l'acquisto delle motrici tranviarie serie 6000 afferenti alla linea 4 nonché agli interessi attivi di mora verso la Città di Torino come determinati dallo schema di convenzione con l'Ente stesso. Il credito per mutui è suddiviso tra Euro 19.087 migliaia per crediti esigibili oltre l'esercizio e la parte restante entro l'esercizio.

E' stata presentata nell'Allegato 9 della presente Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali al 31 dicembre 2021 con la società controllante, le società controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti.

Il 4 novembre 2021 è stata posta in essere una compensazione tra i crediti e i debiti verso la Città di Torino che, Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, per la parte creditoria risulta così composta (per la parte debitoria si rimanda alla voce "Debiti verso Enti Controllanti"):

(in migliaia di Euro)	04/11/2021
Contributi su mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	8.552
Contributi su mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	6.057
Contributi su mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	2.761
Contributi manutenzione segnaletica 2019-2020	2.000
Versamento della Città	(5.000)
Totale	14.370

Si precisa che la principale parte correlata è l'azionista indiretto Comune di Torino che controlla la GTT SpA indirettamente mediante la società finanziaria "FCT Holding SpA". Il saldo dei crediti per mutui e interessi verso Città di Torino include l'effetto dell'attualizzazione, pari a 1,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021, calcolata utilizzando un tasso del 2,5% alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con la Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto.

Crediti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Al 31 dicembre 2021 i suddetti crediti ammontano ad Euro 7.931 migliaia e sono così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Infra.TO S.r.l.	7.875	(74)	7.949
5T S.r.l.	32	1	31
S.M.A.T. S.p.A.	24	(3)	27
Fondo svalutazione Crediti	-	8	(8)
Totale	7.931	(68)	7.999

Il credito verso Infra.TO S.r.l. comprende principalmente gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della stessa sulla rete tranviaria e sulla Metropolitana rispettivamente per Euro 2.137 migliaia e per Euro 4.141 migliaia. Sono inoltre inclusi Euro 1.545 migliaia relativi a lavori eseguiti sulla Linea 4 e sulla Linea 16 ed addebiti di varia natura per Euro 52 migliaia.

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento di OIC 12 si precisa che nel corso dell'esercizio si è concordata una compensazione cliente/fornitore verso Infra.TO Srl per Euro 7.924 migliaia.

Crediti tributari

La voce, al 31 dicembre 2021, pari a Euro 1.140 migliaia accoglie i crediti verso l'erario e risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Credito erario accisa gasolio	640	(627)	1.267
Credito Irap versata in acconto	476	-	476
Crediti di imposta	16	-	16
IVA	8	-	8
Totale	1.140	(627)	1.767

Crediti verso altri
Il saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 40.608 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2020
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali				
Verso Stato per contributi rinnovo CCNL	5.964	(10.544)		16.508
Verso Ag.Mob.Piemontese per contr.CCNL	3.189	(17.411)		20.600
Verso Regione Piemonte	728	(978)		1.706
Verso Città Metropolitana	265	-		265
Verso province diverse	106	15		91
Fondo svalutazione Crediti	(2.358)	-	-	(2.358)
Totale	7.894	(28.918)		36.812
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2020
b) Altri enti del settore pubblico allargato				
Verso Inps	414	365		49
Verso Inail	42	(390)		432
Verso Inps per F.do Bilaterale Solidarietà	(12)	(137)		125
Totale	444	(162)		606
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2020
c) Diversi				
Crediti diversi	23.785	1.764		22.021
Verso Agenzia Defendini	7.786	-		7.786
Crediti verso il personale	4.590	(209)		4.799
Crediti verso Altre imprese partecipate	2.237	753		1.484
Depositi cauzionali	1.128	-		1.128
Crediti per sinistri attivi	250	(307)		557
V/rivenditori titoli viaggio/sosta	112	(15)		127
Verso diversi per conguagli "Formula"	9	-		9
Fondo svalutazione Crediti	(7.627)	(62)	-	(7.565)
Totale	32.270	1.924		30.346
Totale generale	40.608	(27.156)		67.764

La voce "Crediti verso Agenzia Mobilità Piemontese" comprende principalmente gli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria nella misura di Euro 1.605 migliaia con riferimento all'esercizio 2021.

La voce "Crediti verso il personale" si riferisce ad anticipazioni concesse ai dipendenti in fase di assunzione. Tale anticipo verrà recuperato al momento della cessazione del rapporto di lavoro.

GTESPA

La voce "Crediti verso altre imprese partecipate" include Euro 203 migliaia di ristori per mancati ricavi Covid 2021.

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

Natura del credito (in migliaia di Euro)	Importo al 31/12/21
Ristori per mancati introiti Covid	18.392
Proventi del traffico competenza 2021 incassati 2022	2.496
Agenzia M.P. – contrib.piano ricerca GTT-Irisbus	1.703
Crediti v/rivendite per rid insoluti	224
Vodafone	220
Cral GTT	205
Altre voci diverse	189
Comune di Canale rimborso IMU	117
Vettori Privati/Trenitalia	116
Crediti verso Gorla Spa	67
Anticipi a Fornitori	30
A.T.T.C. – anticipo spese	15
Polizze assicurative diverse – riadeguamento premi	11
Totale	23.785

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

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

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Altri Titoli

Il saldo al 31 dicembre 2021 accoglie l'importo di Euro 2 migliaia che rappresenta il valore delle azioni di F.N.M. SpA di proprietà di GTT SpA.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 1.030 migliaia è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Depositi bancari	442	(3.311)	3.753
Assegni	397	16	381
Depositi postali	149	(58)	207
Danaro e valori in cassa	42	(15)	57
Totale	1.030	(3.368)	4.398

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo alla chiusura dell'esercizio 2021 è composto esclusivamente da risconti attivi e ammonta a Euro 1.623 migliaia di cui si riporta la composizione:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Sp.registraz.contr.servizio TPL	1.254	(210)	1.464
Assicurazioni	318	(43)	361
Altri	51	35	16
Affitti	-	(6)	6
Totale Risconti attivi	1.623	(224)	1.847

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto è pari a Euro 23.103 migliaia.

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

Il Capitale sociale, di Euro 76.007 migliaia, interamente sottoscritto e versato, è composto da 76.006.664 di azioni del valore nominale di 1 Euro e risulta eroso, come già emerso in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021, per effetto delle perdite consuntivate al 31 dicembre 2021, e in precedenti esercizi, per oltre un terzo configurando quindi la fattispecie di cui all'art. 2446 del c.c.

L'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 28 luglio 2021 ha deliberato l'approvazione del Bilancio 2020 con la disposizione di rinviare a nuovo la perdita pari a Euro 19.776 migliaia.

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

- una moratoria dei debiti scaduti verso FCT Holding SpA e verso Città di Torino sino al 31 dicembre 2021 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare lo scaduto a partire dal 2022 sino al 2030 mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti, il cui beneficio attualizzato ammonta a 18,1 milioni di Euro;
- il piano di rientro dei crediti per mutui su investimenti e per interessi attivi/passivi di mora vantati da GTT verso la Città di Torino alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto, il cui effetto attualizzato ammonta a 2,9 milioni di Euro.

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



Indisponibilità di parte delle riserve ed utili portati a nuovo

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

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

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

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Per imposte, anche differite

Non presente.

Altri Fondi

Al 31 dicembre 2021 il valore dei Fondi per Rischi e Oneri iscritto in Bilancio è pari ad Euro 14.870 migliaia e risulta movimentato come di seguito dettagliato:

Descrizione	31/12/2020	Utilizzi/Rilasci	Riclassifiche	Accantonamenti	Costo del lavoro	31/12/2021
Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali	10.736	(529)	274	679	253	11.413
Fondo oneri L.336/70-270/88 e TFR	2.162	-	-	-	(12)	2.150
Fondo rischi per copertura perdite su partecipate	1.670	(89)	(274)	-	-	1.307
Totale (in migliaia di Euro)	14.568	(618)	-	679	241	14.870

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

GTESPA

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

Il Fondo rischi per copertura perdite su partecipate è relativo ai risultati negativi rilevati da Ca.Nova SpA.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il debito per TFR identifica l'effettivo impegno dell'Azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31 dicembre 2021 e ammonta a Euro 35.655 migliaia. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2021. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge e tenuto conto della rivalutazione.

A partire dal 1° gennaio 2008 la legge finanziaria ha previsto che le Società con almeno 50 dipendenti siano tenute a trasferire i futuri accantonamenti annui di TFR o ad un fondo pensione esterno a contribuzione definita scelto dal dipendente stesso, o qualora il dipendente abbia deciso di continuare a ricevere il TFR sulla base delle medesime modalità stabilite in passato, ad un fondo di tesoreria speciale costituito presso l'INPS.

D) DEBITI

Obbligazioni

Il prestito obbligazionario di iniziali Euro 10.000 migliaia è stato emesso nel corso del 2007 da GTT SpA di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. Trattasi di un prestito emesso a tasso agevolato al fine di reperire le risorse da destinare all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale con scadenza 28 dicembre 2011; tale scadenza, di concerto con la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, è stata rivista e dilazionata ed è previsto un piano di rientro con quote mensili fino all'estinzione del prestito stesso. Al 31 dicembre 2021 il valore del debito risulta quindi essere pari a Euro 1.262 migliaia costituito dalla linea capitale per Euro 1.250 migliaia e dagli interessi maturati nell'esercizio per Euro 12 migliaia.

Debiti verso banche

• Per linee di fido

Il saldo è iscritto a bilancio per complessivi Euro 55.126 migliaia e risulta così composto:

- Unicredit per Euro 32.688 migliaia;
- Intesa San Paolo per Euro 14.685 migliaia;
- Banca Nazionale del Lavoro per Euro 7.753 migliaia;

• Per mutui

Il saldo accoglie debiti a medio-lungo termine per operazioni di mutuo che sono pari a Euro 14.773 migliaia, con una riduzione rispetto al 31 dicembre 2020 di Euro 6.068 migliaia. I valori iscritti in Bilancio hanno riscontro nella contropartita registrata tra i crediti verso il Comune di Torino, in quanto si tratta di operazioni garantite da fondi deliberati a copertura, da parte dello stesso Comune.

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	6.776	(2.064)	8.840
Mutuo OPI per materiale rotabile	4.889	(3.045)	7.934
Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	3.108	(959)	4.067
Totale	14.773	(6.068)	20.841

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 8.305 migliaia.

• Per finanziamenti

Risulta ivi iscritto il finanziamento ottenuto da Intesa-San Paolo per Euro 15.000 migliaia acceso per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile. Il rimborso della quota capitale di detto finanziamento è iniziato nell'esercizio 2021 in ragione di Euro 3.750 migliaia. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano a Euro 7.500 migliaia.

Debiti verso altri finanziatori

Il saldo pari a Euro 15.152 migliaia rappresenta il valore del debito nei confronti di Mercedes-Benz Financial Services SpA e riguarda i piani di ammortamento finanziario relativi ai 136 nuovi autobus Mercedes acquisiti nel corso degli esercizi 2019 e 2020. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 12.815 migliaia.

Debiti verso fornitori

L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2021, pari ad Euro 72.791 migliaia. La voce nel corso dell'esercizio si è movimentata come rappresentato di seguito:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Debiti verso fornitori	72.791	11.499	61.292
Totale	72.791	11.499	61.292

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

Fornitore (in migliaia di Euro)	Saldo al 31/12/2021
BYD EUROPE B.V.	22.063
EREDI CAMPIDONICO SPA	2.203
CONSORZIO STABILE G.I.S.A.	1.827
NOVA AEG SPA	1.773
CNS CONSORZIO NAZIONALE	1.597
CARROZZ. NUOVA SAN LEONARDO	1.257
TRANSFIMA GEIE	1.202
AUTOLINEE GIACHINO SRL	1.190
V.A.R. S.r.1.	923
MICCOLIS SPA	859
CAVOURESE SPA	850
AEP TICKETING SOLUTIONS	629
ALSTOM FERROVIARIA SPA	613
IMPRESA PAROLDI GIUSEPPE	596
IVECO ORECCHIA S.p.A	551

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

Come ampiamente illustrato nella Relazione sulla gestione, la Società a causa della tensione finanziaria imputabile al mancato incasso dagli enti, unitamente ai negativi effetti economici e finanziari derivanti dalla diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul territorio nazionale, ha accumulato un rilevante scaduto verso i fornitori e, con alcuni, sono stati concordati piani di rientro che alla data odierna risultano sostanzialmente rispettati.

Per effetto degli incassi derivanti dalla transazione tra GTT e AMP e dall'accordo programmatico tra Regione-Città-AMP-GTT, la Società ha potuto procedere al rimborso graduale di parte dello

scaduto. Inoltre, nel 2018 la Società ha effettuato una serie di transazioni con alcuni fornitori riscadenziati in media in 4 anni che, alla data del 31 dicembre 2021, vale ancora Euro 0,07 milioni.

A seguito di queste trattative, il debito scaduto si è ulteriormente ridotto nell'esercizio per effetto dell'attualizzazione di Euro 30 migliaia calcolata utilizzando un tasso del 2,5% con contropartita "Proventi finanziari".

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

Data	Fornitore	Importo €./000
30/04/2021	TRENITALIA SPA	651
31/10/2021	AMIAT SPA	29
31/10/2021	IREN SMART SOLUTIONS SPA	14
31/10/2021	IREN SERVIZI E INNOVAZIONE SPA	19
31/10/2021	IRETI SPA	156
31/10/2021	IRETI SPA	4
31/10/2021	IRETI SPA	46
31/10/2021	IRETI SPA	48
31/10/2021	IRETI SPA	30
31/10/2021	IRETI SPA	76
15/12/2021	TRENITALIA SPA	613

Le compensazioni dell'esercizio con Trenitalia SpA, pari a Euro 1.264 migliaia, hanno riguardato

- gli introiti "Formula" per Euro 590 migliaia;
- i pedaggi di Settimo Torinese per Euro 412 migliaia;
- gli introiti "BIM" per Euro 258 migliaia;
- altre voci diverse per Euro 4 migliaia.

Debiti verso controllate

Il saldo pari a Euro 2.516 migliaia è riferibile a debiti commerciali e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Ca.Nova SpA	2.516	(1.329)	3.845
Meccanica Moretta Srl (Liquidata)	-	(222)	222
Totale	2.516	(1.551)	4.067

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che, propedeutica alla liquidazione, si è effettuata nel corso dell'esercizio una compensazione fornitore/cliente verso Meccanica Moretta Srl per Euro 53 migliaia.

Debiti verso collegate

Il saldo al 31 dicembre 2021 è pari a Euro 2.578 migliaia. Sono interamente debiti commerciali e risultano così composti:

(in migliaia di Euro)		31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Bus Company Srl		2.370	305	2.065
Extra.To Scarl		208	(12)	220
	Totale	2.578	293	2.285

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si segnala che si sono poste in essere, nel corso dell'esercizio, compensazioni cliente/fornitore verso Extra. To per Euro 233 migliaia.

Debiti verso Enti controllanti

L'esposizione verso la Città di Torino ammonta a Euro 102.280 migliaia. Il saldo al 31 dicembre 2021 è composto da partite scadute ed è stato classificato tra i debiti con scadenza oltre l'esercizio successivo in quanto il Piano industriale prevede il saldo dei debiti scaduti a tutto il 31 dicembre 2031 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare i summenzionati debiti alle scadenze previste mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti. Il saldo dei debiti scaduti si riduce nell'esercizio per effetto dell'attualizzazione pari a 11,4 milioni di Euro calcolata utilizzando un tasso del 2,5% con contropartita "Altre riserve".

La composizione dei suddetti debiti è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Verso la Città di Torino:			
Canoni parcheggi	86.071	3.701	82.370
Per ripristini e varie	11.113	(1.266)	12.379
Verso F.C.T. Holding SpA:			
Per quote di utili d'esercizio	5.096	123	4.973
Totale	102.280	2.558	99.722

GTESPA

Il 4 novembre 2021 è stata posta in essere una compensazione tra i debiti e i crediti verso la Città di Torino che, secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12., per la parte debitoria risulta così composta (per la parte creditoria si rimanda alla voce "Crediti verso Enti Controllanti"):

(in migliaia di Euro)	04/11/2021
Canoni Parcheggi 2018-2019-2020	13.043
Tessere parcheggi residenti 2017	1.056
Tessere parcheggi ZTL 2017-2018-2020	271
Totale	14.370

Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Il saldo al 31 dicembre 2021 ammonta a Euro 61.366 migliaia e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Infra.TO Srl	61.021	9.450	51.571
5T Srl	245	(278)	523
S.M.A.T. SpA	100	3	97
Totale	61.366	9.175	52.191

Secondo quanto richiesto dall'aggiornamento dell'OIC 12, si precisa che nel corso dell'esercizio si è concordata una compensazione fornitore/cliente verso Infra.TO Srl per Euro 7.924 migliaia. GTT e Infra.To hanno attuato una verifica congiunta delle rispettive posizioni che si è conclusa con la sottoscrizione di un accordo transattivo in data 31 gennaio 2018 finalizzato alla risoluzione dei disallineamenti delle partite a credito/debito riferite al triennio 2014-2016. In seguito a tale accordo il debito residuo scaduto al 31 dicembre 2021 è stato riclassificato alla voce "Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti" (esigibili oltre l'esercizio successivo) per complessivi Euro 12.914 migliaia.

Debiti tributari

Il saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 12.445 migliaia risulta così composto:

			GTT S.P.A
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Debiti v/erario per ritenute Irpef	9.731	5.060	4.671
Debiti v/erario per Iva	2.714	(1.681)	4.395
Debiti v/erario per Irap	-	-	-
Debiti v/erario per Ires	-	-	-
TOTALE	12.445	3.379	9.066

Il debito IVA comprende i residui del 2° trimestre 2018 oggetto di rateizzazione e l'importo del mese di dicembre dell'anno corrente che verrà versato nel 2022. Il debito IRPEF include gli importi dovuti per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e dicembre 2021.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale riguardano la posizione debitoria della Società nei confronti degli Istituti previdenziali. L'importo di Euro 3.783 migliaia è da regolarsi in

base agli adempimenti di legge. Si precisa che la tensione finanziaria della Società ha comportato la rateizzazione di alcune mensilità.

Altri debiti
Il saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 33.616 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Verso dipendenti	20.096	1.312	18.784
Altre voci	9.919	(212)	10.131
Opere Ferroviarie	2.856	(202)	3.058
Proventi del traffico di competenza 2022	430	86	344
Cauzioni in denaro da terzi	210	(17)	227
Debiti verso Altre imprese partecipate	105	35	70
Totale	33.616	1.002	32.614

Si tratta di debiti esigibili entro 12 mesi.

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

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Alla chiusura dell'esercizio 2021 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di Euro 155.603 migliaia. In dettaglio:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Risconti passivi:			
Abbonamenti plurimensili studenti	13.099	2.639	10.460
Altre voci	36	2	34
Totale	13.135	2.641	10.494
Risconti passivi pluriennali:			
Contributi per acquisto materiale rotabile	127.545	21.635	105.910
Contributi vari	7.689	(1.325)	9.014
Contributi realizzazione Parcheggi	7.234	(1.130)	8.364
Totale	142.468	19.180	123.288
Totale ratei e risconti passivi	155.603	21.821	133.782

La voce contributi vari comprende principalmente il contributo BIP per Euro 1.626 migliaia e altri contributi per acquisto tram per Euro 5.350 migliaia.

La voce Risconti passivi pluriennali, pari a Euro 142.468 migliaia include, come previsto dall'OIC n. 16, le quote di contributi in conto investimenti accertate ed imputate agli esercizi di competenza in relazione all'ammortamento dei cespiti cui si riferiscono. Si tratta di costi di competenza dell'esercizio in commento da sostenersi in esercizi/periodi successivi e di proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza futura. Pertanto sono iscritte in tali voci soltanto le quote di costi e ricavi comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in funzione del tempo. La variazione del saldo rispetto all'esercizio precedente è attribuibile ai contributi ricevuti in ragione degli investimenti effettuati nell'esercizio, al netto della quota di competenza dell'esercizio rilevata tra gli altri ricavi.

IMPEGNI, RISCHI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2021 il saldo pari a Euro 345.325 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Polizze fidejussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi e partecipate	198.202	(56.449)	254.651
Materiale ferroviario retrocesso alla Regione Piemonte	90.866	-	90.866
Polizze fidejussorie versate a garanzia obblighi contrattuali	26.581	12.527	14.054
Garanzie ipotecarie a Regione Piemonte su acquisto 136 nuovi autobus	23.599	3.334	20.265
Materiali di terzi presso l'Azienda	5.261	488	4.773
Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite	816	(27)	843
	345.325	(40.127)	385.452

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

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

Le polizze fidejussorie a garanzia di obblighi contrattuali accolgono le garanzie rilasciate a fronte di forniture. I titoli di viaggio e della sosta rappresentano la dotazione fiduciaria iniziale che GTT SpA fornisce alle rivendite contestualmente all'accensione del contratto di fornitura con le stesse.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile e per i quali non è stato stanziato un fondo sono i seguenti:

Procedimento	(in migliaia di Euro)
Contenzioso Ares Automotive	Indeterminato
Contenzioso Fallimento JD service	351
Contenzioso Lindoor Servizi	121
Contenzioso Gielle	259

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

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

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

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono pari a Euro 102.106 migliaia.

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

Ricavi per categoria di attività

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Proventi del Traffico	62.651	(1.091)	63.742
Parcheggi	34.023	7.759	26.264
Altri proventi	5.432	3.879	1.553
Tota	le 102.106	10.547	91.559

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Potenziamento servizi – Covid	3.954
Servizi vari di trasporto	527
Biglietti ascensore Mole Antonelliana	515
Biglietti linea Sassi-Superga	337
Servizi per c/Comuni diversi	99
Totale	5.432

Ricavi a copertura di costi sociali

L'importo di Euro 1.818 migliaia, erogato a titolo di rimborso dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese, riguarda il contributo forfettario, relativo alle agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di utenti (pensionati a basso reddito, anziani, disoccupati). Si tratta di un importo corrispondente a quanto impegnato dal Comune e nel caso dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese a quanto erogato negli anni precedenti.

Incrementi delle immobilizzazioni per lavori interni

Il saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 7.554 migliaia include: la mano d'opera diretta ed indiretta imputabile alle commesse per Euro 3.305 migliaia, i costi di materiali di magazzino sostenuti per la realizzazione interna di investimenti per Euro 3.891 migliaia e le spese sostenute per prestazioni di servizi inerenti manutenzioni straordinarie, prevalentemente di tram e autobus per Euro 358 migliaia.

Altri ricavi e proventi diversi

La composizione analitica del saldo al 31 dicembre 2021 pari a Euro 64.764 migliaia viene riportata nel prospetto di seguito allegato:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020	
Rimborsi da enti	45.579	(5.775)	51.354	
di cui contributi rinnovo CCNL	24.270	(16)	24.286	
di cui ristori Covid	20.244	(5.608)	25.852	
di cui rimborso spese segnaletica parcheggi dalla Città	1.000	-	1.000	
altro	65	(151)	216	
Rimborsi diversi	11.782	(391)	12.173	
Sanzioni amministrative	2.029	(182)	2.211	
Altri ricavi	1.664	189	1.475	
Pubblicità	1.438	22	1.416	
Rimborso danni	716	127	589	
Rimborso costi gestione mense	578	52	526	
Canoni diversi	421	10	411	
Canoni immobili	261	(45)	306	
Prestazioni non di trasporto rese a terzi	151	(3)	154	
Penali da inadempimenti contrattuali	145	75	70	
Rimborso da 5T S.r.l.	-	(2)	2	
Totale	64.764	(5.923)	70.687	

L'ammontare dei ristori Covid iscritto nell'esercizio 2021 rappresenta l'accertamento a valere sull'esercizio 2021 in aggiunta ai 25,8 milioni di Euro già incassati e iscritti a provento nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2020. Tale voce è composta dal saldo ristori per mancati ricavi Covid per l'esercizio 2020 per Euro 14.500 migliaia e per l'esercizio 2021 per Euro 5.700 migliaia. Per maggiori dettagli relativi ai rimborsi da enti a fronte dei ristori Covid si rimanda alla Relazione sulla gestione e al sottostante quadro normativo riepilogato al precedente paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale".

Il saldo dei "Rimborsi diversi" risulta così composto:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Infra.TO S.r.lrimborso lavori Metropolitana	4.141
Infra.TO S.r.lrimborso lavori II.FF, linea 4 e 16	3.682
Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione	2.201
Rimborso da Imprese partecipate	371
Rimborso da Acimmagine	302
Maggiori ricavi/minori oneri relativi a esercizi precedenti	279
Rimborso servizio sgombro neve	146
Rimborso spese condominiali	133
Rimborso da Fonservizi	91
Rimborso spese servizio rifornimento gasolio	73
Rimborsi Formula tariffa integrata	72
Incentivi D.M. 05/07/2012	47
Rimborso spese generali per interventi su ferrovia	44
Altre voci minori	42
Rimborso dal Personale	41
Rimborso spese sanzioni amministrative	36
Infra.TO Srl-altri rimborsi a vari titoli	26
Rimborsi spese lavaggio e rimessaggio	21
Rimborsi da Appalti GTT	17
Rimborsi riscaldamento, pulizia, Enel, imp.registro	6
Concessione generi di monopolio	5
Contributo INCIT-EV da Comune di Torino	4
Rimborso spese registrazione contratti	1
Rimborso bolli su fatture attive	1
Totale	11.782

Il saldo degli "Altri ricavi" risulta così composto:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Rimborso e altri ricavi vari	912
Vendita materiali	261
Incassi Ristotram	243
Diritti tessera su abbonamenti	215
Sanzioni parcheggi	17
Ricavi mense aziendali	16
Totale	1.664

Quota annua di contributi in c/investimenti

Riguarda la quota di competenza dei contributi da Enti diversi per investimenti in proporzione alle quote di ammortamento degli "asset" ai quali si riferiscono. Il saldo pari a Euro 12.563 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Materiale Rotabile	10.294	906	9.388
Immobilizzazioni Parcheggi	1.140	(124)	1.264
Impianti, fabbricati e Apparecchiature	1.129	(89)	1.218
Totale	12.563	693	11.870

Compensazioni economiche

Ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 19/11/1997 n. 422 il saldo, pari a Euro 184.707 migliaia, accoglie i trasferimenti dai seguenti Enti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Agenzia Mobilità Piemontese – T.P.L. e Ferrovia	147.580	(5.027)	152.607
Agenzia Mobilità Piemontese – Metropolitana	20.809	1.407	19.402
Extra.To	13.568	219	13.349
Cons.Granda Bus	1.819	109	1.710
Consorzio COAS – AT	539	(37)	576
SCAT – AL	392	27	365
1	Γotale 184.707	(3.302)	188.009

Le compensazioni di competenza dell'esercizio si riferiscono in particolare a:

- Servizio T.P.L. per Euro 134.000 migliaia;
- Contratto Servizio Metropolitana per Euro 20.809 migliaia;
- Servizio TPL Extraurbano per Euro 16.318 migliaia (compresi Euro 10 migliaia relativi a una sopravvenienza attiva);
- Servizi ferroviari per Euro 13.580 migliaia.

Si segnala che le compensazioni economiche relative all'esercizio 2021, pari a 184.707 migliaia di Euro, sono state definite in conformità alle previsioni dell' art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in legge 24/04/2020) che ha previsto l'integrità del corrispettivo anche in presenza della riduzione della produzione rispetto a quella programmata a causa dei negativi effetti della diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul territorio nazionale fino alla fine dello stato di emergenza (31 marzo 2022).

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci

Gli acquisti di materie prime nell'esercizio 2021 ammontano complessivamente a Euro 34.825 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)		31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Gasolio per trazione		16.588	3.100	13.488
Materiali per manutenzioni e consumi		14.492	2.095	12.397
Metano per trazione		2.423	327	2.096
Biglietti e tessere		538	(442)	980
Lubrificanti		501	(10)	511
Materiali Covid		183	(498)	681
Materie prime		100	35	65
	Totale	34.825	4.607	30.218

Costi per servizi

I costi per servizi ammontano a Euro 88.833 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Trasporto pubblico affidato a terzi	26.718	2.769	23.949
di cui Servizi Aggiuntivi Covid	2.881	2.634	247
Manutenzioni e riparazioni	22.287	799	21.488
Consumo energia elettrica (trazione e utenze diverse)	11.307	(1.740)	13.047
Spese per coperture assicurative	6.326	290	6.036
Lavaggio veicoli e pulizia locali	5.037	458	4.579
Altre spese	4.699	614	4.085
Prestazioni varie e canoni vari	2.510	(52)	2.562
Aggio ai rivenditori	2.361	366	1.995
Riscaldamento locali	1.776	591	1.185
Servizio mensa	1.527	171	1.356
Consulenze professionali	1.393	308	1.085
Rifornimento carburante	1.393	(5)	1.398
Pulizie e prestazioni diverse Covid	895	(944)	1.839
Vigilanza	385	(241)	626
Gestione 5T	93	(277)	370
Compensi al Collegio Sindacale	73	1	72
Compensi al Consiglio di Amministrazione	53	-	53
Totale	88.833	3.108	85.725

La composizione della voce "Altre spese" è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Spese telefoniche	860	(70)	930
Spese e commissioni bancarie	745	53	692
Prestazioni diverse	743	319	424
Spese postali	672	450	222
Visite e controlli sanitari	543	(60)	603
Acqua, gas	457	(77)	534
Spese formazione personale	247	62	185
Pubblicità, promozione e comunicazione	199	(75)	274
Smaltimento rifiuti	181	20	161
Pubblicazione bandi di gara	37	(4)	41
Varie	12	(5)	17
Spese di trasporto	3	1	2
To	tale 4.699	614	4.085

Ai sensi di legge si evidenzia che:

- i compensi di competenza della Società di Revisione relativi alla revisione del bilancio d'esercizio ammontano a Euro 55 migliaia;
- i compensi dovuti per i servizi di consulenza fiscale sono pari a Euro 35 migliaia.

Costi per godimento di beni di terzi

Il saldo ammonta Euro 39.263 migliaia e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Canone concessione Parcheggi	14.912	6.142	8.770
Canone linea 1 metropolitana	11.568	1.088	10.480
Concessione d'uso Impianti Fissi	7.751	(295)	8.046
Canone linea 4 tranviaria	4.006	261	3.745
Noleggi vari	597	(31)	628
Affitti passivi	268	(79)	347
Canoni per concessioni	161	(317)	478
	Totale 39.263	6.769	32.494

Costi per il personale

Il saldo pari a Euro 187.965 migliaia comprende le competenze dell'esercizio 2021, gli accantonamenti relativi alle ferie maturate e non godute e ad altri voci maturate dal personale. La suddetta voce risulta così composta:

(in migliaia di Euro)		31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Salari e stipendi		135.148	5.988	129.160
Oneri sociali		39.728	1.367	38.361
Trattamento di fine rapporto		6.599	586	6.013
Trattamento di quiescenza e simili		3.489	102	3.387
Altri costi		3.001	(217)	3.218
	Totale	187.965	7.826	180.139

Il costo del personale risulta pari a circa 188,0 milioni di Euro rispetto ai 180,1 milioni di Euro dell'esercizio 2020 (+4,3%). La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile alla riduzione del ricorso alla cassa integrazione, parzialmente compensato dalla riduzione di addetti (da 4.129 unità del 31 dicembre 2020 a 4.041 del 31 dicembre 2021).

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

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Accantonamento al T.F.R.	6.599	586	6.013
Accantonamento al Fondo Priamo	3.189	121	3.068
Contributo Azienda al Fondo Priamo	1.440	(19)	1.459
Accantonamento ad altri fondi previdenziali	352	(25)	377
Tot	tale 11.580	663	10.917

L'organico aziendale al 31 dicembre 2021 è pari a 4.041 unità e risulta così formato:

	31/12/2021	31/12/2020	Media 2021	Media 2020
Conducenti di linea	1.988	2.002	1.969	2.050
Operai	564	587	574	641
Impiegati	497	500	498	498
Addetti ai servizi accessori e ausiliari	373	382	378	350
Funzionari	196	162	179	168
Movimento Metroferro	158	220	164	215
Capi tecnici e capi operai	105	102	102	108
Assistenti alla Clientela	93	99	95	105
Graduati	57	64	59	62
Dirigenti	10	11	10	12
Totale	4.041	4.129	4.028	4.209

Ammortamenti e svalutazioni

L'importo totale di Euro 47.791 migliaia risulta così suddiviso:

• Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 3.170 migliaia, è calcolato in conformità ai criteri di valutazione illustrati all'inizio della presente Nota Integrativa. L'importo è iscritto al lordo della quota di competenza dell'esercizio 2021 del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti" per Euro 326 migliaia.

• Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali pari a Euro 41.270 migliaia si riferisce alle seguenti categorie:

(in migliaia di Euro)	31 Dicembre 2021			
	Lordo	Contributi	Netto	
Fabbricati	5.165	1	5.164	
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	865	-	865	
Impianti diversi	1.728	585	1.143	
Macchinari	57	-	57	
Totale Impianti e Macchinario	2.650	585	2.065	
Attrezzature Varie	405	-	405	
Mobili e arredi	102	-	102	
Macchine elettroniche (Bip)	1.608	217	1.391	
Automezzi	163	-	163	
Totale Altri Beni	1.873	217	1.656	
Materiale Rotabile	28.401	10.294	18.107	
Immobilizzazioni Parcheggi	2.776	1.140	1.636	
Totale	41.270	12.237	29.033	

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

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

• Altre svalutazioni delle immobilizzazioni

La svalutazione di Euro 620 migliaia riguarda i tram guasti in procinto di essere dismessi per euro 471 migliaia e il fabbricato ceduto sito nel Comune di Canale d'Alba per euro 149 migliaia.

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

L'accantonamento dell'esercizio al fondo svalutazione crediti ammonta a Euro 2.731 migliaia. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto evidenziato, nella presente Nota Integrativa, relativamente ai crediti verso clienti e crediti verso imprese collegate.

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

Le rimanenze di magazzino evidenziano, al 31 dicembre 2021, una variazione negativa di Euro 48 migliaia da attribuire prevalentemente alla rottamazione di materiale ferroviario obsoleto e all'utilizzo del relativo Fondo Svalutazione.

Accantonamenti per rischi

L'accantonamento operato nell'esercizio è pari a Euro 671 migliaia e riguarda il contenzioso inerente l'Autostazione di Alba.

Altri accantonamenti

L'accantonamento operato nell'esercizio ammonta a Euro 8 migliaia e si riferisce alla manutenzione ciclica dell'ascensore della Mole Antonelliana.

Oneri diversi di gestione

La composizione di tale voce pari a Euro 5.337 migliaia è dettagliata nella tabella seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
I.M.U.	1.658	(13)	1.671
Oneri e spese varie	1.216	254	962
Tasse e contributi comunali	1.007	159	848
Erogazioni Enti e diversi	489	249	240
Quote associative (Enti e Associazioni)	307	149	158
Oneri e spese indeducibili	299	138	161
Tassa registrazione contratti	218	2	216
Altri diversi	86	(13)	99
Quote associative (altre)	57	(200)	257
Totale	5.337	725	4.612

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

Tale voce al 31 dicembre 2021 ammonta a Euro 23 migliaia.

(in migliaia di Euro)		31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Proventi da partecipazioni in imprese controllate:				
Meccanica Moretta Srl		23	23	-
Car City Club Srl		-	(7)	7
Proventi da partecipazioni in imprese collegate:				
Bus Company Srl		-	-	-
Proventi da partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti:				
5T Srl		-	-	-
Proventi da partecipazioni in altre imprese:				
Nord Ovest Servizi SpA		-	-	-
Millerivoli Srl		-	-	-
	Totale	23	(16)	7

Altri proventi finanziari

Tale voce ammonta a Euro 414 migliaia e risulta così dettagliata:

	(in migliaia di Euro)	31/12/2021		Variazioni	31/12/20	20
Proventi diversi da						
Enti controllanti:		413		(55)	468	
	Città di Torino	4.	13	(55)		468
Altri:		1		-	1	
	Altri interessi attivi (vari)		1	1		-
	Interessi attivi su c/c bancari		-	(1)		1
	Totale	414		(55)	469	

Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono pari a Euro 5.119 migliaia così dettagliati:

			GTT S.P.A
(in migliaia di Euro)	31/12/2021	Variazioni	31/12/2020
Interessi e oneri verso			
Imprese controllate:			-
Ca.Nova SpA			-
Enti controllanti:	1.965	43	1.922
Città di Torino	1.842	41	1.801
F.C.T. Holding SpA	123	2	121
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti:	686	(41)	727
Infra.TO Srl	685	(42)	727
SMAT SpA	1	1	-
5T Srl	-	-	-
Altri:	2.468	(802)	3.270
Interessi passivi su c/c bancari	656	(356)	1.012
Altri interessi	281	(343)	624
Interessi su finanziamenti vari	1.531	(103)	1.634
Totale	5.119	(800)	5.919

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

> Rivalutazioni

Non sono state effettuate rivalutazioni.

> Svalutazioni

Non ve ne sono.

22) IMPOSTE SUL REDDITO

Imposte correnti

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

Non sono state rilevate imposte nell'esercizio come evidenziato dai prospetti seguenti.

Determinazione dell'imponibile IRES:

(importi in migliaia di Euro)	
A) risultato prima delle imposte	(35.909)
B) totale variazioni in aumento	14.644
C) totale variazioni in diminuzione	7.134
Totale IRES (A+B-C)	(28.399)
Utilizzo perdite fiscali	-
Imponibile 20%	-
IRES	-

Determinazione dell'imponibile IRAP:

(importi in migliaia di Euro)	
Valore della produzione	373.513
Costi della produzione che rilevano ai fini IRAP	212.745
Totale	160.768
Rettifiche in diminuzione:	
-Rimborsi accise	2.201
-Erogazioni al personale deducibili	3.559
-Altre rettifiche	1
Totale rettifiche in diminuzione	5.761
Rettifiche in aumento:	
- oneri indeducibili	2.977
- IMU	1.658
Totale rettifiche in aumento	4.635
Valore della produzione lorda	159.642
Inail	2.409
Deduzione per cuneo fiscale	73.721
Deduzione personale	108.034
Totale deduzioni del personale	184.164
base imponibile IRAP netta	(24.522)
IRAP	-

Imposte anticipate/differite

Non presenti.

Altre Informazioni

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

La Società non possiede azione proprie.

La Società non ha optato per il consolidato fiscale.

La Società non ha capitalizzato costi riguardanti attività di ricerca e sviluppo.

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

Si comunica che la Società, in ossequio all'entrata in vigore in data 25 maggio 2018 in tutta l'Unione Europea del Regolamento 2016/679 sulla protezione dei dati GDPR (*General Data Protection Regulation*) ha provveduto ad aggiornare e diffondere le informative sul trattamento dei dati e ha adottato:

- 1 proprio registro dei trattamenti in qualità di Titolare, composto da 44 trattamenti di cui 15 sottoposti a valutazione di impatto e 29 a valutazione del rischio;
- 8 registri dei trattamenti in qualità di Responsabile per i trattamenti effettuati per conto di terzi Titolari.

Con riferimento alla legge del 4 agosto 2017, n.124, nota come "Legge annuale per il mercato e la concorrenza", relativamente al tema della trasparenza e i nuovi obblighi informativi relativi a "sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere" ricevuti da amministrazioni pubbliche e da enti a queste equiparate, si evidenzia che nell'esercizio 2021 non sono stati erogati alla Società importi rientranti nella definizione indicata dalla legge stessa; la Società, tuttavia, evidenzia le compensazioni economiche per competenza e la quota di contributi in c/investimenti per competenza relative all'esercizio in commento, così come descritte in nota integrativa, nel valore della produzione "altri ricavi".

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Ai sensi dell'articolo 1 commi 125-129 della legge 124/2017 e successive modifiche ed integrazioni, si espone qui di seguito l'informativa relativa a "sovvenzioni, sussidi, vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria" effettivamente erogati dalle pubbliche amministrazioni nel corso del 2021.

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Importo incassato	Ente erogante	Causale
Euro	Ente erogante	Causale
9.593.741	Agenzia Mobilità Piemontese	Saldo Contributo acquisto Autobus
5.815	Città di Torino	Contributo Progetto INCIT-EV (Parcheggi)
13.568.037	Agenzia Mobilità Piemontese	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
33.348	SCAT	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
153.651	GrandaBus	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
48.047	COAS	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
1.107.016	Extra.To	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
2.201.244	Agenzia delle Dogane	Agevolazioni rimborso Accise sul gasolio
31.907.591	Agenzia Mobilità Piemontese	Contributo in acconto a copertura oneri derivanti dai rinnovi contrattuali
11.578.500	Stato	Contributo in acconto rimborso oneri malattia
70.196.990	totale incassato nel 2021	

Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si segnalano i seguenti eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del bilancio:

1) Fusione Ca.Nova SpA

In data 15 dicembre 2021 le Assemblee di GTT e di Ca.Nova SpA hanno deliberato la fusione per incorporazione di Ca.Nova SpA in GTT. La delibera è stata iscritta in CCIAA in data 23 dicembre 2021. L'atto di fusione è stato firmato in data 26 aprile 2022 e registrato in CCIAA il 05 maggio 2022. Poiché gli effetti contabili dell'operazione retroagiranno dall'01 gennaio 2022, il bilancio al 31 dicembre 2021 è stato l'ultimo redatto da Ca.Nova. La fusione di Ca.Nova SpA in GTT costituisce adempimento del Piano Industriale GTT 2021-2023, di cui anzi costituisce uno dei relativi assi strategici, consentendo importanti sinergie operative e razionalizzazione di costi.

2) Rinnovo CCNL

Il 10 maggio 2022, tra ANAV, Asstra, Agens e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna è stato siglato l'Accordo di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2023. Le Organizzazioni sindacali hanno sottoscritto l'ipotesi di accordo con riserva, da sciogliere in esito alla consultazione referendaria dei lavoratori avvenuta nella prima decade di giugno.

L'Accordo prevede:

• Erogazione di un importo una-tantum a copertura del periodo gennaio 2021 – giugno 2022. Unitamente a quanto previsto dall'Accordo nazionale del 17 giugno 2021 (a copertura del triennio 2018-2020) definisce le competenze pregresse. Dette somme saranno riconosciute in due tranches, la prima con la retribuzione del mese di luglio 2022 pari a Euro 250 e la seconda

GTT S.P.A

con la retribuzione del mese di novembre 2022 pari a Euro 250, quest'ultima verrà erogata a condizione che sia assicurata dal Governo la copertura dei mancati relativi al periodo 1° gennaio 2021 – 31 marzo 2022.

- Tre aumenti retributivi così distribuiti:
 - ✓ 30€ con la retribuzione relativa al mese di luglio 2022;
 - ✓ 30€ con la retribuzione relativa al mese di giugno 2023;
 - ✓ 30€ con la retribuzione relativa al mese di settembre 2023.
- Erogazione, dal 1° luglio 2022, di una "indennità retribuzione ferie" pari a 8€ per ciascun giorno di ferie fruito (in relazione all'interpretazione fornita dalla Corte di Giustizia dell'UE in merito all'art. 7 della dir. 2003/88/CE, caso Williams);
- Aumento, dal 1° gennaio 2023, del versamento al Fondo TPL Salute pari a 144€ annui (comprensivi dei 9,10€ attualmente previsti).

3) Sottoscrizione del Contratto di Finanziamento

In data 28 giugno 2022 GTT ha sottoscritto con Intesa, Unicredit e Cassa depositi e prestiti (le "Finanziatrici") un finanziamento a medio lungo termine per un importo complessivo in linea capitale pari a Euro 50.000.000,00 (il Finanziamento), garantito da parte di SACE SpA ai sensi e per gli effetti del D.L. n. 23/2020, come successivamente convertito in legge ('D.L. Liquidità"). Nello specifico le quote di partecipazione delle Finanziatrici sono le seguenti:

- Euro 20 milioni Intesa:
- Euro 20 milioni Unicredit;
- Euro 10 milioni CDP.

La richiesta di finanziamento è stata perfezionata nel mese di giugno 2022 e la stipula dei relativi accordi è avvenuta in data 28 giugno 2022, stipula alla quale ha fatto immediatamente seguito l'erogazione del finanziamento (29 giugno 2022). Tale operazione è destinata al finanziamento degli investimenti previsti nel Piano industriale 2021-2023 successivamente aggiornato ai sensi del "Piano industriale e richiesta di finanziamento 2021-2027", approvato dal Consiglio di Amministrazione di GTT in data 12 febbraio 2022 e autorizzato dall'Assemblea di GTT in data 21 febbraio 2022.

A tal riguardo, tra le principali caratteristiche del Finanziamento e della relativa operazione viene dato atto che:

i. rispetto agli importi erogati in linea capitale matureranno interessi su base trimestrale in misura pari all'Euribor applicabile (con floor a zero), maggiorato di un margine pari a 250 bps p.a., soggetto, subordinatamente all'esercizio da parte della Società della c.d. Opzione ESG

GTT S.P.A

(nei termini e in conformità a quanto meglio previsto nel Contratto di Finanziamento), a variazioni in aumento o diminuzione in funzione del raggiungimento di taluni target ESG che saranno definiti in accordo con Intesa e UniCredit, quali sustainability coordinators del Finanziamento;

ii. è previsto il pagamento da parte della Società di specifiche commissioni in favore di SACE
 SpA e delle Finanziatrici

Il rimborso dell'Utilizzo sarà effettuato da GTT in 16 rate trimestrali da corrispondersi in via posticipata, a decorrere dalla data del 30 giugno 2024, fino al 31 marzo 2028.

Inoltre il Contratto di Finanziamento prevede il rispetto di parametri finanziari che devono essere calcolati con cadenza annuale sulla base dei dati risultanti dal Bilancio d'esercizio a partire dal 31 dicembre 2022, superando così gli obblighi della Convenzione Banche del 2018 ed i relativi parametri finanziari ad essa legati.

4) Gara Bus

Nel corso dei primi mesi dell'esercizio 2022 sono proseguiti i lavori legati alle procedure di gara iniziate nel corso del 2021 relative al rinnovamento del parco bus. Più specificatamente:

- a fronte delle risorse stanziate dal DPCM n.1360 del 17/4/2019 sono stati ordinati ulteriori 10 autobus urbani elettrici sfruttando il "quinto d'obbligo" del primo contratto applicativo stipulato con BYD nel dicembre 2020; gli autobus verranno consegnati nel mese di
 settembre 2022;
- le summenzionate procedure di gara sono relative all'acquisizione di:
 - 52 autobus urbani di lunghezza 12 m ad alimentazione metano;
 - 50 autobus urbani di lunghezza 18 m ad alimentazione metano;
 - 50 autobus interurbani di lunghezza 12 m ad alimentazione gasolio Euro VI.

Le Commissioni all'uopo individuate hanno completato l'iter di valutazione delle offerte tecniche ed economiche addivenendo ad una graduatoria. L'aggiudicazione era subordinata al perfezionamento della procedura di finanziamento, che si è conclusa in data 28 giugno 2022 con la firma del contratto pari a Euro 50 milioni

La gara per gli autobus urbani è stata conseguentemente aggiudicata in via definitiva a Industria Italiana Autobus S.p.A. (IIA) per Euro 45,4 milioni e precisamente:

- Lotto 1 : Valore complessivo pari Euro 20,23 milioni di cui:
 - ➤ Euro 12 1 milioni (IVA esclusa) per la fornitura di n. 52 autobus urbani a metano di lunghezza 12 m, oggetto di cofinanziamento della Regione Piemonte pari al 70% del costo degli autobus;

GTESPA

- ➤ Euro 8,1 milioni (IVA esclusa) per il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni.
- Lotto 2 : Valore complessivo pari Euro 25,13 milioni di cui:
 - ➤ Euro 16,6 milioni (IVA esclusa) per la fornitura di n. 50 autobus urbani a metano 12 m, oggetto di cofinanziamento della Regione Piemonte pari al 70% del costo degli autobus
 - ➤ Euro 8,53 milioni (IVA esclusa) per il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni.

La gara per gli autobus interurbani invece è stata aggiudicata a IVECO ORECCHIA S.p.A. per Euro 16,95 milioni e precisamente:

- ➤ Euro 10,35 milioni (IVA esclusa) per la fornitura di n. 50 autobus extraurbani a gasolio 12 m, oggetto di cofinanziamento della Regione Piemonte pari al 60% del costo degli autobus
- ➤ Euro 6,6 milioni (IVA esclusa) per il servizio di manutenzione in regime di full service della durata di 10 anni.

Nel corso del 2022 si è concluso presso il TAR il ricorso ARES / BYD, che ha annullato il processo di esclusione di ARES. Pertanto, il secondo applicativo, per ulteriori 50 autobus, se ultimate con esito positivo le verifiche amministrative, verrà stipulato con ARES.

Inoltre a inizio febbraio 2022 è avvenuta la consegna del primo tram e le successive consegne avverranno con un ritmo di 2/3 tram al mese a partire da settembre 2022. Ciò a seguito dell'accordo quadro per la fornitura di 70 nuovi tram ed il primo contratto applicativo per la fornitura dei primi 30 tram sottoscritto da GTT e Hitachi il 22 maggio 2020, in esito a gara pubblica. Per i successivi 40 tram sono state deliberate dal MIT le relative risorse che dovranno essere regolamentate da specifiche convenzioni tra MIT e Città di Torino e tra GTT e Città di Torino.

5) Conflitto in territorio ucraino

Inoltre dal 24 febbraio 2022 si è innescata una grave crisi internazionale a seguito del conflitto in territorio ucraino, le cui conseguenze sull'equilibrio politico economico mondiale sono imponderabili.

L'Unione Europea e molti altri paesi hanno posto in essere delle sanzioni economiche nei confronti della Russia e della Bielorussia particolarmente stringenti. Tale scenario ha generato effetti sull'incremento dei prezzi delle materie prime, dei costi energetici, del costo del denaro, per ritardi nelle consegne delle merci e aumento dei costi di trasporto, che hanno ulteriormente colpito la ca-

GTT S.P.A

tena di approvvigionamento con impatti, ad oggi, difficilmente valutabili. Peraltro, tali incrementi erano già iniziati alla fine del 2021 per cause non imputabili al conflitto in Ucraina.

Nella prima parte del 2022, si sono verificati già forti aumenti dei prezzi dei carburanti e delle materie prime che hanno inciso sui costi di produzione aziendale.

IBR Monitoring al 31 dicembre 2021

Sui contenuti dell'incarico affidato al terzo indipendente Deloitte Financial Advisory Srl e sui contenuti dell'executive summary dell'IBR Monitoring al 31 dicembre 2021 si rinvia a quanto esposto nel paragrafo "Situazione economica e patrimoniale GTT al 31 dicembre 2021: Premessa generale" della Relazione sulla gestione.

Proposte all'Assemblea

Signor Azionista,

In relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

• approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2021 e di rinviare a nuovo la perdita pari a Euro 35.909 migliaia.

Poiché ne deriva che la società versa nelle condizioni di cui al art. 2446 del c.c. gli amministratori propongono che il socio in assemblea prenda gli opportuni provvedimenti che riterrà applicabili.

Torino, 13 luglio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE

(Paolo Golzio)

FIRMATO IN ORIGINALE

V. ALLEGATI

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

Allegato 1	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni immateriali per l'esercizio chiuso al 31/12/2021
Allegato 2	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2021
Allegato 3	Analisi delle rivalutazioni
Allegato 4	Prospetto di analisi degli ammortamenti 2021
Allegato 5A	Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2021
Allegato 5B	Società partecipate – sede legale e capitale sociale al 31/12/2021
Allegato 6	Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2021
Allegato 7	Credito per imposte anticipate e Fondo imposte differite al 31/12/2021
Allegato 8A	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2021
Allegato 8B	Disponibilità ed Utilizzo del Patrimonio Netto al 31/12/2021
Allegato 8C	Perdite 2020 e 2021
Allegato 9A	Prospetto dei rapporti commerciali con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti
	nell'esercizio 2021
Allegato 9B	Prospetto dei rapporti finanziari con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti
	nell'esercizio 2021
Allegato 10	Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti
Allegato 11	Debiti verso Banche e copertura dell'azionista
Allegato 12	Dettaglio crediti e debiti non correnti

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI (Valori în migliaia di Euro)

			MOVIMENTI DI	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		
	VALORE 31.12.2020	INCREMENTI	RICLASSIFICHE	DECREMENTI	AMMORTAMENTO	VALORE 31.12.2021
1) Costi di impianto e di ampliamento	•		•		1	1
totale	-	-	-	-	-	-
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	1	1	-	-	ı	1
totale	-	1	_	-	1	1
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.416	1.794			3.006	4.204
	1	1	1	-	1	1
totale	5.416	1.794	•	•	- 3.006	4.204
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	•	ı	-	-	1	
totale	-	1	-	•	1	1
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	1	1	1	1		1
totale	-	-		-		1
7) Altre - Migliorie a beni di terzi	1	1	1	1	ı	1
- Migliorie diverse	156	- 11	26	1	- 147	24
- Parcheggi	13	18	-	-	- 16	15
totale	169	7	26	-	- 163	39
TOTALE	5.585	1.801	26		- 3.169	4.243

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 30/09/2021 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (Valori in migliaia di Euro)

<u>8</u>
₫
₹
iai
m jei

	VALORE	VALORE AL 31.12.2020	020				MOV	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO	L'ESERCIZIO					VALO	VALORE AL 31.12.2021	121
CLASSE CESPITE	COSTO	FONDO	FONDO VALORE			IMMOBILIZZAZIONI	AZIONI				AMMORTAMENTI	MENTI		COSTO	FONDO	VALORE
	STORICO	AMM.TO	NETTO	ACQUISIZ.	RICLASS.	DISMISS. Fo	Fondi BGD s	svalutazioni	VARIAZ	QU./ANNO	DECREM. For	Fondi BGD VARIAZIONE		STORICO	AMM.TO	NETTO
- Terreni	86.522		86.522						•					86.522	٠	86.522
- Fabbricati	136.282	136.282 (62.003)	74.279	2.923				(139)	2.784	(5.175)			(5.175)	139.066	(67.178)	71.888
1) TERRENI E FABBRICATI	222.804	(62.003)	160.801	2.923	•		•	(139)	2.784	(5.175)			(5.175)	225.588	(67.178)	158.410
																1
- Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito)	19.062	(10.372)	8.690	232					232	(865)			(865)	19.294	(11.237)	8.057
- Impianti diversi	52.271	(44.477)	7.794	926					926	(1.764)		٠	(1.764)	53.227	(46.241)	986.9
- Macchinari	10.675	(10.350)	325	4		6			(3)	(57)	7	٠	(20)	10.672	(10.400)	272
2) IMPIANTI E MACCHINARIO	82.008	(65.199)	16.809	1.192	•	(7)		•	1.185	(2.686)	7	•	(2.679)	83.193	(67.878)	15.315
- Attrezzature varie	12.304	(10.660)	1.644	302					302	(406)		٠	(406)	12.606	(11.066)	1.540
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI	12.304	(10.660)	1.644	302	1		1	1	302	(406)			(406)	12.606	(11.066)	1.540
Motil	5 001	(4,673)	400	2					-	(201)			(201)	500 5	(377.1)	320
- INIONIII	1900		001	± ;	;	į			1	(107)	;	•	(701)	0.000	(5/7:4)	320
- Macchine ufficio	33.206	_	5.618	1.065	25	(54)			1.036	(1.608)	21		(1.587)	34.242	(29.175)	2.067
- Automezzi	6.936	(6.599)	337			(113)			(113)	(163)	113	•	(20)	6.823	(6.649)	174
- Beni gratuitamente devolvibili	331.578	331.578 (331.578)	•	1.392	213	(6.449)			(4.844)			4.844	4.844	326.734	(326.734)	•
4) ALTRI BENI	376.801	376.801 (370.438)	6.363	2.471	238	(6.616)		•	(3.907)	(1.873)	134	4.844	3.105	372.894	(367.333)	5.561
- Autobus	385.728	385.728 (285.714)	100.014	24.042	6.798	(50.511)			(19.671)	(19.081)	50.145		31.064	366.057	(254.650)	111.407
Trom	190 000	200 061 (145 230)	62 877	2 120		(377.6)		(171)	(7701)	(177.0)	2 571		(5 703)	100 700	(0.00 0.2)	57.042
- Battelli	100:007	(667.641)	770.00	3:170		(3:750)		(1/1)	(1.0.1)	(+/7:6)	1/0.0		(507.5)	106:107	(170.742)	210:10
- Materiale rotabile ferroviario	1.965	(1.919)	46			(181)			(181)	(10)	172	٠	162	1.784	(1.757)	27
5) MATERIALE ROTABILE	596.754	(432.872)	163.882	27.162	862.9	(54.418)	•	(471)	(20.929)	(28.365)	53.888	•	25.523	575.825	(407.349)	168.476
- Immobilizzazioni parcheggi	59.812	(45.064)	14.748	486		9			480	(2.776)	9		(2.770)	60.292	(47.834)	12.458
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI	59.812	(45.064)	14.748	486		(9)		•	480	(2.776)	9		(2.770)	60.292	(47.834)	12.458
- Investimenti diversi	12.547		12.547	4.110	(6.849)				(2.739)			•		9.808	•	808.6
- Investimenti parcheggi	256		256						•			•	•	256	•	256
- Beni gratuitamente devolvibili	250	(250)	•		(213)				(213)			,	•	37	(37)	•
7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI	13.053	(250)	12.803	4.110	(7.062)				(2.952)				•	10.101	(37)	10.064
TOTALE IMMOBILIZZ, MATERIALI	1.363.536	1.363.536 (986.486)	377.050	38.646	(26)	(61.047)	1	(019)	(23.037)	(41.281)	54.035	4.844	17.598	1.340.499	(968.675)	371.824

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

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

CATEGORIA DI BENI							
	OLSOO	LEGGE	TEGGE	LEGGE	TECCE	LEGGE	VALORE DI
	STORICO	823/73	576/75	72/83	413/91	2/2009	BILANCIO
TERRENI E FABBRICATI	2.819	57	21	110	809	99.320	102.935
TOTALE	2.819	57	21	110	809	99.320	102.935

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

(Valori in migliaia di Euro)	
ANALISI AMMORTAMENTI (Valori in migliaia di Euro)	
BILANCIO AL 31/12/2021	

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE	SALDO	ACQUISIZIONE		UTILIZZO	RIVALUTAZIONI	RICLASSIFICHE	RETTIFICHE	LIQUIDAZ	SALDO	QUOTA P.N. 31/12/2020		%
AZIENDA	ΥΓ	QUOTE	AUMENTI	FONDI	ઝ	NEL	IQ	ы	31/12/2021	DI COMPETENZA	DIFFERENZA	II
PARTECIPATA	31/12/2020	2021		RISCHI	SVALUTAZIONI	CIRCOLANTE	VALORE	CESSIONI	(a)	(p)	(b-a)	POSSESSO
IMPRESE CONTROLLATE			•		•			•				
A WON A C	1 207								1 307	253	1.054	100 000%
CAMOVA S.p.A.	/0C.I	'	•		1	•			1.00.1	667	+00.1	100,0070
MECCANICA MORETTA S.r.l. (liquidata)	10			•				01		•		100,00%
TOTALE	1.317				'		ļ,	01	1.307	253	- 1.054	
IMPRESE COLLEGATE												
BUS COMPANY S.F.I.	5.681			•					5.681	906'8	3,225	30.00%
EXTRA TO S.c.a r.l.	38	ı	1	•	1	•	1	•	38	44	9	38,05%
3 14101	012.3								6 710	050 8	3,331	
							•	•	3.11.5	0000	0.401	
ALTRE IMPRESE			•					=				
NORD OVEST SERVIZI S.p.A.	2.625			•	1	•			2.625	2.722	6	15,00%
T.P.L. Linea S.r.l.	735	٠	•	•	•	•	•	,	735	1.378	643	12,24%
CONSORZIO GRANDA BUS	8	•	•	•	•			•	∞			
A.T.C. Esercizio	4	•	•	•	•	•	•	•	4			
Consorzio C.O.A.S.	5	•	•	•	•		•	•	5			
Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti	3		•	•	•		•	•	3			
Fondazione "T.FENOGLIO"	3		•	•	•	•	•		3			
TURISMO TORINO e Provincia	3		•	•	•		•	•	3			
Banca Popolare ETICA	1	•	•	•	•	•	•	,	1			
APAM Esercizio (*)	•	1	1	•	•	•	1	1	1			
TOTALE	3.387	1			,	,		1	3.387			
TOTALE GENERALE	10.423		1				,	. 10	10.413	13.303	2.917	

(*) E'indicata la partecipazione in "APAM Esercizio" ma, dato atto che il presente prospetto è esposto in "migliaia di euro" e dato atto inoltre che la partecipazione è pari a un importo di Euro 0,49, risulta evidenziata con valore zero

31/12/2021

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA	SEDE LEGALE	CS
IMPRESE CONTROLLATE		31/12/2021
CA.NOVA S.p.A.	Strada Carpice 10, 10024 Moncalieri (Torino)	200
IMPRESE COLLEGATE		
BUS COMPANY S.r.l. EXTRA TO S.c.a r.l.	Via Assarotti 10, 10122 Torino Corso F.Turati, 19/6 10128 Torino	172
ALTRE IMPRESE		
NORD OVEST SERVIZI S.p.A. T.P.L. Linea S.r.l. CONSORZIO GRANDA BUS A.T.C. Esercizio S.p.A. Consorzio C.O.A.S. Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti a r.l. Fondazione pr l'ambiente "T.FENOGLIO" Onlus TURISMO TORINO e Provincia Banca Popolare ETICA	Corso XI Febbraio, 14 – 10152 TORINO Via Valletta San Cristoforo 3r - Savona Via Circonvallazione, 19 12037 - Saluzzo (CN) Via Leopardi 1 - 19124 La Spezia Via alla Stazione, 29, 14019 Villanova d'Asti AT Viale Milite Ignoto, 26/28 15121 - Alessandria Via Maria Vittoria 12 - 10123 Torino Via Maria Vittoria 19 - 10123 Torino Sede Centrale Via N. Tommaseo 7 - 35131 Padova	7.800 5.100 100 3.500 50 50 302 1.166 59.380

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

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

Curditi mon once accomplia	ITA	ITALIA	ALTRI PAESI UE	VESI UE	RESTO D	RESTO D'EUROPA	AMERICA	AMERICA DEL NORD	TV	ALTRI	TOTALE	LE
Crediti per area geografica	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
1) Verso Clienti	76.095	73.230	66	136	1	1	1	1	1	7	76.194	73.373
2) Verso imprese controllate	801	269									801	<i>L</i> 69
3) Verso imprese collegate	18.574	12.690									18.574	12.690
4) Verso Enti controllanti	72.646	59.347									72.646	59.347
5) Verso Imprese sottoposte al controllo delle												
controllanti	7.931	8.007									7.931	8.007
5 bis) crediti tributari	1.140	1.768									1.140	1.768
5 ter) imposte anticipate	1	1									1	1
5 quater) Verso altri	50.593	77.687	1	1	1	1	1	1	1	1	50.593	77.687
TOTALE CREDITI LORDI	227.778	233.426	66	136	-	-	-	-	-	7	227.877	233.569
- Fondo svalutazione crediti	- 22.809	- 20.262									- 22.809	20.262
TOTALE CREDITI NETTI	204.970	213.163	66	136	1		1	1	1	7	205.069	213.306

Dobiti wow amon goodwarffor	ITALIA	IA	ALTRI PAESI UE	AESI UE	RESTO D'EUROPA	EUROPA	AMERICA	AMERICA DEL NORD	AL	ALTRI	TOTALE	LE
Debin per area geografica	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
1) Obbligazioni	1.262	1.262									1.262	1.262
2) Obbligazioni convertibili	1	1									-	1
3) Debiti v/soci per finanziamenti	1	1									-	1
4) Debiti V/banche	81.149	104.512									81.149	104.512
5) Debiti V/altri finanziatori	15.152	17.395									15.152	17.395
6) Acconti	55	144	1	ı	-	ı	-	ı	1	1	55	144
7) Debiti V/fornitori	50.482	60.489	22.264	781	-	-	45	22	1	-	72.791	61.292
8) Debiti rapp. da titoli di cred.	1	•									1	1
9) Debiti V/imp. controllate	2.516	4.067									2.516	4.067
10) Debiti V/imp. collegate	2.578	2.285									2.578	2.285
11) Debiti V/Enti controllanti	102.280	99.722									102.280	99.722
11 bis) Debiti verso Imprese sottoposte al												
controllo delle controllanti	61.366	52.191									61.366	52.191
12) Debiti tributari	12.445	990.6									12.445	990.6
13) Debiti V/ist.previd.e sic.soc.	3.783	5.849									3.783	5.849
14) Altri debiti	33.616	32.614	-	-	-	_	-	-	-	-	33.616	32.614
TOTALE	366.686	389.596	22.264	781	1	ı	45	22	1	1	388.995	390.399

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO AL 31/12/2021

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

ALLEGATO 7

	31.	31.12.2020				31	31.12.2021
	Differenze temporanee	Differenze Credito per temporanee imposte anticipate	Acc.ti	Rigiri	Imposte a CE	Differenze temporanee	Differenze Credito per temporanee imposte anticipate
Fondo per il personale	1	ı	•	ı	1	•	ı
Fondo incentivi all'esodo	•	•	ı	ı	•	1	
F.do rischi Defendini	1	•	ı	ı	ı	ı	
Interessi passivi di mora	1	1	ı	1	1	ı	ı
Credito per imposte anticipate				1		·	
	31.	31.12.2020				31	31.12.2021
	Differenze temporanee	Differenze Credito per temporanee imposte anticipate	Acc.ti	Rigiri	Imposte a CE	Differenze temporanee	Differenze Credito per temporanee imposte anticipate
Interessi attivi di mora	,]	,		1	,	,	·
Fondo imposte differite	'			ı	1		ı

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO (Valori in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	ALTRE RISERVE	UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31/12/2019	76.007	2.967	186	473	15.200	1	- 16.816	78.788
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 29/06/2020	-		1	•	-	(16.816)	16.816	•
Versamento Dividendi all'Azionista	,	1	,	,	1	1	1	•
Attualizzazione Crediti e Debiti	1	1	1	1	-	-	-	•
Arrotondamenti	1	1	1	1	ı	ı	ı	•
UTILE / (PERDITA) AL 31.12.2020	1	1	1	1	1	1	(19.776)	(19.776)
SALDO AL 31/12/2020	76.007	2.967	156	473	15.200	- 16.816	- 19.776	59.012
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 28/07/2021	-	-	1	•	-	(19.776)	19.776	•
Versamento Dividendi all'Azionista	1	1	ı	ı	ı	ı	ı	•
Attualizzazione Crediti e Debiti	ı	1	1	ı	1	1	ı	•
Arrotondamenti	1	1	1	•	-	-	-	•
UTILE / (PERDITA) AL 31.12.2021	-	-	•	-	-	-	(35.909)	(35.909)
SALDO AL 31/12/2021	76.007	2.967	957	473	15.200	- 36.592	- 35.909	23.103

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

ANALISI DEL PATRIMONIO NETTO

(Valori in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI	QUOTA	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	O DELLE FFETTUATE NEI ENTI ESERCIZI
DESCRIZIONE		UILIZZAZIONE	DISPONIBILE	PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
Capitale sociale	76.007				
Riserve di capitale: - Riserva di rivalutazione L. 2/2009	2.967	A, B, C	2.967		
Riserve di utili: - Riserva legale	957	В	957		
Altre riserve: - Riserva straordinaria - Attualizzazione crediti/debiti verso Azionista	473 15.200	A, B, C A, B (**)	- 473		
Uili (perdite) portate a nuovo	- 36.592		ı		
Utile (perdita) 2021	(35.909)		0		
TOTALE	23.103		4.397		
Quota non distribuibile (*)			957		
Residua quota distribuibile			3.440		

Legenda:

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

^(*) ai sensi del primo comma, n. 5 dell'art. 2426 C.C. parte destinata a copertura dei costi pluriennali. (**) disponibile a partire dalla fine dell'ultimo anno (2030) del piano di rientro preveisto dagli Accordi siglati ad aprile 21

Perdite 2020 e 2021 (art. 6 co. 4 D. L. 23/2020)

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2021 si attesta sul valore di 23,1 milioni di Euro con riduzione del capitale sociale per perdite di oltre un terzo, confermando la situazione già emersa in sede di redazione della Relazione semestrale al 30 giugno 2021. Il patrimonio netto al 30 giugno 2021 si attestava infatti sul valore di 40,4 milioni di Euro a fronte di un capitale sociale pari a 76 milioni di Euro e, prefiguratasi la sussistenza della fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile, è stata convocata l'Assemblea degli Azionisti (avviatasi in data 24 settembre 2021 e terminata in data 1° ottobre 2021) che ha deliberato di differire l'adozione di eventuali provvedimenti (ex art. 2446 comma 2 del Codice Civile) non oltre il termine dell'approvazione del Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2022.

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 aveva registrato una perdita pari a 19,8 milioni di Euro, generando una rilevante contrazione del patrimonio netto, ridotto a 59 milioni di Euro. Tale perdita, pur oggettivamente rilevante, non era tale da comportare l'erosione del capitale sociale per oltre un terzo al 31 dicembre 2020.

Tanto premesso, si segnala che l'art. 6 del D.L. 8 aprile 2020 n. 23 (c.d. "Liquidità") convertito con modifiche dalla Legge 5 giugno 2020 n. 40 (relativamente alle perdite 2020), successivamente modificato dall'art. 3, comma 1-ter del Decreto Legge 30 dicembre 2021 n. 228 (c.d. "Milleproroghe") e convertito con modificazioni dalla Legge 25 febbraio 2022 n. 15 (relativamente alle perdite 2021), consente tra l'altro che, per le perdite emerse nei predetti esercizi non venga applicato quanto disposto dall'art. 2446, co. 2 e 3 e dall'art. 2447 del Codice Civile, determinando conseguentemente la possibilità di temporanea sospensione degli obblighi di riduzione nominale del capitale per le perdite superiori al terzo del capitale sociale, e di contestuale ricapitalizzazione se, in conseguenza delle perdite di oltre un terzo, esso si riduce al di sotto del minimo legale.

Nel caso di esercizio di tale facoltà, il termine entro il quale le perdite debbano risultare diminuite a meno di un terzo, ex artt. 2446, co. 2, Codice Civile, è posticipato al quinto esercizio successivo a quello cui le perdite si riferiscono.

Ai sensi di quanto previsto dell'art. 6, co. 4, D.L Liquidità, si evidenzia quanto segue:

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

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL'ESERCIZIO 2021 (Valori in migliaia di Euro)

			R/	RAPPORTI COMMERCIALI DIVERSI	CIALI DIVERSI					
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	RICAVI (A1a; A1b)	ALTRI RICAVI	INTERESSI ATTIVI	ACQUISTI DI MATERIALI	SERVIZI	GODIMENTO BENI DI TERZI	ONERI DIV.DI GEST./INTERESSI PASSIVI	ACQUISTI PATRIMONIALI
IMPRESE CONTROLLANTI										
COMUNE DI TORINO	1.314	106.523 (*)	1.327	22			0	14.976	1.525	
F.C.T. Holding S.p.A.										
IMPRESE CONTROLLATE										
CA.NOVA S.p.A.	801	2.516	- 168	827			11.709			
MECCANICA MORETTA S.r.l. (liquidata 2021)	٠									
IMPRESE COLLEGATE										
Bus Company S.r.l.	43	2.370	23	17			4.386			
EXTRA TO S.c.a r.l.	15.657	208	-	14.789			208		0	
IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO										
DELLE CONTROLLANTI										
5T S.r.l.	3	181	- 48	I			93			
A.F.C. Torino S.p.A.	•	-	1							
C.A.A.T. S.c.p.a.	•	-								
C.C.T. S.r.l.										
Infra.TO S.r.l.	7.849	986'09		7.849		929	3.387	23.662	589	
Risorse Idriche S.p.A.	٠		2							
S.M.A.T. S.p.A.	24	100	28	67			436	42	1	
SORIS S.p.A.	•	•		1					45	
Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in	ı	1								

^(*) Importo iscritto al suo valore nominale e, pertanto, al lordo dell'effetto del costo ammortizzato. Nel Bilancio al 31.12.2021 di GTT è iscritto utilizzando quest'ultima metodologia ed ammonta a €.

migliaia ed il relativo impatto economico del periodo ammonta a €.

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL'ESERCIZIO 2021 (Valori in migliaia di Euro)

RAPPORTI FINANZIARI	CREDITI DEBITI ONERI PROVENTI		66.824 (°) 1.398 1.397 6.107	- 5.777 (°)	IJ.	- 0	idata 2021) 23		1	874 - 1.978	VITROLLO		29 64	1	1		26 35 - 2			1	.p.A. (in
	DENOMINAZIONE	IMPRESE CONTROLLANTI	COMUNE DI TORINO	F.C.T. Holding S.p.A.	IMPRESE CONTROLLATE	CA.NOVA S.p.A.	MECCANICA MORETTA S.r.l. (liquidata 2021)	IMPRESE COLLEGATE	Bus Company S.r.l.	EXTRA TO S.c.a r.l.	IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO	DELLE CONTROLLANTI	5T S.r.l.	A.F.C. Torino S.p.A.	C.A.A.T. S.c.p.a.	C.C.T. S.r.l.	Infra.TO S.r.l.	Risorse Idriche S.p.A.	S.M.A.T. S.p.A.	SORIS S.p.A.	Virtual Reality & Multi Media Park S.p.A. (in

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

ATTIVO CIRCOLANTE: CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI

ì	
į	
į	_
	di euro)
	ij
)	aja
	gliaia
	(Migliaia

(minghana un curo)								
		ESERCI	ESERCIZIO 2021			ESERCE	ESERCIZIO 2020	
TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	TOTALE	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	OLTRE 5 ANNI
TRAM								
Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq.Tram 6000 Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000	11.802 5.983	3.047 1.937	7.915 3.659	840 387	17.519 8.595	5.791 3.166	10.048	1.679
	17.785	4.985	11.574	1.226	26.113	8.957	14.703	2.453
LEGGE 204 Mutuo Banca OPI 120902	11.896	4.399	6.325	1.172	20.136	8.314	9.478	2.344
TOTALE	29.681	9.384	17.899	2.398	46.249	17.271	24.182	4.797

(*) L'importo risulta essere al lordo del Fondo svalutazione crediti pari a Euro 554 migliaia relativo al Mutuo Unicredit, inoltre non tiene conto dell'effetto attualizzazione pari a Euro 1.211 migliaia

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

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

	Esercizio 2021	io 2021	Eserci	Esercizio 2020
	Debiti v/Banche	Debiti v/Banche Crediti v/Comune Debiti v/Banche Crediti v/Comune	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune
Mutuo Banca OPI	4.889	11.332	7.934	19.406
Mutuo Banca OPI	9/1/9	11.375	8.840	16.926
Mutuo Unicredit Banca	3.109	5.765	4.067	8.293
	14.773	28.471	20.841	44.625

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2021

DETTAGLIO CREDITI E DEBITI NON CORRENTI (Valori in Migliaia di Euro)

::50	Trans 1 cares	: 3 cm/lO : 3 c 1 cd	Oltus E suni	Fondo	A 44-10 11-20-20-20-20-20-20-20-20-20-20-20-20-20-	Totale al	Totale al
Creanu	EULLO I AUDO	Da I a 3 aiiiii	Office 5 anim	svalutazione	Audanzzazione	31.12.2021	31.12.2020
C.II.4) Crediti verso Enti controllanti	52.531	18.721	2.604	(5.718)	(1.211)	26.99	53.629
Totale	52.531	18.721	2.604	(5.718)	(1.211)	66.927	53.629

Debiti	Entro 1 anno	Entro 1 anno Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
D.5.Debiti verso altri finanziatori	2.337	888.6	2.926
D.7.Debiti verso formitori	72.748	73	•
D.11.Debiti verso Enti controllanti	16.429	38.492	58.777
D.11.bis.Debiti verso Imprese sottoposte al	48.452	7.380	5:535
D.4.b) Debiti verso banche per mutui	6.468	8.305	•
D.4.c) Debiti verso banche per finanziamenti	3.750	7.500	
Totale	150.184	71.639	67.238

Attended	Totale al	Totale al
Auanzzazione	31.12.2021	31.12.2020
•	15.152	17.395
(30)	72.791	61.292
(11.417)	102.280	99.722
ı	61.366	52.191
-	14.773	20.841
-	11.250	15.000
(11.448)	277.613	266.442