



# **DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA**

# **2021**

# DICHIARAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

---

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. La riduzione del numero di passeggeri ha generato impatti rilevanti sui conti delle società di trasporto pubblico che, in regime di emergenza da COVID-19, hanno dovuto erogare i servizi ai massimi livelli per i motivi sopra esposti, nonostante la contestuale contrazione dei ricavi da vendita di biglietti e abbonamenti. Il Governo, al fine di sopperire alle perdite e sostenere il settore, ha stanziato apposite risorse (ristori), al momento ancora insufficienti, al fine di neutralizzare gli impatti negativi sui Bilanci d'Esercizio.

E' illusorio pensare ad un veloce ritorno alla precedente "normalità"; le esigenze e le abitudini di mobilità si sono modificate, anche con la diffusione di mezzi alternativi; la sfida principale sarà quella di comprendere le nuove richieste dei cittadini e rispondere ai bisogni di mobilità come si stanno ridefinendo in termini geografici, temporali ed esperienziali.

A questo quadro di cambiamento ed incertezza la nostra azienda ha reagito rilanciando la progettazione e l'applicazione di un nuovo Piano Industriale 2021-2023 che mira ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico tramite la revisione della rete, il miglioramento dell'esperienza di viaggio e, soprattutto, il rinnovo della flotta promuovendo un servizio più attrattivo con il fine di sottrarre quote alla mobilità privata motorizzata.

Il rinnovo della flotta, cardine imprescindibile del progetto di sviluppo aziendale, prevede la sostituzione dei bus dotati di motorizzazioni obsolete con nuovi veicoli low or zero emissions (bus a metano, bus elettrici e tram) che permetterà di assicurare vantaggi in termini economici, garantendo minori costi di gestione e maggiore affidabilità; in termini sociali, garantendo un servizio con mezzi sicuri, confortevoli e accessibili a tutti e in termini di sostenibilità ambientale, in coerenza con le politiche globali che pongono al centro dell'agenda internazionale i cambiamenti climatici e i loro impatti, garantendo un rilevante contenimento delle emissioni di inquinanti urbani e climalteranti.

Nel contesto critico in cui stiamo operando, i temi della responsabilità sociale e ambientale dell'impresa potrebbero superficialmente apparire come secondari, vezzi ideali di cui occuparci solo in condizioni di stabilità e certezza, viceversa è proprio l'equilibrio delle istanze economiche, sociali ed ambientali a garantire la resilienza dell'impresa.

Mentre scrivo questa introduzione, il primo dei nuovi tram acquistati sta effettuando le prove di circolazione su strada per ottenere le dovute autorizzazioni. Non posso fare a meno di pensare che siamo sul binario giusto.

L'Amministratore Delegato  
Giovanni Foti

# INDICE



a. <b>Presentazione generale</b> .....	3
a.1 Chi siamo .....	7
a.2 Questo documento .....	11
a.3 Temi e interlocutori prioritari .....	19
<b>1. Asse I: Attrattività del TPL</b> .....	25
1.1 Cosa facciamo - Quantitativo .....	26
1.2 Cosa facciamo - Qualitativo .....	34
<b>2. Asse II: Transizione verde</b> .....	44
2.1 Politica ambientale .....	45
2.2 Flotta .....	46
2.3 Emissioni .....	49
2.4 Bilancio energetico .....	57
2.5 Acqua .....	60
2.6 Rifiuti .....	61
2.7 Altri impatti e criticità .....	63
2.8 Catena di fornitura .....	66
<b>3. Asse III: Sviluppo societario</b> .....	70
3.1 Sistemi di gestione .....	71
3.2 Gestione dei rischi .....	73
3.3 Dipendenti .....	77
3.4 Relazioni industriali .....	97
3.5 Legalità .....	99
<b>4. Asse IV: Equilibrio economico-finanziario</b> .....	109
4.1 Ruolo economico sul territorio .....	110
4.2 Fornitori .....	113
4.3 Acquisti e contratti .....	113
4.4 Piano industriale 2021-2023 e rinnovo flotta (proiezione al 2024) .....	115
<b>5. Il trasporto sostenibile secondo la classificazione europea</b> .....	118
5.1 Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili .....	119
5.2 Identificazione delle attività aziendali sostenibili .....	121

**Appendice: Relazione di revisione**

# a

## PRESENTAZIONE GENERALE

a.1 Chi siamo

a.2 Questo documento

a.3 Temi e interlocutori prioritari

### a.1 CHI SIAMO?

GTT – Gruppo Torinese Trasporti SpA ha sede legale a Torino, Corso Turati 19/6. La proprietà è interamente pubblica, il capitale azionario è detenuto dalla Città di Torino tramite la propria finanziaria F.C.T. Holding spa. La Città di Torino esercita il controllo e assegna gli obiettivi gestionali. Compete inoltre alla Città l'assegnazione di obiettivi specifici sul complesso delle spese di funzionamento, comprese quelle per il personale.

#### Governance

La struttura di governance è stabilita dallo Statuto, nell'ultima versione aggiornata dall'Assemblea dei soci (2016).

La gestione spetta al **Consiglio di amministrazione**, composto da tre membri, in carica sino all'approvazione del bilancio di esercizio 2020.

Le cariche di Presidente e Amministratore delegato sono disgiunte: il Presidente non ha deleghe gestionali, all'Amministratore delegato compete il coordinamento operativo delle attività aziendali.

*Presidente: Paolo Golzio*

*Amministratore Delegato: Giovanni Foti*

*Consigliere: Silvia Cornaglia*

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

*Presidente: Giuseppe Chiappero*

*Sindaci effettivi: Giuseppe Robasto, Mariarosa Schembari*

*Sindaci supplenti: Massimiliano Bonino, Laura Schiavone*

Conformemente a quanto previsto dalla legge in entrambi gli organi sono garantiti gli equilibri di genere, ovvero che il genere meno rappresentato ottenga almeno un terzo dei componenti di ciascun organo.

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

Nel 2021 con la nomina del Direttore Generale, è stata attuata una riorganizzazione delle funzioni e delle deleghe. Sul sito aziendale è disponibile l'organigramma funzionale completo.

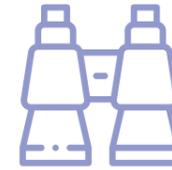
# MISSIONE, VISIONE E VALORI AZIENDALI



## 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.

# I NOSTRI VALORI



## Centralità della persona

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



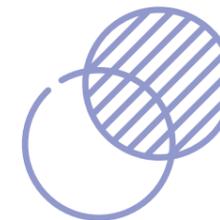
## Orientamento al dialogo

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.



## 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.



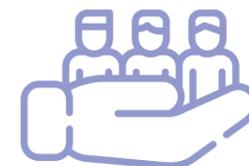
## Correttezza negoziale e trasparenza

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.



## 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.



## Responsabilità sociale

GTT promuove azioni capaci di coniugare gli interessi aziendali a quelli di tutti i portatori di interesse nella consapevolezza che il proprio ruolo sociale può generare valore aggiunto per il territorio e la comunità di riferimento.

## Politica aziendale

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

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

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

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

## a.2 QUESTO DOCUMENTO

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

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

Non sono esaminate le società controllate o partecipate.

Per sostenibilità d'impresa si intende:

- l'equilibrio che si realizza tra obiettivi e risultati economici, sociali e ambientali e che ne garantisce la continuità e il miglioramento nel tempo;
- politiche che perseguono tale equilibrio anche su un orizzonte di lungo periodo;
- l'allineamento delle attività economiche svolte dall'azienda ai criteri di vaglio tecnico definiti dalla normativa europea (Regolamento (UE) 2020/852 "Tassonomia" e relativi atti delegati) per il raggiungimento

di un obiettivo ambientale senza che ciò arrechi un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi ambientali o non garantisca il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia definite dai valori e dai principi sociali di riferimento quali, a titolo esemplificativo, i principi e i diritti dettati dalle convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) ed i principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani.

→ È formalmente una **Dichiarazione Non Finanziaria**, come definita dal Decreto Legislativo 254/2016, adottata su base volontaria approvata dal Consiglio d'amministrazione e dall'Assemblea soci contemporaneamente al Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarietà nell'informativa societaria tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

La rendicontazione ambientale e sociale aziendale 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.



→ I temi affrontati hanno coinvolto tutte le Direzioni aziendali, coordinate per la stesura dalla funzione QASE – Qualità Ambiente Sicurezza Energia, che nell'attuale assetto organizzativo presidia la responsabilità sociale d'impresa e la rendicontazione di sostenibilità e può essere contattata per richiedere qualsiasi informazione sui contenuti pubblicati (responsabile: Salvatore Gaudiello: [gaudiello.s@gtt.to.it](mailto:gaudiello.s@gtt.to.it)).

→ Gli indicatori numerici sono di norma su base triennale (2019-2021), ma in alcuni casi significativi vengono offerti su un arco temporale più ampio, per cogliere le dinamiche di lungo periodo.

→ L'asseverazione della conformità del documento ai requisiti del D.Lgs. 254/2016 (*limited assurance*) è stata effettuata da un professionista

designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino (ODCEC), nell'ambito di un "Protocollo di collaborazione istituzionale in tema di dichiarazione non finanziaria" siglato nel marzo 2021.

Il supporto metodologico alla realizzazione del documento è stato inoltre fornito dai referenti del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, che 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 riportata alla fine del documento.

# Metodologia di rendicontazione

Il D.Lgs. 254/2016 (art. 3, comma 3) dispone che le informazioni siano:

- fornite con un raffronto in relazione a quelle fornite negli esercizi precedenti;
- secondo le metodologie ed i principi previsti dallo standard di rendicontazione utilizzato quale riferimento o dalla metodologia di rendicontazione autonoma utilizzata;
- corredate da riferimenti alle voci ed agli importi contenuti nel bilancio.

Dispone inoltre che nel caso in cui lo standard di rendicontazione utilizzato differisca da quello a cui è stato fatto riferimento per la redazione della dichiarazione riferita al precedente esercizio, ne è illustrata la motivazione.

La periodicità della rendicontazione è annua: la precedente Dichiarazione Non Finanziaria è riferita al 2020. In continuità con l'anno precedente, la base metodologica del documento è costituita dai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards)*, gli standard di rendicontazione di sostenibilità attualmente più diffusi a livello nazionale e internazionale.

L'opzione di redazione adottata è quella definita *GRI-Core* e prevede un set base di indicatori per rappresentare le tematiche giudicate di maggior rilievo dal GRI, necessarie per l'attestazione di conformità del documento. Nell'ottobre 2021 il *Global Sustainability Standards Board (GSSB)*, l'organismo di definizione degli standard GRI, ha pubblicato i nuovi *Universal standards*, che entreranno in vigore dal 2023. I nuovi standard hanno recepito i principali documenti intergovernativi relativi ai diritti umani e alle verifiche sulla sostenibilità delle imprese. GTT ha avviato l'esame di tale nuova versione, al fine di adottarla nelle future rendicontazioni.

Gli standard internazionali uniformano e rendono comparabili le rendicontazioni in tutto il mondo e in tutti i settori produttivi, ma scontano per lo stesso motivo, in taluni casi, una minore specificità informativa per contesti nazionali e aziendali mirati.

Per tale motivo, GTT integra abitualmente lo standard con fonti supplementari più pertinenti nel proprio contesto operativo, in particolare le *Linee Guida Sostenibilità*, pubblicate nel 2019 dalla nostra associazione di categoria *ASSTRA - Associazione Trasporti*, con l'attivo contributo aziendale nell'ambito del gruppo di lavoro "Sostenibilità". Queste Linee Guida settoriali suggeriscono numerosi indicatori quantitativi, lasciando però aperte le specifiche tecniche di elaborazione (unità di misura e criterio di calcolo), in virtù delle prassi differenziate già in atto tra le aziende.

La rendicontazione aziendale offre inoltre ulteriori dati/informazioni elaborati in autonomia perché ritenuti significativi per gli interlocutori interni ed esterni dell'azienda; la trasparenza comporta infatti contenuti "sostanzialmente" rilevanti, oltre che allineati alle *best practice* del reporting di sostenibilità.

Il documento è stato elaborato in continuità con quello del precedente esercizio (DNF 2020), modificandone tuttavia indice e struttura sulla base delle priorità e degli assi di azione aziendali individuati dal Piano industriale 2021-2023.

L'integrazione più rilevante, dettata dall'evoluzione legislativa europea in materia di sostenibilità, è relativa all'esame dei criteri e degli indicatori definiti dal Regolamento (UE) 2020/852 ("Tassonomia") per la classificazione delle attività economiche sostenibili.

Tra le ulteriori integrazioni si segnala:

- revisione della "matrice di materialità" includendo le priorità del Piano industriale, la Tassonomia europea e gli Obiettivi sullo sviluppo sostenibile ONU (Agenda 2030);
- approfondimento delle problematiche e delle azioni attivate per la gestione dell'emergenza Covid;
- inclusione dell'inquinamento acustico nell'analisi sugli impatti ambientali;
- inclusione di ulteriori indicatori di sostenibilità ambientali;
- illustrazione del progetto di revisione delle rete e incentivazione del trasporto pubblico;
- Piano industriale 2021-2023 e rinnovo flotta (proiezione al 2024).

La testimonianza del monitoraggio degli indicatori sul lungo periodo attraverso il confronto decennale (2011 – 2021) è stato mantenuto solo per alcuni indicatori significativi.

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

In tema di tutela dei Diritti umani l'organizzazione si impegna a garantirne la salvaguardia nel pieno rispetto dei requisiti previsti dal sopra citato Decreto e delle garanzie sociali minime necessarie a soddisfare i criteri di

eco-sostenibilità delle attività economiche svolte dall'azienda.

Sia al proprio interno che per quanto attiene alla catena di fornitura opera in un contesto legislativo e contrattuale di elevata garanzia e attraverso le proprie azioni stimola le imprese fornitrici, che spesso sono PMI, ad adottare standard sociali e ambientali più elevati.

Il tema delle discriminazioni è trattato in relazione all'accessibilità del servizio, evidenziando le iniziative e le dotazioni tecniche utilizzate per garantire il diritto alla mobilità anche ai cittadini con disabilità permanenti o temporanee. Si cita inoltre il Protocollo sulla pubblicità a cui l'azienda aderisce per evitare la diffusione di messaggi discriminatori tra la cittadinanza. Si evidenzia infine che il Codice di comportamento aziendale (Codice etico), a cui tutti i dipendenti e fornitori si devono attenere, prescrive esplicitamente che "è fatto obbligo di astenersi da azioni arbitrarie o da azioni che comportino discriminazioni basate su sesso, nazionalità, origine etnica, caratteristiche genetiche, lingua, religione o credo, convinzioni personali o politiche, appartenenza a una minoranza nazionale, disabilità, condizioni sociali o di salute, età e orientamento sessuale o su altri diversi fattori".

Il D.Lgs. 254/2016 richiede di descrivere le "azioni poste in essere per garantire la parità di genere". Vengono qui esplicitate le misure che apportano benefici alla parità di genere in via indiretta, agevolando la conciliazione vita-lavoro, quali il part time volontario e la fruizione di congedi e permessi per cura familiare e personale. In generale, le politiche aziendali sono fondate sul rigoroso rispetto della legge e sull'imparzialità nei confronti di qualsiasi condizione personale. Il citato Codice etico impone la parità di trattamento nelle politiche assuntive e retributive: "l'assunzione, da parte della Società, di personale o collaboratori deve seguire regole di valutazione della professionalità, preparazione tecnica ed esperienza maturate", "la retribuzione complessiva deve essere in linea con quanto già applicabile a figure di analoga funzione e responsabilità".

Gli indicatori quantitativi previsti dal GRI per la valutazione della catena di fornitura sono stati sostituiti da informazioni quantitative e qualitative più significative per le attività aziendali, sebbene non codificate dallo standard. Ad esempio, a fronte di un numero molto elevato di appalti, il mero calcolo percentuale di quelli assegnati con criteri ambientali è irrilevante, mentre è significativo evidenziare in relazione a quali specifici rischi ambientali e categorie di appalto tali criteri sono stati adottati.

Gli audit dedicati alla valutazione dei fornitori sono stati sospesi durante l'emergenza sanitaria e verranno riattivati nel corso del 2022.

Si rimanda al Bilancio d'esercizio - Relazione sulla gestione per ogni approfondimento relativo al business aziendale e alle dettagliate

azioni gestionali adottate nel corso dell'anno, evitando la ridondanza di informazioni già altrove disponibili. Questa DNF è complementare al Bilancio, ne focalizza i temi attinenti la sostenibilità ed è stata approvata e diffusa contemporaneamente ad esso.

Non sono disponibili indicatori aggiornati di misurazione della soddisfazione dei clienti, in particolare indagini di customer satisfaction. Un dato indiretto è offerto dai reclami, ma riferendosi a episodi critici specifici non offre adeguata rappresentazione della qualità percepita dalla totalità dei passeggeri. Nel maggio 2022 è programmata la conclusione della XII edizione della IMQ - Indagini sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti promossa dall'Agenzia della Mobilità Piemontese, che fornirà preziose indicazioni anche in merito al cambiamento delle abitudini e delle aspettative dei clienti dopo l'emergenza sanitaria. E' inoltre stato avviato nel 2021 il processo di aggiornamento della Carta della mobilità 2022 relativa ai servizi urbani, pertanto l'efficacia del servizio verrà valutata sulla base di nuovi standard-obiettivo.

Il "bilancio energetico" è calcolato in TEP – Tonnellate Equivalenti di Petrolio (unità di misura utilizzata per ciascun vettore energetico, sulla base di fattori di conversione ed equivalenza, pari all'energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio), poiché è l'unità di misura utilizzata per le attività aziendali di diagnosi energetica, nonché per i Bilanci ambientali dal 1999 in poi.

La classificazione del personale aziendale viene effettuata per categorie professionali dettagliate, utilizzate da lungo tempo nei rapporti con gli interlocutori interni ed esterni. La distinzione del personale per genere viene esplicitata solo dove significativa.

L'azienda non aderisce a carte, principi e altre iniziative esterne dedicate alla promozione complessiva della sostenibilità economica, ambientale e sociale. Adotta tuttavia molteplici impegni formali, sia obbligatori sia volontari, con espliciti e specifici obiettivi di sostenibilità, in particolare il Rating di legalità e il Protocollo APE – Acquisti Pubblici Ecologici.

La tabella che segue riepiloga i temi richiesti dal Decreto e raccorda gli strumenti di rendicontazione utilizzati. Tra gli indicatori non GRI, alcuni fanno riferimento alle Linee Guida Asstra (indicati con la sigla LG + numero), alcuni alla Tassonomia (rif. obiettivo 1 – mitigazione dei cambiamenti climatici) e gli altri sono stati elaborati autonomamente in base alla significatività e alla disponibilità di una base dati affidabile e continuativa nel tempo. La tabella è strutturata seguendo i capitoli del documento, per facilitare la lettura e la comprensione.

## a. PRESENTAZIONE GENERALE

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
	Dichiarazione Amministratore Delegato	102-14 Dichiarazione di un alto dirigente	
a.1 Chi siamo	Dati societari	102-3 Luogo della sede principale 102-5 Proprietà e forma giuridica	
	Governance (dettaglio in Bilancio di Esercizio)	102-18 Struttura della governante	
	Mission, vision, valori, politica aziendale (rimando a Bilancio d'esercizio)	102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento	
a.2 Questo documento	Obiettivi del documento, Processo e standard di rendicontazione, Perimetro e periodo di rendicontazione	102-1 Nome dell'organizzazione 102-45 Bilancio consolidato 102-48 Revisione delle informazioni 102-49 Modifiche della rendicontazione 102-50 Periodo di rendicontazione 102-51 Data del report più recente 102-52 Periodicità della rendicontazione 102-53 Contatti per richiedere informazioni 102-54 Dichiarazione conformità GRI	
a.3 Temi e interlocutori prioritari	Coinvolgimento stakeholder	102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder 102-42 Individuazione e selezione SH 102-43 Modalità di coinvolgimento SH 102-46 Definizione contenuto e perimetri	Sustainable Development Goals Agenda 2030
	Nota metodologica e Matrice di materialità Tabella degli indicatori	102-12 Iniziative esterne 102-55 Indice dei contenuti GRI	

## 1. ASSE I: ATTRATTIVITÀ TPL

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
1.1 Cosa facciamo - Quantitativo	Modello di business: attività e servizi, mercati serviti (dettaglio in Bilancio di Esercizio)	102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi 102-4 Luogo delle attività 102-6 Mercati serviti	
	Dati industriali di produzione		Vetture-km prodotti, per servizio (autoproduzione e subaffidamenti) (LG Ind. n. 15: Caratteristiche del servizio di trasporto) Vetture-km prodotti - sostenibili (Tassonomia - rif. Obiettivo 1 - Mitigazione dei cambiamenti climatici)
	Offerta di servizio		Posti - km offerti, per servizio, Ripartizione modale posti offerti
	Domanda di servizio (passeggeri)		N.Viaggi - passeggero per servizio, N.Viaggi - passeggero - km
	Domanda di servizio (economica)		N. Viaggi - passeggero per titolo di viaggio, N. abbonamenti annuali, Ricavi
	Revisione della rete: azioni e primi risultati		
1.2 Cosa facciamo - Qualitativo	Carte dei servizi TPL: fattori di qualità, Comunicazione, Sistema tariffario, Qualità del servizio		Ripartizione canali di vendita abbonamenti studenti Tempi risposta gestione reclami
	Sicurezza - Safety (Sinistri)		Sinistri attivi e passivi per tipo di servizio (LG Ind. n. 12. Sicurezza dei mezzi e della rete di trasporto), Km percorsi tra 2 incidenti (bus e tram)
	Sicurezza - Safety (Dotazioni)		% bus urbani / extraurbani e tram con telecamere % bus urbani / extraurbani con ABS
	Sicurezza - Security		N. reati denunciati per tipo (servizio urbano) (LG Ind. n. 12. Sicurezza dei mezzi e della rete di trasporto)
	Accessibilità - Mobilità per tutti		% bus e tram accessibili (pianale ribassato, annuncio interno ed esterno, indicatore di linea basso)

## 2. ASSE II: TRANSIZIONE VERDE

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
2.1 Politica ambientale	Strategie di sostenibilità ambientale		
2.2 Flotta	Composizione della flotta		Flotta bus urbani ed extraurbani per alimentazione (LG Ind. n. 11. Gestione della flotta)
2.3 Emissioni		305-1 Emissioni dirette di GHG 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG (in relazione ad acquisto energia elettrica) 305-7 Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Distribuzione km urbani per motorizzazioni Raffronto tra consumi (TEP) e produzione (posti km) Emissioni inquinanti (LG Ind. n. 23. Altre emissioni dannose) Emissioni siti aziendali (Idrocarburi non metanici (NMHC) e particle number (PN) – (Tassonomia – rif- Obiettivo 1 – Mitigazione dei cambiamenti climatici)
2.4 Bilancio energetico	Risorse energetiche (consumo e produzione, rinnovabili e non)	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione (con suddivisione fra fonte rinnovabile/non rinnovabile)	Bilancio energetico per trazione e strutture Ripartizione consumi energetici per trazione
2.5 Acqua	Acqua (consumo e trattamento)	303-3 Prelievo idrico 303-4 Scarico di acqua	
2.6 Rifiuti	Rifiuti	306-2 Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	Smaltimento rifiuti, utilizzo materiali rinnovabili e non - (Tassonomia – rif- Obiettivo 1 – Mitigazione dei cambiamenti climatici)
2.7 Altri impatti e criticità	Rumore, contaminazioni del suolo, amianto, compliance	306-3 Sversamenti significativi	N. sversamenti, N. sanzioni / prescrizioni per violazioni ambientali
2.8 Catena di fornitura	Pratiche di approvvigionamento		
	Valutazione rischi ambientali		Gare per indice rischio ambientale e applicazione CAM / altri criteri ambientali (volontari)
	Monitoraggio dei fornitori		

## 3. ASSE III: SVILUPPO SOCIETARIO

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
3.1 Sistemi di gestione	Sistemi di gestione, mappa dei processi		
3.2 Gestione dei rischi	Mappa dei rischi, Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale	102-11 Applicazione dell'approccio prudenziale alla gestione dei rischi	
	L'emergenza Covid: gli impatti sul servizio, sul personale, sul Bilancio		N. quarantene, n. tamponi e tasso positività, gg. smart working
3.3 Dipendenti	Composizione dipendenti	102-8 Informazioni sui dipendenti 401-2 Benefit previsti per i dipendenti FT, non PT o TD 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Organico per genere e categoria professionale, per classe di età, per titolo di studio, Rapporto >55/<30, Organico categorie protette
	Nuove assunzioni, turn over	401-1 Nuove assunzioni e turnover	Nuove assunzioni per genere, età, tipo contratto, Uscite per genere, età, causale di uscita
	Sicurezza sul lavoro Attività e organi di prevenzione Dati infortunistica	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza 403-9 Infortuni sul lavoro 403-10 Malattie professionali	N. Infortuni e N. infortuni gravi (sul lavoro e in itinere) Indice di gravità Indice di frequenza N. richieste malattie professionali
	Prestazioni		Ore lavorate, assenze per malattia/ infortunio e straordinari, pro capite, (LG Ind. n. 5. Ore di lavoro e di assenza)
	Retribuzioni		Costo del lavoro e retribuzioni nette pro capite, Retribuzioni nette per categoria professionale
	Formazione		Ore di formazione pro capite, Ore di formazione e n. partecipazioni per tipo di corso (LG Ind. n. 1. Ore di formazione erogata per area tematica) e per tipo di docenza
	Conciliazione e pari opportunità Tempo parziale, congedi di cura e welfare	401-2 Benefit previsti per i dipendenti	N. dipendenti part time per categorie a genere Ore / giorni di fruizione congedi di cura per tipo e per genere N. fruitori Centro d'ascolto Sussidi, prestiti, anticipi
3.4 Relazioni industriali	Relazioni industriali	102-41 Accordi di contrattazione collettiva	N. riunioni, N. esiti conciliazione, N. scioperi nazionali e aziendali, N. accordi sottoscritti, N. adesioni sindacali per genere
3.5. Legalità	Politiche praticate		N. sanzioni giudiziarie, autorità di regolazione, Corte dei Conti
	Rating di legalità		Requisiti rating
	Prevenzione della corruzione: L'architettura del sistema Valutazione dei rischi e contromisure	205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Indice di rischio corruttivo
	Contenzioso civile, penale, giuslavoristico		N. cause civili per tipo, N. cause penali per tipo, N. vertenze giuslavoristi che di origine nazionale e aziendale ed esiti chiusure

## 4. ASSE IV: EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
4.1. Ruolo economico sul territorio	Valore economico generato e distribuito (riclassificazione del Bilancio d'Esercizio)	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	
	Contributi pubblici		Contributi per investimenti per ente e valore (LG Ind. n. 28 Finanziamenti ricevuti dalla P.A.)
4.2 Fornitori	Composizione catena del valore		Contenziosi con fornitori
4.3 Acquisti e contratti	Gare effettuate Contratti e ordini		N., valore, valore medio gare per criterio assegnazione OEPVOPB, Ribasso medio gare e minori costi, N. e valore contratti sottoscritti, % appalti per categoria
4.4 Piano industriale 2021-2023 e rinnovo flotta (proiezione 2024)	Stato di avanzamento e scenari futuri del rinnovo della flotta		Previsione acquisti nuovi bus, Proiezione composizione flotta urbana ed extraurbana per tipo di alimentazione, proiezione riduzione delle emissioni

## 5. IL TRASPORTO SOSTENIBILE SECONDO LA TASSONOMIA EUROPEA

CAPITOLI	Argomenti trattati	Indicatori GRI	Altri indicatori
5.1 Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili	Riferimenti normativi Indicatori chiave economico-finanziari relativi alle attività di GTT potenzialmente eco-sostenibili ("ammissibili")		% fatturato attività ammissibili % spese in conto capitale (CapEx) attività ammissibili % spese operative (OpEx) attività ammissibili (Regolamento delegato 2021/2178 Tassonomia europea)
5.2 Identificazione delle attività aziendali sostenibili	Criteri tecnici e individuazione delle attività di GTT eco-sostenibili ("allineate")		% attività aziendali sostenibili su totale attività ammissibili
Relazione di revisione	Asseverazione dei dati pubblicati	102-56 Assurance esterna	

## a.3 TEMI E INTERLOCUTORI PRIORITARI

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



Lo standard GRI definisce materialità la rilevanza dei temi di interesse e influenza reciproci tra l'impresa e i propri interlocutori. L'analisi di rilevanza (di materialità) esplicita i temi prioritari di questa relazione, evidenziandone inoltre la maggiore o minore importanza in un dato momento. Le strategie dell'impresa e le aspettative degli interlocutori sono infatti in costante evoluzione e adattamento reciproco, sulla base di fattori esogeni (es. crisi sanitaria), politiche nazionali e locali, piani aziendali di sviluppo, ecc.

La matrice di materialità è pertanto frutto di successive "stratificazioni", che via via integrano e modificano l'identificazione delle priorità:

- la missione, la visione e i valori aziendali, ovvero la cornice generale in cui essa opera, e la politica aziendale, ovvero le linee strategiche di lungo periodo. Tali fonti comprendono necessariamente tutti i temi della matrice;
- la valutazione delle priorità aziendali aggiornata nel 2016-2017 dai dirigenti aziendali di primo livello: alcuni impegni tradizionali sono

stati confermati (es. sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri) e ne sono emersi di nuovi, che hanno assunto rilevanza maggiore rispetto al passato (es. equilibrio domanda-offerta, compliance e legalità, equilibrio crediti-debiti);

- il Piano Industriale 2018-2021. L'esplosione della tensione finanziaria che ha messo a rischio la continuità aziendale ha imposto nel biennio 2018-2019 di focalizzare il confronto sui soggetti e sui temi indispensabili per il salvataggio e il rilancio dell'azienda. Il Piano ha rappresentato una fattiva analisi di rilevanza (materialità), è stato infatti elaborato sulla base di un confronto approfondito con gli interlocutori indispensabili alla sua realizzazione: l'azionista, gli enti committenti (Comune di Torino e Agenzia della Mobilità Piemontese), i finanziatori (banche), la Regione Piemonte, ente regolatore e finanziatore, la società Infra.To, i grandi fornitori. Poiché il Piano ha avviato gli investimenti per il rinnovo della flotta e l'incremento dei mezzi ecologici, nella matrice hanno assunto maggior peso le riduzioni di gas serra e inquinanti urbani;

- la crisi sanitaria esplosa nel marzo 2020 ha imposto un confronto assiduo con gli interlocutori istituzionali competenti per la sicurezza pubblica (es. Prefettura) e con gli enti committenti per la ridefinizione del servizio in termini quantitativi e qualitativi (modifiche agli orari di esercizio, riduzione della capienza dei mezzi, ecc.). La gestione emergenziale del trasporto pubblico è stata condivisa con il personale aziendale e con le organizzazioni sindacali, per coniugare il diritto alla mobilità dei cittadini a condizioni lavorative in accettabile sicurezza per i dipendenti. Le priorità della gestione aziendale sono state stravolte, talvolta anche in contraddizione agli obiettivi del Piano industriale, poiché gli imperativi di tutela della salute si sono imposti sugli ordinari criteri e obiettivi di efficienza del servizio, equilibrio economico, aumento dei passeggeri e dei ricavi, ecc.;
- anche nel 2021 la gestione della situazione sanitaria ha assunto caratteri emergenziali, pertanto l'attività aziendale è stata ancora orientata da pratiche e priorità non ordinarie (es. riduzione capienza mezzi, dipendenza economica dai "ristori" governativi invece dei ricavi da biglietti e abbonamenti, ecc.).

A tali articolate basi, si sono aggiunte ulteriori tre fonti di indirizzo dell'attività aziendale e del proprio rapporto con i principali interlocutori:

- 1) il Piano industriale 2021-2023, approvato nell'estate 2021 in seguito ad approfondita interlocuzione con il Comune di Torino, la Regione Piemonte, gli enti committenti, i finanziatori e le altre istituzioni pubbliche coinvolte. Esso delinea strategie, azioni e obiettivi di sviluppo, rappresentando quindi il principale riferimento per gli anni a venire;
- 2) la Tassonomia europea, ovvero la classificazione formale adottata dall'Unione europea per identificare le attività e gli investimenti ritenuti eco-sostenibili;
- 3) l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU, suggerita nella "gap analysis" (proposta di miglioramento) effettuata sulla precedente edizione della DNF da parte dei soggetti esterni incaricati della revisione e supporto metodologico, in coerenza con la prassi di rendicontazione largamente diffusa tra le grandi aziende.

## 1) Piano Industriale 2021-2023

I pilastri strategici del Piano, le singole azioni previste nonché gli indirizzi di ciascuna divisione sono coerenti con i contenuti della DNF. Di seguito è riportato un raccordo tra i principali capitoli e obiettivi inclusi nella DNF e il Piano.

### • Ambientale

Il principale pilastro strategico del Piano riguarda **il rinnovo della flotta** e la riduzione delle emissioni, in ottica di transizione green. In particolare, prevede il rinnovo del 59% della flotta bus e del 35% della flotta tram. Tutti i mezzi destinati al trasporto urbano saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la percezione del servizio e il comfort per gli utenti.

### • Economica

Il Piano persegue l'incremento di ricavi attraverso il rinnovo della flotta e politiche di **incentivazione del trasporto pubblico**, connesse ai piani pubblici per lo sviluppo della mobilità sostenibile e il miglioramento della pianificazione urbana. Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) prevede specifici interventi nell'ambito della **transizione energetica** e della mobilità locale sostenibile. In considerazione di ciò, il Piano prevede nuove adeguate forme di **bilanciamento tra ricavi e compensazioni pubbliche**.

### • Sociale

Il progressivo ringiovanimento della flotta determinerà minori costi di gestione, ma soprattutto benefici sotto il profilo della sicurezza, accessibilità, comfort e regolarità del servizio, permettendo quindi di migliorare la percezione della **qualità del servizio** da parte del pubblico, incentivandone l'utilizzo. In riferimento ai dipendenti, il Piano prevede una riduzione complessiva dell'organico, con assunzioni mirate e l'incorporazione del personale della società Canova a seguito della prevista fusione per incorporazione.

## 2) Tassonomia europea

La "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852), ha il fine di promuovere gli investimenti del settore privato in progetti sostenibili. La Tassonomia definisce quali decisioni di investimento siano sostenibili ed è quindi diventata un elemento cardine nei criteri di assegnazione delle risorse europee. Il Regolamento introduce criteri tecnici oggettivi anche per stabilire quali attività economiche possano definirsi sostenibili. Questo dovrebbe contribuire a evitare o ridurre il fenomeno del greenwashing (l'abuso "pubblicitario" dei temi della sostenibilità). Oggi tutto può essere definito "green" e sostenibile, domani soltanto ciò che risponderà ai criteri tecnici della Tassonomia. Per essere sostenibile, un'attività deve soddisfare 3 condizioni:

1. contribuire ad almeno uno di sei obiettivi ambientali;

2. non produrre danni significativi agli altri obiettivi ambientali (principio del DNSH - Do Not Significant Harm);
3. rispettare garanzie sociali minime (convenzioni internazionali).

I primi due obiettivi ambientali soggetti a definizione tecnica (Atto delegato UE del 21/04/2021) attengono alla mitigazione dei cambiamenti climatici e al contenimento dei suoi effetti negativi e coinvolgono esplicitamente il settore del trasporto passeggeri urbano e suburbano. L'articolo 10 del Regolamento esplicita il "contributo sostanziale" offerto "dall'aumento della mobilità pulita o climaticamente neutra".

Il capitolo 5 di questa DNF esplicita e articola l'applicazione della Tassonomia nella classificazione e valorizzazione delle attività aziendali.

## 3) Agenda 2030

Nel 2015 l'ONU (Organizzazione delle Nazioni Unite) ha approvato i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG - Sustainable Development Goals) validi per il periodo 2015-2030, che hanno sostituito i precedenti Obiettivi di sviluppo del Millennio (MDG o Millennium Development Goals), integrandoli con nuovi temi quali il cambiamento climatico, il consumo sostenibile e l'innovazione tecnologica.

I 17 obiettivi si articolano in 169 traguardi (target), da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030. Alle imprese viene assegnato un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e sono pertanto esplicitamente invitate a integrare criteri e pratiche di sostenibilità all'interno della loro organizzazione e delle loro attività. Per supportare le aziende a interpretare i 17 Obiettivi sono state elaborate Linee guida di dettaglio, quali SDG Compass.



Le attività aziendali impattano con numerosi obiettivi e target, di cui si offre opportuna evidenza nella nuova matrice (in neretto i temi inclusi nella nuova matrice di materialità)



### Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età

Traguardo 3.6 - Dimezzare il numero globale di morti e feriti a seguito di incidenti stradali



### Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze

Traguardo 5.5 - Garantire piena ed effettiva partecipazione femminile e **pari opportunità** di leadership ad ogni livello decisionale in ambito politico, economico e della vita pubblica



### Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

Traguardo 7.2 - Aumentare considerevolmente la quota di **energie rinnovabili** nel consumo totale di energia



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

Traguardo 8.2 - Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il **progresso tecnologico e l'innovazione**, anche con particolare attenzione all'alto valore aggiunto e ai settori ad elevata intensità di lavoro

Traguardo 8.5 - Garantire un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore

Traguardo 8.8 - Proteggere il **diritto al lavoro** e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari



### Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Traguardo 11.2 - Garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani

Traguardo 11.6 - Ridurre l'**impatto ambientale negativo** pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti urbani e di altri rifiuti



### Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo

Traguardo 12.4 - Raggiungere la gestione eco-compatibile di sostanze chimiche e di tutti i **rifiuti** durante il loro intero ciclo di vita, in conformità ai quadri internazionali concordati, e ridurre sensibilmente il loro rilascio in aria, acqua e suolo per minimizzare il loro impatto negativo sulla salute umana e sull'ambiente

Traguardo 12.5 - Ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclo e il riutilizzo

Traguardo 12.6 - Incoraggiare le imprese, in particolare le grandi aziende multinazionali, ad adottare pratiche sostenibili e ad integrare le informazioni sulla sostenibilità nei loro resoconti annuali

Traguardo 12.7 - Promuovere pratiche sostenibili in materia di **appalti pubblici**, in conformità alle politiche e priorità nazionali

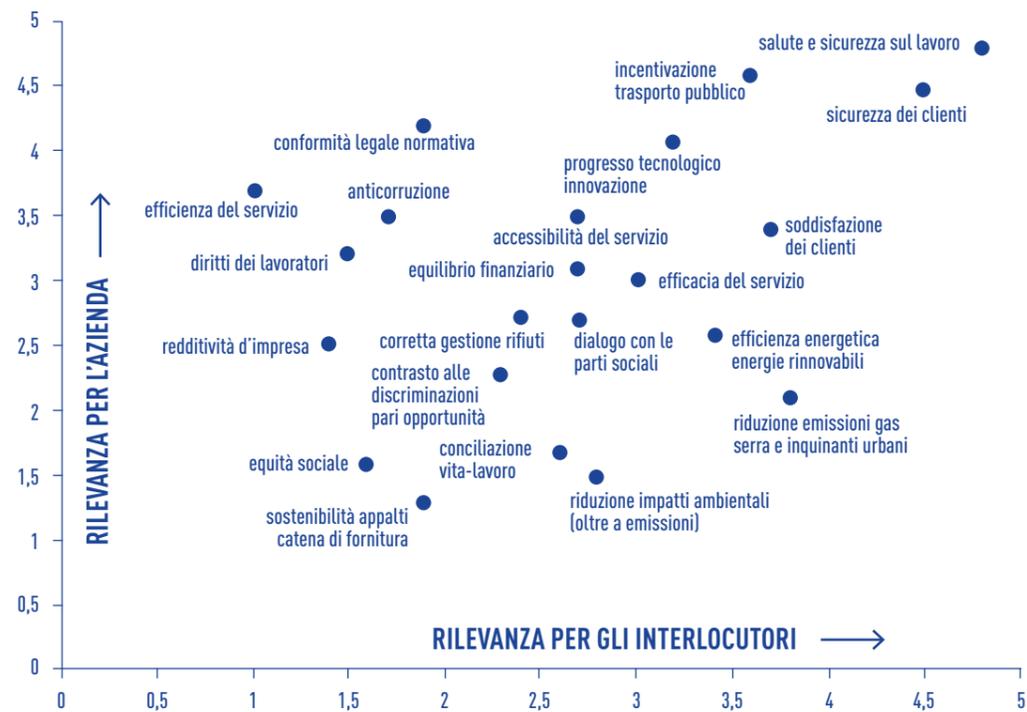
L'integrazione delle nuove fonti generali e specifiche ha parzialmente riformulato i temi rilevanti (in grassetto le integrazioni):

Tema rilevante	Fonte	SDG GOALS AGENDA 2030	Emergenza Epidemiologica da COVID-19	Tassonomia europea	Piano industriale 2021-2023
accessibilità del servizio		X			X
conciliazione vita-lavoro			X		
conformità legale e normativa			X		X
contrasto alle discriminazioni - pari opportunità		X			
<b>corretta gestione dei rifiuti</b>		X		X	
dialogo con le parti sociali			X		X
<b>diritti dei lavoratori</b>		X		X	
efficacia del servizio		X			X
efficienza del servizio					X
efficienza energetica - <b>energie rinnovabili</b>		X		X	X
equilibrio finanziario					X
equità sociale (comunità locale)		X	X		
<b>incentivazione trasporto pubblico</b>		X		X	X
prevenzione della corruzione attiva e passiva					X
<b>progresso tecnologico - innovazione</b>		X		X	X
redditività d'impresa					X
riduzione emissioni gas serra e inquinanti urbani		X		X	X
riduzione impatti ambientali (oltre a emissioni)		X		X	
salute e sicurezza sul lavoro		X	X		
sicurezza clienti		X	X		
soddisfazione dei clienti					X
sostenibilità <b>appalti</b> / catena di fornitura		X			

La matrice di materialità prevista dallo standard GRI incrocia le priorità dell'azienda con quelle dei propri interlocutori. L'elaborazione di tale tabella è in particolare la quantificazione delle priorità con indici numerici non è esente da criticità, laddove l'adempimento formalistico tenda a prevalere e in qualche modo "oscurare" la sostanza.

Rispetto alla precedente versione della matrice, sono state eliminate alcune voci che possono essere incluse e rappresentate nelle attuali formulazioni più estensive: formazione professionale, riduzione impatti sociali, prevenzione dei reati societari, produzione di valore per il territorio.

La matrice che ne consegue è ancora caratterizzata dalla gestione emergenziale del servizio (enfasi sulla sicurezza di dipendenti e clienti, relativa sottovalutazione delle dimensioni economiche), ma nella prospettiva di progressivo ritorno alla normalità attribuisce rilevanza ad alcune dimensioni chiave tanto del Piano industriale che delle politiche di indirizzo internazionali, quali l'innovazione tecnologica, la promozione del trasporto pubblico e la minimizzazione degli impatti ambientali.



L'applicazione del Piano industriale 2021-2023, in particolare il progressivo rinnovo della flotta, determinerà significative evoluzioni della matrice 2022, impattando significativamente su efficienza e redditività dei servizi, soddisfazione dei clienti, riduzione delle emissioni. Le politiche nazionali e internazionali di rilancio economico, in particolare il PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, potrebbero ulteriormente promuovere il settore del trasporto pubblico, tra gli attori chiave per la sostenibilità ambientale e la mitigazione dei cambiamenti climatici.

# 1

## ASSE I: ATTRATTIVITÀ DEL TPL

1.1 Cosa facciamo - Quantitativo

1.2 Cosa facciamo - Qualitativo



# 1.1 COSA FACCIAMO - QUANTITATIVO

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

- trasporto con la linea 1 della metropolitana automatica di Torino;
- trasporto di linea urbano e suburbano di superficie;
- trasporto su autolinee urbane di Ivrea ed extraurbane regionali;
- trasporto su ferrovia (linea SFMA - Torino Ceres e fino a tutto il 2020 SFM1 - Canavesana; tratta Torino - Porta Susa - Trofarello - Chieri in sub affidamento da Trenitalia);
- gestione dei parcheggi e della sosta a pagamento nel Comune di Torino;
- gestione della segnaletica per la mobilità del Comune di Torino;
- servizi turistici quali ascensore della Mole Antonelliana, tranvia a cremagliera Sassi - Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, navette per la Reggia di Venaria e il Castello di Rivoli.

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

Contratti di Servizio TPL	Urbano e Suburbano	Extraurbano Prov.Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Alessandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferrovie Area Metropolitana Torino
Aggiudicatario	GTT	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio EXTRA.TO	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT
Decorrenza contratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	Sino al 31.12.2022 proroga contratto ferroviario 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 è subentrata a GTT nell'esercizio della tratta Torino - Settimo - Rivarolo della Sfm1.
Proroga	-	31.03.2023	31.03.2023	09.06.2024	31.03.2023	31.03.2023	

Il Contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino ricomprende i servizi di superficie tramviari e automobilistici, la metropolitana automatica, parcheggi e i servizi turistici. Esso pone in capo all'azienda il rischio commerciale (c.d. contratto *net cost*) e consente il sub-affidamento dei soli servizi di superficie automobilistici, nella misura massima del 30% del relativo valore del contratto.

I servizi extraurbani sono gestiti nell'ambito di Consorzi aggiudicatari, menzionati in tabella, che si sono aggiudicati le gare di affidamento. Le scadenze indicate sono conseguenti a proroghe disposte dall'Agenzia

Mobilità Piemontese per assicurare la continuità nell'erogazione dei servizi, con la prospettiva di nuove procedure competitive per l'affidamento. In seguito alla gara terminata nel 2019 relativa all'affidamento della concessione di tutto il servizio ferroviario del nodo di Torino e area metropolitana, con aggiudicazione definitiva a Trenitalia, dal 1° gennaio 2021 Trenitalia è subentrata a GTT nell'erogazione dei servizi sulla tratta Torino - Settimo - Rivarolo della Sfm1. I servizi sulla SFMA Ceres - Germagnano - Torino Dora saranno gestiti da GTT fino al subentro di Trenitalia disposto dal 01/01/2023.

## Principali dati industriali

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

### DATI INDUSTRIALI 2021

#### VETTURE KM (mln)

Produzione commerciale urbana e suburbana di superficie	37,6 milioni di cui 4,6 prodotti con vetture tranviarie
Produzione Metro	10,3 milioni
Produzione commerciale extraurbana su gomma	10,3 milioni
Produzione ferroviaria (treni km)	0,3 milioni

#### PARCO ROTABILE CIRCOLANTE

Numero tram in esercizio	176
Numero vetture metropolitana	58
Numero bus (urbani + extraurbani) in esercizio	753 urbani + 253 extraurbani
Numero treni	36

#### PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento

In struttura soggetti a canone	4.532
Pertinenziali	781
Su suolo pubblico - raso (al 31 dicembre 2021)	49.525

#### AREA SERVITA

Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	268
Popolazione servita	2,6 milioni

Dati estratti dal Bilancio d'Esercizio 2021

## Pianificazione del servizio

### 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 disposti normativi che si sono succeduti. In particolare, nella prima parte dell'anno, è cambiata drasticamente la situazione della 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 stata 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 devianti, 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 riguardante la modifica e prolungamento di tracciato della linea 15 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 commerciali fra GTT e Juventus. Una prima configurazione sperimentale del nuovo servizio è stata attuata in occasione della fase finale dell'UEFA 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 emergenza epidemiologica 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; 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 per incorporazione GTT - Canova

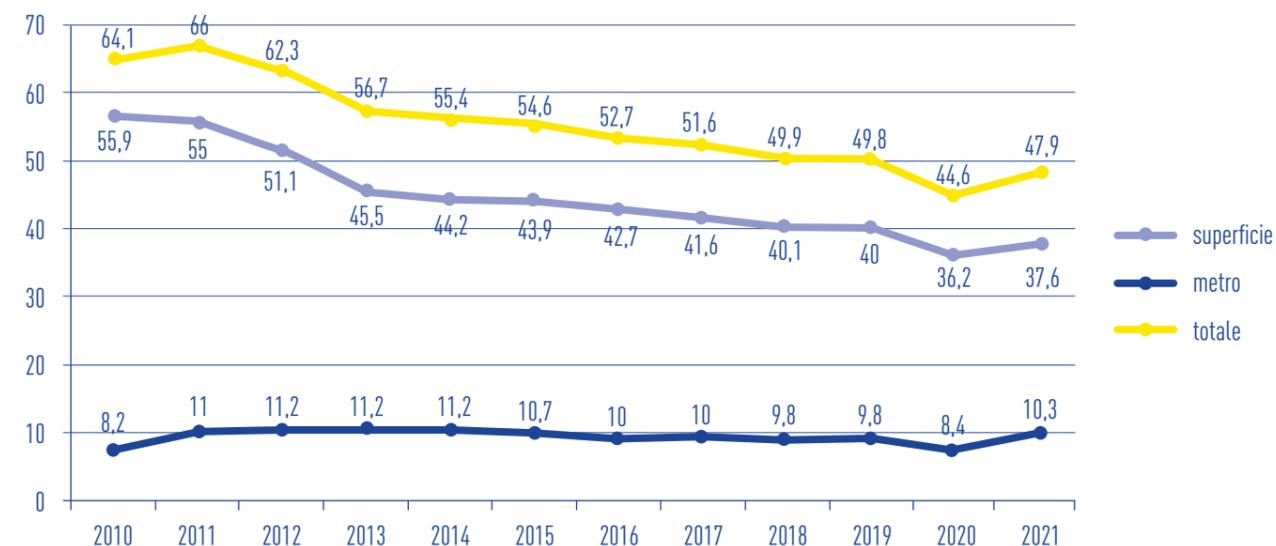
In previsione della fusione per incorporazione, diventata operativa nel 2022, sono state svolte analisi e simulazioni atte a stabilire l'assegnazione

ottimale ai depositi, la produzione chilometrica, il calcolo dei trasferimenti fuori servizio e l'impegno di agenti di guida.

## Produzione

La produzione programmata per il 2021 era superiore a quella del 2020 ma non ai livelli del 2019 a causa delle variazioni e limitazioni del servizio conseguenti all'emergenza sanitaria. È stato registrato un incremento della produzione della Metropolitana conseguente al prolungamento della Linea 1 fino a Piazza Bengasi.

#### Vetture-km prodotti (mln) - servizio urbano



**Vetture-km prodotti (mln) - tutti i servizi**

PRODUZIONE EFFETTIVA vetture-km	2019	%	2020	%	2021	%
<b>Bus Urbani</b>	34.447.806		31.548.296		32.956.814	
autoprodotti	27.497.056	80%	24.608.272	78%	25.492.434	77%
di cui diesel	16.508.437	60%	15.352.017	62%	15.411.294	60%
di cui metano	8.998.732	33%	7.688.387	31%	8.125.321	32%
di cui elettrici	1.989.887	7%	1.567.868	6%	1.955.819	8%
di cui con mezzi accessibili		98%		98%		100%
subaffidati	6.950.750	20%	6.940.024	22%	7.464.380	23%
<b>Tram</b>	5.555.598		4.651.863		4.644.215	
di cui con mezzi accessibili		74%		76%		73%
<b>Metro (*)</b>	9.787.012		8.371.788		10.298.938	
<b>TOT URBANO</b>	49.790.416		44.571.947		47.899.967	
<b>Bus Extraurbani</b>	10.415.268		9.085.166		10.242.464	
autoprodotti	8.633.698	83%	7.523.668	83%	8.237.720	80%
subaffidati	1.781.570	17%	1.561.582	17%	2.004.744	20%
<b>Ferrovie (treni-km)</b>	899.091		637.053		262.618	
(bus extraurbani sostitutivi)	60.441		56.927		62.429	
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>61.104.775</b>		<b>54.294.166</b>		<b>58.405.049</b>	

(\*) In questa edizione della DNF è stata confermata l'esposizione della produzione chilometrica a quella del Bilancio di esercizio, che usa l'unità di misura "vetture-km" anche per la metropolitana. Pertanto, per garantire la confrontabilità dei dati, i numeri degli anni 2019 e 2020 sono stati allineati sulla stessa dimensione.

La distribuzione modale della produzione non registra grandi variazioni, mentre aumenta la quota di servizi effettuati da vettori privati, che sono tra l'altro intervenuti a fronte dell'istituzione di servizi aggiuntivi per rafforzare le corse verso gli istituti scolastici disposte per assicurare il distanziamento individuale a bordo nelle ore di punta. Relativamente alla metropolitana si registra un considerevole aumento dovuto al prolungamento della linea 1 fino alla stazione Bengasi.

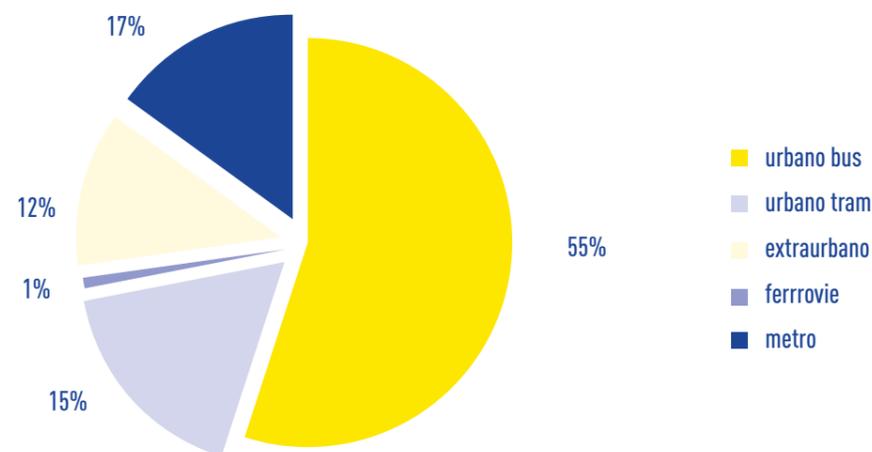
Per confrontare in modo più pertinente l'offerta dell'intera tipologia dei servizi è opportuno utilizzare il criterio dei posti-km, che tiene conto delle diverse dimensioni dei mezzi utilizzati, attribuendo valori proporzionali alla capienza teorica di ogni mezzo (es. un bus autosnodato da 18 metri ha capienza superiore di uno ordinario da 12).

**Posti-km prodotti (mln) - tutti i servizi**

	2019	%	2020	%	2021	%	%2020 su totale
<b>Bus Urbani</b>	2.838.413.633		2.538.006.004		2.667.641.570		<b>55%</b>
autoprodotti	2.421.973.354	85%	2.130.002.678	84%	2.107.813.070	79%	
di cui elettrici	129.342.655	5%	101.911.420	5%	133.684.685	6%	
subaffidati	416.440.279	15%	408.003.327	16%	559.828.500	21%	
<b>Tram</b>	853.708.357		720.339.464		732.863.866		<b>15%</b>
<b>Metro (treno-km)</b>	782.960.876		669.742.964		823.915.031		<b>17%</b>
<b>TOT URBANO</b>	4.475.082.866		3.928.088.433		4.224.420.467		
di cui elettrico (% su autoprodotti)	1.766.011.888	44%	1.491.993.848	42%	1.690.463.582	46%	
<b>Bus Extraurbani</b>	572.839.740		499.684.130		563.335.520		<b>12%</b>
autoprodotti	474.853.403	83%	413.797.142	83%	453.074.600	80%	
subaffidati	97.986.337	17%	85.886.988	17%	110.260.920	20%	
<b>Ferrovie</b>	152.845.470		108.299.010		44.645.060		<b>1%</b>
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>5.200.768.076</b>		<b>4.536.071.573</b>		<b>4.832.401.047</b>		<b>100%</b>

Emerge così che il 46% dell'offerta del servizio urbano viene erogato utilizzando mezzi elettrici a conferma dell'impegno aziendale verso la transizione ecologica e la mobilità a zero emissioni.

## Ripartizione modale dei posti-km offerti – anno 2021



## Passeggeri

Passando dal lato dell'offerta a quello della domanda occorre prendere a riferimento il 2019 quale ultimo anno "ordinario". Per il computo dei passeggeri si utilizza la dimensione "viaggio" e, nello specifico, i "segmenti di viaggio" che sono conteggiati in base alla quantità di titoli di viaggio venduti, definita secondo la competenza economica. Quest'ultima tiene conto del fatto che gli abbonamenti annuali e plurimensili generano viaggi e ricavi per una quota parte nell'anno successivo di vendita. Quindi il dato dell'anno "x" beneficia della quota abbonamenti venduti nell'anno "x-1" di competenza dell'anno x.

Per questa ragione:

- Il dato dei viaggi del 2020 risulta sovrastimato rispetto a quelli effettivamente effettuati (a causa dell'emergenza sanitaria, gli abbonamenti non sono stati utilizzati con la frequenza ordinaria) ed è

impossibile da quantificare con certezza;

- Il dato dei viaggi del 2021 appare in diminuzione per effetto del drastico calo di abbonamenti acquistati nell'anno precedente, tuttavia la quantificazione certa dei passeggeri della metropolitana (registrati in base alla registrazione dei passaggi ai tornelli) documenta una ripresa di fatto dei viaggi (+26%), seppur ancora lontani dagli standard ordinari precedenti l'emergenza.

Considerate queste premesse, i dati a seguire vengono pubblicati per completezza informativa, ma occorrerà attendere almeno il consuntivo 2022 per ottenere indicazioni più pertinenti relativamente alla fruizione effettiva dei servizi.

### Viaggi-passeggero (mln)

	2019	2020 (*)	2021	Δ% 2021-20
Urbano / suburbano	268	171	138	-19%
di cui metro	43	19	24	26%
Extraurbano	20	10	9	-10%
TOT	288	181	147	-19%

\* I dati 2020 (anche nelle successive tabelle) sono calcolati al netto dei voucher di rimborso per le quote di abbonamento non utilizzate durante il periodo di "lockdown".

A causa dell'incertezza presente, i clienti si sono orientati verso titoli a breve durata: per il servizio urbano nel 2021 sono aumentati i viaggi effettuati con biglietti e carnet, mentre sono diminuiti quelli attribuiti ad abbonamenti plurimensili e annuali. In valore assoluto gli abbonamenti

annuali risultano addirittura dimezzati rispetto al 2019, invertendo così un processo di lunga durata teso a fidelizzare i clienti con politiche tariffarie che incentivano gli abbonamenti di lunga durata rispetto all'utilizzo occasionale dei mezzi.

### Viaggi passeggero per titolo di viaggio – servizio urbano (mln)

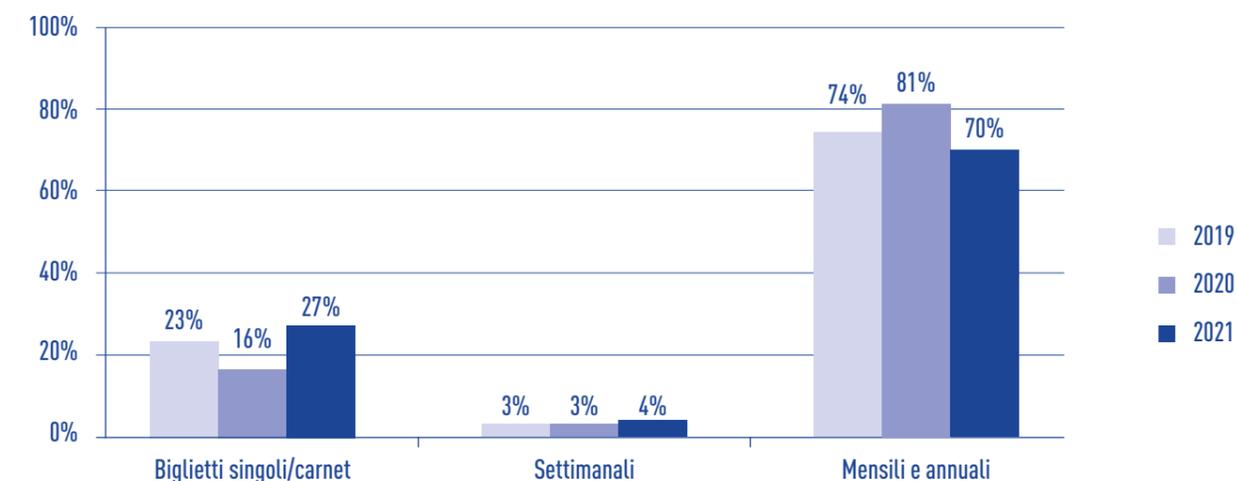
	2019	2020	2021	Δ% 2021-20
biglietti singoli/carnet	61	28	37	32%
settimanali	8	4	5	=
mensili e annuali	199	138	96	-30%
TOT	268	171	138	-19%

N. abbonamenti annuali (*1000)	123	96	62	-35%
--------------------------------	-----	----	----	------

La fruizione occasionale risulta pertanto in salita (viaggi effettuati con biglietti singoli, carnet e abbonamenti settimanali), sebbene agli abbonamenti di lunga durata si possano ancora attribuire oltre i due terzi dei viaggi-passeggero effettuati.

### Ripartizione % viaggi passeggero per titolo di viaggio utilizzato – servizio urbano (mln)



I ricavi del 2021 registrano un recupero ancora parziale e lontano dalle vendite dell'ultimo anno ordinario 2019.

### Ricavi (mln €)

	2019	2020	2021	Δ% 2021-20
Servizio urbano	109	60	62	3%
Servizio extraurbano	15	7	6	-11%
Totale	124	67	68	1%

## 1.2 COSA FACCIAMO - QUALITATIVO

### La relazione con i clienti

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

- Carta della mobilità dei servizi urbani;
- Carta della mobilità dei servizi ferroviari;
- Carte della mobilità dei servizi extraurbani, adottate dai Consorzi a cui GTT partecipa.

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

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

Monitora i seguenti fattori di qualità:

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

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

L'attuale versione è stata adottata nel 2016, il processo di aggiornamento è stato avviato nel 2022 e terrà conto dell'immissione in servizio dei nuovi veicoli elettrici e della progressiva revisione della rete, grazie ai quali potranno essere inseriti nuovi e più ambiziosi standard di qualità.

È stata pubblicata l'edizione 2021 della Carta della mobilità dei servizi ferroviari, nel rispetto della cadenza annuale prevista dai contratti di servizio con l'Agenzia della Mobilità Piemontese.

### L'evoluzione del sistema tariffario: verso una digitalizzazione sempre più capillare

Le nuove abitudini dettate dalla pandemia hanno contribuito ad un ulteriore passo verso la dematerializzazione dei titoli di viaggio. Il processo ha non solo contribuito alla riduzione dei costi legati alla vendita dei biglietti fisici e ad un'apertura verso politiche tariffarie più flessibili nel lungo e breve periodo, ma anche ad un contributo importante alla diminuzione dell'utilizzo della carta, confermando l'orientamento dell'azienda ad una gestione ecosostenibile a 360 gradi.

Grazie all'adozione del sistema BIP (Biglietto Integrato Piemonte), oggi la

vendita dei titoli di viaggio viene effettuata quasi interamente in modalità elettronica, con un conseguente miglioramento dei sistemi di pagamento. I dati confermano il consolidamento dei sistemi di vendita digitali: 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 (ossia carta di credito), risultati questi ultimi dei biglietti che risentono della diffusione ancora limitata dei validatori che accettano questo tipo di pagamento.

### Canali di vendita - i risultati

#### Parcometri e applicazione sosta per smartphone

Anche per il pagamento della sosta si sono sviluppati nuovi canali finalizzati ad un processo di digitalizzazione sempre più completo:

- l'utilizzo del canale Satsipay in aggiunta a quello tradizionale in contanti;
- la smaterializzazione degli abbonamenti con vendita tramite l'app SostaAPP GTT, utilizzabile da dispositivi con sistema Android/iOS da dicembre 2021. L'app integrerà anche i pagamenti della sosta breve, in affiancamento agli operatori app attualmente abilitati sul territorio.

I dati ci confermano la crescita nell'utilizzo di questi canali da parte dell'utenza: nel 2019 le operazioni tramite app di sosta sono state il 16% del totale, nel 2021 questa percentuale è salita al 22%, per un totale di circa 2 milioni di transazioni.

#### APP "TO Move" (biglietti)

Dopo una battuta d'arresto nel 2020 dovuta all'emergenza sanitaria, l'utilizzo dell'app dedicata alla vendita biglietti per la rete di trasporto pubblico nel 2021 ha ripreso il trend di crescita (+62%), con una vendita di oltre 650.000 di titoli di viaggio.

#### TAP&GO ticketless (biglietti)

Il sistema di pagamento contactless, attivo da luglio 2020 nelle stazioni della metropolitana con varchi dedicati e a bordo delle linee urbane 8, 55, 56, 58 e 68, si sta facendo strada come opzione di acquisto dei titoli di viaggio. Nel 2021 quasi 900 mila acquisti sono stati effettuati con questa modalità, di cui circa 800 mila in metropolitana. La crescita di questo canale di vendita a bordo mezzi sarà più consistente nei prossimi anni con il progressivo rinnovo della flotta e l'utilizzo di dispositivi dedicati.

### La vendita abbonamenti under 26 e i rimborsi Covid

Le modalità di acquisto utilizzate per gli abbonamenti dedicati ai più giovani sono un'ulteriore cartina tornasole dei cambiamenti determinati in grande parte dal periodo pandemico.

La procedura di rimborso avviata nel 2020 per coloro che nel periodo di "lockdown" non hanno potuto utilizzare il proprio abbonamento (annuale o mensile di marzo) ha avuto un grosso impatto sugli acquisti tramite e-commerce: in particolare, oltre il 70% degli abbonamenti annuali under

#### ATM POS (abbonamenti)

Tutti i titoli di viaggio dedicati agli under 26 (annuali urbani, mensili e annuali ordinari) sono acquistabili presso gli sportelli bancomat di Intesa Sanpaolo e Unicredit presenti a Torino e in tutta Italia. Quest'anno, a causa dell'utilizzo massivo dei rimborsi covid, utilizzabili solo tramite e-commerce, tale modalità di acquisto ha subito un brusco calo rispetto al 2019 (-72%).

#### E-Commerce (abbonamenti)

Tramite la piattaforma nel 2021 sono state gestite oltre 103 mila transazioni legate ad abbonamenti per il trasporto pubblico oltre a 28 mila per abbonamenti di sosta, con un incremento complessivo pari al 24% rispetto al 2019. Per quanto riguarda gli abbonamenti per la sosta, il numero di tipologie disponibili per l'acquisto online è aumentato: oltre ai titoli per i residenti (il 52% dei quali viene acquistato tramite e-commerce), dal mese di giugno è possibile acquistare anche gli abbonamenti ordinari annuali e trimestrali. Con l'apertura della nuova area di sosta di piazza Bengasi vicina alla nuova stazione capolinea della metropolitana, inoltre, sono stati messi in commercio degli specifici abbonamenti integrati (TPL+Park) acquistabili esclusivamente tramite la piattaforma. Per quanto riguarda invece i titoli di viaggio per il trasporto pubblico, ancora una volta il clima di incertezza generale, nonostante la timida ripresa degli spostamenti tuttora condizionati dall'utilizzo della DAD e dello smartworking, ha orientato i clienti verso l'acquisto di abbonamenti mensili rispetto a quelli annuali.

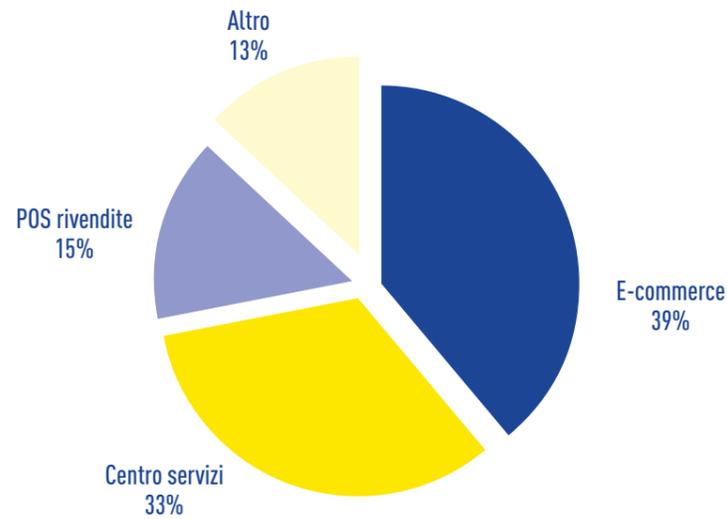
#### Rivendite

Nel 2021 le consegne presso le 1.300 rivendite autorizzate sono state più di 11.000, in crescita rispetto al 2020 quando a causa del forte impatto dell'emergenza sanitaria, erano state 9.000 ma in diminuzione rispetto al 2019 a seguito della riduzione del numero di consegne mensili in un'ottica di riduzione dei costi.

## Canali di vendita abbonamenti under 26

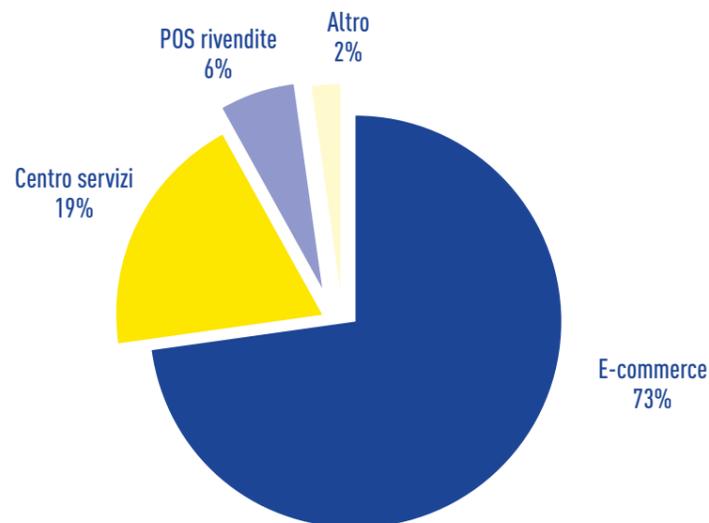
Anno 2019

Canale	N.	%
Centro servizi	21.195	33,3%
Enti	249	0,4%
E-commerce	24.966	39,2%
Postel ordinario	3.320	5,2%
ATM bancari	1.262	2,0%
POS rivendite	9.529	15,0%
TVM metro	820	1,3%
Stazioni ferro	1.874	2,9%
Rateali D Bank	456	0,7%
	63.671	100,0%



Anno 2021

Canale	N.	%
Centro servizi	8.649	18,5%
Enti	88	0,2%
E-commerce	34.142	73,2%
ATM bancari	347	0,7%
POS rivendite	3.048	6,5%
TVM metro	277	0,6%
Stazioni ferro	63	0,1%
Rateali D Bank	27	0,1%
	46.641	100,0%



## Informazioni e reclami

Tutti i reclami presentati attraverso i diversi canali aziendali sono trattati quotidianamente con il supporto di un sistema informatico progettato per la gestione dell'intero processo e coinvolgendo le diverse funzioni interne per fornire riscontro documentato al cliente e attivare ove possibile gli interventi correttivi necessari.

Nel 2021 sono state gestite 11.200 mail di informazioni, di cui 5.800 per richieste "generiche", mentre per le restanti 5.400 si riferivano a richieste di informazioni per la piattaforma e-commerce. Si tratta quindi di un

numero nettamente inferiore - oltre il 70% in meno - rispetto al 2020, anno in cui la maggior parte dei contatti ha riguardato le informazioni sui rimborsi per gli abbonamenti di trasporto e di sosta inutilizzati durante il lockdown.

Per quanto riguarda i reclami, si è riscontrato un aumento delle pratiche relative ai mezzi di superficie e della metropolitana, in linea con il graduale ritorno ad un maggiore utilizzo della rete di trasporto pubblico da parte degli utenti rispetto al 2020.

N. reclami

	2019	2020	2021	Δ% 2020-21	Media reclami al giorno
Superficie (bus e tram)	5315	2373	3138	+ 32%	8,6
Ferrovie	569	72	14	-81%	0,04
Area commerciale	409	231	283	-18%	0,8
Metro	274	66	131	+98%	0,4
Parcheggi	220	125	108	-14%	0,3
Servizi turistici	23	7	9	+29%	0,02

Per rendere i canali di comunicazione sempre più accessibili, il modulo di contatto con la clientela pubblicato sul sito Internet GTT nella sezione "Dialoga con noi" è stato tradotto in lingua inglese; inoltre come richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), GTT ha provveduto alla creazione e al collegamento di un nuovo modulo reclami per il servizio ferroviario.

## Ufficio grandi clienti Pubblicità antidiscriminatoria

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 quanto stabilito dal "Decreto Ronchi" del Ministero dell'Ambiente. Secondo quanto concordato con l'Amministrazione Comunale di Torino è previsto uno sconto in parte a carico di GTT e in parte a carico delle aziende interessate sugli abbonamenti urbani. Nel 2021 hanno aderito 19 aziende, per un totale di 2.900 abbonamenti urbani (di cui 38 nuovi clienti) e 905 abbonamenti Formula. Altre 39 aziende, pur non aderendo all'iniziativa, 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 dello smartworking ha comportato la diminuzione della richiesta di abbonamenti a lunga scadenza (annuali) a favore di altri titoli di viaggio di minor durata. Nonostante l'emergenza sanitaria, sono stati emessi 6.090 abbonamenti annuali per un totale di Euro 2.487.700, con una diminuzione di circa il 30% rispetto al 2020.

L'azienda è attenta a evitare e prevenire discriminazioni nei confronti di qualsiasi componente della società. Nel capitolato speciale per la concessione degli spazi pubblicitari aziendali è stabilito il divieto per le pubblicità relative a pornografia e a prodotti di editoria e spettacoli vietati ai minori e a sfondo sessuale. Sono anche vietate le espressioni di fanatismo, razzismo, odio o minaccia. Inoltre non è accettata qualsiasi forma di pubblicità lesiva delle convinzioni morali, civili e religiose delle persone. Tali regole sono accettate dalle concessionarie che operano per conto dell'azienda.

## Comunicazione

Oltre alla comunicazione dedicata alle regole anticontagio a bordo mezzi, che anche nel 2021 sono state diffuse e aggiornate tempestivamente sia attraverso la comunicazione cartacea sia digitale, l'ecosostenibilità è stata protagonista delle principali campagne di comunicazione. Con il claim "Prendiamo la strada green", l'azienda ha annunciato il prolungamento della linea 1 della Metropolitana in piazza Bengasi, a cui si è aggiunto il rinnovamento della flotta con l'acquisizione di veicoli ad alimentazione elettrica; contestualmente è stata comunicata la modifica dei percorsi di alcune linee, finalizzata ad un'ottimizzazione del servizio favorendo l'interscambio con la metropolitana.

**GTT** | #ISPARTI INSIEME A NOI. ➔

Su questo bus elettrico 12 metri possono viaggiare **40 PERSONE** pari al 50% della capienza massima

**LE MISURE DI SICUREZZA:**

- SANIFICAZIONE STRAORDINARIA
- RICAMBIO COSTANTE DELL'ARIA A BORDO DEI MEZZI
- MASCHERINE BENE INDOSSATE, COPRENDO BOCCA E NASO

**Prendiamo la strada green**

**2021 Bengasi** ➔ 2 nuove stazioni ➔ 2 km in più per la metropolitana di Torino

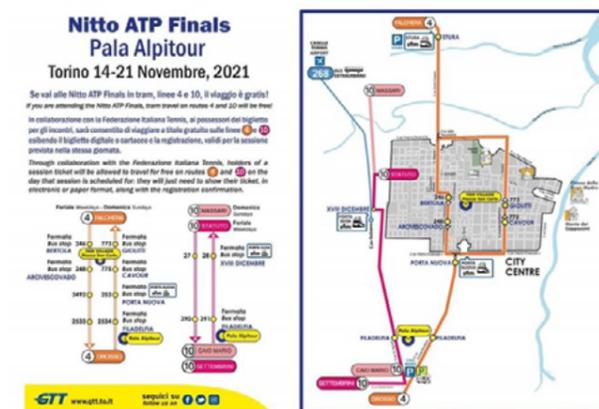
TEMITI AGGIORNATO E SCOPRI LE NOVITÀ:  
 LA CITTA' CHE SI MUOVE | ANP | REGIONE PIEMONTE | INFRA.IT | GTT.TO.IT | MOOVIT | CREA IL TUO QUARTO TELEGRAM | UTENZA MATO

## Infomobilità e accessibilità

Oltre all'ecosostenibilità, una particolare attenzione è stata data anche all'accessibilità e all'aumento dei canali di infomobilità a disposizione degli utenti utili per migliorare le esperienze di viaggio: due temi importanti che viaggiano su binari paralleli. Nel 2021 si è concretizzato il progetto nato in collaborazione con il Mobility Manager nel 2020, finalizzato ad una condivisione di informazioni ed iniziative che riguardano il trasporto pubblico e l'accessibilità raccolte in una sezione dedicata sul sito Internet GTT. Per quanto riguarda invece l'infomobilità, oltre al supporto strategico della Centrale di Comunicazione, tutte le informazioni in tempo reale sono state veicolate attraverso i canali ufficiali Telegram, Twitter, i display a bordo mezzi ed in fermata e l'app Moovit, piattaforma utilizzata da oltre 950 milioni di persone nel mondo con cui GTT ha rinnovato la partnership. Nell'ultima parte dell'anno è stata avviata la sostituzione degli orari cartacei esposti presso le fermate con adesivi dotati di QR Code. In precedenza le informazioni in fermata erano limitate 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 realizzato in rilievo per renderlo individuabile e utilizzabile anche dalle persone con disabilità visiva, oltre ad avere una dimensione facilmente percepibile da una persona con disabilità cognitiva.

## Eventi e accordi

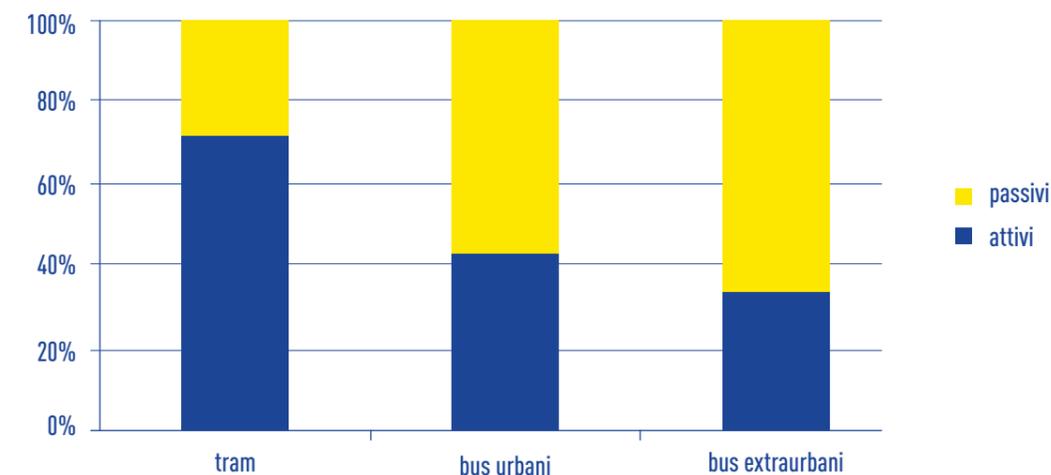
Nel 2021, con il lento ritorno alla normalità, la Città ha ospitato alcuni eventi di rilevanza internazionale: la gara ciclistica Milano Torino, i Campionati Europei di calcio, la UEFA Nation League, le Nitto ATP Finals e la Davis Cup by Rakuten. GTT ha dato ampia informazione sulla possibilità di raggiungerne le sedi con i mezzi pubblici, promuovendo ancora una volta il trasporto ecosostenibile. In particolare, in occasione di Nitto ATP Finals, l'azienda ha stretto una collaborazione con gli organizzatori concedendo ai possessori del biglietto per le sessioni di gara la possibilità di usufruire delle linee 4 e 10, utili per raggiungere la sede dell'evento gratuitamente, a fronte di un contributo economico da parte di FIT, organizzatrice dell'evento, pari al 50% del prezzo del titolo di viaggio.



Con la riapertura delle attività culturali, l'Azienda ha anche ripreso gli accordi di co-marketing sospesi a causa dell'emergenza sanitaria, oltre a sostenere le iniziative promosse dal Comune di Torino: anche in questo caso, l'utilizzo del claim ormai consolidato "Vai all'evento con i mezzi pubblici" invita i visitatori ad utilizzare il trasporto pubblico per raggiungere la sede della manifestazione.

## N. sinistri per tipologia servizio

	2019	2020	2021	2021 % passivi	Δ% 2021-2020	Δ% 2021-2019
Tram	645	356	423		19%	-34%
di cui passivi	193	88	114	27%	30%	-41%
Bus urbani	1630	1041	1136		9%	-30%
di cui passivi	845	553	590	52%	7%	-30%
Bus extraurbani	167	96	98		2%	-41%
di cui passivi	75	48	61	62%	27%	-19%
<b>Totale</b>	<b>2442</b>	<b>1493</b>	<b>1657</b>		<b>11%</b>	<b>-32%</b>
di cui passivi	1113	689	765	46%	11%	-31%



Il progressivo contenimento dei sinistri è dovuto in parte alla riduzione complessiva del servizio su gomma, ma anche all'utilizzo delle corsie riservate e alle maggiori dotazioni di sicurezza dei veicoli, quali l'impianto frenante ABS.

## % bus con ABS su totale flotta

	2019	2020	2021
Urbani	94%	97%	100%
Extraurbani	100%	100%	100%

Il rapporto tra chilometri percorsi e numero di sinistri è un indicatore di immediata comprensione della sicurezza del trasporto pubblico, previsto anche dal Contratto di servizio urbano e dalla relativa Carta della mobilità e monitorato mensilmente dalla Centrale operativa aziendale. La Carta pone come obiettivo a cui tendere un intervallo minimo tra due incidenti (di qualsiasi natura, entità e responsabilità) di 14.000 km in contesto urbano.

## Sicurezza da incidenti (safety)

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

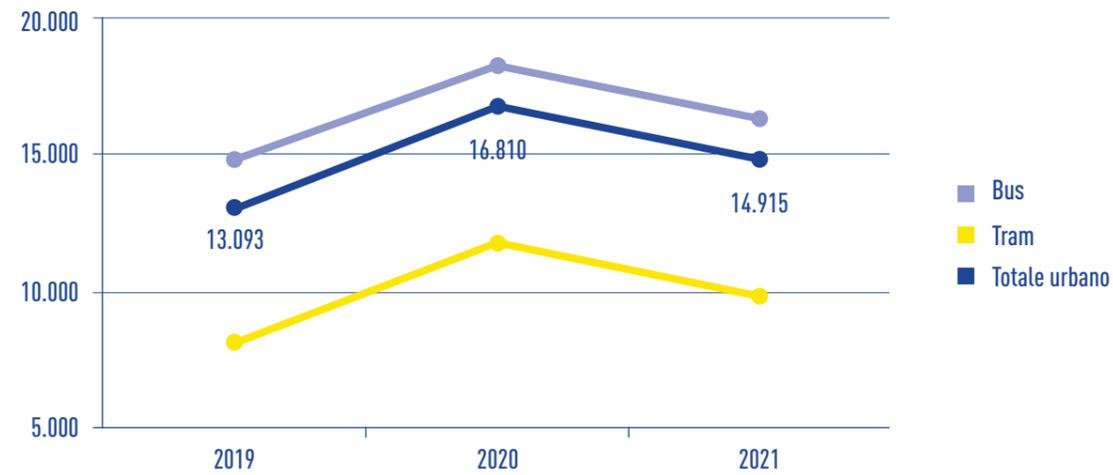
Soprattutto, la gravità degli incidenti è nettamente più contenuta (**sicurezza passiva**), grazie anche alle caratteristiche dei veicoli utilizzati, dalle notevoli dimensioni alle molteplici risorse tecnologiche dedicate, ad esempio gli antiurto "respingenti" sui tram della serie 6000, che in caso di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

Nel 2021 per effetto dell'aumento sia del servizio offerto sia della mobilità privata, i sinistri (di qualsiasi natura ed entità) risultano in netto aumento, sia per i tram sia per i bus urbani ed extraurbani, anche se nettamente inferiori all'anno 2019.

La quota di sinistri imputabili a responsabilità del conducente aziendale (sinistri passivi) è circa la metà per i bus e un quarto per i tram. In tale quota rientrano anche i sinistri di lieve entità causati da manovre finalizzate a evitare danni maggiori, ad esempio brusche frenate che provocano urti e cadute di passeggeri.

## Km medi percorsi tra due incidenti

	Obiettivo Carta Mobilità	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Servizio Urbano	14.000	13.093	16.810	14.915	-11%
di cui bus		14.887	18.293	16.424	-10%
di cui tram		8.170	11.747	9.876	-16%



Dopo l'incremento dell'indice del 2020 (quindi con riduzione degli incidenti), a causa della netta riduzione della mobilità privata durante i periodi di emergenza sanitaria e della riduzione delle attività lavorative e scolastiche, il 2021 ha visto un riallineamento verso il valore previsto nella Carta della mobilità, ma ancora nel limite dell'obiettivo previsto. Si segnala tuttavia che anche nel precedente anno "ordinario" 2019 gli indici risultavano in significativo miglioramento rispetto al decennio precedente, sia per i bus sia per i tram. Il rinnovo della flotta con mezzi più performanti e sicuri potrà determinare ulteriori benefici.

## Sicurezza da reati (security)

Nel 2021 il contesto emergenziale di gestione del trasporto pubblico a causa del perdurare delle misure anti-contagio (es. variazioni a linee e orari, capienza ridotta dei veicoli, obbligo di distanziamento e mascherina a bordo mezzi, fobie al contatto personale, obbligo green pass ecc.) ha determinato un aumento dei reati denunciati a testimonianza di un terreno "esplosivo" per tensioni sociali diffuse.

Risultano in netto aumento le aggressioni e i borseggi ai danni dei

passaggeri, mentre sono rimaste in linea con il 2020 le aggressioni ai danni dei conducenti.

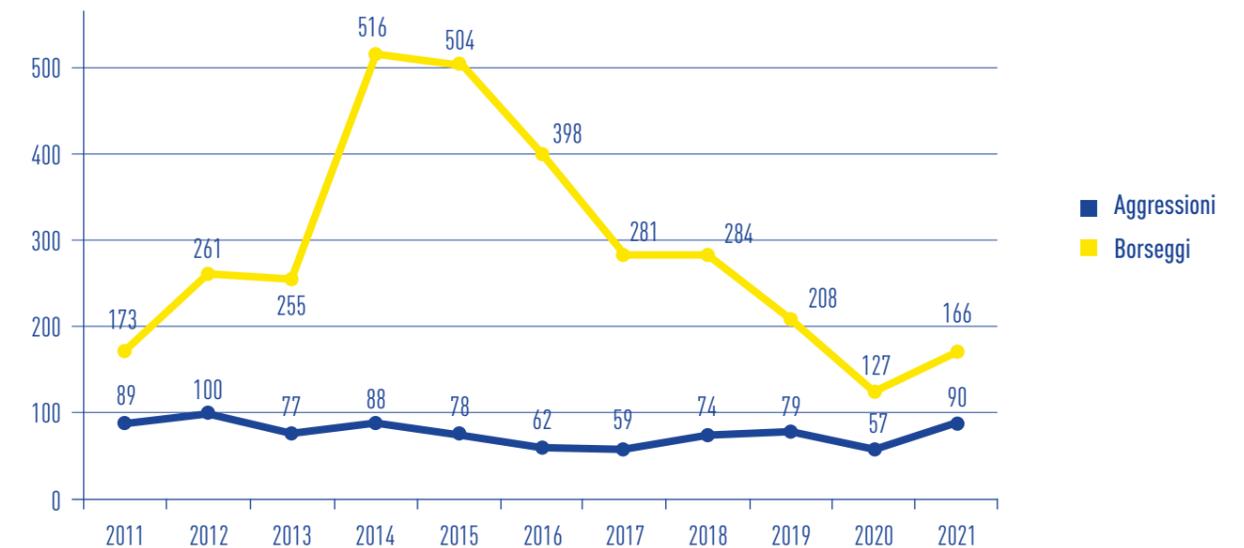
Stabili gli atti vandalici, su valori contenuti sia per i danni patrimoniali sia per i rischi per l'incolumità collettiva.

I reati denunciati nel 2021 sono ritornati sui valori comparabili a quelli registrati dieci anni prima.

### N. reati denunciati (servizio urbano e suburbano)

	2011	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020	Δ% 2021-2011
Aggressioni	89	79	57	90	58%	1%
di cui: a passeggeri	61	65	35	65	86%	7%
a conducenti	28	14	22	25	14%	-11%
Borseggi	173	208	127	166	31%	-4%
Atti di vandalismo	77	72	73	79	8%	3%
<b>Totale episodi</b>	<b>339</b>	<b>359</b>	<b>257</b>	<b>335</b>	<b>30%</b>	<b>-1%</b>

### Evoluzione decennale aggressioni e borseggi



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

In generale, il trasporto pubblico offre garanzie di prevenzione e intervento supplementari rispetto ad aree e orari critici del tessuto cittadino. A tali fini vengono utilizzate e via via aggiornate numerose risorse tecnologiche, utili anche a fronte di rischi gravi (violenza contro le persone, atti di terrorismo, ecc.):

- Sala security della metropolitana replicata presso la Questura e il Comando dei Carabinieri, con possibilità di controllo autonomo di tutta

la linea;

- collegamento diretto "punto a punto" tra la Centrale Operativa e la Questura, con canale telefonico dedicato per interventi immediati;
- collegamento telematico in tempo reale tra tutti i mezzi della flotta urbana e suburbana e la Centrale operativa;
- localizzazione satellitare della flotta di superficie, che agevola l'individuazione geografica e l'identificazione del veicolo in caso di intervento delle Forze dell'Ordine;
- videosorveglianza diffusa su tram, bus, metro (convogli, gallerie e stazioni), stazioni ferroviarie e nuovi treni, parcheggi in struttura, fermate "sensibili" delle linee di superficie.

#### % veicoli con telecamere su totale flotta

	2019	2020	2021
Bus urbani	80%	84%	83%
Tram	58%	58%	64%
Tot. flotta urbana	76%	79%	79%
Bus extraurbani	32%	35%	40%

La progressiva estensione delle telecamere a bordo mezzi, che proseguirà con il rinnovo della flotta, ha un effetto dissuasivo nella commissione di reati e agevola l'identificazione degli eventuali responsabili. A tal fine, è sempre utile che le vittime (ad esempio di borseggio) effettuino la denuncia tempestivamente, per permettere la verifica delle immagini registrate, che in assenza di segnalazioni vengono cancellate dopo un

periodo limitato.

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

## Accessibilità

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

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

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

## Principali attività dell'anno

Da ormai un decennio (2012) opera in GTT la figura del Disability manager, o "Referente per la mobilità dei disabili", con l'obiettivo di coordinare i molteplici aspetti relativi alla mobilità dei disabili e di rispondere all'esigenza dell'associazionismo di avere un unico interlocutore. Il disability manager mira al superamento delle barriere architettoniche e culturali e svolge la funzione di facilitatore della fruizione urbana. Relazionandosi con i diversi settori operativi (esercizio, manutenzione, comunicazione, ecc), promuove e monitora azioni e progetti di inclusione finalizzati a migliorare l'accessibilità di mezzi e strutture.

#### CONFRONTO CON IL DISABILITY MANAGER DEL COMUNE E PROPOSTE

Nel corso nel 2021 con la collaborazione del Disability Manager del Comune di Torino e 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.

#### CANTIERE METRO PIAZZA BENGASI

Nel mese di marzo dopo una richiesta ad Infra.To, insieme al Disability Manager del Comune è stata fatta una visita al cantiere della Stazione Bengasi (aperta il 23 aprile 2021). La stazione è stata allestita con le stesse caratteristiche delle altre stazioni già esistenti ed è quindi accessibile.

#### REVISIONE DELLA PAGINA WEB GTT DEDICATA ALLA DISABILITÀ

L'area nell'homepage della pagina web, ridenominata ACCESSIBILITÀ accoglie principalmente informazioni relative alla disabilità ed è integrata di una parte che riguarda tutti i nostri clienti, in relazione al comportamento da tenere sui mezzi.

Le informazioni sono state ridotte all'essenziale ed è stato aumentato l'uso di immagini. In fondo alla pagina vengono postati i video e i link

delle campagne di informazione prodotta ogni anno.

#### FORMAZIONE PERSONALE VIAGGIANTE

A partire dal mese di luglio sono state svolte 4 edizioni del Corso di Formazione per conducenti 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. 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 sui temi della disabilità per costruire con la collaborazione delle Associazioni un modello basato sulla conoscenza, l'informazione e la sensibilizzazione.

#### QR CODE

Le associazioni delle persone con disabilità visiva (APRI, UIC) sono state coinvolte nelle prove di posa e funzionamento dei nuovi QR Code in fermata, in sostituzione degli orari cartacei, accogliendo positivamente l'iniziativa (vedi precedente paragrafo "Infomobilità e accessibilità"). L'adesivo è in rilievo per renderlo facilmente individuabile al tatto dalle persone con disabilità visiva e di una dimensione facilmente individuabile da una persona con disabilità cognitiva.

#### LINEA 4 MOTRICI 6000

È continuata l'attività di allestimento delle motrici 6000 per consentire la presenza contemporanea di due carrozine per senso di marcia, in modo da raddoppiare lo spazio riservato alle carrozine utilizzate dalla persone con disabilità motoria. L'attività proseguirà anche nel 2022.

#### Allestimento accessibilità veicoli

	Bus			Tram
	2019	2020	2021	2019-20-21 serie 5000-6000
Indicatore di linea basso	100%	100%	100%	30%
Annuncio linea esterno	85%	93%	93%	-
Annuncio interno prossima fermata	82%	91%	91%	59%
Pavimento ribassato	100%	100%	100%	59%

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

# 2

## ASSE II: TRANSIZIONE VERDE

### 2.1 Politica ambientale

### 2.2 Flotta

### 2.3 Emissioni

### 2.4 Bilancio energetico

### 2.5 Acqua

### 2.6 Rifiuti

### 2.7 Altri impatti e criticità

### 2.8 Catena di fornitura

## 2.1 POLITICA AMBIENTALE

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

La tutela dell'ambiente è inoltre parte integrante ed elemento fondante della Politica aziendale.

L'azienda ha adottato un **Sistema di Gestione integrato Ambiente & Sicurezza**, che risponde ai requisiti definiti dalle norme UNI EN ISO 14001 (ambiente) e UNI ISO 45001 (sicurezza), sviluppando e certificando le procedure, le strutture e le figure più idonee a gestire in modo coordinato entrambe le dimensioni. Tale struttura è funzionale alla natura e alle dimensioni dell'azienda e al tipo di attività decentrata svolta sul territorio; prevede un'articolazione di funzioni finalizzata a garantire le competenze tecniche e l'affidabilità operativa di tutti i soggetti coinvolti nel sistema. L'azienda è consapevole che le proprie attività generano impatti sull'ambiente e quindi monitora e valuta gli aspetti ambientali significativi, monitorandone l'andamento nel tempo.

Attraverso il sistema di gestione ambientale GTT ha definito i criteri per l'individuazione, l'analisi e l'identificazione degli aspetti e degli impatti ambientali significativi in condizioni di lavoro normali, straordinarie e di emergenza, al fine di individuare i processi, le attività, i servizi e i prodotti che può tenere sotto controllo e quelli sui quali può esercitare un'influenza.

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

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

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

I seguenti aspetti ambientali sono considerati rilevanti:

- emissioni in atmosfera
- rumore
- rilascio nel suolo e nel sottosuolo
- gestione dei rifiuti
- consumo delle materie prime e delle risorse energetiche e naturali
- scarichi idrici

Gli impatti considerati sono classificati sulla base di criteri di significatività, che permettono di valutare l'entità dell'interazione tra ogni singolo aspetto ambientale rilevante ed il contesto in cui si manifesta, la probabilità di accadimento, l'efficacia del controllo esistente e la gravità delle conseguenze. La procedura di "Identificazione e valutazione degli aspetti ambientali" si applica anche alla progettazione di nuove attività, prodotti e servizi o loro modifiche, nonché all'acquisto di nuovi impianti, macchinari, materiali, al fine di garantire che gli aspetti e impatti ambientali siano valutati fin dalle prime fasi della progettazione e dell'approvvigionamento e nella collegata scelta dei fornitori (vd. cap. 2.8).

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

A seguito dell'attività di mappatura dei "processi sensibili", sono state focalizzate quattro aree di rischio potenziale di commissione dei reati:

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

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

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

## 2.2 FLOTTA

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

- danni alle persone: impatto sulla salute umana, principalmente per gas di scarico, polveri sottili PM2.5/PM10, ozono e altre sostanze inquinanti.
- danni alle costruzioni: deterioramento di superfici e facciate degli edifici e degrado chimico-fisico attraverso processi corrosivi, dovuti agli inquinanti acidi dell'aria, come acido NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub>.
- danni all'agricoltura: perdite di raccolto, le colture (nonché le foreste e altri ecosistemi) sono danneggiati da piogge acide, ozono e SO<sub>2</sub>.
- danni all'ecosistema (biosfera, suolo, acque superficiali e sotterranee): causati da eutrofizzazione e acidificazione per la deposizione di ossidi di azoto e la contaminazione con metalli pesanti.
- contributo negativo al cambiamento climatico, per immissione di gas serra.

Fattore chiave per gran parte dell'inquinamento atmosferico è la densità dei "recettori" (persone, edifici, culture) vicini alla fonte di emissioni.

Poiché è prioritario incrementare la quota di spostamenti individuali effettuati con mezzi collettivi, con benefici indiretti per l'intera collettività,

l'attività aziendale è **intrinsecamente** "ecologica".

Gestendo un ampio parco mezzi, è però anche necessario minimizzare l'**impatto diretto**.

Le emissioni locali più significative sono causate dal parco bus su gomma, utilizzato per il servizio urbano ed extraurbano.

Il Piano industriale aziendale 2021-2023 ha disposto consistenti investimenti per l'acquisto di nuovi mezzi, che continueranno fino al 2024 anche grazie alle nuove linee di investimento a livello europeo, nazionale e regionale (vd. cap. 4.4).

Nel 2021 sono stati messi in servizio 50 autobus BYD K9 UB 12 metri completamente elettrici.

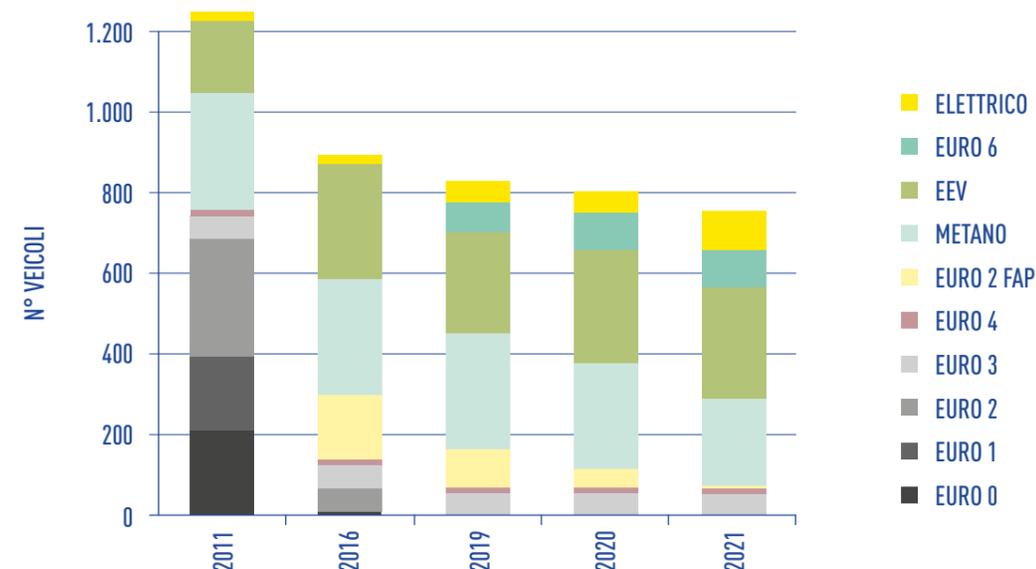
Nel 2022 è in corso il collaudo del prototipo del primo dei nuovi tram da 28 metri. La consegna e messa in servizio del lotto di complessivi 30 tram o di parte di esso è ipotizzata già per fine 2022. L'appalto prevede inoltre il successivo acquisto di ulteriori 40 tram (per un totale di 70), condizionatamente alla disponibilità dei fondi pubblici necessari.

Tra tutti gli indicatori della DNF, la composizione della flotta è probabilmente quello che evidenzia i cambiamenti più consistenti nel confronto decennale: nel 2011 quasi 2/3 dei bus utilizzavano ancora motorizzazioni oggi considerate più inquinanti (per oltre 1/3 erano Euro 0 e Euro 1).

### Bus urbani circolanti per profilo emissivo

PROFILO EMISSIVO BUS URBANI GTT											
	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Metano	EEV	Elettrico	Euro 6	Tot
<b>2011</b>	211	186	287	0	60	15	289	177	23	0	<b>1248</b>
<b>%</b>	17%	15%	23%	-	5%	1%	23%	14%	2%	-	
<b>2016</b>	0	9	58	160	58	15	286	283	23	0	<b>892</b>
<b>%</b>	-	1%	7%	18%	7%	2%	32%	32%	3%	-	
<b>2019</b>	0	0	0	92	57	15	260	278	51	74	<b>827</b>
<b>%</b>	-	-	-	11%	7%	2%	31%	34%	6%	9%	
<b>2020</b>	0	0	0	44	57	15	264	278	48	92	<b>798</b>
<b>%</b>	-	-	-	6%	7%	2%	33%	35%	6%	12%	
<b>2021</b>	0	0	0	8	53	14	213	277	96	92	<b>753</b>
<b>%</b>	-	-	-	1%	7%	2%	28%	37%	13%	12%	

In tabella sono riportati i numeri relativi a tutti i bus esclusi solamente quelli accantonati definitivi, con rettifica per gli anni 2019 e 2020 rispetto DNF 2020. Per gli standard adottati nell'attuale Carta della mobilità, sono considerate a basse emissioni le seguenti motorizzazioni: gasolio a partire da Euro 5 (EEV), gasolio Euro 2 con FAP, metano, elettrico.  
EEV significa Enhanced Environmentally-friendly Vehicle (Euro 5)



Oltre alla variazione qualitativa della flotta, su base decennale si è registrata anche una consistente diminuzione quantitativa:

	% bus basso emissivi	% metano + elettrici su basso emissivi	% elettrici su totale	% riduzione parco circolante
2011	39%	64%	2%	
2016	84%	41%	3%	-29%
2019	91%	41%	6%	-7%
2020	91%	43%	6%	-4%
2021	91%	45%	13%	-6%
<b>2011/2021</b>				<b>-40%</b>
<b>2016/2021</b>				<b>-16%</b>

Tali dinamiche hanno due ragioni complementari:

- la politica di svecchiamento del parco circolante, con rottamazione di mezzi giunti a fine vita e più inquinanti e la loro progressiva sostituzione con mezzi basso-emissivi, grazie anche ai finanziamenti pubblici per il TPL. Questo turn-over permette di avere mezzi più performanti e minori guasti.

### Bus urbani circolanti vita media

	2019	2020	2021
Urbani	10,87	10,04	9,92

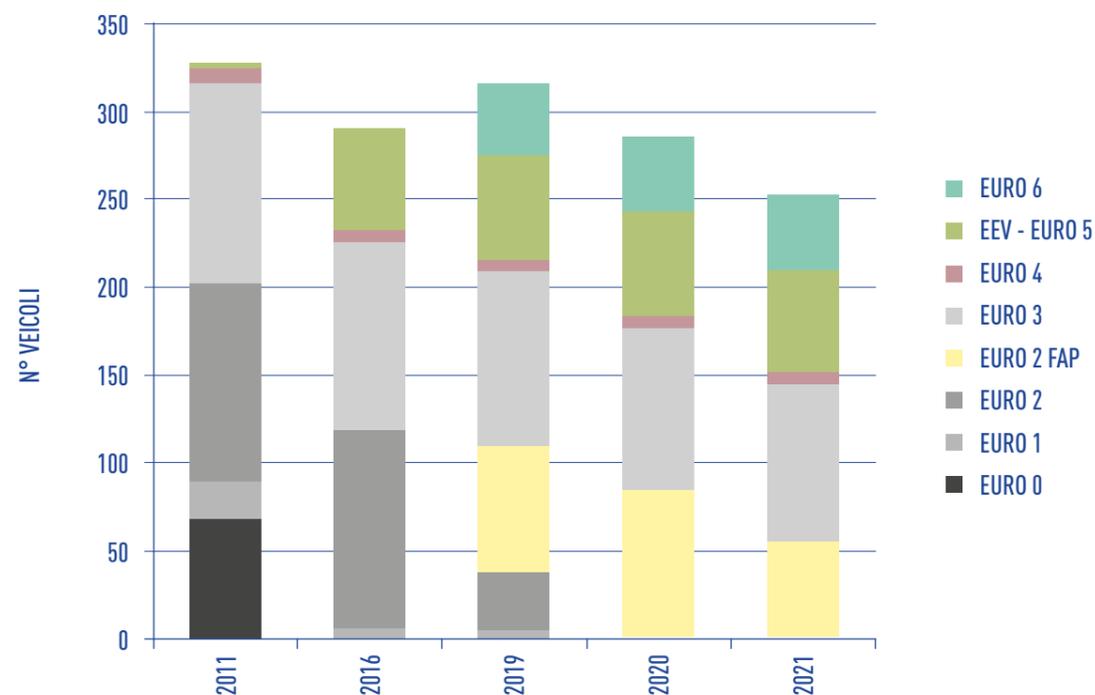
- la riduzione progressiva dei chilometri percorsi da contratti di servizio in base alle politiche regionali e nazionali, ha determinato la contrazione della flotta. Nel 2020 l'ulteriore decremento del servizio a causa dell'emergenza epidemiologica e dei ripetuti lockdown soprattutto scolastici ha ridotto ulteriormente le necessità di mezzi circolanti. Il 2021 è stato segnato dal perdurare delle modifiche alle abitudini di spostamento della popolazione che stanno ritardando il graduale ritorno ad una situazione di mobilità pre COVID, viste anche ripetute ondate di recrudescenza del virus che hanno imposto nuovamente il ricorso allo smart working ed alla didattica a distanza.

Analogo il processo in corso per il parco extraurbano, che ha accantonato le vecchie motorizzazioni e adottato i filtro antiparticolato sugli Euro 2. L'ultimo rinnovo della flotta è avvenuto nel 2019 con l'acquisizione di 41 veicoli a gasolio Euro 6 incrementato di altre 2 unità nel 2020 a fronte, anche in questo comparto, di una diminuzione del parco circolante nell'ultimo triennio (2019-2021) del 20%. La percentuale di bus extraurbani basso emissivi è pari al 62%, valore sensibilmente incrementato nell'ultimo decennio.

#### Bus extraurbani circolanti per profilo emissivo

	PROFILO EMISSIVO BUS EXTRAURBANI GTT								Tot	% basso emissivi/Tot
	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	EEV	Euro 6		
<b>2011</b>	68	22	112	0	114	9	3	0	<b>328</b>	
<b>%</b>	<b>21%</b>	<b>7%</b>	<b>34%</b>	-	<b>35%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	-		<b>1%</b>
<b>2016</b>	0	6	113	0	107	7	58	0	<b>291</b>	
<b>%</b>	-	<b>2%</b>	<b>39%</b>	-	<b>37%</b>	<b>2%</b>	<b>20%</b>	-		<b>20%</b>
<b>2019</b>	0	5	33	72	99	7	59	41	<b>316</b>	
<b>%</b>	-	<b>2%</b>	<b>11%</b>	<b>25%</b>	<b>34%</b>	<b>2%</b>	<b>20%</b>	<b>14%</b>		<b>54%</b>
<b>2020</b>	0	0	0	85	92	7	59	43	<b>286</b>	
<b>%</b>	-	-	-	<b>30%</b>	<b>32%</b>	<b>2%</b>	<b>21%</b>	<b>15%</b>		<b>65%</b>
<b>2021</b>	0	0	0	55	90	7	58	43	<b>253</b>	
<b>%</b>	-	-	-	<b>22%</b>	<b>36%</b>	<b>3%</b>	<b>23%</b>	<b>17%</b>		<b>62%</b>

In tabella sono riportati i numeri relativi a tutti i bus esclusi solamente quelli accantonati definitivi, con rettifica per gli anni 2019 e 2020 rispetto DNF 2020. Sono esclusi inoltre i bus a noleggio.



## 2.3 EMISSIONI

Le emissioni dirette dei gas di scarico in atmosfera vengono calcolate sulla base di tutti i chilometri percorsi durante l'anno, sia per il servizio in linea sia per le altre attività accessorie (uscita e rientro negli stabilimenti ecc.), esclusi i subaffidamenti. Vengono calcolate le emissioni delle seguenti sostanze clima-alteranti e/o inquinanti, coerentemente con quanto richiesto dalla "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852):

- Anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)
- Ossido di carbonio (CO)
- Idrocarburi (HC) per i veicoli a gas metano e Idrocarburi non

metanici (NMHC) prodotti dai bus diesel, indicati separatamente dal 2021

- Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)
- Particolato (PT) e aggiungendo, dal 2021, il Particle number (PN) come dichiarato dal costruttore per i veicoli di motorizzazione uguale o superiore a EURO 6

Le percorrenze 2021 risultano in aumento rispetto al 2020, anche se ancora ridotte rispetto al 2019 a causa del perdurare della situazione pandemica, in particolare per il servizio extraurbano.

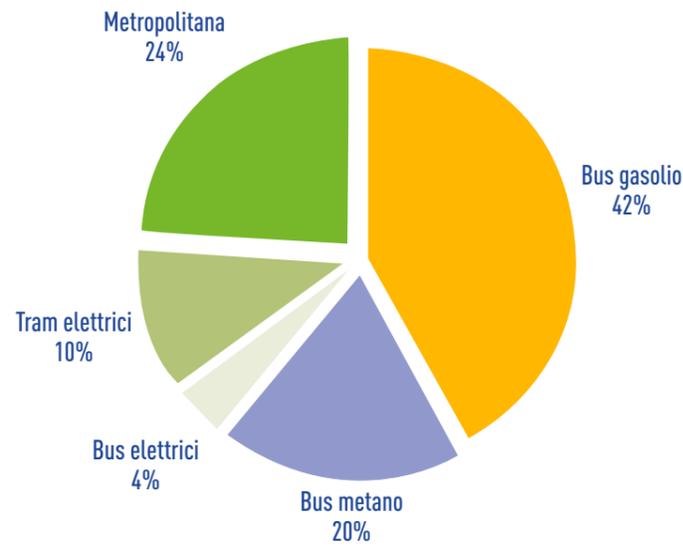
Nella tabella seguente sono riportati i milioni di chilometri autoprodotti dalle flotte urbane ed extraurbane.

#### Percorrenze da contachilometri, esclusi quelli subaffidati

Km (Mln) bus	2019	2020	2021
Urbani	43,9	41,3	43,0
Extraurbani	10,7	9,4	9,7
<b>Totale</b>	<b>54,6</b>	<b>50,7</b>	<b>52,7</b>
Δ % rispetto 2019		-7%	-3%

In riferimento al solo servizio urbano per l'anno 2021 si osserva che l'incidenza dei km percorsi con veicoli elettrici (bus, metro e tram) è pari al 39%, in analogia con il 2019.

KM percorsi urbano	2019		2020		2021	
	km	%	km	%	km	%
bus gasolio	18,9	43,0%	17,4	42,1%	18,0	41,8%
bus metano	7,9	18,0%	8,0	19,4%	8,4	19,6%
bus elettrici	1,9	4,3%	1,6	3,9%	1,9	4,4%
tram elettrici	5,4	12,4%	4,5	10,8%	4,4	10,3%
metropolitana	9,8	22,3%	9,8	23,8%	10,3	23,9%
<b>TOTALE</b>	<b>43,9</b>		<b>41,3</b>		<b>43,1</b>	
Variatione km rispetto al 2019			<b>-6%</b>		<b>-2%</b>	
Variatione km rispetto al 2020					<b>4%</b>	
% km urbani totali percorsi con mezzi elettrici	<b>39%</b>		<b>38%</b>		<b>39%</b>	
% km urbani superficie percorsi con mezzi elettrici	<b>22%</b>		<b>19%</b>		<b>19%</b>	

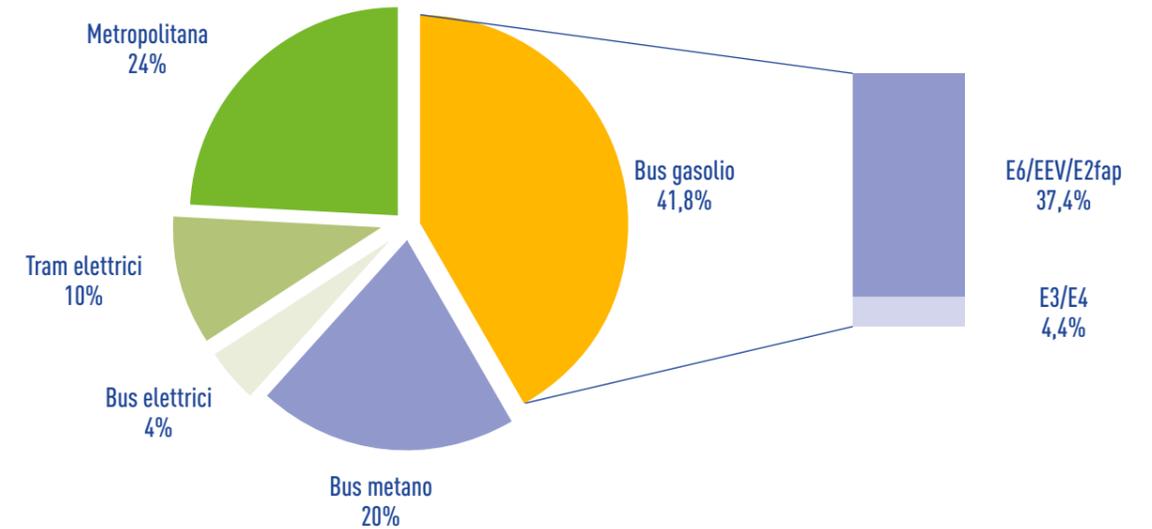


È osservabile nel 2021 una progressiva diminuzione della mobilità a gasolio a favore di quella elettrica, tendenza che andrà a consolidarsi con i prossimi rinnovi della flotta previsti fino al 2024. L'incidenza dei chilometri percorsi dai bus elettrici nel 2021 è in aumento rispetto al 2020 e simile al 2019 considerando che nel 2021 sono stati messi in servizio 50 nuovi autobus BYD K9 UB e parallelamente è stata avviata la progressiva messa fuori servizio dei bus elettrici Elfo da 10 metri (con una riduzione dei chilometri eserciti da questa famiglia di mezzi pari al 28% rispetto al 2020). Il 2021 ha visto il prolungamento della linea 1 metropolitana ed il conseguente aumento delle percorrenze (0,5 milioni di chilometri)

grazie all'apertura delle 2 stazioni Italia 61 e Piazza Bengasi, e si è registrata una leggera riduzione del servizio tram a causa dei numerosi cantieri urbani che hanno reso inagibile alcuni tratti dell'infrastruttura su rotaia. È osservabile dal 2020 e stabile nel 2021 l'aumento dei chilometri percorsi con bus a metano grazie all'immissione di nuovi bus, in sostituzione di quelli rottamati. A fronte di un'incidenza complessiva in leggera diminuzione nel 2021 rispetto al 2020 i bus a gasolio hanno registrato un incremento delle percorrenze con le motorizzazioni meno inquinanti (90% rispetto al totale), grazie alla messa in esercizio dei nuovi bus Euro 6:

#### Distribuzione km bus a gasolio per motorizzazione

	2019	2020	2021
E6	6%	25%	28%
EEV	62%	58%	60%
E2 FAP	21%	6%	2%
E3	9%	8%	9%
E4	2%	2%	2%



Le diverse modalità di trazione possono essere confrontate anche rapportando i posti-km urbani prodotti (come riportati al cap 1.1) ai consumi energetici necessari per produrli, utilizzando l'unità di misura adimensionale dei TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio.

2021	TEP	Mln posti-km	TEP
			Mln posti-km
Tram elettrico	3.538	733	4,8
Metro elettrico	3.221	824	3,9
Bus elettrico	390	134	2,9
Bus metano	6.031	630	9,6
Bus gasolio urbano	8.094	1.064	7,6
Bus gasolio extraurbano	4.371	453	9,6

Emerge con evidenza la maggior efficienza energetica della trazione elettrica, in particolare per i bus. Gli autobus alimentati a gasolio e metano registrano consumi energetici maggiori a causa dell'obsolescenza dei mezzi. L'immissione di nuovi mezzi più efficienti anche sul piano energetico potrà determinare un miglioramento dell'indice, che continuerà ad essere monitorato

nelle prossime edizioni della DNF.

Per quanto riguarda la flotta extraurbana, alimentata a gasolio si riportano qui di seguito i dati delle percorrenze da contachilometri. Il 70% del servizio viene esercito con mezzi a basso impatto (Euro 6, EEV e E2 con filtro FAP):

	2019		2020		2021	
	Mln km	%	Mln km	%	Mln km	%
E6	0,8	8%	2,6	28%	2,9	29%
EEV	3,9	36%	3,2	34%	3,2	33%
E2 FAP	2,1	20%	0,8	8%	0,7	7%
E3	3,8	36%	2,6	28%	2,8	29%
E4	0,1	1%	0,1	1%	0,2	2%
E1	0,001	0,01%				
	<b>10,7</b>		<b>9,4</b>		<b>9,7</b>	

Grazie all'aumentata incidenza delle percorrenze con veicoli a bassa emissione ed elettrici a zero emissioni e alla riduzione dei chilometri percorsi a causa dell'emergenza sanitaria, le emissioni 2021 legate al servizio urbano risultano tutte sensibilmente in calo rispetto al 2019, hanno preso come riferimento vista la comparabilità dei chilometri da contachilometri percorsi: In particolare si evidenzia un trend positivo di abbattimento del particolato (PT) e degli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>).

Nella presente DNF sono stati inseriti separatamente come da indicazioni della Tassonomia Europea (anche per gli anni precedenti

riportati in tabella) gli idrocarburi incombusti (HC), tipici delle emissioni dei veicoli alimentati a gas metano, e gli idrocarburi incombusti non metanici (NMHC), tipici invece delle motorizzazioni diesel. Gli HC si sono sensibilmente ridotti grazie alla messa in servizio delle nuove motorizzazioni Euro 6 diesel ed elettriche (a emissioni zero). Inoltre, sempre come previsto dalla Tassonomia Europea, sono stati anche indicati i valori di PN (particle numbers) dichiarati dal costruttore e disponibili solo per i veicoli di recente acquisizione (Conecto metano e diesel).

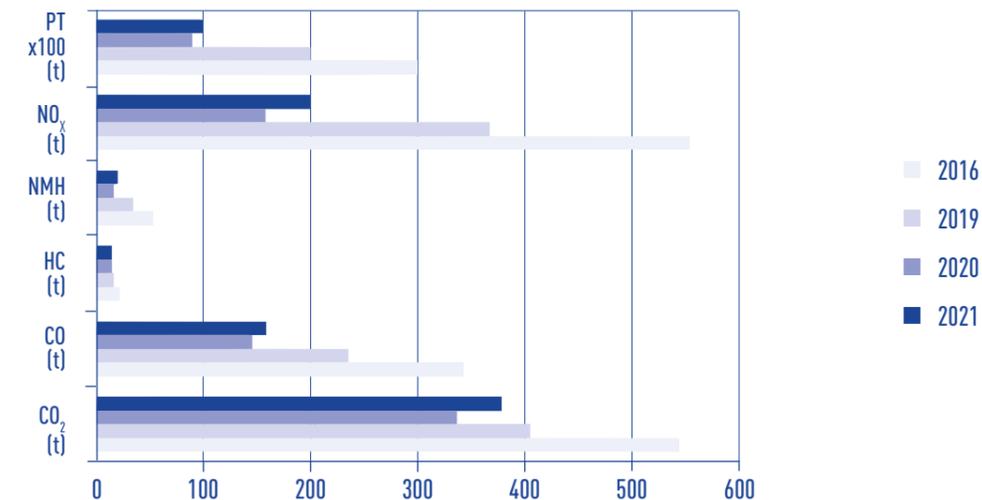
#### Emissioni bus urbani (tonnellate) - km da contachilometri

	Km (mln)	CO <sub>2</sub> (t)	CO (t)	HC (t)	NMHC (t)	NO <sub>x</sub> (t)	PT (t)	PN (nr/km x 10 <sup>16</sup> )
2016	36,2	54.392	343	23	54	554	3	nd
2019	28,7	40.524	236	17	35	367	2	63
2020	27	33.692	146	15	17	158	1	712
2021	28,4	37.866	159	15	21	200	1	724
Δ % 2021-2019	-1%	-7%	-33%	-12%	-40%	-46%	-50%	ns

Nota metodologica: emissioni dirette di gas GHG (Scope 1) e altre emissioni dovute alla trazione dei veicoli. I valori di emissione sono riferiti ai certificati di omologazione dei veicoli e, ove non presenti, ai valori massimi previsti per la categoria di omologazione. Le emissioni di CO<sub>2</sub> sono calcolate tramite il coefficiente DEFRA applicato al consumo di combustibile (2,5636 kg/titro).

#### LEGENDA

CO <sub>2</sub>	Anidride carbonica
CO	Monossido di carbonio
HC	Idrocarburi incombusti
NMHC	Idrocarburi incombusti non metanici
NO <sub>x</sub>	Ossidi di azoto
PT	Particolato (massa)
PN	Particolato (numero particelle)



\* La quantità di particolato (PT) è moltiplicata per 100 e la CO<sub>2</sub> divisa per 100, per agevolarne la visualizzazione nel grafico.

Nell'ambito del presente documento si è deciso di calcolare, per il trasporto urbano, anche il valore medio pesato di gCO<sub>2</sub>/p per passeggero chilometro considerando le distanze percorse da contachilometri (coerentemente con quanto calcolato per le emissioni dirette) e mettendole in relazione con la tipologia del mezzo (autobus 12 e 18 metri alimentato a gasolio o gas metano) ed il numero di viaggi consumati.

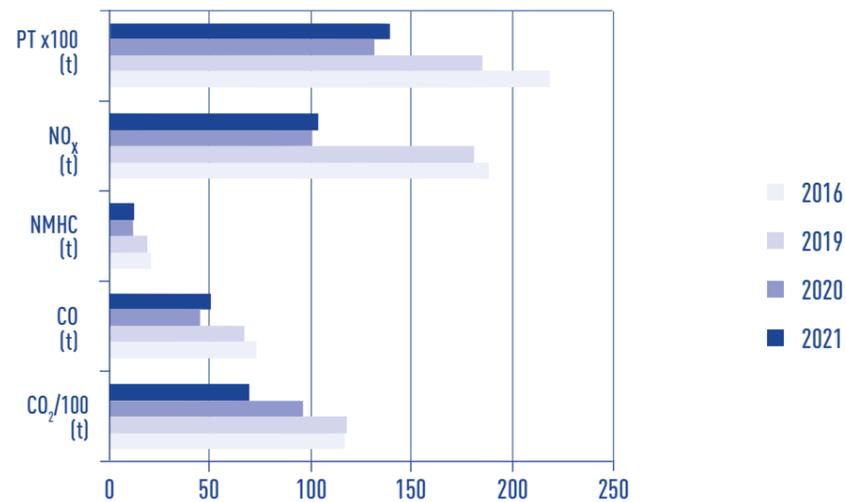
Osservando i dati 2020 e 2021 si registra una sensibile riduzione dei viaggi annui (-24%) dovuta a variazioni delle abitudini di spostamento per il perdurare della situazione pandemica (smartworking, DID/DAD, ecc...), che hanno determinato una contrazione anche del numero di abbonati al TPL e quindi dell'utilizzo dei mezzi. Pertanto si è passato da un valore medio per la flotta urbana 12 e 18 metri a metano e gasolio di 43,9 gCO<sub>2</sub>/p\*km nel 2020 a 52,8 gCO<sub>2</sub>/p\*km nel

2021. Volendo però ricalcolare il valore riferito al 2021 utilizzando i viaggi dello scenario pre pandemico il valore si abbasserebbe a 42,2 gCO<sub>2</sub>/p\*km, questo grazie alle maggiori percorrenze con autobus basso emissivi e elettrici a zero emissioni. Per cui i benefici ambientali riconducibili ad un rinnovo della flotta con mezzi a basse o azzerate emissioni sono sicuramente indubbi e continueranno ad essere monitorati nel prossimo triennio viste il piano di rinnovo dei mezzi previsto fino al 2024.

Scenario simile di riduzione delle emissioni si registra anche per il parco extraurbano, grazie all'aumentata incidenza delle percorrenze con veicoli a bassa emissione. Le emissioni 2021 legate al servizio risultano tutte sensibilmente in calo rispetto al 2019.

#### Emissioni bus extraurbani (tonnellate) - km da contachilometri

	Km (mln)	CO <sub>2</sub> (t)	CO (t)	NMHC (t)	NO <sub>x</sub> (t)	PT (t)
2016	11,02	11.664	73	21	188	2
2019	10,72	11.787	67	19	181	2
2020	9,36	9.566	45	12	101	1
2021	9,72	6.936	50	12	103	1
Δ % 2021-2019	-9%	-41%	-25%	-35%	-43%	-25%



\* La quantità di particolato (PT) è moltiplicata per 100 e la CO<sub>2</sub> divisa per 100, per agevolare la visualizzazione nel grafico.

Per tutti gli autobus a motore endotermico di recente acquisizione GTT ha avviato, a partire dal biennio 2021/2022, come previsto dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e dal Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), campagne di rilevazione periodica delle emissioni, con apposite specifiche tecniche, inerenti i mezzi oggetto di finanziamento nell'ambito del programma di rinnovo.

Infatti ogni misura indicata nel Piano Regionale di Qualità dell'Aria concorre agli obiettivi di riduzione emissiva fissati al 2030 e deve pertanto essere adeguatamente monitorata al fine di poter dimostrare, a livello nazionale ed europeo, i risultati delle politiche poste in atto dalla Regione Piemonte.

Il monitoraggio delle emissioni dei veicoli sarà condotto attraverso l'effettuazione di campagne di rilevazione con strumentazione PEMS (Portable Emissions Measurement System) e i risultati saranno inseriti nell'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE".

Le campagne di rilevazione saranno condotte su almeno una unità per ciascun tipo di autobus nuovo, secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio di linea, in base alla seguente periodicità:

- una misurazione entro il primo anno di vita, dopo la conclusione

del periodo di rodaggio;

- una misurazione ogni due anni di utilizzo, nei primi 10 anni di vita del veicolo.

Per consentire di determinare la riduzione delle emissioni verrà altresì effettuata una campagna di rilevazione, secondo modalità di guida in ciclo reale, sugli autobus destinati alla sostituzione che effettuino servizio sulla medesima tipologia di servizio.

I risultati di questo monitoraggio, che coinvolgerà veicoli 12 metri gasolio e metano e 18 metri gasolio, saranno disponibili a partire dal 2022.

Per quanto riguarda le altre fonti di emissioni in atmosfera da veicoli, quali i treni diesel o le autovetture di servizio, non vengono quantificate analiticamente in quanto ritenute poco significative.

Parimenti le emissioni dei siti aziendali (principalmente legate alla conduzione delle centrali termiche riscaldamento) sono considerate trascurabili, in quanto i relativi consumi energetici sono limitati rispetto a quelli dovuti alla trazione dei mezzi, inoltre i punti di emissione sono regolarmente sottoposti agli autocontrolli previsti dalle autorizzazioni vigenti.

## Mobility management e piano spostamenti casa lavoro

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 dispone, da parte di determinate aziende, l'adozione entro il 31 dicembre di ogni anno di un **Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)** del proprio personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

Nell'ambito di queste tematiche GTT si colloca, per tipologia di servizi offerti e mission aziendale, come parte sostanziale delle alternative possibili al mezzo privato individuale; linea confermata nell'annuale edizione del PSCL di cui si richiamano brevemente le misure individuate e il calcolo delle riduzioni di emissioni.

Lo spostamento con il mezzo pubblico è sempre stato fortemente incentivato attraverso l'istituzione di un servizio di navette aziendali (denominate internamente Tradotte), la gratuità del trasporto pubblico locale e le agevolazioni per gli abbonamenti dei familiari. La gestione del servizio delle tradotte è quantificabile con un impegno economico annuo pari a circa 800.000 € considerando i costi del personale di guida, i consumi e la manutenzione dei mezzi impiegati. La gratuità e le agevolazioni negli abbonamenti, pur non essendo delle misure quantificate e quantificabili da un punto di vista economico con un sufficiente grado di correttezza, costituiscono un considerevole incentivo nelle scelte modali individuali e familiari e un contributo apprezzabile alla diffusione di una cultura della mobilità sostenibile. Negli ultimi anni inoltre, con misure quali l'interdizione dei parcheggi interni alle auto e l'installazione di rastrelliere per biciclette, sono stati fatti altri passi nella direzione di disincentivare l'uso dell'auto privata a fronte di modalità di spostamento più sostenibili.

Le risposte al questionario (somministrato a dicembre 2021 avvalendosi della piattaforma EMMA Electronic Mobility Manager Application, sviluppata da 5T per conto di Città Metropolitana di Torino CMT e Regione Piemonte) confermano questa tendenza, evidenziando da parte dei dipendenti aziendali un utilizzo del mezzo pubblico (TPL di superficie, metro, servizi ferroviari) di molto maggiore rispetto al segmento di domanda costituito dal personale generico di tutte le aziende ed enti presenti nell'area metropolitana torinese: 38% contro 20%.

Nell'ultima edizione del PSCL si è scelto di investire sul miglioramento delle misure già in essere e sull'attivazione di nuove a sostegno della micromobilità. Si elencano di seguito le misure individuate tenendo conto dei 5 assi tematici contenuti nelle Linee Guida allegate del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 (Assi: 1.Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata; 2.Favorire l'uso del trasporto pubblico; 3.Favorire la mobilità

ciclabile e o la micro mobilità; 4.Ridurre la domanda di mobilità; 5.Ulteriori misure):

- aggiornamento del servizio tradotte in relazione alla localizzazione aggiornata del personale di guida;
- mantenimento dell'interdizione al parcheggio auto all'interno delle sedi, a meno di situazioni di ridotta mobilità fisica anche temporanea;
- mantenimento delle misure già in essere in tema di incentivazione all'uso del trasporto pubblico (gratuità per il personale e agevolazioni per gli abbonamenti familiari), e studio di fattibilità sull'estensione di forme di agevolazioni sulle tratte ferroviarie utilizzate nel tragitto casa-lavoro (tema di competenza non esclusiva di GTT);
- sostituzione e/o incremento di stalli-rastrelliere ove necessario, messa a disposizione di kit di riparazione per imprevisti; studio di fattibilità per punti di ricarica per bici elettriche a seguito di indagine più approfondita sull'interesse alla fruizione;
- mantenimento dello smart working 2gg a settimana e della flessibilità ampia di ingresso/uscita, anche a conclusione dell'emergenza sanitaria;
- incentivazione delle riunioni da remoto, anche a conclusione dell'emergenza sanitaria;
- studio di fattibilità per l'attivazione di postazioni di coworking in due siti aziendali da utilizzare in occasione di riunioni o impegni fuori sede;
- diffusione di informazioni sulle convenzioni CRAL già in essere nei pressi di ciascun sito e attivazione di nuove finalizzate ad agevolare acquisti e/o riparazioni di bici/monopattini e ridurre le tappe commerciali intermedie nel tragitto casa-lavoro che implicano l'utilizzo dell'auto;
- collaborazione con il Settore Mobilità Dolce del Comune di Torino per valutare insieme eventuali nodi critici per la mobilità pedonale/ciclabile e nodi di interscambio da attrezzare;
- scelte in armonia con il tema della mobilità sostenibile per i regali natalizi distribuiti annualmente dal Cral aziendale (es. pattini, monopattini, accessori per bici e monopattini, buoni spesa per negozi sportivi ecc.);
- partecipazione ad eventi sulla mobilità sostenibile, diffusione di informazioni su servizi e infrastrutture a tema nonché sui benefici individuali e collettivi;
- mantenimento indirizzo e-mail aziendale dedicato al mobility management per il dialogo continuo con il personale.

La tabella seguente riporta le riduzioni di emissioni inquinanti, con riferimento ai principali siti aziendali inseriti nel PSCL e calcolate tenendo conto della combinazione delle diverse misure individuate nel Piano.

Sede	Combinazione di misure	Riduzione di emissioni inquinanti (kg/anno)			
		CO <sub>2</sub>	CO	NO <sub>x</sub>	PT
<b>Direzione</b>	Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-62.198	-222	-115	-12
<b>Nizza</b>	Utilizzo navette aziendali Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-49.156	-315	-148	-17
<b>Gerbido</b>	Utilizzo navette aziendali Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-56.950	-448	-205	-24
<b>SanPaolo</b>	Utilizzo navette aziendali Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-71.546	-315	-157	-17
<b>Venaria</b>	Utilizzo navette aziendali Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-57.487	-382	-178	-20
<b>Tortona</b>	Utilizzo navette aziendali Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-177.345	-689	-351	-36
<b>Metro</b>	Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-36.749	-131	-68	-7
<b>Francia 6</b>	Utilizzo bicicletta Gratuità TPL urbano Riduzione domanda (smartworking)	-13.908	-49	-26	-3
<b>Totale</b>		<b>-525.340</b>	<b>-2.551</b>	<b>-1.246</b>	<b>-135</b>

## 2.4 BILANCIO ENERGETICO

I consumi energetici complessivi nel 2021 hanno registrato un aumento rispetto al 2020, pur mantenendosi al di sotto dei consumi 2020 pre COVID (-11%).

Mentre i consumi per i siti e gli altri usi evidenziano nel 2021 un ritorno alla normalità (dati paragonabili alla situazione pre COVID), i consumi per trazione risultano ancora contratti rispetto al 2019 (-14%), soprattutto per il comparto ferroviario e tranviario. Nello specifico i tram hanno avuto nel 2021 una percorrenza chilometrica ridotta del 19% rispetto ai valori 2019, non a causa dell'emergenza epidemiologica ma a causa dei molteplici cantieri presenti nella città di Torino che hanno forzatamente limitato l'esercizio su rotaia. I consumi elettrici per la linea metropolitana si sono invece riallineati ai valori 2019 mentre i consumi per i bus elettrici sono in aumento (+12% rispetto al 2019) grazie alla messa in servizio a maggio 2021 di 50 nuovi mezzi 12 metri. Questi autobus (BYD K9UB) sono dotati di impianto di riscaldamento alimentato da batteria e quindi sono full electric rispetto alla serie precedente (BYD K9) che invece era equipaggiata con un impianto di riscaldamento

alimentato a gasolio; pertanto il consumo unitario del BYD K9UB ultima serie è più elevato (1,25 kWh/km) rispetto a quello dei BYD K9 (1,15 kWh/km).

Anche i consumi di metano e gasolio per trazione sono in leggero aumento nel 2021 rispetto al 2020 (rispettivamente +4% e +5%), ma ancora ridotti rispetto ai livelli 2019 pre Covid (rispettivamente -14% e -13%).

Nel prossimo biennio andranno monitorati e valutati con attenzione i consumi energetici anche in funzione delle nuove acquisizioni di mezzi basso emissivi e a emissioni zero e dei contratti di fornitura dei vettori, soggetti a condizioni mutevoli in relazione a possibili crisi energetiche.

Nelle strutture (officine e uffici) i consumi elettrici e per il riscaldamento sono tornati a livelli pre pandemici, con un leggero aumento dei consumi di gas metano e teleriscaldamento vista una stagione invernale con temperature più basse rigide rispetto alle precedenti. Nel grafico è visibile l'andamento in TEP dei consumi per il riscaldamento (gas metano e teleriscaldamento) dal 2017 al 2021.



Nel 2017 tutti i siti aziendali erano riscaldati con centrali termiche alimentate a gas metano, dal 2018 alcuni siti operativi significativi dal punto di vista dei consumi sono stati allacciati alla rete di teleriscaldamento cittadino (Nizza, San Paolo e Direzione) e si evidenzia una riduzione dei consumi complessivi in parte dovuta anche all'aumento delle temperature invernali. La scelta del teleriscaldamento, oltre a rappresentare una soluzione indicata

anche dalle linee guida di ENEA in termini di efficientamento energetico, permette altresì di minimizzare le emissioni diffuse in atmosfera e contenere i costi per la manutenzione degli impianti. GTT sta predisponendo l'allaccio alla rete del teleriscaldamento della sede di Corso Francia 6 (attiva da dicembre 2021) e del sito Gerbido (attiva da ottobre 2022).

## Bilancio energetico in TEP\*

	2019	2020	2021	Δ% 2021-20	Δ% 2021-19
Energia elettrica trazione tranviaria	4.882	3.970	3.538	-11%	-28%
Energia elettrica trazione ferroviaria	1.290	1.016	759	-25%	-41%
Energia elettrica trazione metro	3.080	2.771	3.221	16%	5%
Energia elettrica trazione bus	350	307	390	27%	12%
Metano uso trazione	7.016	5.806	6.031	4%	-14%
Gasolio uso trazione	14.253	11.846	12.465	5%	-13%
Benzina uso trazione	35	28	30	7%	-14%
<b>CONSUMI TRAZIONE</b>	<b>30.906</b>	<b>25.744</b>	<b>26.433</b>	<b>3%</b>	<b>-14%</b>
Energia elettrica metro usi diversi	3.080	2.771	3.221	16%	5%
Energia elettrica usi diversi	4.184	3.770	3.675	-3%	-12%
Energia elettrica fotovoltaico Gerbido	183	162	170	5%	-7%
autoconsumata	137	105	130	24%	-5%
di cui immessa in rete	46	57	40	-30%	-13%
Metano uso riscaldamento	2.683	2.679	2.894	8%	8%
Teleriscaldamento	347	282	352	25%	1%
Gasolio uso riscaldamento e verniciatura	8	10	6	-40%	-25%
GPL uso riscaldamento	2	1	1	0%	-50%
<b>CONSUMI ALTRI USI</b>	<b>10.670</b>	<b>9.837</b>	<b>10.489</b>	<b>7%</b>	<b>-2%</b>
<b>TEP TOTALI</b>	<b>41.393</b>	<b>35.419</b>	<b>36.752</b>	<b>4%</b>	<b>-11%</b>
TEP TRAZIONE	30.906	25.744	26.433		
% TEP TRAZIONE/ TEP TOTALI	75%	73%	72%		

\* Nota metodologica: TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio. Dati come verranno riportati nella dichiarazione annuale resa alla FIRE (Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia) in occasione della nomina annuale dell'Energy Manager (Responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia). Si stima che i consumi da contatore per le utenze metropolitana siano suddivisibili al 50% tra trazione e altri usi - stazioni, comprensorio tecnico, illuminamento e ventilazione galleria. Rispetto alla DNF 2020 sono stati ricalcolati i consumi in TEP dei bus elettrici per adeguamento dei consumi unitari basati su dati di esercizio.

I vettori energetici a minore impatto ambientale (elettricità e gas metano) continuano a rappresentare circa due terzi del totale (di cui 38% per trazione e 29% per altri usi), in linea con il biennio precedente.

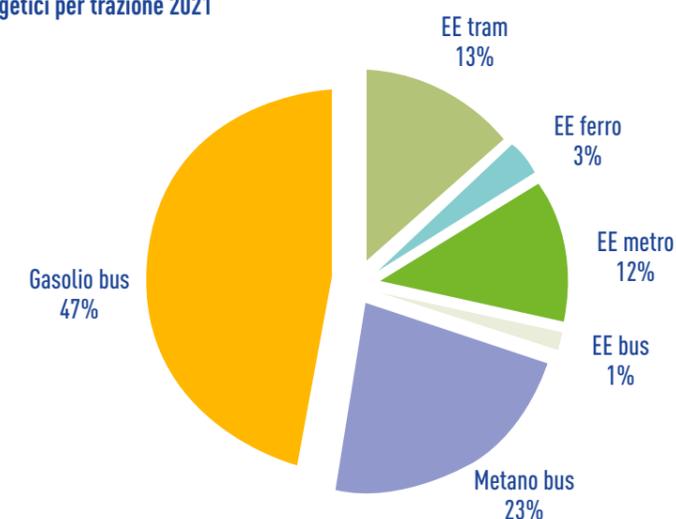
I consumi energetici per la trazione dei mezzi in servizio coprono quasi i tre quarti del totale (72%). Di questi, l'elettricità e il metano rappresentano oltre la metà (53%).

### Ripartizione % consumi energetici per trazione

	2019	2020	2021
Trazione tram elettrico	16%	15%	<b>13%</b>
Trazione treni elettrico	4%	4%	<b>3%</b>
Trazione metro elettrico	10%	11%	<b>12%</b>
Bus elettrico	1%	1%	<b>1%</b>
Bus metano	23%	23%	<b>23%</b>
Bus gasolio	46%	46%	<b>47%</b>

Nota metodologica: TEP bus elettrici calcolati a partire dai consumi unitari per famiglia di veicoli come calcolati in sede di Diagnosi energetica.

### Ripartizione % consumi energetici per trazione 2021



L'utilizzo di mezzi elettrici genera un'emissione localizzata pari a zero; in un'ottica di impronta ecologica complessiva vanno considerate anche le emissioni prodotte nei siti di produzione dell'energia stessa e quindi le fonti energetiche utilizzate per la sua produzione.

Proprio per minimizzare questo impatto sull'ambiente, l'azienda ha scelto di utilizzare energia elettrica rinnovabile aderendo alla convenzione con SCR Piemonte (Società di Committenza Regionale), che dal 2018 assicura che tutta l'energia elettrica acquistata provenga al 100% da fonti rinnovabili e certificate. L'utilizzo di energia elettrica verde al 100% ha permesso di evitare l'emissione in atmosfera di 24.388 tonnellate di CO<sub>2</sub> (usata base di calcolo ISPRA 2017 con -308,1 grammi CO<sub>2</sub> evitati per ogni kWh), corrispondenti

all'anidride carbonica assorbita da circa 2.032.000 di alberi in un anno.

Inoltre presso il Deposito Gerbido è presente un impianto fotovoltaico da 1 MW che da inizio esercizio (2013) a tutto il 2020 ha prodotto 8.519.427 kWh di elettricità con una quota di energia autoconsumata pari al 76% nel 2021. Il fotovoltaico fornisce un valido contributo alla ricarica dei mezzi elettrici BYD dal 2018.

Per i nuovi mezzi elettrici, messi in esercizio a partire dal 2021, sarà realizzata (entro il 2023) una nuova stazione di ricarica dedicata presso il Deposito Gerbido la cui pensilina di copertura potrà essere dotata di pannelli fotovoltaici.

## 2.5 ACQUA

Presso i siti aziendali ci sono:

**163**  
punti di prelievo di acqua  
potabile

**7**  
pozzi per prelievo di acqua  
industriale

**81**  
prese antincendio,  
utilizzate solo in casi di  
emergenza

Vengono monitorati con particolare attenzione 11 comprensori medio-grandi con officina, che presentano i consumi più rilevanti sia di acqua potabile (circa 2/3 del totale) che di acqua ad uso industriale (100%) attinta da pozzi ivi installati. Dal 2018 vengono monitorati nel dettaglio i consumi dei siti principali (di acqua potabile e industriale) su base mensile, al fine di correlare i consumi agli effettivi usi e verificare l'utilizzo razionale della risorsa.

Permangono criticità dovute alle perdite diffuse di acqua potabile soprattutto impiegata negli impianti di riscaldamento a causa dell'obsolescenza degli stessi considerato anche che la maggior

parte delle tubazioni sono interrate e risulta difficile individuare tempestivamente le perdite.

L'acqua da pozzo anche nel 2021 copre quasi la metà dei consumi complessivi andando ad alimentare gli impianti di lavaggio mezzi e, ove presenti, le vasche antincendio.

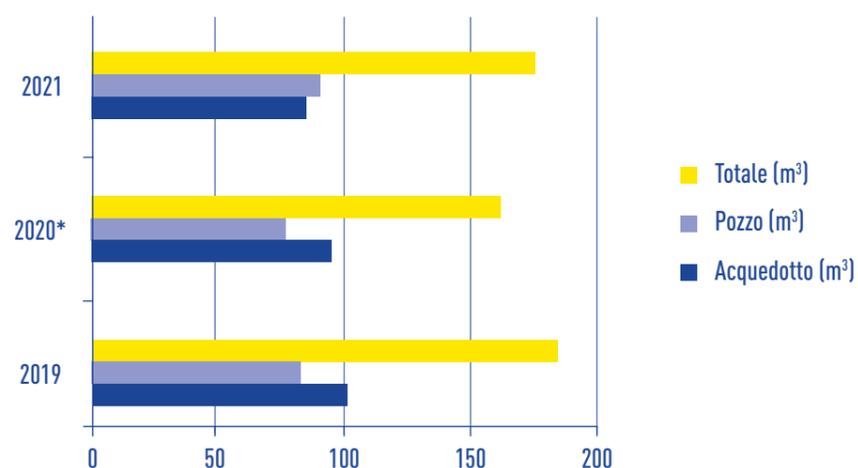
I pozzi di Collegno e Venaria sono risultati parzialmente fuori servizio (il primo per tutto il 2021 ed il secondo dal mese di agosto 2021) a causa di problematiche ai sistemi di emungimento; questo si è tradotto in un aumento di consumo di acque potabili usate per il lavaggio mezzi nei siti.

### Prelievi di acqua (m³) - Siti a maggior consumo

	Totale (m³)	Pozzo (m³)	Acquedotto (m³)
2019	184.416	82.877	101.539
2020 *	162.040	76.481	94.559
2021	195.044	90.727	104.317

\* dato acqua potabile metro aggiornato rispetto DNF 2020

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



Si riportano qui di seguito gli scarichi suddivisi tra civili e industriali per gli 11 siti principali. I prelievi da acquedotto equivalgono agli scarichi civili.

### Scarichi di acqua (m³) - Siti a maggior consumo

	2019	2020	2021	Δ% 2021-20	% su tot
Scarico industriale	9.952	8.782	8.055	-8%	7%
Scarico civile *	101.539	94.559	104.317	10%	93%
<b>Totale</b>	<b>111.491</b>	<b>103.341</b>	<b>112.372</b>	<b>9%</b>	

\* dato metro aggiornato rispetto DNF 2020

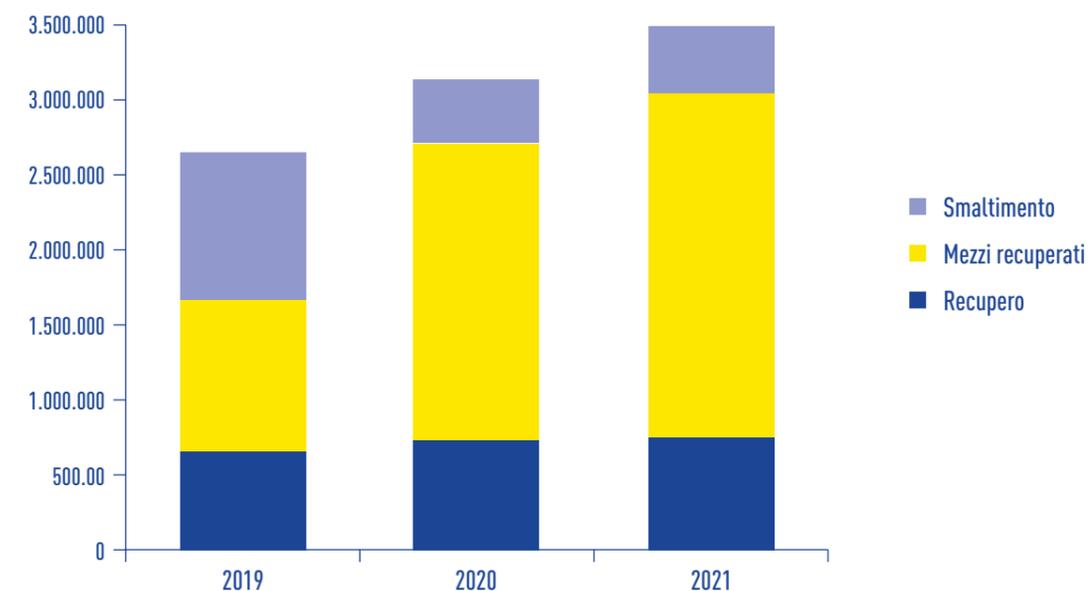
## 2.6 RIFIUTI

La produzione di rifiuti industriali, principalmente legata all'attività di manutenzione dei mezzi, è costituita da accumulatori al piombo e olio esausto (sottoposti a recupero e valorizzazione), metalli ferrosi, rifiuti provenienti dagli impianti depurazione delle acque di lavaggio mezzi o da pulizia scambi tranviari, nonché altri residui quali neon, cartucce, grassi, materiale assorbente e filtri olio e aria, legno e imballaggi. Gli stracci invece sono smaltiti solo in limitate quantità grazie all'attivazione di un contratto con ditta specializzata che fornisce un servizio di ritiro e lavaggio dei materiali, permettendone il riutilizzo.

Nel 2021 sono stati smaltiti molti autobus (123) e un tram a seguito del processo di rinnovamento della flotta oltre ad altri mezzi (due veicoli di servizio, 17 treni e un battello danneggiato durante l'alluvione del 2016).

Ogni rifiuto viene inviato a recupero o smaltito, sulla base delle normative vigenti e delle specifiche tecniche. Dal 2019 si utilizza un software per la gestione amministrativa dei rifiuti che agevola il rispetto di tutti gli adempimenti obbligatori. A partire dall'ultimo trimestre 2021 GTT produce e valida autonomamente i formulari di identificazione del rifiuto tramite il servizio di Validazione Virtuale del Formulario (Vi.Vi.Fir) realizzato da Ecocerved e interoperabile con il gestionale in uso.

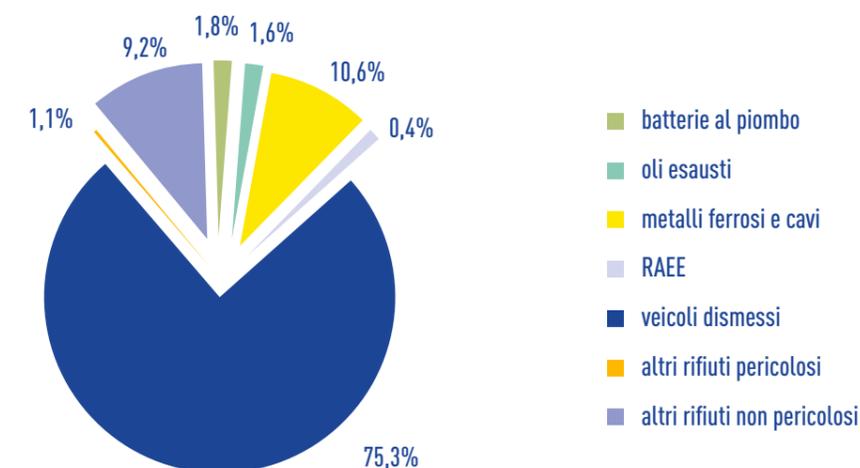
Nel 2021 la produzione dei rifiuti ordinari destinati a smaltimento e recupero si è mostrata stabile rispetto al 2020; per la quota parte di rifiuti destinati alla messa in discarica il trend è in netto miglioramento grazie anche alle politiche mirate alla valorizzazione e al riciclo dei rifiuti messe in atto a livello comunitario e nazionale.



Nel dettaglio i rifiuti prodotti, smaltiti e recuperati suddivisi per CER nell'ultimo triennio sono così suddivisi:

RIFIUTO	CER	P/NP	2019	2020	2021*	smaltimento o recupero
			ton	ton	ton	
batterie al piombo	160601	P	56,65	60,33	54,76	R13
oli esausti	130205 130110	P	49,17	40,82	49,89	R13
metalli ferrosi e cavi	120101 160117 170401 170402 170405 170407 170411	NP	248,40	278,91	322,68	R13
RAEE pericolosi	160210 160211 160212 160213 160215	P	3,17	0,94	2,86	R13
RAEE non pericolosi	160214 160216	NP	8,38	4,11	8,61	R13
veicoli dismessi BUS	160104	P	963,52	1.972,50	1.521,17	R13
veicoli dismessi TRAM	160104	P			19,52	R13
veicoli dismessi AUTO	160104	P	43,15		9,06	R13
veicoli dismessi TREN	160104	P			699,34	R13
veicoli dismessi BATTELLI	160104	P			38,14	R13
altri rifiuti recuperati pericolosi		P	18,20	17,62	32,33	R13- R9
altri rifiuti smaltiti pericolosi		P	282,40	264,59	253,90	D13 - D15 - D9
altri rifiuti recuperati non pericolosi		NP	274,72	332,99	280,27	R12 - R13 - R5
altri rifiuti smaltiti non pericolosi		NP	701,44	162,90	192,79	D13 - D15 - D9 - D8

Nel 2021 l'87% dei rifiuti, compresi i mezzi aziendali, è stato recuperato con una distribuzione percentuale in base alla tipologia di rifiuto come riportata nel seguente grafico a torta.



Se invece si calcola la percentuale di rifiuti recuperati rispetto al totale dei rifiuti prodotti, al netto dei mezzi rottamati, si osserva che il 63% dei rifiuti viene recuperato e solo il 37% viene invece smaltito in discarica. Tale valore registrato nel 2021 conferma il trend positivo già osservato nel 2020 con un netto miglioramento rispetto al 2019 quando la percentuale dei rifiuti recuperati si fermava al 40%.

## 2.7 ALTRI IMPATTI E CRITICITÀ

### → SERBATOI

Al fine di prevenire episodi di inquinamento, si mira alla progressiva eliminazione dei serbatoi monoparete (che attualmente rappresentano il 56% del totale), sostituendoli con serbatoi a doppia parete con controllo in continuo delle perdite e, ove non risulti tecnicamente possibile la sostituzione, con interventi di trasformazione da singola a doppia parete. Nel 2021 la situazione è risultata sotto controllo, senza alcun malfunzionamento o perdita rilevata né dei serbatoi né delle tubazioni collegate, come da controlli in continuo delle giacenze dei serbatoi tramite sistemi informatici e controlli sul campo. Inoltre tutte le centraline di monitoraggio dei serbatoi a doppia parete sono state sottoposte a regolare verifica e manutenzione annuale e sono risultate funzionanti. Le prossime prove di tenuta su tutti i serbatoi interrati monoparete e relative tubazioni, nonché sulle tubazioni monoparete collegate ai serbatoi doppia parete, verranno eseguite nel 2022, in un'ottica di monitoraggio continuo come previsto dal Sistema di gestione ambientale. I serbatoi aerei sono stati sottoposti a pulizia e verifica nel corso del 2021.

### → AMIANTO

L'eliminazione dei manufatti contenenti amianto (MCA) ancora presenti nei siti aziendali è oggetto di un piano di rimozione, periodicamente aggiornato e discusso dall'Osservatorio permanente sui rischi per la salute.

Si effettua inoltre il monitoraggio annuale:

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

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

## → RUMORE

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

Il 2021 ha visto l'aggiornamento (con consegna entro il primo trimestre 2022) della mappatura acustica, relativa all'anno solare 2020, del sistema di TPL gestito da GTT gestito all'interno dell'agglomerato urbano di Torino ai sensi del D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194 "Attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". Il documento fornisce il dettaglio del contributo di GTT alla mappatura acustica strategica e alla stima della popolazione esposta che andrà poi successivamente aggregato, a cura dell'Autorità Competente (Città Metropolitana di Torino), con quelli delle altre sorgenti (trasporto privato, altri vettori di trasporto, ...)

L'agglomerato di Torino è costituito dalla quasi totalità della Città di Torino e da una porzione dei 23 Comuni dell'area metropolitana.

La Città di Torino costituisce circa il 50% della superficie complessiva e comprende circa il 70% della popolazione; gli altri Comuni, considerati singolarmente, rappresentano una porzione di territorio di limitata rilevanza. Le evidenze dei calcoli redatti per quanto riguarda il contributo GTT documentano una significativa riduzione della popolazione esposta, rispetto alla precedente mappatura, soprattutto in virtù dei seguenti fattori:

- rinnovo del parco veicolare GTT;
- nuovo standard di calcolo CNOSSOS-EU utilizzato;
- nuovo metodo di calcolo della popolazione esposta ai sensi della DIRETTIVA DELEGATA (UE) 2021/1226.

Tale trend vedrà nel prossimo triennio (2022-2024) ulteriori miglioramenti grazie all'impegno di GTT nel rinnovo della flotta con mezzi di nuova generazione e a minor impatto acustico sia per quanto riguarda i bus, che per il servizio urbano saranno principalmente ad alimentazione elettrica, sia per la fornitura di tram. Nell'ambito delle gare per l'acquisto dei mezzi GTT richiede il rispetto stringente degli standard normativi e tecnici riguardo alla rumorosità interna ed esterna dei veicoli, ulteriormente migliorabili in sede di offerta da parte degli appaltatori. Tali soluzioni vengono poi rigorosamente testate in sede di collaudo delle forniture. GTT inoltre effettua periodicamente la caratterizzazione delle diverse famiglie di veicoli su gomma in esercizio al fine di verificarne i livelli di rumorosità ed il loro impatto sul territorio e sulla cittadinanza.

L'azienda è altresì impegnata con continuità in interventi sull'infrastruttura tramviaria per il contenimento e l'abbattimento del rumore e delle vibrazioni.

## → PRESCRIZIONI ENTI

Nell'ambito del monitoraggio a campione effettuato dall'ARPA presso gli impianti Nizza e Venaria sono state verificate le autorizzazioni uniche ambientali e la gestione dei relativi aspetti. Durante i sopralluoghi è stata riscontrata la corretta gestione degli adempimenti ambientali a esclusione di una limitata zona dedicata allo stoccaggio delle sostanze chimiche nelle vicinanze di una caditoia dove vi era la possibilità di contatto tra acque meteoriche e lubrificanti eventualmente sversati. L'ente ha prescritto di mettere in atto le azioni necessarie affinché venisse eliminata la possibilità che, a seguito di uno sversamento, le sostanze chimiche potessero confluire nella rete di raccolta delle acque meteoriche. L'azienda è prontamente intervenuta ridisegnando le pendenze dell'area interessata al fine di evitare eventuali commistioni di fluidi.

## — Criticità

### → INCIDENTI AMBIENTALI

Continuano gli iter correttivi per sanare le situazioni di rischio e non conformità agli standard ambientali in seguito ad incidenti tecnici. Si evidenzia quanto svolto nel 2021 per ciascun sito e le relazioni con gli Enti di controllo.

- Tubazione di gasolio sito Rivarolo (evento avvenuto nel 2004: rottura con sversamento). Effettuato monitoraggio annuale secondo le modalità richieste dagli Enti. Risultati nella norma.
- Tubazione interrata di gasolio sito Nizza (evento avvenuto nel 2014: rottura con sversamento). Proseguono i campionamenti periodici annuali; l'ultimo eseguito nell'anno ha evidenziato risultati nella norma. Fatta richiesta agli Enti di chiusura del procedimento nel 2021. Nel 2022 verrà fatto un campionamento in contraddittorio con ARPA per valutare esito richiesta.
- Serbatoio gasolio sito Venaria (2009: perdita e contaminazione; 2018: successiva perdita da distributore gasolio). A seguito della perdita del 2018 si è proceduto alla messa in sicurezza di emergenza, con la verifica periodica di piezometri (pozzi di osservazione), l'installazione di apparecchiatura per il recupero del gasolio sversato (skimmer), il campionamento mensile degli idrocarburi nelle acque adiacenti. Nel 2019 si è registrata la parziale estensione della contaminazione ed è pertanto stato installato un secondo skimmer, oltre a proseguire i controlli sui piezometri. Dal 2020 la contaminazione risulta stabilizzata. La situazione viene monitorata con campionamenti e analisi trimestrali sull'intera rete piezometrica. A seguito delle analisi effettuate nel primo 2022 verrà richiesto un confronto con gli Enti per valutare le prossime fasi del procedimento.

- Serbatoio olio esausto sito Gerbido (2011: contaminazione da serbatoio interrato). È stato consegnato agli Enti il documento relativo alla fase 2 del Progetto di Bonifica. È iniziata la fase di osservazione di eventuali fenomeni di rebound a seguito di rimozione dello skimmer in un piezometro. Continuano i monitoraggi con cadenza semestrale. Verrà predisposta una sintesi del biennio 2020/2021 relativi agli esiti dei campionamenti e la richiesta di valutazione agli Enti circa le prossime fasi del procedimento.

Si evidenzia l'avvio di un nuovo procedimento legato al sito dismesso di Orbassano dove è stato riscontrato un modesto inquinamento superficiale da idrocarburi non interessante la falda acquifera, con il superamento del valore delle concentrazioni soglia di contaminazione del terreno superficiale al di sotto della rimessa ove venivano ricoverati i bus extraurbani e, nei decenni precedenti, mantenuti i treni della tranvia Torino-Giaveno. Il Comune di Orbassano ha coinvolto la Città Metropolitana di Torino (Ente di riferimento per l'inquinamento del suolo) e richiesto – anche in funzione di un'osservazione avanzata in sede di pubblicazione del Piano Esecutivo Convenzionato di Libera Iniziativa (PECLI) – l'analisi del rischio sanitario ed ambientale del sito ai sensi della normativa vigente, nonché la successiva bonifica quale condizione per l'approvazione del PECLI. L'azienda ha pertanto effettuato, come richiesto dagli Enti, la comunicazione di una situazione di potenziale inquinamento e fatto redigere da professionista l'analisi di rischio, consegnata agli Enti nel primo semestre 2021, che ha evidenziato l'assenza di contaminanti e si è pertanto richiesta la chiusura del procedimento. A dicembre 2021 gli Enti hanno fatto richiesta di documentazione integrativa, successivamente inviata dal Comune di Orbassano. Si rimane in attesa di eventuali nuove comunicazioni da parte degli Enti in merito all'iter della pratica.

## 2.8 CATENA DI FORNITURA

### Gare e appalti per la tutela dell'ambiente

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

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

L'efficacia dei CAM è stata assicurata grazie all'art. 18 della L. 221/2015 e ribadita dall'art. 34 -Criteri di sostenibilità energetica e ambientale del Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016 e smi) che ne hanno reso obbligatoria l'applicazione da parte di tutte le stazioni appaltanti.

Sempre il Codice degli Appalti disciplina all'art.95 quelli che sono i criteri di aggiudicazione dell'appalto, indicando:

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

Le stazioni appaltanti scelgono tra i due criteri quello più adeguato in relazione alle caratteristiche dell'oggetto del contratto, in quanto la specificazione del tipo di prestazione richiesta e delle sue caratteristiche peculiari consente di determinare correttamente ed efficacemente il criterio più idoneo all'individuazione della migliore offerta.

Per incentivare le aziende "virtuose" sia in termini di qualità del prodotto che del servizio offerto e aiutare la transizione del mercato verso un'economia sempre più circolare, è utile bandire gare che permettano di aggiudicare lavori, servizi e forniture ad aziende che, oltre a dimostrare di possedere le capacità tecniche e finanziarie necessarie, siano anche in grado di fornire valore aggiunto in termini di sostenibilità sia ambientale che sociale, attraverso l'utilizzo di prodotti e macchinari a ridotto impatto lungo l'intero ciclo di vita, l'ottimizzazione delle attività al fine di ridurre sprechi e razionalizzare i consumi, la diffusione di nuove tecnologie ambientali e di occupazione verde nel pieno rispetto dei lavoratori impiegati.

L'azienda rientra nel perimetro di applicazione della normativa sul GPP ed integra gli obblighi di legge con ulteriori strumenti volontari. Aderisce infatti dal 2016 alla Rete provinciale degli Acquisti Pubblici Ecologici (APE) coordinata dalla Città Metropolitana di Torino, sottoscrivendone il Protocollo che è stato aggiornato nel 2021 alla luce dell'evoluzione del contesto europeo e nazionale.

### ENERGIA ELETTRICA VERDE

GTT nel corso del 2021 ha acquistato energia elettrica al 100% proveniente da fonti energetiche rinnovabili certificate. L'appalto garantisce quindi la totale sostenibilità della trazione elettrica (bus, metro e tram) e riduce notevolmente gli impatti energetici e il consumo di materia prima dei siti produttivi e di servizio.



### ACQUISTO NUOVI TRAM

GTT ha aggiudicato ad Hitachi la fornitura di 30 + 40 nuovi tram, il cui primo prototipo è stato consegnato nel 2022. In sede di gara è stato richiesto al fornitore di dichiarare la percentuale di riciclabilità dei materiali utilizzati per la costruzione dei mezzi. I nuovi tram che entreranno in servizio saranno al 90% riciclabili, assicurandone la minimizzazione degli impatti lungo l'intero ciclo di vita. I veicoli avranno inoltre livelli di rumorosità inferiori alla norma ed alle famiglie di veicoli già in esercizio. Sarà presente a bordo il monitoraggio energetico dei consumi. I veicoli vengono costruiti in Italia, favorendo lo sviluppo dell'occupazione verde.



### SERVIZIO MENSA E VENDING MACHINES

Il servizio mensa e vending machines viene offerto nel rispetto dei CAM di riferimento, assicurando la minimizzazione dei rifiuti prodotti (per quanto possibile vista l'emergenza epidemiologica che ha obbligato all'utilizzo di utensili usa e getta per tutelare la salute), l'impiego di alimenti provenienti dalla filiera corta e biologica, l'utilizzo di apparecchiature a basso impatto e ridotti consumi energetici, la tutela dei diritti e del benessere dei lavoratori delle aziende appaltatrici.



### ACQUISTO CANCELLERIA E APPARECCHIATURE D'UFFICIO

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



### SERVIZIO PULIZIA FLOTTA E LUOGHI LAVORO

Nel 2022 GTT pubblicherà la nuova gara per il servizio di pulizia, redatta nel corso del 2021, nel rispetto dell'aggiornato CAM "Affidamento del servizio di pulizia e sanificazione di edifici e ambienti ad uso civile, sanitario e per i prodotti detergenti (approvato con D.M. 51/21). Le offerte verranno valutate sulla base di criteri tecnici quali certificazioni aziendali e dei servizi offerti sia dal punto di vista ambientale che sociale, scelta di prodotti Ecolabel a ridottissimo impatto ambientale anche in termini di imballaggio, uso di macchinari e attrezzature a ridotto consumo di energia e di materie prime.



## Valutazione aspetti ambientali

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

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

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

La criticità viene così definita con punteggi crescenti

(> 8: media, > 12: elevata)

A seguire il prospetto degli appalti in corso di rinnovo (aggiornamento 2022) per i quali è stata effettuata valutazione ambientale e sono stati adottati criteri ulteriori rispetto al prezzo per la partecipazione e aggiudicazione (CAM, APE, OEPV, Linee guida Asstra).

#### LEGENDA

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

#### Attività legate ai compressori

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara, applicazione CAM se esistente, altri criteri
Fornitura energia elettrica (stesso appalto carburante)	1 - Consumi energetici		11	OPB - SCR + Allegato I Protocollo APE 100% rinnovabile e certificata
Fornitura gas naturale per riscaldamento	1 - Consumi energetici		12	OPB - SCR
Condizione e manutenzione impianti condizionamento e riscaldamento	4 - Emissioni in atmosfera	8 - Sostanze lesive dell'ozono	10	OPB - Resp Tecnico D.A. deve avere requisiti di cui al punto 5.3.2 Allegato I D.M. 07/03/12)
Pulizia (mezzi + siti)	5 - Reflui/Scarichi idrici	3 - Consumi materie prime/materiali	10	OEPV - CAM
Trasporto e smaltimento rifiuti pericolosi e non pericolosi	6 - Rifiuti/Residui		10	OPB
Fornitura prodotti chimici (olio, antigelo, urea,...)	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	11	OPB - CAM per lubrificanti
Manutenzione stabili (civile e impiantistica)	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	8	OPB
Massa vestiario	3 - Consumi materie prime/materiali		9	OEPV - CAM
Servizio distribuzione automatica bevande e snack	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	Canone - CAM
Servizio Mensa	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	10	OEPV - CAM
Carta e cancelleria	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	11	OPB - CAM
Noleggio stampanti	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	OPB - CAM
Apparecchiature informatiche	1 - Consumi energetici	3 - Consumi materie prime/materiali	11	CAM (MEPA)
Verifiche serbatoi aerei ed interrati	13 - Contaminazione del suolo		10	OPB

#### Attività legate al sito virtuale trasporto

Attività da cui si generano gli impatti	Aspetto ambientale principale	Altro aspetto ambientale	Livello criticità	Tipologia gara, applicazione CAM se esistente, altri criteri
Fornitura carburante gasolio	1 - Consumi energetici	4 - Emissioni in atmosfera	12	OPB
Fornitura carburante gas metano	1 - Consumi energetici	4 - Emissioni in atmosfera	12	OPB
Fornitura energia elettrica come carburante (stesso appalto dei compressori)	1 - Consumi energetici		11	OPB - SCR + Allegato I Protocollo APE 100% rinnovabile e certificata
Acquisto mezzi + full service	4 - Emissioni in atmosfera	3 - Consumi materie prime/materiali	12	per Bus: CAM e Linee guida Asstra con costo ciclo di vita
Servizi di trasporto passeggeri in sub affidamento	4 - Emissioni in atmosfera		11	
<i>Contratti subaffidamento servizi TPL urbano</i>				OEPV (Autobus > E4 e < 12 anni di vita)
Manutenzione linea metropolitana e stazioni	3 - Consumi materie prime/materiali	6 - Rifiuti/Residui	9	
<i>Manutenzione accidentale, evolutiva, verifica opere edili metro</i>				Affidamenti a aziende con know how tecnologico
<i>Manutenzione impianti generali non di sistema (IGNS) per stazioni e Centrale Collegno</i>				OPB
Manutenzione linea tranviaria e fermate (compresa pulizia scambi, pensiline, sfalci)	6 - Rifiuti/Residui	2 - Consumi Idrici	9	
<i>Pulizia sedi tranviarie</i>				in corso valutazione nuovo appalto 2022
<i>Manutenzione verde e pulizia sedi proprie linee tranviarie</i>				OPB
<i>Pulizia scambi rete tranviaria e sgombero neve</i>				OPB
<i>Manutenzione fermate</i>	3 - Consumi materie prime/materiali			OEPV
<i>Manutenzione pavimentazioni sedi tranviarie</i>				OPB
<i>Lavori armamento tranviario e e pali e cavi rete tranviaria</i>	3 - Consumi materie prime/materiali			OPB
<i>Segnaletica</i>	3 - Consumi materie prime/materiali			OPB
Manutenzione linea ferroviaria e stazioni (compresa fornitura traversine)	6 - Rifiuti/Residui	3 - Consumi materie prime/materiali	10	
<i>Sfalci e diserbo</i>				OPB CAM + Regolamento di esecuzione (UE) n. 2324/2017
<i>Segnalamento (sistema TE)</i>				affidamento diretto
Manutenzione bus e tram	6 - Rifiuti/Residui	3 - Consumi materie prime/materiali	10	
<i>Gestione pneumatici (Full service)</i>				Linee guida Asstra in applicazione normativa; OEPV
<i>Revisione motori</i>				OPB
<i>Carrozzerie bus e tram</i>	4 - Emissioni in atmosfera			OEPV (utilizzo prodotti ad acqua)
<i>Meccanica bus e tram</i>				OEPV
<i>Impianti climatizzazione mezzi</i>	8 - Sostanze lesive dell'ozono			OPB (applicazione normativa FGAS quando ricorrente)
<i>Ricambi (tra cui fornitura batterie Pb mezzi)</i>				OPB (recupero batterie usate tramite smaltitori COBAT)
Attività servizio smistamento e recupero in linea di bus in avaria o incidentati (traino)	13 - Contaminazione del suolo		7	OPB

# 3

## ASSE III: SVILUPPO SOCIETARIO

### 3.1 Sistemi di gestione

### 3.2 Gestione dei rischi

### 3.3 Dipendenti

### 3.4 Relazioni industriali

### 3.5 Legalità

## 3.1 SISTEMI DI GESTIONE

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

- Qualità (UNI EN ISO 9001:2015);
- Ambiente (UNI EN ISO 14001:2015);
- Sicurezza del Lavoro (UNI ISO 45001:2018);
- Sicurezza delle Informazioni (ISO/IEC 27001:2017);
- Sicurezza del Trasporto Ferroviario e Sicurezza del gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (D.Lgs. 162/2007);
- Prevenzione della Corruzione (UNI ISO 37001:2016), la cui certificazione è stata conseguita a novembre 2021.

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

- assicurare che i Sistemi siano attuati e mantenuti attivi, in conformità ai requisiti delle norme;
- riferire all'Alta Direzione le informazioni relative all'applicazione e alle prestazioni dei Sistemi assicurando che i processi stiano producendo gli output attesi;
- raccogliere e fornire all'Alta Direzione i dati prestazionali dei Sistemi e sulle opportunità di miglioramento;
- partecipare alla formulazione ed attuazione degli obiettivi, con lo scopo di attuare il miglioramento continuo delle prestazioni;
- assicurare la promozione della focalizzazione sul cliente (interno

ed esterno) e sulla sostenibilità ambientale nell'ambito dell'intera organizzazione;

- essere referenti e garanti verso gli Enti certificatori e le parti interessate, sia interne, sia esterne, di quanto dichiarato e definito nella Politica.

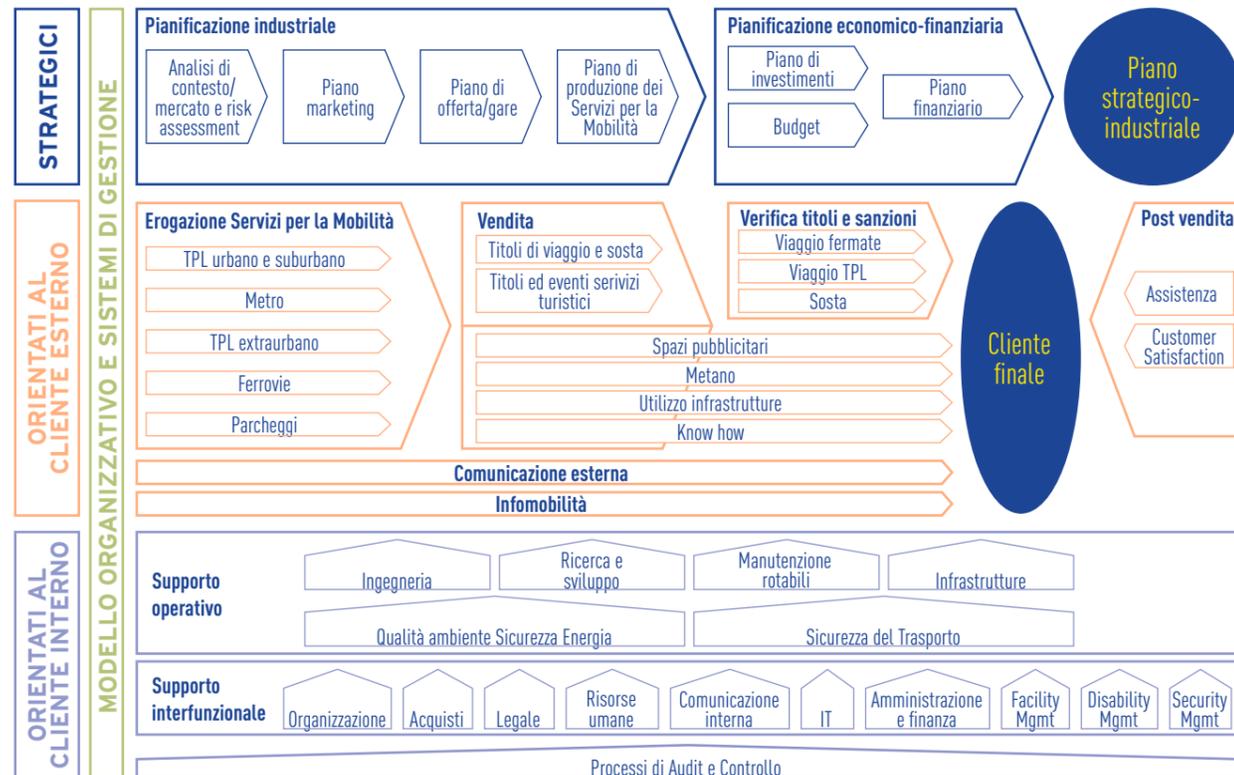
Nell'impegno a promuovere l'approccio prestazionale della norma ISO 9001:2015 l'Azienda persegue il miglioramento dei processi sulla base del monitoraggio e la misurazione periodica degli indicatori di efficacia e della valutazione dei risultati. Tale attività è formalizzata in specifica reportistica che viene sintetizzata nei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento annuali: i dati prestazionali e programmatici in essi contenuti sono correlati ai principi e agli obiettivi espressi attraverso la Politica aziendale, agli impegni assunti attraverso i Contratti di Servizio, le Carte della Mobilità e ai vincoli di sostenibilità economica ed hanno come scopo principale l'individuazione delle misure correttive nel caso in cui gli indicatori si discostino dagli obiettivi definiti.

Per consentire un approccio integrato dei Sistemi di Gestione aziendali, del Modello Organizzativo 231, del PTPC e delle attività di audit e controllo è stata implementata la Mappa dei Processi GTT.

Tale schema, approvato dal Consiglio di Amministrazione, è la rappresentazione sintetica e condivisa dei processi aziendali e delle loro interazioni e fornisce una piattaforma comune per le analisi dei rischi, la verifica della compliance e la definizione delle azioni conseguenti. È altresì la base di partenza per l'individuazione dei criteri di monitoraggio e misurazione per il controllo dell'efficacia delle prestazioni e per la gestione coerente e razionalizzata dei Sistemi di Gestione e del MOG.

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

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



Il Modello Organizzativo Generale e i Sistemi di Gestione forniscono le regole che si applicano ai processi aziendali e sono funzionali alla loro gestione. Questo tipo di rappresentazione ripropone, a livello macro, la logica del Ciclo di Deming (PDCA plan – do – check – act): pianificare (processi strategici), fare (processi rivolti al cliente esterno ed interno), controllare (processi di controllo) e reagire/migliorare.

## 3.2 GESTIONE DEI RISCHI

Per effettuare l'analisi e valutazione dei rischi e l'individuazione delle opportunità identificando le vulnerabilità che impediscono il raggiungimento degli obiettivi dei processi rendendoli inefficaci e porre quindi preventivamente in atto i controlli necessari ad assicurare che questo non accada, si è utilizzato l'approccio "Risk Based Thinking".

Nel tempo, sin dalla prima certificazione, l'Azienda ha utilizzato i Sistemi di Gestione come strumenti per incidere in modo significativo sul raggiungimento degli obiettivi strategici. Essi prevedono un approccio

sistemico, l'armonizzazione delle metodologie e il coinvolgimento di tutti i settori aziendali e soprattutto il rafforzamento della consapevolezza che la conoscenza del rischio, la sua misurazione e l'identificazione delle azioni "sostenibili" idonee a contenerlo, rientra tra le attività prioritarie.

In termini generali il rischio è definito come l'effetto dell'incertezza in relazione agli obiettivi. Il modello generale di GTT in relazione alle categorie di rischio identificate può essere sintetizzato in quattro grandi categorie/ambiti:

STRATEGICI	COMPLIANCE	FINANZIARI	OPERATIVI
<p>Rischio di attuare decisioni aziendali inadeguate al contesto operativo interno o di non comprendere l'evoluzione del contesto esterno con adeguata reattività. I rischi STRATEGICI aziendali fanno riferimento ai seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Contesto</li> <li>Organizzativo/dimensionale</li> <li>Rapporti con i terzi</li> <li>Reputazionale</li> </ul>	<p>Rischio di mancata conformità alle regole, quali norme cogenti applicabili, norme volontarie e autoregolamentazioni aziendali. I rischi di COMPLIANCE aziendali fanno riferimento ai seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reati D.LGS. 231</li> <li>Anticorruzione (L. 190)</li> <li>Protezione dei dati personali</li> <li>Sicurezza delle informazioni</li> <li>Esercizio e sicurezza (tpl - metro - trasporto ferroviario - infrastruttura ferroviaria)</li> <li>Lavoro</li> <li>Salute e sicurezza (persone e ambienti)</li> <li>Ambientale e energia</li> <li>Qualità</li> <li>Amministrazione e finanza</li> <li>Contratti (committenza, acquisti, lavori)</li> <li>Normativa tecnica - standard</li> </ul>	<p>Rischio correlati al valore monetario di un qualsiasi investimento aziendale inteso come attività e strumenti finanziari. I rischi FINANZIARI aziendali fanno riferimento ai seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mercato</li> <li>Credito</li> <li>Liquidità</li> <li>Contesto normativo</li> </ul>	<p>Rischio di incorrere in inadeguatezze o inefficienze all'interno dei processi aziendali. I rischi OPERATIVI aziendali fanno riferimento ai seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Manodopera (es. Fattore umano, competenza, esperienza/addestramento, ruoli e responsabilità, turnover/ assenze, dimensionamento ecc.)</li> <li>Macchinari (es. Gestione e funzionamento di impianti, attrezzature, hardware/software, spazi ecc.)</li> <li>Materiali (es. Pezzi di ricambio, materiali di produzione quali sostanze chimiche, sabbia ecc.)</li> <li>Metodi di lavoro (es. Procedure/regolamenti interni, condivisione prassi, tempi di lavoro, intensità di lavoro, comunicazione ecc.)</li> <li>Ambiente (es. Fenomeni naturali, attacchi terroristici, deviazione sociali, rischi correlati ad attività svolte esternamente alle aree aziendali)</li> </ul>

Le opportune misure gestionali e organizzative di prevenzione e/o intervento vengono identificate attraverso le seguenti i seguenti **strumenti**:

### MODELLI ORGANIZZATIVI - PIANI - REGOLAMENTI

correlati a specifici requisiti cogenti:

- **Modello di Organizzazione Gestione e Controllo D.Lgs. 231/2001**: GTT per tutelare la propria integrità patrimoniale ha implementato il "Modello 231" in quanto sistema di gestione aziendale che individua le procedure operative che l'azienda sviluppa per ridurre il rischio che apicali e sottoposti commettano reati a vantaggio o interesse della società.
- **Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza L. 190/2012**: in quanto documento di natura "programmatoria" con cui GTT individua il proprio grado di esposizione al rischio di corruzione e indica gli interventi organizzativi (le misure) volti a prevenire il rischio.
- **GDPR (Regolamento UE 679/2016)**: GTT per dimostrare di aver rispettato la disciplina vigente inerente al trattamento dei dati ha implementato la valutazione dell'impatto e della probabilità del verificarsi di possibili minacce per i diversi trattamenti dei dati personali da parte dell'azienda.

### SISTEMI DI GESTIONE

GTT ha adeguato le certificazioni dei propri sistemi alle nuove versioni degli standard ISO accomunati dalla High Level Structure (HLS) che si basano sulla metodologia che prevede la definizione delle attività coerentemente al ciclo Plan-Do-Check-Act (PDCA) e la reiterazione dell'Analisi dei rischi sui processi. Nello sviluppo e applicazione dei sistemi di gestione, sono stati adottati i principi cardine del pensiero basato sul rischio provenienti dallo standard UNI ISO 31000 "Gestione del rischio - Principi e linee guida". Essi sono indirizzati principalmente all'analisi dei rischi operativi.

Sulla base dell'analisi del contesto, della esperienza sui processi di cui sono responsabili e della determinazione e pianificazione dei relativi obiettivi prestazionali i Process Owner individuano i rischi e/o le opportunità che possono influire sul loro raggiungimento, con l'intento di mitigare possibili vulnerabilità, minacce, condizioni operative critiche o di cogliere eventuali opportunità di miglioramento. Egli definisce altresì gli indicatori specifici per il monitoraggio e la misurazione del raggiungimento dell'obiettivo stesso.

Per ciascun rischio vengono effettuate le valutazioni di probabilità di accadimento (P) e di impatto (I). Tali indici sono stimati sulla base di una valutazione qualitativa basata sull'esperienza e/o, se disponibili, su dati storici di riferimento. Il risultato della ponderazione del rischio viene analizzato utilizzando dei

criteri di accettabilità definiti per deciderne il trattamento. Può rendersi necessario reiterare il processo nel caso si verificano situazioni di rischio critiche o inaccettabili: in tal caso, dopo aver formulato misure correttive o di mitigazione che riducano probabilità/impatto, occorre effettuare una nuova valutazione del rischio e decidere se il rischio residuo sia accettabile. Il processo di analisi e di gestione del rischio viene documentato attraverso apposite schede riferite a ciascun processo aziendale.

Tale processo ha cadenza annuale, o eventualmente ridefinita dalla Direzione Aziendale; il monitoraggio dei risultati è gestito nell'ambito della consuntivazione annuale dei Programmi di Monitoraggio e Miglioramento dei processi aziendali ed è un input del Riesame Direzionale dei Sistemi di Gestione.

### STRUMENTI DI GESTIONE ECONOMICO-FINANZIARI

con cui GTT pianifica, gestisce e tutela le attività economico-finanziarie. Nell'attuale contesto aziendale essi sono:

- **Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale – d.lgs. 175/2016**, connesso al Piano Industriale per il monitoraggio degli indicatori di allerta che non sono considerati indici di rischio in quanto legati alla performance, ma fondamentali elementi di analisi del peso degli oneri finanziari esaminati dall'organo amministrativo.
- **Revisione contabile**, finalizzata ad ottenere la relazione di certificazione del bilancio da un revisore indipendente sulla regolarità della tenuta della contabilità sociale, della corrispondenza del bilancio alle risultanze delle scritture contabili e dell'osservanza delle norme stabilite dal codice civile per la valutazione del patrimonio sociale.
- **Bilancio di esercizio**
- **Pianificazione finanziaria**

### ASSICURAZIONI

con cui GTT fine di attuare quanto previsto dalla normativa vigente e tutelare la stabilità aziendale da eventi che causano effetti negativi sul patrimonio, sul personale e sui terzi trasferisce/condivide i rischi sottoscrivendo polizze assicurative afferenti alle seguenti categorie di danni:

- **Danni diretti** – per la tutela del patrimonio Aziendale
- **Danni diretti** – per la tutela del personale Aziendale
- **Danni indiretti da veicoli** – per la responsabilità verso terzi
- **Danni indiretti dal personale** – per la responsabilità verso terzi

La seguente schematizzazione illustra lo svolgimento di questo processo.



# Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale

Il Testo Unico sulle società a partecipazione pubblica (D.Lgs. 175/2016 e smi) dispone che queste adottino un Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, di cui dar adeguata rappresentazione nei documenti correlati alla Relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio.

In sede di analisi e progettazione del Piano industriale 2018-2021 sono stati individuati già nel 2017 i principali indicatori da monitorare ed eventualmente correggere per non incorrere nella crisi aziendale.

L'applicazione e i progressivi risultati del Piano sono verificati sia dal Comitato di monitoraggio interno (del quale fanno parte tutti i responsabili di I livello) sia dalla società advisor "terzo indipendente", tramite report trimestrali. Questi soggetti verificano con costanza l'adeguatezza dell'assetto organizzativo e amministrativo aziendale e delle prassi gestionali e operative anche in ottica di prevenzione dei rischi, essendo in grado di intercettare possibili segnali di allarme relativi sia a rischi già previsti sia a eventuali ulteriori criticità.

Nel 2018 è stato quindi elaborato il primo Programma di valutazione del rischio, connesso al Piano industriale, individuando gli indicatori di allerta analitici, da verificare con cadenza trimestrale, in coerenza con i contenuti del Piano. Prudenzialmente sono stati elencati tutti i rischi potenziali, ma il Programma di valutazione ha previsto che gli indicatori di allerta non comportino azioni "automatiche" nel caso in cui il Piano già preveda, nel suo fisiologico andamento, il verificarsi di uno o più dei rischi enumerati.

Nel 2019 il Programma è stato aggiornato con il contributo, nei rispettivi ruoli, del Collegio Sindacale aziendale e della società advisor. Oltre alle modifiche conseguenti le azioni attivate e i primi risultati del Piano industriale, i nuovi indicatori di allerta tengono conto dell'evoluzione legislativa, in particolare il nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza (D.Lgs. n. 14/2019), e degli atti formali adottati, quale la Convenzione per il credito siglata dall'azienda con le banche.

Gli indicatori, molti dei quali di natura tecnica, attengono a cinque aree di rischi:

- indici e margini di Bilancio;
- pagamenti (debiti scaduti);
- rapporti con le banche (sconfinamenti e mutui);
- eventi pregiudizievoli (atti giudiziari, ecc.);
- anomalie gestionali.

Il dettaglio di queste ultime è di immediata comprensione e significatività:

- perdita di contratti di concessione o appalti fondamentali ove non sostituiti da analoghi contratti;
- scarsità di approvvigionamento di forniture strategiche (gare deserte);
- elevati rischi ambientali, non mitigabili con un adeguato *action plan* o un *piano di contingency* approvato dal CdA;
- elevati rischi compliance (conformità normativa), non mitigabili con un adeguato *action plan* o un *piano di contingency* approvato dal CdA;
- perdita di membri della direzione con responsabilità strategiche senza una loro sostituzione entro 6 mesi dall'interruzione del rapporto;
- incertezza sulla continuità aziendale.

Il monitoraggio degli indicatori è condiviso trimestralmente con il Consiglio d'amministrazione, il Collegio sindacale, il revisore legale e il Comitato di monitoraggio del Piano industriale. Ove uno o più indicatori risultino critici, il CdA deve effettuare una complessiva valutazione, adottare ove necessario tempestivi provvedimenti correttivi e darne informazione anche a: Revisore Legale, Comitato di attuazione e monitoraggio del Piano Industriale, Organismo di Vigilanza (ex D.Lgs 231/2001), Internal audit, responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, azionista pubblico e Sindaco della Città di Torino.

Nonostante lo stato di emergenza nazionale dichiarato dal Governo a seguito della pandemia da coronavirus, il "programma di valutazione del rischio crisi aziendale" è stato confermato sia per il 2020 che per il 2021. Tuttavia, stante che l'incertezza sull'intensità e sull'evoluzione degli effetti della pandemia ed in particolare delle sue ricadute economiche e finanziarie sulla Società, quale prestatore di servizio di mobilità collettiva chiamato a fronteggiare la domanda di mobilità nel rispetto delle misure emergenziali, impedisce una stima affidabile delle grandezze sottostanti al DSCR (Debt Service Coverage Ratio) a 6 mesi previsto dal "programma" stesso, tale indice per il 2021 non viene calcolato. D'altronde la sua previsione all'interno del "programma" derivava anche dal fatto che esso rientrasse tra gli indici individuati dal CNDCEC, per quanto in un documento ancora in bozza sottoposto all'approvazione del MISE, in esercizio della delega prevista da co.2 dell'art. 13 del D.Lgs. 14/2019 ("codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza" in appresso "Codice della Crisi"), la cui entrata in vigore per le norme qui di interesse è stata differita al 31 dicembre 2023.

## 3.3 DIPENDENTI

Il personale aziendale ha operato con grande senso di responsabilità durante tutti i periodi di emergenza sanitaria, continuando ogni giorno a garantire il diritto alla mobilità dei cittadini nonostante i rischi, a differenza di altri servizi pubblici che hanno ridotto o azzerato le prestazioni a contatto diretto con il pubblico, come ad esempio il sistema scolastico e universitario.

Nel corso dell'anno il ricorso agli ammortizzatori sociali è stato estremamente contenuto, per un periodo di 5 settimane e un ammontare complessivo di 5.230 giornate lavorative. Oltre 6.200 giornate di assenza per mancanza di green pass.

Si è incrementato inoltre il ricorso allo smart working per le mansioni idonee, con più di 450 persone abilitate al lavoro in remoto, per oltre 26.000 giornate di lavoro complessive.

Oltre a tale gestione emergenziale nel corso del 2021, a seguito dell'approvazione del Piano Industriale 2021 - 2023, sono riprese le attività di selezione finalizzate all'assunzione di:

### a) RISORSE INDIRECTE CON L'OBIETTIVO DI RINFORZARE IL MANAGEMENT E GARANTIRNE EFFICIENZA ANCHE IN FUTURO

Il 1° dicembre 2021 sono stati assunti **14 laureati** (in possesso di laurea magistrale) con contratto di apprendistato di alta formazione.

GTT, in collaborazione con il Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino e con il Politecnico di Torino, ha attivato un master universitario on demand di II livello in "Management delle aziende di trasporto pubblico locale e servizi per la mobilità" della durata di due anni.

A seguito di avviso pubblico di ricerca sono pervenute **circa 250** candidature che sono state analizzate dal COREP, inserendole in una prima graduatoria per titoli. Successivamente le prime **100** candidature sono state oggetto di uno screening effettuato da Obiettivo Lavoro, in collaborazione con il COREP, definendo una graduatoria per area. Una commissione di valutazione in GTT ha infine selezionato, attraverso un assessment center, le prime **28** candidature. L'esito di questa selezione ha portato all'assunzione dei migliori 14 candidati (5 donne e 7 uomini): 6 ingegneri, 3 economisti, 3 giuristi, 2 informatici.

### b) AUTISTI AL FINE DI GARANTIRE LA CAPACITÀ PRODUTTIVA LUNGO L'ORIZZONTE DI PIANO

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 4/8 del 27 febbraio 2021 è stata avviata la procedura di selezione per l'assunzione di **100 Operatori di esercizio full time con contratto di lavoro a tempo indeterminato**.

Complessivamente sono pervenute **460** candidature valide. Nel periodo tra maggio e settembre sono stati convocati a selezione (prova scritta e prova guida) **360** candidati. **107** sono stati giudicati idonei e successivamente avviati ad accertamento sanitario preassuntivo. Nel secondo semestre 2021 sono state effettuate le seguenti assunzioni di Operatori di Esercizio:

- 14 luglio 2021 n. 25 persone
- 1° settembre 2021 n. 30 persone
- 6 ottobre 2021 n. 30 persone
- 17 novembre 2021 n. 18 persone (\*)

(\*) 3 persone in sostituzione di altrettanti neo-assunti nel frattempo dimissionari

### c) OPERAI TRA 2021 E 2022 AL FINE DI REINTEGRARE IL TURNOVER FISIOLGICO

Attingendo dalla graduatoria della selezione per operai apprendisti effettuata nel 2017, prorogata al 31 dicembre 2021 con Determinazione del Direttore Generale n. 135 del 21 aprile 2021, si è proceduto il **10 dicembre 2021 all'assunzione di n. 5 candidati** idonei non assunti ed in possesso dei requisiti richiesti:

- 2 Manutenzione Metro (per internalizzazione attività manutentive)
- 1 Manutenzione Tramvie (per mantenimento livelli di manutenzione prevista)
- 2 Manutenzione TPL (per parziale copertura turn-over della struttura)

Un ulteriore ultimo candidato idoneo e in possesso dei requisiti necessari, a seguito di sua esplicita richiesta per motivi di salute pervenuta agli uffici a dicembre 2021, è stato assunto il 24 gennaio 2022.

Le ulteriori 24 assunzioni (per arrivare alle 30 previste dal Piano) si potranno realizzare nel 2022, previa verifica sia dei relativi livelli di fabbisogno sia delle caratteristiche normative/economiche applicabili maggiormente vantaggiose per GTT e previo espletamento delle relative attività di selezione.

Nel corso dell'anno 2021 sono state pubblicate in totale 21 disposizioni organizzative (ordini di servizio) riguardanti la modifica dell'assetto organizzativo e/o delle attribuzioni di responsabilità di singole posizioni in organigramma.

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo aziendale, si rileva in particolare che, nel primo trimestre 2021, è stata rivista l'articolazione di primo livello a seguito della **nomina del Direttore Generale** con conseguente modifica del disegno e dell'attribuzione delle responsabilità anche all'interno di alcune aree aziendali.

Durante il 2021 sono stati pubblicati e/o gestiti n. 5 avvisi di ricerca interna di personale. A seguito di tali avvisi sono state attivate procedure di selezione interna, gestite dal team di valutazione composti da Risorse Umane e dalla linea gerarchica di riferimento. In particolare sono state espletate le seguenti ricerche:

- |                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| 1. Impiegati SPEV        | n. 15 candidati |
| 2. Supervisor PCC        | n. 18 candidati |
| 3. Operatori Metro       | n. 13 candidati |
| 4. Operai Tranvie        | n. 10 candidati |
| 5. Capi per Manutenzione | n. 29 candidati |

Inoltre, così come stabilito al punto 7 della delibera n. 4/8 del 27 febbraio 2021, nei mesi di novembre e dicembre 2021 è stato gestito da Risorse Umane l'assessment center dei primi 25 autisti assunti il 14 luglio 2021. Tutti i candidati sono stati giudicati adeguati al ruolo sia dal punto di vista comportamentale sia dal punto di vista tecnico (abilità alla guida).

## Organico: numeri e caratteristiche

A fine 2021 i dipendenti erano 4.041, in calo di 88 unità rispetto al 2020 (-2,1%), per effetto di 210 uscite (210 -1 avvenuta a inizio 2021 e retroattiva sul 2020) e 122 assunzioni.

Categorie professionali	2019			2020			2021			
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	% F
Addetti alla mobilità	109	47	156	104	45	149	96	40	136	70%
Assistenti alla Clientela	9	97	106	8	91	99	8	85	93	9%
Capi e Graduati	12	160	172	12	154	166	10	152	162	6%
Conducenti di Linea	197	1908	2105	191	1811	2002	196	1.792	1.988	10%
Dirigenti	1	11	12	1	10	11	1	9	10	10%
Funzionari	51	131	182	45	117	162	56	140	196	28%
Impiegati	252	251	503	255	245	500	260	237	497	52%
Movimento ferrovie-metro	31	196	227	29	198	227	19	143	162	12%
Operai	15	673	688	9	578	587	9	555	564	2%
Varie mansioni ausiliarie	26	134	160	31	195	226	29	204	233	12%
<b>Totale</b>	<b>703</b>	<b>3608</b>	<b>4311</b>	<b>685</b>	<b>3.444</b>	<b>4.129</b>	<b>684</b>	<b>3.357</b>	<b>4.041</b>	<b>17%</b>

La tendenza alla riduzione dell'organico (circa un quarto del personale nell'ultimo decennio) è correlata alla progressiva diminuzione quantitativa del servizio di trasporto offerto, benché il perimetro e la complessità dei servizi forniti alla collettività siano rimasti invariati.



Nel 2021, la componente femminile dell'organico rispetto a quella maschile è aumentata rispetto all'anno precedente, per un numero inferiore di uscite.

Categorie professionali	Δ 2021-2020		
	F	M	Tot
Addetti alla mobilità	-8	-5	-13
Assistenti alla Clientela	0	-6	-6
Capi e Graduati	-2	-2	-4
Conducenti di Linea	+5	-19	-14
Dirigenti	0	-1	-1
Funzionari	+11	+23	+34
Impiegati	+5	-8	-3
Movimento ferrovie-metro	-10	-55	-65
Operai	0	-23	-23
Varie mansioni ausiliarie	-2	+9	+7
<b>Totale</b>	<b>-1</b>	<b>-87</b>	<b>-88</b>

## Categorie protette

L'offerta di opportunità lavorative a disabili e altre categorie protette rappresenta una preziosa risorsa di inclusione sociale. Tali dipendenti, che rappresentano il 3,3% dell'organico aziendale, sono occupati principalmente, ma non esclusivamente, in attività di struttura.

Categorie professionali	2021			% su organico
	F	M	Tot	
Addetti alla mobilità	6	8	14	3,3%
Assistenti alla Clientela				
Capi e Graduati		1	1	
Conducenti di Linea	2	4	6	
Dirigenti				
Funzionari		3	3	
Impiegati	30	34	64	
Movimento ferrovie-metro		1	1	
Operai		10	10	
Varie mansioni ausiliarie	4	29	33	
<b>Totale</b>	<b>42</b>	<b>90</b>	<b>132</b>	

# Turn over

Nel 2021 sono state effettuate 122 assunzioni tra conducenti (103), operai (5), funzionari (14).

Le assunzioni dei funzionari sono avvenute con contratti di apprendistato di alta formazione, il personale femminile è stato il 36% tra le assunzioni di funzionari e l'11% sul totale.

	Assunzioni	Uscite	Δ
2019	29	180	-151
2020	1	183*	-182
2021	122	209*	-87

\*Nota: Un'uscita è avvenuta a inizio 2021, con retroattività sul 2020 (già contemplata nei conteggi riportati in tabella)

## Assunzioni, per categoria professionale

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Addetti mobilità		1	1						
Conducenti di linea	2	11	13				9	94	103
Funzionari							5	9	14
Operai		15	15	1	1		5	5	5
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>122</b>

## Assunzioni, per contratto / causale

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Tempo indeterminato							9	94	103
Apprendistato	2	26	28				5	14	19
Altro (sentenza)		1	1	1	1				
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>122</b>

## Assunzioni per fascia di età

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30	2	25	27				6	26	32
30-50		2	2				8	82	90
> 50				1	1				
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>108</b>	<b>122</b>	<b>122</b>

Nel corso del 2021 non sono state attivate procedure ai sensi degli artt. 4 e 24 della L. 223/91 per il personale di struttura; le maggiori cause di uscita del personale sono stati i pensionamenti (117), il passaggio in Trenitalia (45) e le dimissioni (33).

## Uscite per motivazione

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Uscite anticipate L.223/91	7	20	27	7	22	29			
Risoluzione contratto lavoro							5	40	45
Pensionamenti / invalidità	3	114	117	7	117	124	5	112	117
Licenziamenti (esoneri, ecc.)		1	1	1	3	4	2	7	9
Dimissioni	11	18	29	3	14	17	3	30	33
Decesso		5	5		6	6		5	5
Cessione e termine contratto	1		1		2	2			
<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>158</b>	<b>180</b>	<b>18</b>	<b>164</b>	<b>182</b>	<b>15</b>	<b>194</b>	<b>209</b>

## Uscite per fascia di età

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30		2	2		2	2		4	4
30-50	12	14	26	2	13	15	6	58	64
> 50	10	142	152	16	149	165	9	132	141
<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>158</b>	<b>180</b>	<b>18</b>	<b>164</b>	<b>182</b>	<b>15</b>	<b>194</b>	<b>209</b>

Tutto il personale nel 2021 è dipendente a tempo indeterminato (compresi i contratti di apprendistato, che a scadenza vengono trasformati in contratti ordinari).

Il turn over volontario (dimissioni) ha riguardato lo 0,8% della popolazione complessiva, confermando un alto tasso di "retention": il 99,2% dei dipendenti (senza altri motivi di uscita) ha conservato volontariamente il proprio rapporto di lavoro.

Il rapporto di lavoro è stato risolto da parte aziendale in 9 casi (0,2%), in aumento rispetto agli anni precedenti.

## CARATTERISTICHE SOCIO-ANAGRAFICHE

Per effetto del sostanziale blocco del turn over si assiste a un progressivo invecchiamento dell'organico aziendale, con un aumento della fascia di età più anziana.

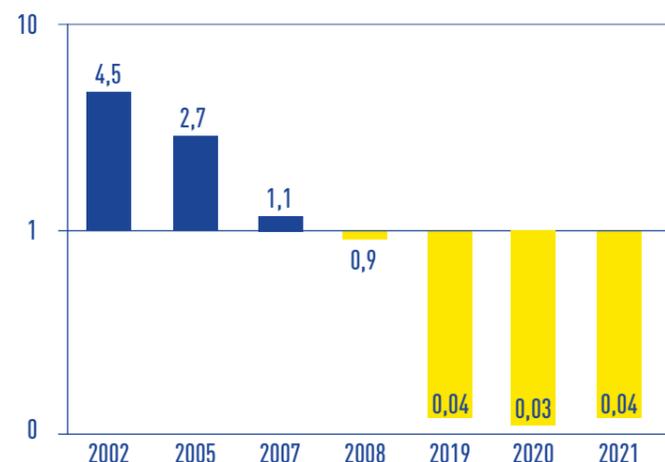
Dipendenti per fascia d'età e genere	2019			2020			2021			Δ 2021-2020		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
< 30	2	36	38	2	25	27	7	37	44	5	12	17
30-50	451	1923	2374	410	1750	2160	525	2431	2956	-23	-143	-166
<b>&gt;=55</b>	<b>127</b>	<b>817</b>	<b>944</b>	<b>135</b>	<b>845</b>	<b>980</b>	<b>152</b>	<b>889</b>	<b>1041</b>	<b>17</b>	<b>44</b>	<b>61</b>

Tale dato non è però determinato soltanto alle contingenze degli ultimi anni, bensì si inserisce in una tendenza di lunga durata che somma la contrazione delle assunzioni di giovani all'allungamento della vita lavorativa prima di maturare i requisiti pensionistici.

La risultante ha modificato radicalmente la composizione anagrafica della popolazione aziendale: i giovani under 30 alla costituzione di GTT (1° gennaio 2013) erano 4,5 volte tanto gli anziani over 55, ma già durante il 2008 i giovani diventano minoranza.

Dieci anni fa, prima dell'ultima riforma pensionistica, i giovani erano ancora circa due terzi, mentre nel 2020 toccano la quota più bassa di sempre, il 2,7% rispetto al totale degli over 55. È un'altra azienda, certamente con personale più esperto, ma anche con bisogni diversi sul piano della salute, la motivazione ecc.

Nel 2021 si assiste a un'inversione di tendenza, seppur lieve, grazie alle nuove assunzioni effettuate anche di personale giovane (il rapporto risale al 4,2%, simile al 2019).



In tale quadro generale, la componente femminile è mediamente più giovane, per effetto del recente ingresso delle donne in mansioni tipicamente maschili, in passato incentivato con politiche ad hoc per le selezioni esterne e la mobilità interna, quali conducenti, graduate, assistenti alla clientela. Come intuibile, il tasso più elevato di over 55 riguarda categorie di inquadramento elevato, quali dirigenti (90%), funzionari (49%) e capi (41%), spesso con una lunga carriera interna all'azienda.

% di dipendenti >= 55 anni su totale organico

Categorie professionali	2021		
	F	M	TOT
Addetti alla mobilità	31%	20%	28%
Assistenti alla Clientela	13%	26%	25%
Capi e Graduati	10%	43%	41%
Conducenti di Linea	5%	20%	19%
Dirigenti	100%	89%	90%
Funzionari	45%	51%	49%
Impiegati	29%	34%	31%
Movimento ferrovie-metro	26%	15%	16%
Operai	22%	31%	31%
Varie mansioni ausiliarie	7%	37%	33%
<b>Totale</b>	<b>22%</b>	<b>26%</b>	<b>26%</b>

Il patrimonio scolastico è soggetto a un'evoluzione lenta, anche in conseguenza dei limitati ingressi di nuovo personale. Il personale femminile registra una scolarizzazione più elevata, con un tasso più che doppio di laureate.

	2019			2020			2021		
	F	M	Tot	F	M	Tot	F	M	Tot
Obbligo	199	1.579	1.778	194	1.492	1.686	190	1.408	1.598
Qual.profess.	58	459	517	55	436	491	56	430	486
Diploma	385	1.440	1.825	378	1.388	1.766	376	1.386	1.762
Laurea	61	130	191	58	128	186	62	133	195
% laurea				8%	4%	5%	9%	4%	5%
% laurea + diploma				64%	44%	47%	64%	45%	48%

## Salute e sicurezza sul lavoro

L'impegno per la sicurezza e la salute dei lavoratori si fonda su un apposito **Sistema di gestione sicurezza**, certificato nel rispetto della norma ISO 45001:2018, secondo il modello concettuale Plan-Do-Check-Act (PDCA), e sul perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo principalmente finalizzati alla prevenzione dei rischi; tutte le unità produttive dispongono di una struttura organizzativa preposta alla sicurezza e adottano specifiche procedure, programmi di miglioramento e verifiche, tramite audit (controlli) interni ed esterni. Pertanto la salute e la sicurezza di tutti i dipendenti è garantita dall'applicazione di tale Sistema, che include altresì i lavoratori di aziende esterne che operano presso i locali aziendali anche attraverso le attività di cooperazione e coordinamento.

Tra le attività più significative del 2021:

- gestione emergenza da Covid-19;
- determinazione, secondo le periodicità stabilite dal D. Lgs. 81/08, dei livelli dei seguenti rischi a cui sono esposti i lavoratori:
  - Agenti chimici aerodispersi (IPA, SOV, polveri in frazione inalabile e respirabile...)
  - Agenti fisici (rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici)
  - Amianto e Fibre Artificiali Vetrose (FAV) aerodisperse
  - Agenti biologici (legionella, pseudomonas aeruginosa...)

Le indagini hanno coinvolto la popolazione esposta ai fattori di rischio. I risultati dei monitoraggi hanno evidenziato che le misure di prevenzione e protezione adottate nei luoghi di lavoro garantiscono la tutela della salute e della sicurezza degli operatori durante lo svolgimento di tutte le attività sia all'interno degli impianti che sul territorio.

- monitoraggio permanente (su piattaforma SAP) delle abilitazioni obbligatorie che il personale deve possedere e della formazione necessaria a seguito di trasferimento o cambio mansione;
- prosecuzione attività di aggiornamento della valutazione dei rischi.
- compatibilmente all'emergenza sanitaria in corso è inoltre proseguita l'attività di formazione dei lavoratori.

I RLS - Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, eletti dai lavoratori secondo i disposti normativi, sono l'elemento chiave del sistema aziendale

di comunicazione, partecipazione e consultazione dei lavoratori sulle tematiche relative a salute e sicurezza.

A tale scopo vengono effettuati incontri periodici presieduti dal RSPP - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, a cui partecipano il Medico Competente coordinatore aziendale e tutti i RLS, durante i quali vengono trattati temi di interesse collettivo o specifico quali:

- consultazione in ordine alla valutazione dei rischi, alla programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione nell'azienda a tutela dell'integrità fisica dei lavoratori;
- condivisione dei criteri utilizzati per l'esecuzione delle campagne di misura periodiche e delle attività di controllo relative all'applicazione delle misure di prevenzione e protezione all'interno dei luoghi di lavoro
- investigazione degli incidenti;
- sviluppo e riesame della politica aziendale e dei suoi obiettivi, soprattutto in caso di significativi cambiamenti (organizzativi, di processo, di prodotto, attrezzature, materiali, ecc.).

Tutte le azioni condivise con i RLS atte a garantire il miglioramento continuo vengono formalizzate con specifici verbali che nel corso del 2021 sono stati 17.

Dal 2012 opera inoltre un **Osservatorio permanente sui rischi per la salute**, la cui composizione è stata aggiornata nel 2018 a seguito della nuova organizzazione aziendale: Amministratore Delegato, Direttore Generale, RSPP, responsabili settori operativi (TPL e Ferrovie), Legale, Risorse Umane, Medico Competente coordinatore, consulente legale per la compliance aziendale, consulente scientifico specializzato in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

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

Nel corso dell'anno ha affrontato numerosi temi:

- Antincendio (aggiornamento pratiche, gestione estintori e porte)
- Problematiche inerenti l'esercizio
- Lavori di particolare rilevanza (es. bonifica amianto, interventi di ristrutturazione, CPI, bonifiche ambientali)

- Prescrizioni e visite enti di controllo (ASL, VVFF, ARPA)
- Aggiornamento valutazione dei rischi
- Situazione infortuni e malattie professionali
- Emergenza epidemiologica COVID-19
- Aggiornamenti legislativi.

Si consideri che sono compresi gli "infortuni Covid", riclassificati come tali spesso dopo l'apertura di stato di malattia generica (comprese le denunce pervenute nel 2021 relative a episodi avvenuti nel 2020).

Nel 2021 si sono verificati 2 incidenti gravi (prognosi iniziale > 40 giorni) causati da cadute accidentali. Si segnala un infortunio con conseguente decesso a causa dell'infezione da SARS-Cov2. Nel corso dell'anno non si sono registrati altri incidenti gravi durante l'attività lavorativa, risultato straordinario se si pensa che migliaia di dipendenti svolgono ogni giorno variegate attività produttive "fisiche" e potenzialmente a rischio (manutenzioni complesse a mezzi e impianti, guida veicoli, controllo del territorio, ecc.).

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

Nel 2021 non si è verificata una forte diminuzione complessiva degli eventi infortunistici rispetto all'anno precedente, anche in virtù della riduzione del servizio e dello svolgimento della prestazione lavorativa in modalità smart working, in relazione all'emergenza epidemiologica in corso.

	2018	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
N. infortuni totali	275	261	205	<b>248</b>	+21%
N. infortuni prognosi > 3 gg	242	227	182	<b>232</b>	+27%
di cui in itinere	62	50	43	<b>55</b>	+28%
di cui alla guida	37	45	29	<b>21</b>	-28%

N. infortuni gravi prognosi INIZIALE > 40 gg.	1	2	2	<b>4</b>	+100%
esclusi infortuni "in itinere"	0	2	0	<b>2</b>	---

N. giorni di assenza per infortuni > 3gg	7.576	6.751	6.281	<b>7.349</b>	+17%
Indice di gravità* infortuni > 3gg	1,10	1,02	1,15	<b>1,25</b>	+9%
esclusi infortuni "in itinere"	0,82	0,80	0,87	<b>0,88</b>	+1%

Indice di frequenza** infortuni > 3gg	35,1	34,2	33,23	<b>39,38</b>	+18%
esclusi infortuni "in itinere"	26,1	26,7	25,38	<b>30,05</b>	+18%

Nota:

Gli infortuni sono classificati come gravi in relazione alla normativa italiana, che per prognosi superiori ai 40 giorni prevede l'obbligo di referto da trasmettere alle autorità competenti. Tale criterio è più ampio rispetto all'indicatore GRI 403-9 "Infortunio con gravi conseguenze".

\* giorni assenza / migliaia di ore lavorate

\*\* n. di infortuni / milioni di ore lavorate

Aumenta l'**indice di frequenza**, che rapporta il numero di infortuni alle ore lavorate mentre rimane invariato l'**indice di gravità**, che correla i giorni di assenza per infortunio alle ore lavorate.

Infine, le denunce di **malattie professionali** presentate all'Inail per il loro riconoscimento formale si mantengono su livelli stabili e molto contenuti:

	N. denunce
2019	5
2020	3
<b>2021</b>	<b>5</b>

L'iter per il loro eventuale riconoscimento è estraneo all'azienda, che si attiene scrupolosamente alla normativa vigente.

## L'emergenza COVID-19

Il 2021, ancora caratterizzato dall'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha visto prorogare lo stato di emergenza nazionale a cui sono seguiti specifici provvedimenti per farvi fronte. L'azienda ha proseguito con l'adozione di tutte le misure necessarie al contenimento dell'emergenza a tutela dei propri dipendenti e della clientela.

Il servizio di trasporto pubblico locale, considerato un servizio essenziale, è sempre garantito e mai sospeso per tutto il periodo emergenziale.

Nel 2021 il Comitato Aziendale Gestione Emergenza Coronavirus, composto da Datore di Lavoro, RSPP, Medico Competente coordinatore e Responsabili di Primo livello, grazie al costante confronto e sulla base della progressiva evoluzione dell'emergenza, ha tempestivamente messo in atto le misure essenziali per tutelare i lavoratori e la clientela.

Parallelamente il Comitato per l'applicazione delle misure previste dal Protocollo di sicurezza, composto da RSPP, Relazioni Industriali, Direttore di Esercizio, Risorse Umane, RLS ha svolto numerosi incontri per la presentazione e discussione delle misure di tutela individuate, comunicate successivamente ai lavoratori tramite specifici Ordini di Servizio (OdS) e pubblicazioni GTT Informa.

L'azienda, i lavoratori e i sindacati hanno dimostrato un forte senso di responsabilità, abnegazione e professionalità dimostrandosi proattivi nel coniugare il diritto alla mobilità e il rispetto delle misure di tutela definite dal Protocollo di Sicurezza anti-contagio, in totale accordo con l'Amministrazione comunale.

Le misure messe in atto:

- Documento di Valutazione del rischio "Emergenza epidemiologica da COVID-19".
- Protocollo di sicurezza anti-contagio che definisce le misure di prevenzione e protezione da adottare nei luoghi di lavoro (aggiornato periodicamente sulla base dell'evoluzione dell'emergenza o degli aggiornamenti normativi) ai fini del contenimento dei contagi.
- Vigilanza sul rispetto della corretta applicazione, sui mezzi e nei siti aziendali, delle misure anti-contagio contenute nel Protocollo. Alla continua vigilanza della linea gerarchica sono state affiancate le verifiche congiuntamente ai RLS.
- Costante informazione al personale attraverso la pubblicazione di Ordini di servizio dedicati all'emergenza sanitaria.

**34 ODS**  
ESCLUSIVI per  
gestione COVID

**4**  
SICUREZZA DIPENDENTI  
+ CLIENTI

Sanificazione veicoli e uffici  
Attività di controlleria  
Regole di accesso e fruizione

**25**  
SICUREZZA DIPENDENTI  
(E FORNITORI)

Prevezione sanitaria  
Ingresso e regole sit  
Verifica green pass  
Mense, climatizzazione, ecc.  
Flessibilità orari

**5**  
REDDITO DIPENDENTI

Accesso strumenti di  
integrazione salariale

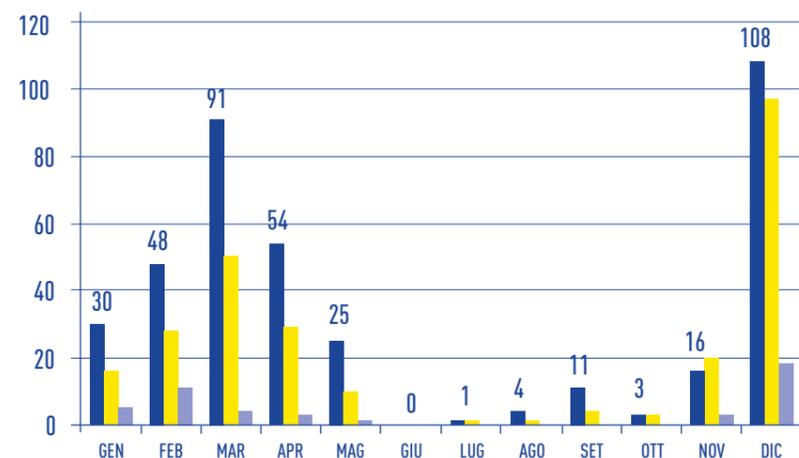
# Monitoraggio

In linea con l'andamento nazionale dei contagi, nel corso del 2021 si sono registrati

**391**  
casi positivi

**259**  
quarantene a seguito di  
contatti stretti avvenuti  
fuori dall'azienda

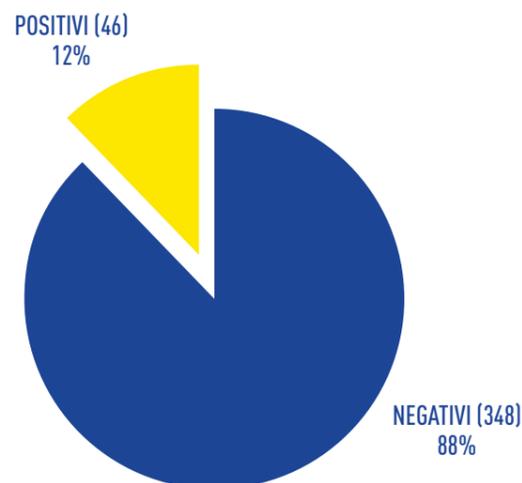
**45**  
quarantene a seguito di  
contatti stretti avvenuti  
all'interno dell'azienda



■ Casi positivi    ■ Quarantena (da esterno)    ■ Quarantena (contatti stretti aziendali)

Al fine di spezzare la catena dei contagi, così come definito dalla normativa e condiviso dal Medico competente, prima del rientro in servizio per il personale assoggettato a isolamento o quarantena è previsto l'obbligo di effettuazione del tampone; nel corso del 2021 sono stati eseguiti, oltre quelli effettuati presso strutture esterne, 394 tamponi di cui:

**249**  
del tipo molecolare  
**145**  
del tipo rapido

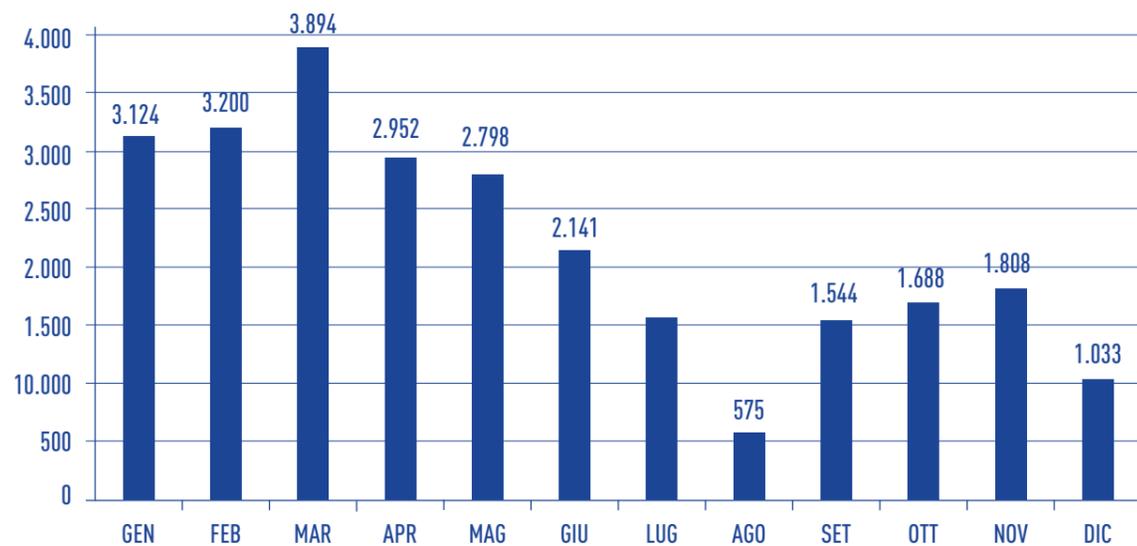


Nel corso del 2021, a causa delle misure anti contagio introdotte dal governo (es. zona rossa, green pass obbligatorio per accedere ai luoghi di lavoro) le attività lavorative del personale hanno subito una riduzione corrispondente a 11.439 giornate (integrazione salariale e assenza per mancato possesso del Green Pass), così distribuite:

Categorie professionali	F	M	Tot
Capi e Graduati	1	57	58
Funzionari	67	107	174
Impiegati	752	614	1.366
Operai	2	478	480
Conducenti di linea	725	3.970	4.695
Movimento Ferro-Metro	129	337	466
Assistenti clientela	114	1.563	1.677
Addetti mobilità	683	249	932
Sorveglianti/Ausiliari	340	1.251	1.591
<b>TOTALE</b>	<b>2.813</b>	<b>8.626</b>	<b>11.439</b>

Al fine di minimizzare gli spostamenti casa-lavoro e ridurre il livello di occupazione promiscua degli uffici è proseguito l'utilizzo del lavoro agile per tutti coloro che svolgono mansioni compatibili con tale modalità. Tra gennaio e dicembre, sulla base dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria, i lavoratori hanno prestato servizio in smart working per 26.326 giornate, in aumento dell' 89% rispetto al 2020, così distribuite:

Categorie professionali	2020			2021			Δ% 2021-2020
	F	M	Tot	F	M	Tot	Tot
Capi e Graduati	53	158	211	18	210	228	+8%
Funzionari	2.204	2.482	4.686	2.750	2.593	5.343	+14%
Impiegati	5.733	3.019	8.752	13.237	6.702	19.939	+127%
Operai		150	150	0	275	275	+83%
Altri (varie mansioni)	79	43	115	198	343	541	+370%
<b>TOTALE</b>	<b>8.067</b>	<b>5.847</b>	<b>13.914</b>	<b>16.203</b>	<b>10.123</b>	<b>26.326</b>	<b>+89%</b>



Sulla base della ripartizione per modalità di trasporto e della distanza media casa-lavoro dei dipendenti GTT che effettuano smart working (come da dati aggiornati riportati nel PSC 2021) e in base ai dati di emissione di CO<sub>2</sub> in funzione del mezzo utilizzato (fonte CO2connect, con i mezzi TPL a trazione elettrica considerati a zero emissione) si sono calcolate le emissioni di CO<sub>2</sub> evitate grazie alla pratica del lavoro agile nel 2021 pari a 62 tonnellate/anno, corrispondente a quella assorbita da 5.140 alberi in 1 anno. Per uniformare i dati sono stati ricalcolati anche i dati 2020 sulla base dei criteri sopra riportati (considerando che le giornate di SW fruite nel 2020 sono state la metà di quelle fruite nel 2021).

	2020	2021	2020	2021
	km	km	emissioni evitate CO <sub>2</sub> (kg)	emissioni evitate CO <sub>2</sub> (kg)
Piedi/Bici	32.698	<b>618.661</b>	0	<b>0</b>
TPL (no mezzi elettrici)	81.091	<b>153.428</b>	5.595	<b>10.587</b>
Scooter	3.270	<b>6.187</b>	262	<b>495</b>
Auto	160.220	<b>303.144</b>	26.757	<b>50.625</b>
emissioni evitate CO <sub>2</sub> (kg)			<b>32.614</b>	<b>61.706</b>

## Prestazioni e retribuzioni

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

- volumi della produzione;
- fattori esterni: festività, elezioni, scioperi di origine nazionale, ecc.;
- ragioni aziendali o individuali: scioperi, tassi di assenze varie, aspettative, residui ferie non fruite;
- variazione degli orari lavorativi.

In conseguenza dell'applicazione limitata della "cassa integrazione" e dell'assenza per mancanza del "Greenpass", nel 2021 si è verificata una ripresa delle ore lavorate medie per dipendente (+

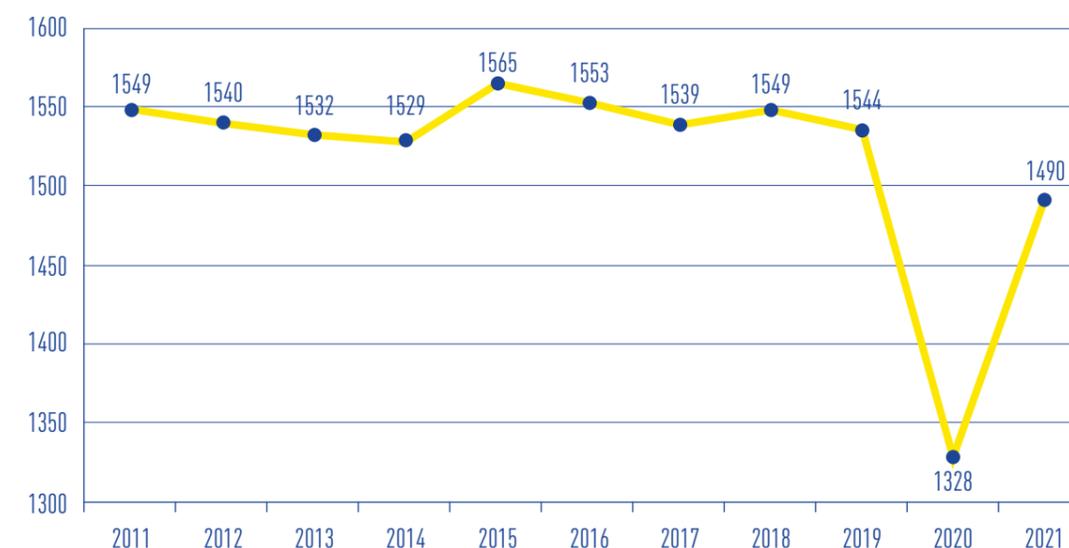
162 ore rispetto al 2020) anche se non ancora in linea con i livelli pre-pandemia. Tra le altre causali non ordinarie di assenza si sono aggiunti, come già nel 2020, i congedi speciali Covid-19 e quelli per la Legge 104 "potenziata". È stata inoltre offerta a tutti i dipendenti la possibilità di fruire di 10 giornate di ferie "aggiuntive" rispetto alla spettanza ordinaria, da recuperare nei successivi 3 anni. Sono infine aumentate le assenze per malattia (+ 22 ore), con un peso pari a circa un decimo della diminuzione delle ore lavorate complessive. In tale dinamica non ordinaria è venuto meno il rapporto di sostanziale "compensazione" tra ore di straordinario e di assenza.

### Ore lavorate

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Ore lavorate medie	1.544	1.328	1.490	12%
Ore straordinario pro capite	104	73	99	36%
% ore straordinarie / ore lavorate	7%	5%	7%	

Le ore lavorate medie sono calcolate in rapporto alla forza economica (equivalente full time), le ore di straordinario in rapporto al numero di dipendenti.

### Ore lavorate



## Assenze per malattia/infortunio

	2019	2020	2021	Δ% 2020-19
Ore assenza pro capite	104	125	117	-6%
di cui malattia	96	118	109	-8%
di cui infortunio	8	7	8	14%
% ore assenza / ore lavorate	7%	9%	8%	
Ore assenza / ore straordinario	100%	171%	118%	

## Retribuzioni

Retribuzioni nette e costi del lavoro dipendono dalla contrattazione nazionale ed aziendale, dal sistema fiscale e previdenziale per le imprese e per i lavoratori, dalle prestazioni lavorative effettuate, dai contratti applicati e dalle quote retributive variabili per alcune categorie professionali, oltre ad eventi contingenti quali nel 2020 e 2021 la sospensione dell'attività lavorativa con integrazione salariale e nel 2021 la sospensione dell'attività lavorativa per "mancanza green pass".

Si utilizzano qui i dati di "cassa" (pagamenti effettuati nell'anno solare),

a titolo meramente indicativo, perché soggetti di anno in anno a possibili variazioni delle scadenze. Il 2020 è un anno anomalo poiché condizionato dal notevole ricorso all'integrazione salariale per 23 settimane, che ha sostenuto il reddito netto dei dipendenti riducendo al contempo il costo del lavoro complessivo. Il 2021 è caratterizzato da un ridotto periodo di integrazione salariale (5 settimane) e dalle assenze per mancanza del "greenpass".

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Costo pro capite	46.324	42.783	46.761	8%
Retribuzione netta pro capite	22.433	23.836*	25.153*	5%
% retribuzione / costo del lavoro	48%	56%	54%	

\* Retribuzioni comprensive delle quote di integrazione salariale

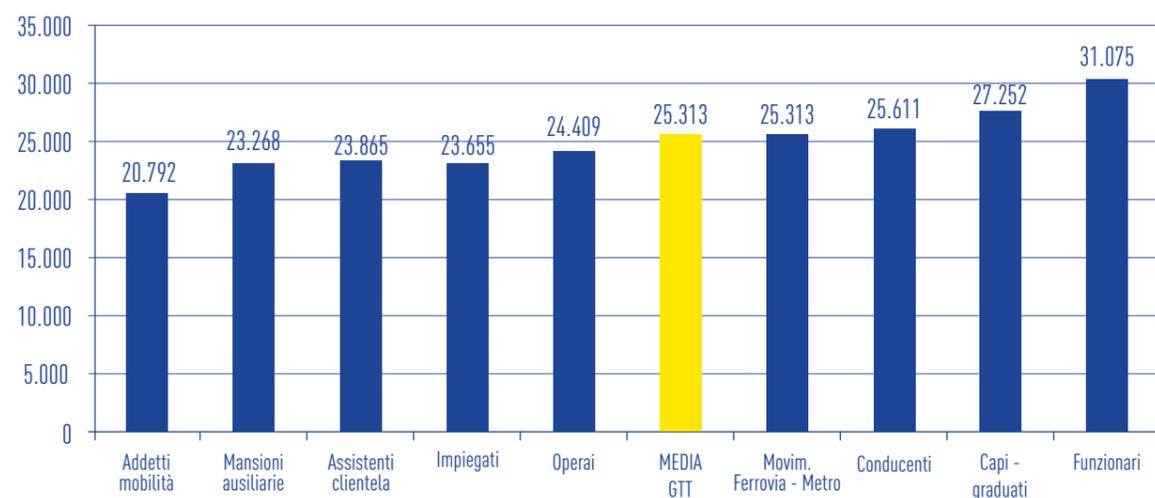
Il rapporto tra costi del lavoro e retribuzioni nette è aumentato, per effetto dell'integrazione salariale, portando nel 2021 al 54% la quota dei costi resa disponibile ai dipendenti, rispetto ai valori tradizionalmente collocati intorno al 50% (1 € di retribuzione netta ogni 2 € di costo).

La comparazione su scala decennale evidenzia un aumento del costo e delle retribuzioni medie in gran parte imputabile al costante aumento del parametro medio (5 punti parametrali negli ultimi 10 anni) e ai rinnovi contrattuali, da ultimo quello del 2015 (con riconoscimento di una-tantum

per il periodo pregresso e incremento di 100€ lordi mensili in tre tranches) e del 2021 con riconoscimento di una una-tantum a copertura del periodo 2018-2020.

La comparazione tra categorie professionali evidenzia una distribuzione molto uniforme delle retribuzioni medie, con parziale eccezione dei funzionari verso l'alto (+24% rispetto alla media) e degli addetti alla mobilità verso il basso (-17%).

### Retribuzione netta pro capite 2021 (€)



## Formazione

La formazione aziendale è riconducibile a 4 categorie:

- Obbligatoria, in materia di: sicurezza (es. antincendio, primo soccorso), ambiente (es. normativa di riferimento, emissioni in atmosfera), energia (es. normativa e certificazioni energetiche), legale (es. GDPR, mod.231), conseguimento e rinnovo abilitazioni indispensabili per lo svolgimento dell'attività lavorativa;
- Addestramento: competenze tecniche specifiche per ogni settore operativo;
- Comportamentale - di ruolo (es. comunicazione interpersonale, gestione del conflitto, problem solving, people management, formazione formatori);
- Convegni-seminari su temi sia tecnici sia generali.

sviluppo delle competenze tecniche specialistiche, le priorità cambiano di anno in anno, in relazione alle esigenze normative (es. scadenziario delle abilitazioni del personale) e tecnico-organizzative. Anche nel 2021 la formazione è stata condizionata in modo rilevante dalle norme di sicurezza connesse all'emergenza sanitaria in corso; è stato possibile erogare solo alcuni tipi di formazione nelle modalità e con le misure di prevenzione previste dalla legge e dai connessi protocolli aziendali.

Con l'assunzione di circa 100 nuovi conducenti, la formazione più rilevante riguarda proprio il loro addestramento. Infatti tra le attività prevalenti abbiamo il percorso formativo di operatori d'esercizio neo assunti, Bus BYD e la formazione sulla sicurezza per il mestiere di conducenti autobus ma anche i corsi per il rinnovo della CQC - Carta di Qualificazione del Conducente. Sono inoltre stati attivati 4 piani di formazione finanziata con il fondo interprofessionale Fonservizi.

Ordinariamente l'attività si focalizza sulla formazione obbligatoria e sullo

I corsi più significativi in termini di ore totali (h) sono stati:

Operatori esercizio neoassunti	15.813 h.
Rinnovo CQC - Formazione sicurezza 81/08	4.795 h.
Bus elettrici BYD	843 h.
Conducenti autobus (urbano)	721 h.
Spazi confinati	720 h.
Emergenza covid-19	679 h.
Lavori prossimità traffico veicolare	594 h.
Aggiornamento addetto primo soccorso	420 h.

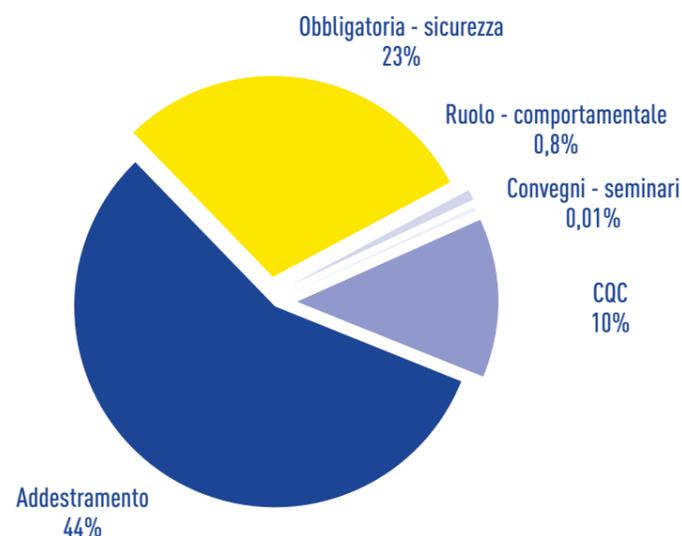
### Ore di formazione pro-capite

	2019	2020	2021	Δ% 2021-20
senza CQC	6,8	3,1	8,4	170%
con CQC	13,7	11,8	9,6	-19%

### Ore di formazione e numero di partecipazioni per tipo di corso

	2019		2020		2021		Δ % 2021-2020	
	ore	part	ore	part	ore	part	ore	part
Addestramento	13376	2054	4466	1273	21978	1688	392%	33%
Convegni - Seminari	110	19	46	7	6	2	-87%	-71%
Obbligatoria - Sicurezza	16126	3712	8467	4224	11499	4601	36%	9%
Ruolo - Comportamentale	126	16	161	51	409	108	154%	112%
<b>Totale</b>	<b>29738</b>	<b>5801</b>	<b>13140</b>	<b>5555</b>	<b>33892</b>	<b>6399</b>	<b>158%</b>	<b>15%</b>
CQC	30590	874	36695	1041	4795	137	-87%	-87%
<b>Totale con CQC</b>	<b>60328</b>	<b>6675</b>	<b>49835</b>	<b>6596</b>	<b>38687</b>	<b>6536</b>	<b>-22%</b>	<b>-1%</b>

## % ore di formazione 2021 per tipo di corso



In riferimento alle categorie professionali, gran parte delle ore di formazione fruite nel 2021 hanno coinvolto i conducenti (60%) e gli operai (18%), seguono gli addetti a metropolitana e ferrovie (6%) e gli impiegati (6%).

La formazione obbligatoria viene affidata per lo più a enti esterni, che erogano la maggior parte delle docenze in termini di ore. La formazione con docenza interna, invece, ha coinvolto un maggior numero di partecipanti, in particolare i conducenti neo assunti.

## Ore di formazione e numero di partecipazioni per tipo di docenza (2021)

	Ore	%	Partecipazioni	%
Esterna	11.478	30%	1.323	20%
di cui obbligatoria	10.757			
Interna	27.209	70%	5.213	80%
di cui obbligatoria	1.151			
<b>Totale</b>	<b>38.687</b>		<b>6.536</b>	

Come avviene dal 2012, la maggior parte dei corsi è finanziata dal Fondo Interprofessionale Fonservizi. Nel 2021 attraverso il Fondo si è garantito il finanziamento del 84% dei costi complessivi della formazione affidata a docenti/enti esterni.

## Conciliazione e opportunità

In relazione alle pari opportunità di genere, viene applicata la normativa nazionale, pertanto non sussistono differenze salariali o normative tra uomini e donne, anche nei trattamenti di miglior favore per supportare

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

## Tempo parziale

Il lavoro part time viene svolto sempre su base volontaria, è concesso in via permanente o temporanea (rinnovabile), è reversibile a tempo pieno su richiesta del dipendente. Nel caso di concessione temporanea, può essere trasformato in full time alla scadenza anche per scelta aziendale connessa a esigenze lavorative. È diffuso principalmente tra il personale femminile (20% delle donne in organico) e nelle mansioni impiegatizie, anche in

conseguenza delle differenti possibilità contrattualmente a disposizione: il personale amministrativo può modulare quantità e distribuzione dell'orario, i conducenti sono invece vincolati al 60% dell'orario normale (50% per alcuni contratti stipulati in passato). La fruizione nel 2021 è sostanzialmente invariata rispetto al 2020.

## Dipendenti per tipologia contrattuale

	Full time			Part time		
	F	M	Tot	F	M	Tot
2019	558	3507	4065	145	101	246
2020	547	3350	3897	138	94	232
2021	544	3268	3812	140	89	229
<b>% 2021 su tot</b>	<b>80%</b>	<b>97%</b>	<b>94%</b>	<b>20%</b>	<b>3%</b>	<b>6%</b>

Non sussistono differenze tra dipendenti a tempo pieno e tempo parziale in relazione ai diversi benefit aziendali (mensa, Cral, welfare...), ai contributi per la pensione integrativa, alle garanzie assicurative, alla gestione dei congedi parentali.

## Congedi di cura

La legislazione nazionale prevede numerosi istituti che consentono di ridurre la prestazione lavorativa ordinaria per svolgere attività di cura personale e accudimento di familiari (bambini e parenti con disabilità o problemi di salute).

Alcuni sono stati recentemente introdotti e/o integrati per promuovere la parità di genere e la maggior assunzione maschile di responsabilità di cura familiare (in particolare i congedi di paternità obbligatoria).

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

Nel 2020 e nel 2021 i congedi ordinari sono stati affiancati da istituti

emergenziali per mitigare le limitazioni sociali disposte in seguito alla crisi sanitaria dovuta alla pandemia da Covid 19 (es. chiusura scuole) e favorire la cura dei soggetti deboli e dei minori, "potenziando" i benefici della Legge 104/1992 (solo nel 2020) ed estendendo i congedi parentali, a determinate condizioni, retribuiti al 50% (rispetto al 30%-0% ordinari). In generale, benché l'eccezionalità della situazione sociale e sanitaria generata dalla pandemia abbia reso l'ultimo biennio assolutamente anomalo e abbia di conseguenza reso difficile individuare dei trend consolidati su certi istituti, dall'analisi complessiva dei dati di medio-lungo periodo, si evidenzia un'evoluzione verso un riequilibrio di genere nella richiesta di permessi di cura genitoriale, con un incremento seppur modesto dei congedi parentali maschili a fronte della riduzione di quelli femminili: ci sono meno genitori, ma quei pochi nuovi padri sono più presenti che in passato, anche dopo i congedi di paternità obbligatori, di recente introduzione nell'ordinamento.

**Congedi e permessi di cura –  
Fruizione giornate**

	2019			2020			2021			
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	%
<b>n. giorni goduti di cui:</b>	<b>26.939</b>	<b>7.640</b>	<b>34.579</b>	<b>30.556</b>	<b>9.223</b>	<b>39.779</b>	<b>24.391,5</b>	<b>5.585</b>	<b>29.976,5</b>	<b>100</b>
maternità obbligatoria	0	2.017	<b>2.017</b>	0	1.224	<b>1.224</b>	0	376	<b>376</b>	<b>1</b>
paternità	221	0	<b>221</b>	361	0	<b>361</b>	284	0	<b>284</b>	<b>1</b>
congedo parentale (retrib. 30%-0)	4.667	1.460	<b>6.127</b>	3.549	790	<b>4.339</b>	4.531	1.199	<b>5.730</b>	<b>19</b>
assistenza parenti e figli (L. 104)	9.585	2.000	<b>11.585</b>	8.832	2.006	<b>10.838</b>	9.137	2.095	<b>11.232</b>	<b>37</b>
cura personale (L. 104)	511	246	<b>757</b>	579	268	<b>847</b>	562	293	<b>855</b>	<b>3</b>
handicap congiunti (D.Lgs. 151)	9.331	975	<b>10.306</b>	8.086	1.426	<b>9.512</b>	8.217	1.054	<b>9.271</b>	<b>31</b>
altri congedi straordinari (L.53 – Gravi patologie)	2.145	644	<b>2.789</b>	1.488	354	<b>1.842</b>	1.394,5	358	<b>1.752,5</b>	<b>6</b>
malattia figli (permessi retribuiti e non)	479	298	<b>777</b>	170	93	<b>263</b>	220	96	<b>316</b>	<b>1</b>
congedi parentali Covid	-	-	-	2.352	1.559	<b>3.911</b>	46	114	<b>160</b>	<b>1</b>
L. 104 Covid	-	-	-	5.139	1.503	<b>6.642</b>	-	-	-	-

**Congedi e permessi di cura –  
Fruizione giornate % Δ 2021-2020**

<b>Totale giorni goduti di cui:</b>	<b>-25%</b>
maternità obbligatoria	-69%
paternità	-21%
congedo parentale (retrib. 30%-0)	32%
assistenza parenti e figli (L. 104)	4%
cura personale (L. 104)	1%
handicap congiunti (D.Lgs. 151)	-3%
altri congedi straordinari (L. 53 – Gravi patologie)	-5%
malattia figli (permessi retribuiti e non)	20%
congedi parentali Covid	-96%
L. 104 Covid (non più applicati nel 2021)	-100%

TIPOLOGIA		2021			
		M	F	TOT	%
PERMESSO RETRIBUITO (parenti fino a terzo grado)	Legge 104/1992 art.33 comma 3 modificato Legge 53/2000 art.20	7.957	1.749	9.706	80%
PERMESSO RETRIBUITO (figli)	Legge 104/1992 art.33 comma 3 modificato Legge 53/2000 art.20	1.180	346	1.526	13%
PERMESSO RETRIBUITO (dipendente portatore handicap)	Legge 104/1992 art.33 comma 6	562	293	855	7%
		9.699	2.388	12.087	100%

Rispetto al 2020, nel corso del 2021 la fruizione dei congedi giornalieri è diminuita di un quarto.

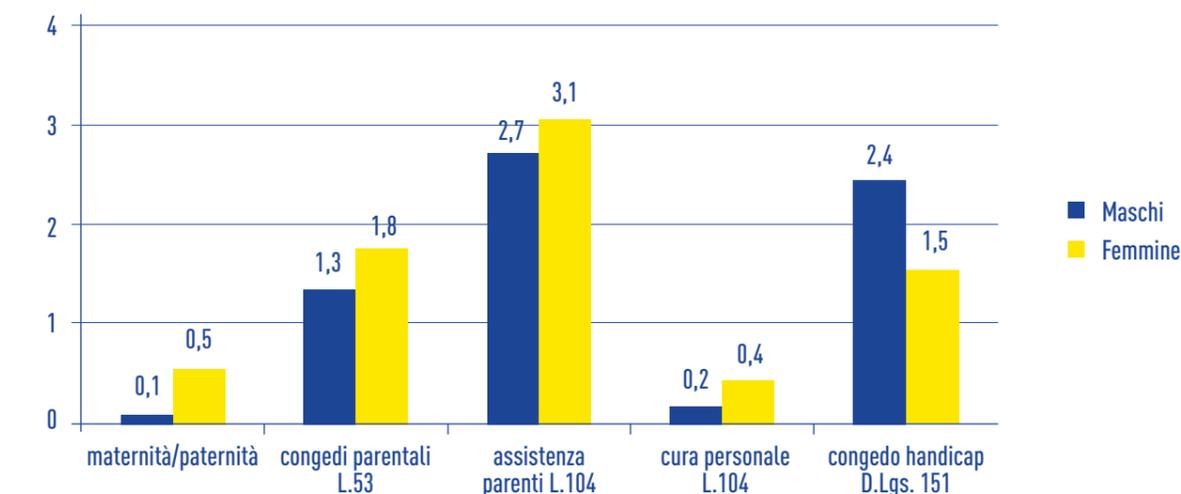
A ciò ha fortemente contribuito la quasi totale riduzione dei "congedi Covid": nel 2021 infatti i permessi "L. 104 Covid" non sono più stati applicati, mentre i "congedi parentali Covid" sono diminuiti circa del 96% in funzione del progressivo miglioramento della situazione sanitaria e della diminuzione della "Didattica a Distanza".

E' palese inoltre il progressivo trend di abbattimento dei congedi di maternità/paternità che continua a ridursi pur tenendo conto degli effetti della situazione non ordinaria del 2020/2021, sia 129 sul piano

delle esigenze individuali e familiari che su quello normativo, con i congedi straordinari istituiti ad hoc. Rispetto all'andamento degli ultimi anni, si riducono anche i congedi connessi alle responsabilità genitoriali (congedi parentali e permessi malattia figli), mentre si mantengono sostanzialmente stabili quelli relativi all'assistenza di familiari con handicap o gravi problemi di salute.

Nel 2021, tra tutti i congedi giornalieri ex Legge 104 "ordinaria", solo il 13% riguardava i figli e il 7% la cura personale, mentre ben l'80% sono stati connessi agli altri parenti (solitamente i genitori anziani).

**Giorni pro capite di fruizione congedi - 2021**



Rispetto al 2020, nel corso del 2021 la fruizione dei permessi orari è aumentata del 38%.

Analogamente all'andamento dei permessi giornalieri, si registrano una diminuzione dei congedi legati alla maternità/paternità e cura dei figli e un aumento dei congedi legati all'assistenza a familiari.

Si evidenzia infine che il consistente aumento dei congedi parentali

retribuiti al 30%-0% (+198%) e ai congedi L. 104 (+70%) è da leggere considerando che, rispetto al 2021, nel 2020 i dipendenti hanno privilegiato il ricorso ai "congedi parentali Covid" e "L. 104 Covid" (istituiti ad hoc per la situazione emergenziale e non più applicati nel 2021 per la parte relativa alla "L. 104 Covid"), meglio retribuiti (al 50%) dei congedi ordinari.

**Congedi e permessi di cura –  
Fruizione ore**

	2019			2020			2021			
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	%
<b>n. ore godute di cui:</b>	<b>17.863</b>	<b>7.987</b>	<b>25.850</b>	<b>10.410</b>	<b>4.162</b>	<b>14.572</b>	<b>14.121</b>	<b>6.034</b>	<b>20.155</b>	<b>100</b>
riposi giornalieri genitori	8.230	1.366	<b>9.596</b>	4.581	770	<b>5.351</b>	3.601	299	<b>3.900</b>	<b>19</b>
congedo parentale	154	523	<b>677</b>	27	55	<b>82</b>	35	209	<b>244</b>	<b>1</b>
assistenza parenti e figli (L. 104))	3.819	1.889	<b>5.708</b>	1.428	876	<b>2.304</b>	2.933	1.500	<b>4.433</b>	<b>22</b>
cura personale (L. 104)	5.660	4.1970	<b>9.857</b>	4.374	2.451	<b>6.825</b>	7.551	4.022	<b>11.572</b>	<b>58</b>
altro (controlli prenatali)	0	12	<b>12</b>	0	10	<b>10</b>	0	5	<b>5</b>	<b>(0,03)</b>

**Congedi e permessi di cura –  
Fruizione ore % Δ 2021-2020**

<b>Totale ore godute di cui:</b>	<b>38%</b>
Riposi giornalieri genitori	-27%
Congedo parentale (retrib. 30%-0)	198%
Cura personale (L. 104)	70%
Altro (controlli prenatali)	-47%

## Centro di ascolto

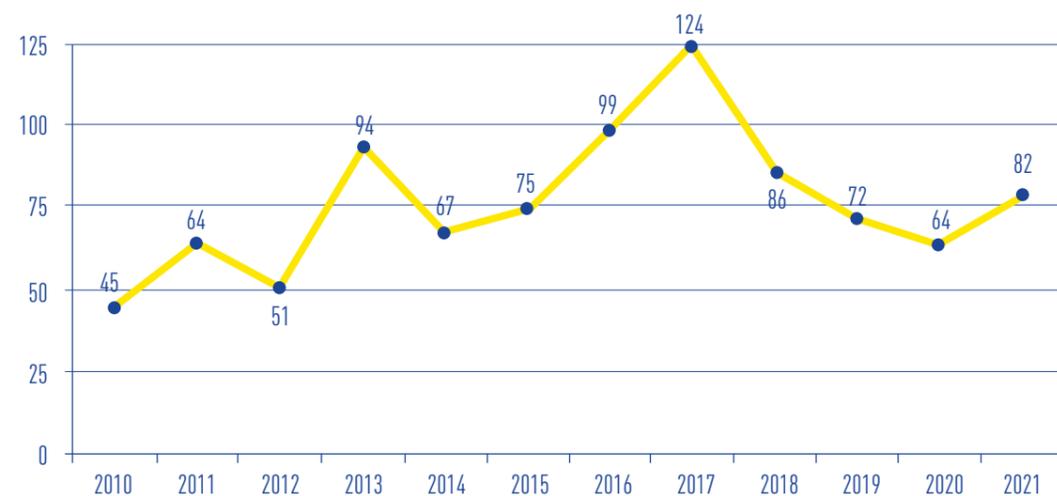
Il perdurare dello stato di emergenza sanitaria derivante dalla pandemia Covid 19 ha caratterizzato anche l'anno 2021 inducendo GTT, d'intesa con le Organizzazioni Sindacali, a riattivare procedure di integrazione salariale per tutto il personale con conseguenti ripercussioni economiche e psicologiche 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. 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).

### N. fruitori annui



## Supporto economico

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.

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.

## 3.4 RELAZIONI INDUSTRIALI

Dopo un 2020 in cui le Relazioni Industriali 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 GTT 2021-2023.

### 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 subito 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 30/12/2021, 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 ha siglato con le OO.SS. un accordo per il trattamento dei neoassunti, che garantendo l'equilibrio economico e la competitività dell'azienda, ha posto le basi per un nuovo piano di assunzioni di 100 autisti in grado di far fronte al turn over nell'arco del triennio del Piano Industriale (2021-2023).

### 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.

Anche per l'anno 2021 è stata rinnovata la Polizza Covid, stipulata nel 2020, che garantisce a tutti i dipendenti GTT e i loro famigliari una copertura assicurativa contro le infezioni da Covid -19.

### Riunioni sindacali effettuate

	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
Convocate dall'azienda	85	47	17	-64%
Richieste da Organizzazioni sindacali / RSU	118	130	102	-22%
Procedure di conciliazione	47	49	35	-29%
<b>Totali</b>	<b>250</b>	<b>226</b>	<b>154</b>	<b>-32%</b>

Esito procedure di Conciliazione ex L. 146/1990 (Esercizio del diritto di sciopero nei servizi essenziali)	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
Chiusura positive	15	13	17	31%
Decadute/ritirate/sospese	5	12	6	-50%
Attive al 31/12	4	1	0	-100%
Chiusura negative	13	16	7	-56%
Chiusura negativa con sciopero	10	7	5	-29%
<b>Totali</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>-29%</b>

Scioperi Aziendali	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
	Dichiarati	13	11	6
di cui effettuati	10	5	4	-20%

Nazionali	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
	Dichiarati/adesioni	1	0	7
di cui effettuati	1	0	7	---

Totale scioperi	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
	Dichiarati	14	11	13
di cui effettuati	11	5	11	54%

Accordi sottoscritti (contrattazione di II livello)	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021
Con Organizzazioni sindacali	29	34	35	3%
Con RSU	40	22	19	-14%
<b>Totale</b>	<b>69</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>-4%</b>

Tutti i dipendenti (100%) sono coperti dal contratto nazionale di categoria (TPL-Mobilità e Dirigenti).

Adesioni sindacali per genere	% su organico						
	2019	2020	2021	Δ % 2020-2021	2019	2020	2021
M	2357	2284	2219	-3%	64%	66%	66%
F	415	397	399	1%	58%	58%	58%
<b>tot</b>	<b>2772</b>	<b>2681</b>	<b>2618</b>	<b>-2%</b>	<b>63%</b>	<b>64%</b>	<b>65%</b>

L'andamento delle adesioni sindacali nel triennio evidenzia un tasso di sindacalizzazione costante, con un lieve calo generale connesso alla diminuzione dell'organico e un lieve aumento in termini percentuali

(quasi due terzi di dipendenti aderenti a qualche sindacato). Le adesioni femminili rimangono proporzionalmente inferiori.

## 3.5 LEGALITÀ

Il rigoroso rispetto della Legge è una priorità imprescindibile per ogni ambito dell'azione aziendale. L'impegno per la conformità a norme e regolamenti (compliance) anche nel 2020 trova riscontro inequivocabile nell'assenza di sanzioni da parte di:

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

Ciò è particolarmente rilevante considerando entità e complessità delle attività gestite, ad esempio gli appalti.

In considerazione di tale sensibilità e risultati, a fine 2020 il Consiglio di Amministrazione ha avviato la procedura per il conseguimento del **Rating di legalità**, la cui domanda è stata poi presentata a gennaio 2021.

Nel marzo 2021, in seguito a verifica delle informazioni fornite, l'Autorità ha attribuito il rating, con il massimo punteggio attribuibile (3/3 "stelle")

RT13173	Torino (TO)	08555280018	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	23/03/2021	Rating Attribuito	☆☆☆	23/03/2023
---------	-------------	-------------	----------------------------------	------------	-------------------	-----	------------

(estratto del sito AGCM)

Le condizioni che hanno permesso l'attribuzione del rating devono essere mantenute per tutta la sua durata, un solo evento negativo rientrante nell'ampia casistica delle condizioni regolamentari minime (es. illeciti amministrativi) può infatti comportarne la revoca. È dunque impegno aziendale continuare a monitorarle e rispettarle scrupolosamente.

Il rating è un indicatore sintetico del rispetto di elevati standard di legalità da parte delle imprese, la richiesta è volontaria. È strutturato sulla base di un "punteggio" minimo e massimo in base alle condizioni soddisfatte. Prevede infatti:

- requisiti indispensabili di conformità normativa (assenza di condanne, misure cautelari, ecc.) dell'azienda e dei suoi amministratori e procuratori (ben 47 soggetti nella domanda presentata);
- punteggi premianti per l'adozione volontaria di strumenti organizzativi e buone pratiche sia in ambito legale sia in materia di ambiente, sicurezza e più complessivamente responsabilità d'impresa.

Oltre ai vantaggi reputazionali, il rating determina benefici nella concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni e delle banche. Ha durata di 2 anni, rinnovabili alla scadenza. L'istruttoria e il riconoscimento sono responsabilità dell'AGCM - Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Entrando nel merito, a seguire nel capitolo si articola il complesso sistema di prevenzione della corruzione (tema-chiave esplicitamente richiesto dal D.Lgs. 254/2016 sulle DNF) e si rendiconta l'intero contenzioso legale dell'anno, in ambito civile, penale e del lavoro.

## Prevenzione della corruzione

La corruzione è un tema materiale per GTT perché la medesima ha degli impatti significativi per la società sia per il contesto esterno in cui la medesima opera sia per i ragionevoli interessi e aspettative degli stakeholder sul tema.

GTT analizza, valuta e tratta il rischio di corruzione, al fine di prevenirlo, in tutti i sotto - processi presenti nella mappa dei processi approvata dal Consiglio di Amministrazione. Nell'analisi dei processi si è anche

tenuto conto dei c.d. "soci in affari", cioè delle persone giuridiche terze (pubbliche o private) con cui la società entra in relazione commerciale e che quindi possono ragionevolmente esporre l'organizzazione ai rischi di corruzione.

Il sistema di gestione della prevenzione della corruzione di GTT in data 16/12/2021 ha ottenuto la Certificazione UNI ISO 37001:2016.

## L'architettura del sistema

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

GTT gestisce la prevenzione della corruzione in primo luogo attraverso:

- Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO37001:2016 e documenti correlati;
- Politica di GTT per la prevenzione della corruzione;
- Codice di comportamento;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) - Parte Generale;
- Sezione A di Parte Speciale del MOG - Reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione e corruzione tra privati;
- Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT);
- Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati;
- Documenti di due diligence.

La prevenzione della corruzione in GTT, come sopra descritta, non ricomprende il riciclaggio, che non sarà quindi qui preso in considerazione. Per completezza di esposizione si dà atto che GTT, in quanto dotata di Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001, ha

adottato la Sezione F di Parte Speciale del MOG in cui vengono trattati i delitti di riciclaggio. Le restanti Sezioni di Parte Speciale (C sicurezza ed ambiente; D delitti informatici, G reati tributari) non impattano direttamente sul tema della corruzione.

I materiali menzionati, tranne il Manuale di sistema, le Sezioni di Parti Speciali del MOG, la Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati ed i documenti di due diligence, sono integralmente pubblicati sul sito istituzionale, sezione Trasparenza. Tutti i materiali menzionati sono anche integralmente pubblicati sulla intranet aziendale.

## Valutazione dei rischi e contromisure

GTT ha adottato in data 21/10/2021 il documento "Analisi del contesto esterno" correlato al Manuale del sistema di gestione della prevenzione della corruzione ai sensi della norma ISO37001:2016.

L'analisi del contesto esterno identifica il rischio corruttivo in base alle caratteristiche dell'ambiente in cui la società opera con riferimento sia alle dinamiche territoriali sia alle dinamiche settoriali.

Per l'analisi del contesto esterno si prendono in considerazione dati oggettivi e dati soggettivi.

### DATI OGGETTIVI

Sono quelli che si evincono da fonti istituzionali che analizzano i fenomeni corruttivi in Italia.

La società utilizza le seguenti fonti di dati oggettivi, ove pubblicati:

- Relazione annuale del Ministero dell'Interno al Parlamento;
- Relazione annuale dell'ANAC al Parlamento;
- Pubblicazioni dell'ANAC;
- Commissione Europea - Relazione sullo Stato di diritto;

e considera un arco temporale di massimo 5 anni.

La società tiene traccia del riferimento della fonte del dato oggettivo, di quanto si evince dal dato oggettivo e della valutazione (interpretazione ed estrazione di elementi utili) delle caratteristiche dell'ambiente in cui la società opera, in apposito elenco, da cui per il 2021 risultano quali processi correlati a rischio corruzione: Acquisti e Risorse Umane.

### DATI SOGGETTIVI

Consistono nella percezione del fenomeno corruttivo da parte degli stakeholder.

La società tiene conto di tale percezione da parte degli:

- stakeholder interni
- stakeholder esterni.

La società tiene traccia dell'analisi del contesto esterno – dato soggettivo - stakeholder interni nella mappa dei processi all'indicatore di probabilità "precedenti eventi corruttivi o simili", in cui il personale GTT coinvolto nell'analisi e valutazione del rischio risponde al quesito circa la conoscenza di notizie di eventi corruttivi o simili accaduti in contesti analoghi a GTT in un arco temporale di massimo 5 anni.

La società inoltre prende in considerazione la percezione del fenomeno corruttivo attraverso l'eventuale presentazione di segnalazioni da parte dei c.d. whistleblower in un arco temporale di massimo 5 anni e ne tiene traccia in apposita tabella.

La società tiene traccia delle esigenze e delle aspettative degli stakeholder esterni (individuati nella Dichiarazione Non Finanziaria nella matrice di materialità) in tema di prevenzione della corruzione come da tabelle allegate.

### TABELLA ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO – DATI SOGGETTIVI – STAKEHOLDER INTERNI – SEGNALAZIONI C.D WHISTLEBLOWING

ANNO	NR. SEGNALAZIONI WHISTLEBLOWING	AREA DI RISCHIO DELLA SEGNALAZIONE
2021	0	--
2020	0	--
2019	0	--
2018	0	--
2017	0	--

### TABELLA ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO – DATI SOGGETTIVI – STAKEHOLDER ESTERNI

PARTE INTERESSATA	ESIGENZA / ASPETTATIVA	PROCESSI CORRELATI A RISCHIO CORRUZIONE
Ente di controllo / Azionista / Organismi di governance / Finanziatori	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione amministrativa e contabile, corretta redazione del bilancio; corretta gestione dei contratti attivi e passivi, corretta gestione del personale.	Amministrazione, Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio, Acquisti e Risorse Umane
Regione Piemonte/Committenti (Enti locali)	Corretta gestione dei contratti di servizio, corretta gestione della rendicontazione dei servizi svolti e/o delle risorse pubbliche spettanti.	Amministrazione, Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio
Dipendenti	Corretta gestione del rapporto di lavoro.	Risorse Umane
Organizzazioni Sindacali	Corretta gestione della fruizione dei diritti sindacali delle OOSS, corretta gestione degli episodi selettivi e del rapporto di lavoro dei dipendenti.	Risorse Umane
Clienti	Corretta gestione della vendita dei titoli di viaggio/sosta/ ecc.; corretta gestione delle irregolarità di viaggio e sosta (sanzioni, ricorsi, ecc).	Verifica
Associazioni dei consumatori / dei disabili / Comunità locale / Altre Istituzioni / Associazione Trasporti / Media	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione del contratto di servizio, corretta gestione dei flussi finanziari.	Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio, Amministrazione
Aziende partecipate	Rispetto della legge in generale ed in particolare non commissione di reati in tema di corruzione; buona amministrazione che comporta tra l'altro corretta gestione dei requisiti di incompatibilità/inconferibilità, corretta redazione del bilancio; corretta gestione dei contratti tra le parti.	Erogazione e monitoraggio del contratto di servizio, Amministrazione
Fornitori / Imprese di trasporto	Corretta gestione del processo Acquisti; corretta gestione dell'esecuzione del contratto; corretta gestione dei pagamenti.	Acquisti

Nell'ambito del sistema sono stati analizzati e valutati i rischi corruttivi disciplinati sia dalla L. 190/2012 sia dal D.Lgs. 231/2001.

Per corruzione si intende l'offrire, promettere, fornire o richiedere un vantaggio indebito di qualsivoglia valore (che può essere economico o non economico) direttamente o indirettamente, e indipendentemente dal luogo, violando la legge vigente, come incentivo o ricompensa per una persona ad agire o a omettere azioni in relazione alla prestazione delle mansioni di quella persona. Per maladministration si intendono condotte, situazioni, condizioni, organizzative ed individuali - riconducibili anche a

forme di cattiva amministrazione - che potrebbero essere prodromiche ovvero costituire un ambiente favorevole alla commissione di fatti corruttivi in senso proprio". Per decisioni di cattiva amministrazione si intendono: "decisioni contrarie all'interesse pubblico perseguito dall'amministrazione, in primo luogo sotto il profilo dell'imparzialità, ma anche sotto il profilo del buon andamento (funzionalità ed economicità)."

La prevenzione dei reati commessi nell'interesse o a vantaggio della società include i reati che sono stati commessi anche a vantaggio della società.

Per quanto riguarda le fattispecie di reati corruttivi si può configurare il rischio di corruzione nei confronti della P.A. con le fattispecie di reato previste dall'art. 25 del D.Lgs. 231/2001 ed il rischio di corruzione tra privati prevista dall'art. 25 ter comma 1 lettera s - bis) del d.lgs. 231/2001.

La valutazione dei rischi viene effettuata per tutti i processi e sotto-processi presenti nella mappa aziendale, a cui sono stati aggiunti i processi "direzionali" impattanti sulla prevenzione della corruzione. Si è tenuto anche conto dei c.d. "soci in affari", cioè delle persone giuridiche terze (pubbliche o private) con cui la società entra in relazione commerciale. Con i processi direzionali la mappa complessivamente è costituita da 40 processi di 1° livello e 266 sotto-processi.

La valutazione del rischio si articola in 3 fasi:

## FASE 1

### L'IDENTIFICAZIONE DEGLI EVENTI RISCHIOSI

sono stati mappati quei comportamenti o fatti che possono ipoteticamente verificarsi. Le tecniche impiegate sono state molteplici: focus group, incontri con tutti i settori aziendali, risultanze dell'analisi del contesto esterno ed interno e delle attività di audit, analisi di casi noti emersi in contesti simili o suggeriti dall'ANAC, ecc.

## FASE 2

### L'ANALISI DEL RISCHIO

è stata effettuata con i responsabili dei processi mappati (process owner), per complessivi 20 incontri effettuati nel 2021. Per tali processi è stato valutato il rischio prima come rischio puro (R), cioè rischio astratto in assenza di contromisure volte a prevenirlo, calcolato in termini di probabilità x danno, e poi come rischio residuo (RR). Tale rischio è dato dalla formula  $RR=R/R3$ . Il valore R3 è ottenuto dalla moltiplicazione del coefficiente R1 (dato dalla somma del valore delle misure di prevenzione poste in essere) per il coefficiente R2 (dato dalla valutazione delle risultanze degli audit o della mancanza degli stessi). Il range di valori ottenibili è compreso tra >0 e 16. Le soglie di accettabilità del rischio residuo sono:

## FASE 3

### LA PONDERAZIONE DEL RISCHIO

si individuano infine le azioni da attuare sulla base di quattro requisiti:

- adeguatezza di misure e/o controlli specifici pre-esistenti;
- efficacia nella neutralizzazione / minimizzazione delle cause del rischio;
- sostenibilità economica e organizzativa delle misure;
- adattamento alle caratteristiche specifiche dell'organizzazione.

Anche le misure di prevenzione dei rischi sono state individuate insieme ai responsabili di processo.

accettabile	basso	Da 0,01 a 4,00 – non sono necessarie ulteriori misure di mitigazione
tollerabile	medio - basso	Da 4,01 a 8,00 – devono essere previste ulteriori misure di miglioramento
critico	medio - alto	Da 8,01 a 12,00 – il processo deve essere rivisto nel più breve tempo possibile
non tollerabile	alto	DA 12,01 A 16,00 – devono essere attuate immediatamente delle misure correttive e il processo deve essere ridisegnato.

Si riportano, di seguito, i processi/sottoprocessi cui è correlato, sulla base della valutazione del rischio e dell'applicazione delle contromisure, un rischio residuo (D.lgs. 231/2001 e L. 190/2012) da 4,01 a 8,00 (Rischio Medio Basso) che si colloca nella fascia "Tollerabile", ordinati per valore di rischio decrescente.

Valutazione qualitativa del Rischio	Rischio residuo Tollerabile		Processo	Sotto Processo	Sotto Processo	Azioni
	231	190				
MB	6,35	4,76	COE	Relazione con i media	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	mantenere contromisure
MB	6,28	6,11	DIR	Rapporti con socio	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	mantenere contromisure
MB	5,44	4,32	ACQ	Esecuzione contratto	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	mantenere contromisure
MB	5,43	4,40	SEM	Tecnologie e Sistemi di protezione	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	aggiornamento procedure entro 2022
MB	5,26		AFC	Gestione proventi	Amministrazione Finanza e Controllo	implementazione applicativo entro 2022
MB	4,94	4,81	DIR	Segreteria Organi Societari	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	mantenere contromisure
MB	4,94		VEN	Raccolta incassi	Amministrazione Finanza e Controllo	implementazione applicativo entro 2022
MB	4,90		VEN	Distribuzione bevande	Amministrazione Finanza e Controllo	mantenere contromisure
MB	4,90		PIN	Produzione urbano – Elaborazione piano	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	aggiornamento procedure entro 2022
MB	4,90		PIN	Produzione extraurbano – Elaborazione piano	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	aggiornamento procedure entro 2022
MB	4,71	4,31	DIR	Incarichi in altre società	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	mantenere contromisure
MB	4,66		PIN	Analisi	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	mantenere contromisure
MB	4,57		STR METRO	Inchieste	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	aggiornamento istruzione operativa entro 2022
MB	4,56		VEN	Materiali	Amministrazione Finanza e Controllo	Studio fattibilità per redazione procedura entro 2022
MB	4,44	4,17	VEN	Spazi pubblicitari	Amministrazione Finanza e Controllo	definire procedura entro 2022
MB	4,37		FAM	Pulizie	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto	mantenere contromisure
MB	4,35		TPU TPE	Monitoraggio e controllo TPL	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	mantenere contromisure
MB	4,30		COE	Immagine istituzionale	Provvedimenti amplificativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto (Processi Direzionali)	mantenere contromisure
MB	4,16		TPU TPE	Produzione urbano esterna	Monitoraggio e consuntivazione del servizio erogato	mantenere contromisure
MB	4,12		LEG	Assistenza legale	Acquisti, Incarichi professionali, Esecuzione contratto (Legale e Contenzioso)	mantenere contromisure

## Modalità di individuazione e gestione dei conflitti di interesse

GTT ha adottato documenti di due diligence per individuare e gestire i conflitti di interesse che possono insorgere tra i dipendenti o le persone legate alle attività dell'organizzazione, c.d. "soci in affari".

Per quanto riguarda l'individuazione e gestione dei conflitti di interesse tra i dipendenti, in data 16/06/2021, è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Risorse Umane" che prevede l'acquisizione di autodichiarazione sull'assenza di conflitto di interesse a seconda del grado di rischio associato al ruolo da ricoprire (come da tabella di valutazione rischio personale in ruolo). Eventuali "anomalie" riportate nelle dichiarazioni saranno portate all'attenzione del responsabile della funzione di conformità per la prevenzione della corruzione con la proposta delle eventuali contromisure aggiuntive da implementare.

In data 17/06/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Organi statutari". Per Organi statutari si intendono gli organi individuati nello Statuto societario in base al codice civile o per volontà dei soci e precisamente:

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

La due diligence prevede le modalità di acquisizione di autodichiarazione sull'assenza di conflitto di interesse. Eventuali "anomalie" riportate nelle dichiarazioni saranno portate all'attenzione del responsabile della funzione di conformità per la prevenzione della corruzione con la proposta delle eventuali contromisure aggiuntive da implementare.

In data 14/07/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO 37001:2016 "Due diligence Incarichi professionali" ed in data 27/07/2021 il documento "Due diligence Fornitori" che prevedono l'acquisizione di idonea autodichiarazione.

In data 29/10/2021 è stato adottato il documento di sistema ISO37001:2016 "Due diligence – Flussi informativi verso la Funzione di conformità della prevenzione della corruzione" che individua le modalità di gestione di eventuali "anomalie" insorte nello svolgimento di una due diligence. In sintesi il process owner del processo individua le eventuali contromisure aggiuntive da implementare e ne dà comunicazione al Responsabile della Funzione della Conformità per la prevenzione della corruzione, che esamina la documentazione prodotta e fornisce riscontro.

## Modalità di gestione di sponsorizzazioni, liberalità, omaggi, spese di rappresentanza

GTT nel 2021 ha adottato la "Procedura rapporti con soggetti pubblici e privati" che disciplina i rapporti intercorrenti tra GTT (e le persone che lo rappresentano) ed i soggetti pubblici e privati con cui viene in contatto. L'obiettivo è di evitare situazioni nelle quali, al di sotto di fattispecie formalmente legittime, si corra il rischio di far circolare denaro o altra utilità nella sostanza teso ad alimentare ipotesi corruttive.

È stato inoltre adottato il documento di sistema ISO37001:2016 di Due diligence degli Sponsorizzati e Partner di co-marketing.

## Comunicazione e formazione

La politica di prevenzione della corruzione di GTT è adottata con delibera del Consiglio di Amministrazione, comunicata a tutto il personale tramite Ordine di Servizio e pubblicata sulla intranet aziendale.

Essa è altresì pubblicata sul sito istituzionale di GTT nella sezione trasparenza in modo tale che chiunque sia interessato ne possa prendere visione, inoltre nei contratti e negli ordini emessi da GTT nei confronti dei fornitori è inserita clausola in cui è previsto obbligo del fornitore di conoscere e rispettare la politica GTT per la prevenzione della corruzione come riportata sul sito web GTT.

Sono inoltre pubblicati sul sito istituzionale, sezione Trasparenza, il Codice di Comportamento, il MOG Parte Generale, il PTPCT.

Le procedure volte a prevenire la corruzione, come anche la sezione A di parte Speciale del MOG e i documenti su citati, sono pubblicati nella intranet aziendale e consultabili da tutti i dipendenti GTT.

La politica della prevenzione della corruzione è inoltre stata sottoscritta per accettazione al 31.12.2021 da:

- 3 membri del Consiglio di Amministrazione pari al 100% dei componenti;
- 3 membri del Collegio Sindacale pari al 100% dei componenti;
- 3 membri dell'Organismo di Vigilanza pari al 100% dei componenti;
- Società di revisione pari al 100%;
- 981 dei 1001 soggetti tenuti in base alla due diligence del personale pari al 98% del totale tra cui:
  - 12 dirigenti e funzionari primi livelli pari al 100% del totale;
  - 142 titolari di posizione pari al 100% del totale;
  - 46 procuratori pari al 100% del totale;
  - 69 RUP pari al 100% del totale.

Il 2% dei soggetti che non hanno ancora presentato l'accettazione della politica di prevenzione della corruzione al 31.12.2021 provvederanno a presentarla nel 2022. La principale causa dell'assenza del documento è dovuta ad assenze connesse alla situazione pandemica in corso.

Il personale aziendale riceve apposita formazione, variamente dettagliata sulla base dei rischi connessi al ruolo ricoperto.

L'Organizzazione, in attuazione della Norma ISO 37001:2016 (punto 7.3), nonché del PTPCT 2021-2023 redatto in coerenza alle linee guida assunte dal Gruppo con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 29/5 del 04/12/2020, ha attuato Piani formativi con modulazione degli interventi in base al rischio:

- formazione frontale per il personale che si occupa di processi ad alto rischio (livello 2);
- formazione prevalentemente on line per il personale a rischio medio (livello 1);

- sensibilizzazione alla cultura della legalità per il personale che svolge attività in processi a rischio basso.

La formazione di livello 1 è avvenuta in parte con consegna di materiale, in parte con formazione frontale e compilazione di un questionario di apprendimento. La formazione di livello 2 si è svolta in aula o mediante collegamento web e prevedeva anch'essa la compilazione di un questionario di apprendimento.

È stata attuata una campagna di sensibilizzazione alla cultura della legalità indirizzata a tutto il personale attraverso il notiziario del personale "GTTInforma" pubblicato sulla intranet nonché con l'affissione di poster nei locali aziendali.

Nel 2021 sono stati formati 710 unità di personale (571 con formazione di livello 1 e 139 di livello 2).

La formazione complessiva erogata da GTT nel biennio 2020-2021 comporta che siano stati formati:

- 981 dei 1001 soggetti tenuti in base alla due diligence del personale pari al 98% del totale di cui:
  - 12 dirigenti e funzionari primi livelli pari al 100% del totale;
  - 142 titolari di posizione pari al 100% del totale;
  - 46 procuratori pari al 100% del totale;
  - 69 RUP pari al 100% del totale.

Il 2% dei soggetti che non hanno ricevuto formazione nel 2021, saranno inseriti in eventi formativi nel corso del 2022.

## Non conformità

Nel 2021 non sono stati accertati episodi di corruzione con sentenza passata in giudicato.

# Contenzioso legale

## Civile

La maggior parte delle cause vedono l'azienda agire in giudizio come parte attrice (cioè, quella che avvia il contenzioso) e consistono in azioni di risarcimento danni da responsabilità civile in seguito a sinistri stradali, interruzioni del servizio, danneggiamenti, aggressioni e in genere cause legate alla responsabilità extra contrattuale. Per questi casi nell'anno 2021 è stata avviata, per n. 255 pratiche, la procedura per il risarcimento danno in via giudiziale.

I ricorsi amministrativi per le sanzioni derivanti da violazione del Codice della strada (sanzioni CdS) consistono in impugnazione davanti al Prefetto o al Giudice di pace delle sanzioni emesse a carico principalmente degli autisti aziendali. Si sono registrati 5 ricorsi nell'anno 2021.

Nella categoria delle sanzioni amministrative rientrano invece i giudizi avanti al Giudice di Pace conseguenti alle sanzioni per il mancato pagamento dei titoli di viaggio, che vengono poi contestate in sede giudiziaria. Si sono registrati 67 ricorsi nell'anno 2021.

I ricorsi dei dipendenti dell'appaltatore consistono in azioni giudiziarie intraprese contro GTT davanti al Giudice del lavoro, ai sensi del D. Lgs. 276/2003, che vedono l'azienda responsabile in solido con il soggetto appaltatore nel caso di mancato pagamento di stipendi, TFR o altri emolumenti collegati al contratto di appalto. Non vi sono stati ricorsi per tale categoria nel corso del 2021.

Le cause civili gestite da legali esterni, spesso di valore elevato, derivano da contenziosi insorti durante la gestione di contratti pubblici.

Le altre cause civili attengono principalmente al recupero crediti nei confronti di abbonati o rivendite, comprendono inoltre il contenzioso per responsabilità civile e contrattuale gestito con avvocati interni. Sono state avviate n. 30 procedimenti nel corso dell'anno 2021.

Infine, le cause davanti al Giudice amministrativo (TAR e Consiglio di Stato) per la maggior parte collegate alla fase di scelta del contraente nelle gare di appalti pubblici.

CONTENZIOSO LEGALE (CIVILE)	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020	Media 2019-2021
SINISTRI	162	0	151	---	104
INTERRUZIONI DI SERVIZIO	197	0	64	---	87
DANNEGGIAMENTI	24	0	21	---	15
AGGRESSIONI	17	0	19	---	12
RICORSI AMMINISTRATIVI (sanzioni CdS)	6	5	5	0%	5
SANZIONI AMMINISTRATIVE	55	9	67	644%	44
RICORSI DIPENDENTI APPALTATORI	25	19	0	-100%	15
CAUSE CIVILI (resp. civile, contrattuale, fallimenti ecc)	3	3	1	-67%	2
ALTRE CAUSE CIVILI (recupero crediti - contenzioso rivendite - contenzioso responsabilità civile e contrattuale gestite con avvocati interni)	36	24	30	25%	30
GIURISDIZIONE AMMINISTRATIVA (TAR - CONSIGLIO DI STATO)	4	1	1	0%	2
<b>Totale</b>	<b>529</b>	<b>61</b>	<b>359</b>		
di cui pendenti a fine anno	87%	77%	91%		

Rispetto all'anno 2020 che non aveva visto l'avvio di pratiche giudiziarie con legali esterni, il 2021 si caratterizza per la ripresa dell'attività in fase giudiziale con dati che si avvicinano a quelli degli anni precedenti al 2020. Stesso discorso per le sanzioni amministrative per irregolarità titoli di viaggio che hanno visto un aumento del contenzioso giudiziario nel 2021 rispetto al 2020 in quanto è ripresa quasi a pieno regime l'attività di contolleria a bordo e di sanzionamento. Utilizzando come riferimento la media dell'ultimo triennio, è comunque evidente un netto incremento delle cause promosse dall'azienda, in particolare per risarcimento danni, e una diminuzione di quelle relative ai rapporti contrattuali.

## Penale

Anche in relazione al contenzioso penale, l'azienda è per lo più parte lesa, che promuove quindi il procedimento giudiziario.

La categoria di eventi più gravi è quella dei delitti contro la persona, in genere aggressioni, minacce e offese ai dipendenti aziendali.

Le querele, gestite in gran parte dall'ufficio legale aziendale, riguardano invece delitti contro il patrimonio, quali danneggiamenti di beni aziendali, truffe per contraffazione di voucher ecc.

I procedimenti aperti "contro GTT" riguardano dipendenti aziendali, giacché la responsabilità penale è personale. Usualmente si tratta di sinistri, che hanno portato a una querela nei confronti degli autisti coinvolti (o altri dipendenti) o all'apertura di procedimenti di ufficio per i casi di lesioni gravi o eventi mortali.

Non vi sono giudizi in atto per la responsabilità amministrativa della società.

Nel 2021 sono stati aperti 216 procedimenti (di cui 173 solo per la fase della querela), in 209 dei quali (circa il 95%) l'azienda è parte lesa.

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Persona	17	7	36	414%
Patrimonio	161	161	173	7%
<b>Totale parte lesa</b>	<b>178</b>	<b>168</b>	<b>209</b>	<b>24%</b>
di cui pendenti a fine anno	57%	53%	56%	
<b>Sinistri – parte imputata</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>-12%</b>
di cui pendenti a fine anno	75%	100%	71%	

## Giuslavoristico

Le rivendicazioni giudiziarie nei confronti dell'azienda possono essere distinte in base a motivazioni di origine nazionale o aziendale e sono prevalentemente di carattere economico.

Negli ultimi anni si assiste al forte, e atteso, decremento delle vertenze di carattere nazionale inerenti gli elementi utili ai fini dell'accantonamento del TFR, 13 nel 2021, dato tanto più significativo se confrontato con le 315 del 2011; ciò attesta che le azioni di contenimento intraprese già nel decennio precedente, sia tramite intese sindacali che con decisioni della direzione aziendale, hanno portato i risultati attesi.

Nel 2021 non si sono presentate ulteriori questioni di rilevanza nazionale; sono al momento in attesa di sviluppi le istanze relative alla retribuzione per il periodo feriale, problematica emersa in sede di giurisprudenza della Corte di Giustizia UE, che interessa tutto il settore autoferrotranvieri.

Le controversie di carattere aziendale hanno mantenuto anche nel triennio 2019 - 2021 il trend degli anni trascorsi, soprattutto in materia di inquadramento del personale; molte di tali vertenze scaturiscono dalla

interpretazione difforme tra parti sociali e azienda di clausole di accordi sindacali aziendali e costituiscono quindi la "continuazione", rimessa a un terzo soggetto (il Giudice), di questioni aperte sui tavoli sindacali. Per affrontare questi fenomeni prosegue la fondamentale sinergia tra le funzioni aziendali preposte alle relazioni sindacali e alla gestione del personale, in un'ottica integrata rispetto agli aspetti puramente processuali e di difesa giudiziaria.

Rispetto alla rivendicazione economica nata nel 2020, riferita alle modalità di erogazione del Premio di Risultato ex accordo aziendale del 2009, in un'ottica di discriminazione retributiva indiretta riferita al personale che utilizza le agevolazioni lavorative di cui alla Legge 104/1992, si evidenzia che è stato proposto ricorso avanti la Corte di Cassazione in seguito ai giudizi di merito in cui l'Azienda è risultata soccombente.

Contestualmente, in merito ad un giudizio instaurato nel 2021 per una vertenza inerente la medesima questione, l'Azienda è risultata vittoriosa in giudizio di primo grado e di conseguenza la controparte ha proposto ricorso in grado di appello.

### Vertenze aperte per causale

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Accantonamento TFR	12	5	13	60%
Contributo ex art. 38 CCNL 2015	0	0	0	=
CAU ex art. 4 CCNL 2000	1	0	0	=
Altro (anzianità contratti CFL)	0	0	0	=
<b>Totale natura nazionale</b>	<b>45</b>	<b>33</b>	<b>73</b>	<b>55%</b>

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
Inquadramento/mansioni superiori	5	7	4	-43%
Differenze retributive (varie)	21	19	50	137%
Danno biologico, assunzione, provvedimenti disciplinari, art. 28 L.300/70	6	2	5	150%
Esonero/licenziamento	0	0	1	=
<b>Totale natura aziendale</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>60</b>	<b>54%</b>
<b>Totale</b>	<b>41%</b>	<b>39%</b>	<b>73</b>	<b>55%</b>

I dati relativi al triennio 2019-2021 evidenziano un forte incremento delle vertenze di lavoro per differenze retributive; in particolar modo su 50 vertenze del 2021 si riscontrano 38 ricorsi giudiziari rispetto alle modalità di calcolo del trattamento retributivo "tempo di cambio".

Esito vertenze di  
natura nazionale  
chiusure nel 2021

	2019	2020	2021
Favorevoli	0	0	0
Sfavorevoli	0	0	0
Transazione	7	0	8
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Esito vertenze di  
natura aziendale  
chiusure nel 2021

	2019	2020	2021
Favorevoli	0	0	10
Sfavorevoli	1	5	0
Transazione	18	14	25
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>35</b>

In riferimento agli esiti delle vertenze, la soluzione win-win (transazione) si rivela di gran lunga la più percorribile, anche per quelle di carattere aziendale e di natura individuale, soprattutto quando la stessa è raggiunta con i buoni uffici dell'Organo giudicante, oltre che meno onerosa.

A fine 2021, su 73 vertenze complessivamente aperte ne rimangono pendenti 30 in attesa di giudizio.

# 4

## ASSE IV: EQUILIBRIO ECONOMICO- FINANZIARIO

### 4.1 Ruolo economico sul territorio

### 4.2 Fornitori

### 4.3 Acquisti e contratti

### 4.4 Relazioni industriali

### 4.5 Piano industriale 2021-2023 e rinnovo flotta (proiezione al 2024)

## 4.1 RUOLO ECONOMICO SUL TERRITORIO

Anche nel 2021 i risultati economici sono stati pesantemente condizionati dalle conseguenze dell'emergenza Covid-19, che hanno avuto un forte impatto su tutto il settore del trasporto pubblico. A differenza dell'anno precedente, caratterizzato dai periodi di lockdown, il servizio è tornato a una sostanziale normalità in termini di prestazioni erogate e di costi operativi, ma la fruizione dei mezzi da parte della clientela è stata nettamente inferiore, per mutate esigenze di mobilità (es. diffusione smart working, timori sanitari nell'utilizzo dei mezzi collettivi, ecc), pregiudicando l'equilibrio

economico, solo in parte compensato dai "ristori" pubblici ad hoc. Il Bilancio di Esercizio 2021 fornisce dettagliata rappresentazione e spiegazione delle grandezze economico - patrimoniali e dei risultati di gestione dell'esercizio annuale.

Mentre il Bilancio d'Esercizio organizza le informazioni economiche e finanziarie secondo le minuziose regole contabili definite dal Codice civile, la rendicontazione di sostenibilità utilizza e riaggrega i dati di Bilancio per quantificare in forma più esplicita e sintetica gli effetti dell'attività aziendale sui principali portatori di interesse.

### Valore economico generato e distribuito

La ricchezza prodotta e distribuita dall'impresa può essere esaminata attraverso la riclassificazione contabile definita dallo standard internazionale GRI, che evidenzia le sue ricadute per la comunità sociale ed economica di riferimento\*.

Il Valore Economico generato rappresenta la ricchezza complessiva creata dall'impresa.

La maggior parte di tale valore viene ripartita tra i principali stakeholder: personale, fornitori (costi operativi), pubblica amministrazione (canoni e imposte), finanziatori (fornitori di capitale di credito) e azionisti (dividendi). La quota rimanente rappresenta il valore trattenuto dalla società: è quello che viene reimpiegato nel "sistema impresa" in qualità di ammortamenti (quota annua per gli investimenti autofinanziati) o accantonamenti, disposti o utilizzati per far fronte a scenari critici che pregiudicano l'equilibrio ordinario del Bilancio.

Tale modello evidenzia 3 grandezze fondamentali:

- Il Valore economico **GENERATO** dall'impresa
- Il Valore economico **DISTRIBUITO** ai portatori di interesse (stakeholder)
- Il Valore economico **TRATTENUTO** dall'impresa

\* In termini quantitativi, la riclassificazione di alcune voci accessorie e aggiuntive comporta valori leggermente differenti dal Bilancio d'Esercizio

	2019	2020	2021	Δ% 2021-2020
<b>Valore Economico generato dalla Società (VEG)</b>				
<b>A) RICAVI</b>				
<b>a1) Ricavi generati direttamente dal sistema</b>				
Proventi tariffari TPL	117.261.185	65.560.713	<b>64.468.025</b>	
Proventi da altre attività non TPL	37.214.790	26.263.695	<b>34.023.441</b>	
Altri ricavi	40.302.084	53.680.317	<b>52.886.010</b>	
<b>a2) Ricavi per compensazioni servizio pubblico</b>				
Corrispettivi contratti di servizio Regione	17.179.677	17.507.294	<b>13.580.000</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Agenzia M.M.	153.113.992	154.502.400	<b>154.809.192</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Province	16.175.821	15.999.727	<b>16.318.271</b>	
Corrispettivi contratti di servizio Comuni	-	-	-	
Corrispettivi contratti di servizio da altri enti	-	-	-	
Contributi per CCNL	26.136.830	24.498.670	<b>24.271.233</b>	
<b>a3) Ricavi per contributi in c/capitale</b>				
Autobus	8.930.638	9.388.167	<b>10.294.162</b>	
Altri ricavi	2.642.434	2.482.043	<b>2.269.411</b>	
<b>a4) Proventi finanziari e proventi straordinari</b>	3.654.268	477.029	<b>437.224</b>	
<b>TOTALE VEG</b>	<b>422.611.720</b>	<b>370.360.055</b>	<b>373.356.967</b>	<b>1%</b>
<b>Valore Economico distribuito (VED)</b>				
COSTI OPERATIVI	163.093.428	141.686.491	<b>147.935.571</b>	<b>4%</b>
REMUNERAZIONE DEL PERSONALE	200.656.454	181.430.892	<b>189.899.380</b>	<b>5%</b>
PAGAMENTI AI FINANZIATORI	6.289.872	5.919.270	<b>5.119.338</b>	<b>-14%</b>
PAGAMENTI ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	18.781.849	11.560.228	<b>17.842.342</b>	<b>54%</b>
INVESTIMENTI NELLA COMUNITÀ	-	-	-	
DISTRIBUZIONE DIVIDENDI	-	-	-	
<b>TOTALE VED</b>	<b>388.821.604</b>	<b>340.596.881</b>	<b>360.796.631</b>	<b>6%</b>
<b>Valore Economico trattenuto dalla Società</b>				
Accantonamenti per rischi	1.512.356	1.750.000	<b>671.000</b>	
Altri accantonamenti	-	-	<b>7.960</b>	
Ammortamenti	49.093.547	47.788.871	<b>47.790.775</b>	
Accantonamenti/ricorso a riserve	-16.815.787	-19.775.697	<b>-35.909.399</b>	
<b>VALORE ECONOMICO RESIDUO (VEG-VED)</b>	<b>33.790.115</b>	<b>29.763.174</b>	<b>12.560.336</b>	<b>-58%</b>

Nel 2021 il valore generato è rimasto sostanzialmente stabile, mentre per le ragioni esposte sono aumentati le spese di produzione (in particolare costi operativi e del personale, che nell'anno precedente erano stati contenuti con l'utilizzo della cassa integrazione straordinaria).

Di conseguenza, per compensare il passivo di Bilancio sono state utilizzate cospicuamente le riserve e il valore trattenuto dall'azienda è crollato al 3% del totale del valore generato (ammortamenti per gli investimenti effettuati meno riserve utilizzate).

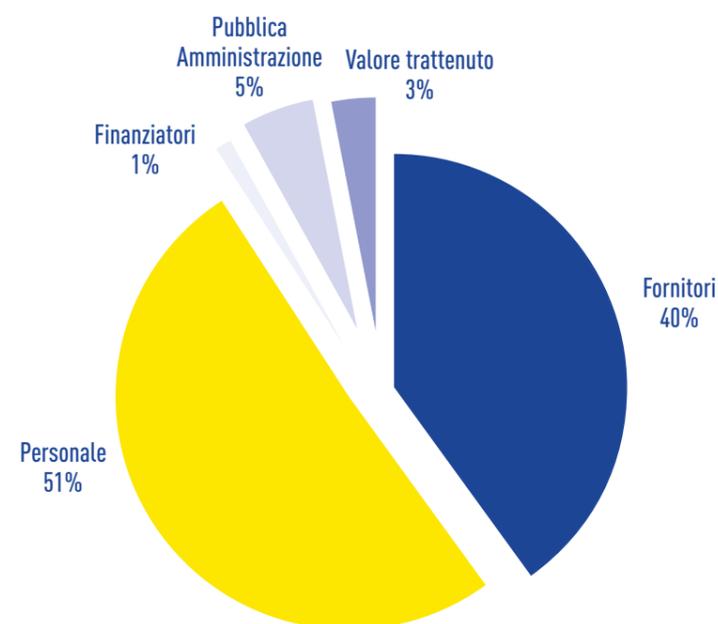
La distribuzione tra portatori di interesse raggiunge così con un'entità complessiva pari al 97% del valore generato ed è così ripartita:

- in quanto azienda "ad alta intensità di lavoro", oltre metà (51%) del

valore generato spetta al personale, per retribuzioni, oneri sociali e previdenziali, seppur la contrazione dell'organico abbia garantito una significativa riduzione rispetto al 2019, ultimo anno "ordinario" senza integrazione salariale pubblica;

- importanti ricadute sul sistema economico di settore e territoriale sono determinate dagli acquisti di beni e servizi dai fornitori, il 40% del totale;
- tornano ai valori ordinari i pagamenti alla pubblica amministrazione, parzialmente "congelati" nell'anno precedente (canoni per l'utilizzo della rete metropolitana e tranviaria, oltre alle imposte), pari al 5%;
- in diminuzione i pagamenti ai finanziatori per le linee di credito in corso, poco più dell'1%.

#### Distribuzione valore economico generato 2021



## Contributi pubblici per investimenti

La gestione e lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto cittadino sono affidate alla società pubblica Infratrasporti.To, che dal 2010 ha assunto competenza sulle infrastrutture della metropolitana, pertanto da un decennio i grandi investimenti sulle reti di trasporto non sono più

gestiti dall'azienda.

I contributi principali sono oggi finalizzati al rinnovo della flotta, acquistata in cofinanziamento pubblico, oltre a contributi infrastrutturali in ambito ferroviario e per progetti ad hoc, quali il BIP.

	2019	2020	2021
<b>Contributi dalla Regione Piemonte</b>			
Per realizzazioni ferroviarie	24.026	2.814.397	1.037.827
Acquisto materiale rotabile	7.936.496	6.966.894	9.593.743
Biglietto Integrato Piemonte	586.893	586.893	542.951
<b>Contributi dal Comune di Torino</b>			
Acquisto materiale rotabile	148.856	148.856	148.856
Realizzazione linea tranviaria storica	33.923	33.923	33.923
<b>Totale</b>	<b>8.730.194</b>	<b>10.550.963</b>	<b>11.357.300</b>

## 4.2 FORNITORI

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

L'approccio della responsabilità di impresa suggerisce poi di integrare le prescrizioni minime di legge, chiedendosi in quale modo l'azienda

può essere promotrice di sostenibilità anche al di fuori dei propri confini organizzativi.

La gestione della catena di fornitura mobilita infatti risorse economiche ingenti, con ricadute rilevanti per la vasta platea delle imprese con cui vengono stipulati i contratti e più in generale per la collettività locale.

## 4.3 ACQUISTI E CONTRATTI

Nel 2021 il valore delle procedure competitive per acquisti di lavori, servizi e forniture ha registrato un significativo aumento, in ragione dell'avvio di un'importante gara per la fornitura di autobus (72 milioni €) e della gara per l'affidamento del servizio di pulizia, movimentazione e rifornimento

(22 milioni €). In conseguenza dell'emergenza sanitaria, sono inoltre stati attivati una serie di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi e dei locali e di approvvigionamento di materiali e dispositivi di protezione individuali (0,8 milioni di Euro).

#### Valore gare (mln €), per criterio di assegnazione

	OEVP	%	Prezzo	%	Totale
2010	9,2	35	17,5	65	26,7
2019	7,3	11	58,5	89	65,8
2020	93,6	75	29,7	25	123,3
2021	107,8	65	58,2	35	166,0

Il confronto anno su anno è poco significativo perché i valori banditi dipendono molto dalle contingenze. Si evidenzia comunque che nel 2021 per i 2/3 del valore complessivo a base d'asta è stato utilizzato il criterio più articolato e qualitativo dell'OEVP.

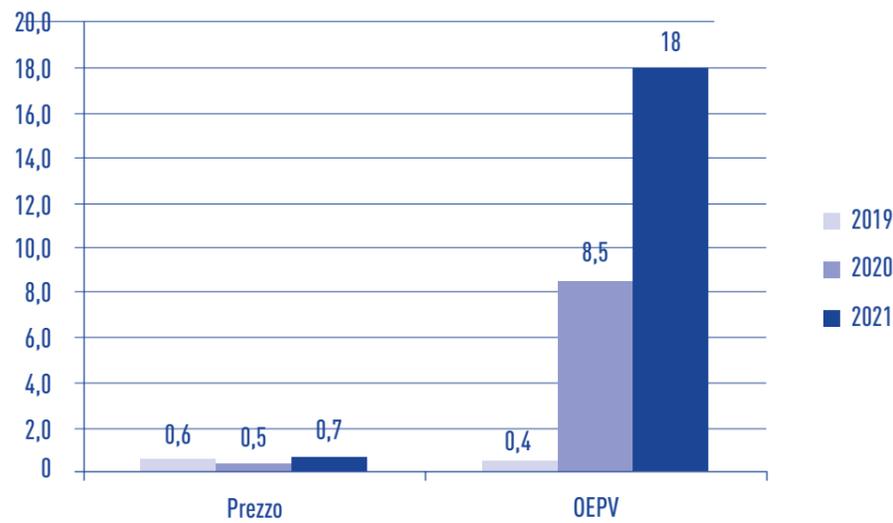
In numero assoluto nel 2021 le gare sono aumentate, rispetto al 2020, per la ripresa dell'attività del servizio di trasporto pubblico

e delle conseguenti procedure concorsuali dopo la flessione registrata a seguito della crisi epidemiologica iniziata nel marzo del 2020. Come ordinario, in attuazione dei decreti "Semplificazioni" DL 76/2020 e DL 77/2021, prevalgono le procedure a prezzo più basso, perché l'OEVP è una procedura più complessa che viene solitamente adottata per gli appalti di maggiore complessità e valore.

Numero gare, per criterio di assegnazione

	OEPV	%	Prezzo	%	Totale
2019	18	16	94	84	112
2020	11	15	61	85	72
<b>2021</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>84</b>	<b>93</b>	<b>90</b>

Valore medio gare (mln €)



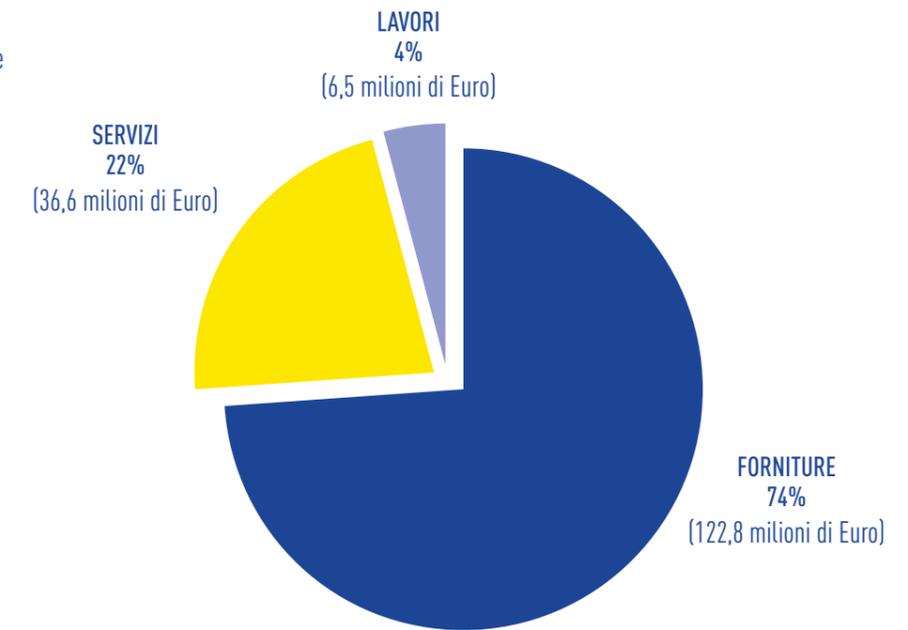
Per le gare concluse nel 2021 (anche quelle avviate in precedenza), le offerte risultano assestate su un **ribasso medio** del 15,2%, determinando un minor costo per l'azienda di 23,1 milioni di Euro.

I **contratti** complessivamente sottoscritti sono stati 465 (332 nel

2020), per un valore complessivo di 186,7 milioni € (139 nel 2020), comprensivi di:

- affidamenti diretti di importo inferiore ad Euro 40.000
- procedure negoziate con unico fornitore
- procedure competitive indette anche in anni precedenti

La tipologia degli appalti si suddivide come segue:



Nell'ambito del Sistema di gestione Qualità, la procedura relativa ad acquisti e ciclo passivo dispone l'effettuazione periodica di verifiche ("audit di seconda parte") sull'attività dei fornitori, finalizzate alla verifica della conformità del loro operato rispetto a quanto previsto nei contratti stipulati. A causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19 le verifiche programmate nel 2021 riprenderanno nel corso del 2022.

# 4.4 PIANO INDUSTRIALE 2021-2023 E RINNOVO FLOTTA (PROIEZIONE AL 2024)

## Prospettive

Il Piano Industriale 2021-2023 determinerà una progressiva estensione del perimetro delle attività eco-sostenibili, in particolare della mobilità a emissioni zero, con l'acquisto di nuovi tram e bus elettrici e in prospettiva anche il prolungamento della metro. Il perimetro della mobilità a emissioni zero verrà progressivamente esteso, sostituendo quote attualmente coperte da mezzi con motori a combustione (in particolare si ridurrà l'utilizzo del gasolio).

Nel 2022 dovrebbero essere pubblicati dall'Unione europea nuovi atti regolatori della *Tassonomia per la finanza sostenibile* (vd. cap. 5), in particolare in relazione al macro-obiettivo della "prevenzione e riduzione dell'inquinamento". Esso sarà con ogni probabilità declinato anche in relazione al rapporto tra mobilità pubblica e privata, includendo quindi il trasporto pubblico locale in ulteriori dimensioni di sostenibilità e identificando nuovi indicatori da assumere nelle prossime DNF.

## Rinnovo flotta - overview al 2024

Considerate le linee di finanziamento a disposizione delle aziende TPL da qui al 2026, GTT potrà beneficiare di quanto stanziato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell'ambito del Next Generation EU, che supporta la ripresa economica degli stati membri colpiti dalla pandemia COVID-19. In particolare la Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologia - Capitolo 2: energia rinnovabile, idrogeno rete e mobilità sostenibile - Misura 4: Sviluppare un trasporto locale più sostenibile mira ad accelerare il Piano strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile (PSNMS) con il rinnovo degli autobus e delle infrastrutture di ricarica tramite l'acquisto di 3.360 autobus a basse emissioni, destinati alle principali città italiane.

GTT, alla luce delle linee di finanziamento disponibili, ha redatto un nuovo Piano Acquisti per il triennio 2022 - 2024 che prevede l'acquisto di 596 tra autobus urbani ed extra urbani, permettendo il rinnovo del 60 % del parco.

### Ipotesi rinnovo flotta al 2024

	Urbano	Extraurbano	TOTALE
Gasolio		62	62
Metano	122		122
Elettrici	370	42	412
	<b>492</b>	<b>104</b>	<b>596</b>
<b>% rinnovo rispetto parco 2021</b>	65%	41%	59%

La consistenza del parco veicoli attuale si modificherà come segue:

		Euro 2 FAP	Euro 3	Euro 4	Metano	EEV	Elettrico	Euro 6	TOTALE
URBANI	2021	8	53	14	213	277	96	92	753
	%	1%	7%	2%	28%	37%	13%	12%	
	2024	0	0	0	170	0	448	91	709
	%	0%	0%	0%	24%	0%	63%	13%	
EXTRA URBANI	2021	55	90	7	0	58	0	43	253
	%	22%	36%	3%	0%	23%	0%	17%	
	2024	0	60	7	0	58	42	103	270
	%	0%	22%	3%	0%	21%	16%	38%	

Con un evidente abbassamento della vita media del parco autobus ed un'offerta molto più attrattiva per l'utenza. Con il rinnovo della flotta nel 2024 tutti i veicoli adibiti al trasporto urbano avranno una vita media inferiore agli 8 anni:

	Urbano	Extraurbano	TOTALE
Gasolio > 8 anni	0	125	125
Gasolio < 8 anni	91	103	194
Metano > 8 anni	0	0	0
Metano < 8 anni	170	0	170
Elettrici	448	42	490
	<b>709</b>	<b>270</b>	<b>979</b>

Lo scenario emissivo si modificherà come segue, portando alla riduzione drastica di idrocarburi incombusti, ossidi di azoto e particolato, attuando appieno la green transition.

	CO <sub>2</sub> (t)	HC (t)	NO <sub>x</sub> (t)	PT (t)
2021	44.802	48	303	2
2024	19.900	0,5	18	0,1
	<b>-56%</b>	<b>-99%</b>	<b>-94%</b>	<b>-96%</b>

Il parco autobus così rinnovato permetterà inoltre di ridurre i costi di manutenzione, assicurare un trasporto collettivo green, confortevole e sicuro per l'agglomerato urbano di Torino ed i suoi cittadini, con ricadute positive dal punto di vista ambientale, economico e sociale.



# 5

## IL TRASPORTO SOSTENIBILE SECONDO LA CLASSIFICAZIONE EUROPEA

### 5.1 Valorizzazione economica delle attività aziendali ammissibili

### 5.2 Identificazione delle attività aziendali sostenibili

La "Tassonomia per la finanza sostenibile" (Regolamento UE 2020/852) ha il fine di promuovere gli investimenti del settore privato in progetti sostenibili. La Tassonomia definisce quali decisioni di investimento siano sostenibili e diventerà quindi un elemento cardine nei criteri di assegnazione delle risorse europee.

Poiché il Regolamento orienta già ora l'assegnazione dei contributi europei e nazionali per gli investimenti ed è prevedibile che acquisirà ulteriore rilevanza nell'immediato futuro, GTT intende avviare già a partire da quest'anno la verifica della rispondenza degli obiettivi di sostenibilità previsti dal Piano industriale alle norme applicative previste dal Regolamento, dandone informativa in questa DNF.

Per essere sostenibile, un'attività deve soddisfare 3 condizioni:

- 1) contribuire ad almeno uno di sei obiettivi ambientali
  - mitigazione del cambiamento climatico;
  - adattamento al cambiamento climatico;
  - uso sostenibile e protezione dell'acqua e delle risorse marine;
  - transizione verso un'economia circolare,
  - riduzione degli sprechi e riciclo dei materiali;
  - contenimento dell'inquinamento e la tutela degli ecosistemi.
- 2) non produrre danni significativi agli altri obiettivi ambientali (principio del DNSH - Do Not Significant Harm);
- 3) rispettare garanzie sociali minime definite dai valori e dai principi internazionali di riferimento, quali le convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) e le Linee guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani.

Gli "atti delegati" di applicazione del Regolamento introducono criteri tecnici oggettivi per stabilire quali attività economiche possano definirsi sostenibili. Questo dovrebbe contribuire a ridurre il fenomeno del greenwashing (l'abuso "pubblicitario" dei temi della sostenibilità). Oggi tutto può essere definito "green" e sostenibile, domani soltanto ciò che risponderà ai criteri tecnici della Tassonomia.

Nel 2021 i primi due obiettivi ambientali, attinenti al contrasto del cambiamento climatico, sono stati normati con requisiti e indicatori tecnici,

definiti dal Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione Europea del 4 giugno 2021, "che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale".

La **mitigazione** del cambiamento climatico è l'insieme di iniziative volte a limitare l'impatto delle attività umane sul clima attraverso la riduzione e/o rimozione delle emissioni di gas a effetto serra.

Sono interessati i settori che presentano i più elevati livelli di emissione di CO<sub>2</sub> e possono contribuire a ridurre le emissioni di gas serra negli altri settori.

L'**adattamento** al cambiamento climatico attiene invece alla capacità di prevedere e affrontare gli effetti negativi del cambiamento climatico, a fronte di danni presenti o futuri alle attività economiche, agli ambienti naturali e ai contesti sociali.

Le attività che rientrano in quest'ambito sono capaci di rendere più "resilienti" i contesti locali, siano essi naturali, economici, sociali.

Il settore del trasporto pubblico locale, compreso il trasporto ferroviario, è incluso tra le attività ammissibili (*eligible*) per entrambi gli obiettivi, ovvero potenzialmente in grado di mitigare i cambiamenti climatici e contenere i suoi effetti negativi.

L'art. 33 del Regolamento esplicita: *Alle operazioni di trasporto si possono imputare un terzo del consumo complessivo di energia e il 23% circa del totale delle emissioni dirette di gas a effetto serra nell'Unione. La decarbonizzazione del parco veicoli e delle infrastrutture di trasporto può pertanto dimostrarsi determinante nella mitigazione dei cambiamenti climatici. I criteri di vaglio tecnico per il settore dei trasporti dovrebbero vertere sulla riduzione delle principali fonti di emissioni settoriali, prendendo in considerazione al tempo stesso la necessità di riorientare il trasporto di merci e passeggeri verso modi a minori emissioni e di creare un'infrastruttura che consenta il passaggio alla mobilità pulita (...)*

## 5.1 VALORIZZAZIONE ECONOMICA DELLE ATTIVITÀ AZIENDALI AMMISSIBILI

I primi impegni informativi derivanti dal Regolamento comportano l'identificazione di indicatori economico-finanziari. Ciò risponde a una visione della sostenibilità che integra le dimensioni ambientale e sociale con quella economica.

Il Regolamento delegato (UE) 2021/2178 prevede che nel 2022 le imprese non finanziarie "comunicano soltanto la quota delle

attività economiche ammissibili alla tassonomia e non ammissibili alla tassonomia", quindi tutte le attività che il Regolamento ritiene potenzialmente sostenibili e che andranno poi esaminate nel dettaglio alla luce degli appositi criteri tecnici per valutare l'effettivo "allineamento" alla Tassonomia.

La quota delle attività ammissibili sul totale delle attività aziendali deve essere calcolata per i seguenti indicatori chiave di prestazione (KPI – Key Performance Indicator):

• **Fatturato generato (TURNOVER):**

Quota calcolata dividendo i ricavi associati alle attività ammissibili (numeratore) per il complesso dei ricavi delle attività aziendali (denominatore).

I ricavi considerati sono quelli della voce "Ricavi netti delle vendite e prestazioni" del conto economico del Bilancio d'esercizio e quelli da compensazioni per contratti di servizio, ricompresi nella voce "Altri ricavi" del conto economico.

253.842	Ricavi attività ammissibili
288.632	Totale ricavi
Migliaia €	
88%	Quota ricavi attività ammissibili

• **Spese per investimenti in conto capitale (CAPEX):**

Quota calcolata dividendo le spese in conto capitale delle attività ammissibili per il complesso delle spese in conto capitale.

Sono inclusi gli investimenti effettuati per immobilizzazioni immateriali, terreni e fabbricati, impianti e macchinari, materiale rotabile\*.

38.562	Spese in conto capitale attività ammissibili
39.066	Totale spese in conto capitale
Migliaia €	
99%	Quota spese in conto capitale attività ammissibili

• **Spese operative (OPEX):**

Quota calcolata dividendo le spese operative delle attività ammissibili per il complesso delle spese operative.

Sono incluse le spese di manutenzione di immobili, impianti e macchinari (escluse le spese di pulizia e i canoni), i costi del personale, le spese generali e sono escluse le spese capitalizzate.

318.790	Costi operativi attività ammissibili
348.717	Totale costi operativi
Migliaia €	
91%	Quota costi operativi attività ammissibili

In questo primo anno di rendicontazione, il perimetro di attività aziendali considerate include tutti i servizi di trasporto offerti dall'azienda, esplicitamente considerati ammissibili dal Regolamento, mentre rimangono esclusi i parcheggi su strada e in struttura.

L'evoluzione della rendicontazione porterà dal prossimo anno a selezionare e focalizzare gli indicatori economico-finanziari relativi nello specifico alle attività identificate come sostenibili ("allineate") in base ai criteri di vaglio tecnico previsti.

Come intuibile, le attività con "vocazione" alla sostenibilità rappresentano quote largamente maggioritarie del Bilancio aziendale, secondo la valorizzazione che segue. Si precisa che anche i criteri di selezione e aggregazione delle voci di Bilancio per il calcolo degli indicatori sono in corso di definizione / approfondimento a livello nazionale e internazionale, a seguire vengono pertanto esplicitati su basi di generale ragionevolezza e pertinenza i criteri adottati, che potranno essere perfezionati negli anni a venire sulla base di standard di riferimento più specifici.

\* Regolamento delegato (UE) 2021/2178, punto 1.1.2.2: "Il denominatore deve comprendere gli incrementi agli attivi materiali e immateriali durante l'esercizio considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore, per l'esercizio in questione, ed escluse le variazioni del fair value (valore equo). Il denominatore deve comprendere anche gli incrementi agli attivi materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali". Inoltre "le spese in conto capitale devono comprendere i costi contabilizzati sulla base di: a) «Immobili, impianti e macchinari»; b) «Attività immateriali»; c) «Investimenti immobiliari».

## 5.2 IDENTIFICAZIONE DELLE ATTIVITÀ AZIENDALI SOSTENIBILI

Nell'ambito del perimetro generale di attività "ammissibili", che include tutti i servizi aziendali di trasporto, è possibile già da ora applicare i criteri di vaglio tecnico per selezionare le attività identificabili come "allineate", cioè sostenibili.

I criteri tecnici variano significativamente per contenuto e

articolazione tra i due obiettivi normati: quelli relativi alla mitigazione sono specificati nel dettaglio e permettono di identificare con certezza quali attività aziendali includere, mentre nel caso dell'adattamento sono molto generici e non consentono che episodici riferimenti alle attività svolte.

### OBIETTIVO 1

## MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Le attività aziendali che secondo la Tassonomia offrono un "contributo sostanziale" alla mitigazione dei cambiamenti climatici sono tre:

- Trasporto pubblico urbano e suburbano a trazione elettrica (metro, tram, bus)

- Trasporto pubblico extraurbano con bus Euro VI
- Trasporto pubblico ferroviario a trazione elettrica (poiché l'attività di esercizio ferroviario terminerà nel 2022, come previsto anche dal Piano industriale, essa non è stata qui analizzata).

### a) Criteri tecnici per la classificazione delle attività

#### 1) Contributo sostanziale

Trasporto pubblico urbano e suburbano: metro, tram, bus elettrici *l'attività fornisce servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> sono pari a zero.*

Trasporto pubblico extraurbano *(fino al 31 dicembre 2025) l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano utilizzando i veicoli conformi alla norma EURO VI.*

#### 3) Requisiti sociali

Rispetto delle Linee guida Ocse per le imprese multinazionali (*OECD Guidelines for Multinational Enterprises*) e dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (*UN Guiding Principles on Business and Human Rights*), inclusi i principi e i diritti identificati dalla Dichiarazione ILO sui principi e i diritti fondamentali del lavoro (*Declaration of the International Labour Organisation on Fundamental Principles and Rights at Work*) e dalla Dichiarazione universale dei diritti umani (*International Bill of Human Rights*).

#### 2) Non arrecare danno significativo ("DNSH")

Adattamento cambiamenti climatici	- ( <i>Allegato A – appendice tecnica</i> )
Acque e mare	-
Economia circolare	Misure per la gestione dei rifiuti, sia durante la manutenzione che a fine vita della flotta, anche con riutilizzo e riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici
Inquinamenti	Pneumatici conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento e al coefficiente di resistenza al rotolamento -Regolamento (UE) 2020/740 Conformità requisiti più recenti omologazione Euro VI
Biodiversità	-

## b) Identificazione delle attività aziendali sostenibili

### 1) Contributo sostanziale

	Mln vetture-km*	% km / tot servizio
Bus elettrici	1,9	7%
Tram	4,4	100%
Metro	10,3	100%
Tot percorrenze urbane	16,6	39%
Bus extraurbani Euro VI>	2,9	29%

\* Al fine di valutare l'impatto effettivo sull'ambiente, è stato utilizzato il computo chilometrico relativo alle percorrenze reali dei mezzi (registrazione da contachilometri).

### 3) Requisiti sociali

Meno significativi e ampiamente rispettati in una realtà aziendale pubblica soggetta a elevata tutela legale e sindacale.

### 2) Non arrecare danno significativo ("DNSH"):

La gestione dei rifiuti, sia durante la manutenzione che a fine vita della flotta, si attiene scrupolosamente alle normative ambientali in atto, privilegiando dove possibile il riciclo dei materiali al conferimento in discarica. In prospettiva del potenziamento della flotta elettrica e dell'internalizzazione della sua manutenzione, prevista dal Piano industriale, la funzione aziendale Ingegneria di manutenzione avvierà un esame delle buone pratiche nazionali e internazionali per la selezione e gestione delle batterie, con l'obiettivo di privilegiare il loro riutilizzo e riciclaggio.

La scelta dei pneumatici rientra di norma nei capitolati di acquisto dei nuovi mezzi ed è pertanto demandata ai costruttori, secondo norme di legge. Verranno analizzati e valutati eventuali requisiti normativi più stringenti, anche in relazione alla loro manutenzione/sostituzione nel tempo.

Le precedenti e non definitive versioni dei regolamenti applicativi prevedevano di monitorare ulteriori significativi impatti ambientali, poi non inseriti nel documento finale:

- Emissioni dirette di gas di scarico: ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), idrocarburi totali (THC), idrocarburi non metanici (NMHC), monossido di carbonio (CO), particolato (PM), numero particelle (PN);
- Emissioni da abrasione dei pneumatici e dei freni;
- Emissioni sonore;
- Produzione di rifiuti (pericolosi e non) durante la manutenzione e la dismissione dei veicoli e del materiale rotabile.

Ritenendo comunque di interesse collettivo analizzare tali impatti, sono stati avviati approfondimenti tecnici e integrata l'ordinaria rendicontazione ambientale con informazioni supplementari relative alle emissioni e al rumore.

## OBIETTIVO 2

## ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Le attività aziendali che secondo la Tassonomia possono offrire un "contributo sostanziale" di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici sono tutti i servizi di trasporto pubblico urbano, suburbano e ferroviario (qui non considerato).

### a) Criteri tecnici per la classificazione delle attività

#### 1) Contributo sostanziale

Trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano  
*L'attività ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività (identificati a seguito di valutazione del rischio climatico dall'elenco contenuto nell'Allegato A al Regolamento).*

#### 2) Non arrecare danno significativo ("DNSH"): come Obiettivo 1

#### 3) Requisiti sociali: come Obiettivo 1

### b) Identificazione delle attività aziendali sostenibili

Non identificabile

Alcune azioni e dispositivi aziendali rappresentano "soluzioni di adattamento" ai rischi climatici, ma non permettono l'identificazione di specifici perimetri di attività sostenibili:

- progressiva diffusione degli impianti di condizionamento sui veicoli: riduzione dei rischi a cui sono sottoposti clienti e conducenti di "stress termico", "variabilità della temperatura", "ondata di calore", "ondata di freddo/gelata".
- manutenzione e consolidamento infrastruttura e tracciato Cremagliera Sassi-Superga: riduzione dei rischi "erosione del suolo", "soliflusso", "valanga", "frana".
- utilizzo acqua da pozzo invece che acquedotto: riduzione dei rischi "variabilità idrologica o delle precipitazioni", "stress idrico", "siccità".

# Relazione del revisore indipendente sulla dichiarazione individuale di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, c. 10, d.lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 regolamento CONSOB n. 20267 del 18 gennaio 2018 Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

**Relazione del revisore indipendente sulla dichiarazione individuale di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267**

Al Consiglio di Amministrazione del Gruppo Torinese Trasporti Spa

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267, sono stato incaricato di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione individuale di carattere non finanziario del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 maggio 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato non si estende alle informazioni contenute nei capitoli 5.1 e 5.2 della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

L'incarico è stato svolto con il supporto specialistico e scientifico dello Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino.

## **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI-Sustainability Reporting Standards, di seguito "GRI Standards", da essi indicati nel capitolo "1-Questo documento" della DNF e individuati come standard di rendicontazione con riferimento alla selezione di GRI Standards in essa riportati.

Lo standard di riferimento adottato è stato integrato con fonti supplementari più pertinenti nel contesto operativo della società, in particolare le Linee Guida Sostenibilità, pubblicate nel 2019 dalla Associazione di categoria ASSTRA - Associazione Trasporti.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della società e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività della società, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività della Società, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

## **Indipendenza del Revisore e controllo della qualità**

Il revisore è indipendente in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del Code of Ethics for Professional Accountants emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

Il Revisore Legale, anche ai sensi dell'art. 10 ter del DLGS 39/2010, applica mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

## **Responsabilità del Revisore Legale**

È del Revisore la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards.

Il responsabile dell'incarico è il revisore contabile con la qualifica di soggetto abilitato allo svolgimento della revisione legale, che si è avvalso del supporto specialistico dello Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino e in particolare del prof. Pietro Paolo Biancone (Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino) e della prof.ssa Silvana Secinaro (Spin-off Accademico HalalTo srl del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino).

Il lavoro di verifica è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi limited assurance. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi.

Pertanto, l'esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche dell'impresa rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario incluse nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio della Società;
3. comprensione dei seguenti aspetti:
  - a) modello aziendale di gestione e organizzazione delle attività con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - b) politiche praticate connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto,
  - c) risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - d) principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 4, lett. a);

4. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di GTT spa e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della Società:

- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.

## GRI analysis

Alla luce dell'attività di revisione svolta per la rendicontazione coerente con i principi GRI emerge che rispetto a quelli citati nell'indice di presentazione sono presenti conformità con altri criteri emersi dai contenuti del report e dalle interviste condotte. Inoltre, possiamo considerare interamente coperta tutta la sezione delle Informative da 102-45 a 102-56 (Pratiche di rendicontazione) grazie alla redazione del capitolo introduttivo e soprattutto della nota metodologica.

Criteria richiesti	Opzione Core
Utilizzare il GRI 102: Informativa generale per rendicontare informazioni sul contesto dell'organizzazione e	Soddisfare tutti i requisiti di rendicontazione per le seguenti informative del GRI 102: Informativa generale:
	• Informative da 102-1 a 102-13 (Profilo dell'organizzazione)
	Informativa 102-7 Dimensione dell'organizzazione
	Informativa 102-9 Catena di fornitura
	Informativa 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura
	Informativa 102-13 Adesione ad associazioni
	• Informative da 102-40 a 102-44 (Coinvolgimento degli stakeholder)
	Informativa 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali, e sociali
	Informativa 102-33 Comunicazione le criticità
	Informativa 102-34 Natura e numero totale delle criticità
	Informativa 102-44 Temi e criticità chiave sollevati
	• Informative da 102-45 a 102-56 (Pratiche di rendicontazione)
Informativa 102-47 Elenco dei temi materiali	
Utilizzare il GRI 103: Modalità di gestione per rendicontare le	Per ciascun tema materiale, soddisfare tutti i requisiti di rendicontazione del GRI 103: Modalità di gestione. Le ragioni di omissione sono consentite solo per le Informative 103-2 e 103-3 (consultare il punto 3.2)

modalità di gestione e il perimetro per tutti i temi materiali	
103-1	<p>Per ciascun tema materiale, l'organizzazione deve rendicontare le seguenti informazioni:</p> <p>a. la spiegazione dei motivi per i quali un tema è materiale;</p> <p>b. il perimetro del tema materiale, che include una descrizione:</p> <p>i. di dove si verificano gli impatti;</p> <p>ii. del coinvolgimento dell'organizzazione negli impatti. Ad esempio, se l'organizzazione ha provocato o contribuito agli impatti, o è direttamente correlata agli impatti tramite i suoi rapporti commerciali;</p> <p>c. ciascuna limitazione specifica riguardante il perimetro del tema.</p>
103-2	<p>Per ciascun tema materiale, l'organizzazione deve rendicontare le seguenti informazioni:</p> <p>a. una spiegazione su come l'organizzazione gestisce il tema;</p> <p>b. una dichiarazione delle finalità della modalità di gestione;</p> <p>c. una descrizione dei seguenti elementi, se la modalità di gestione include tali componenti:</p> <p>i. Politiche</p> <p>ii. Impegni</p> <p>iii. Obiettivi e target</p> <p>iv. Responsabilità</p> <p>v. Risorse</p> <p>vi. Sistemi di gestione dei reclami</p> <p>vii. Azioni specifiche, come processi, progetti, programmi e iniziative</p>
103-3	<p>Per ciascun tema materiale, l'organizzazione deve rendicontare le seguenti informazioni:</p> <p>a. Una spiegazione di come l'organizzazione valuta la modalità di gestione, compresi:</p> <p>i. i sistemi per valutare l'efficacia della modalità di gestione;</p> <p>ii. i risultati della valutazione della modalità di gestione;</p> <p>iii. qualsiasi adeguamento relativo alla modalità di gestione.</p>
Utilizzare i GRI Standards specifici (serie 200, 300, 400) per la rendicontazione di temi materiali.	<p>Per ciascun tema materiale contemplato da un GRI Standard specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soddisfare tutti i requisiti di rendicontazione nella sezione "Informativa sulle modalità di gestione".</li> <li>• Soddisfare tutti i requisiti di rendicontazione per almeno un informativa specifica.</li> </ul> <p>Per ogni tema materiale non coperto da un GRI Standard, si raccomanda di rendicontare altre informative pertinenti al tema in questione (consultare il punto 2.5.3)</p> <p>Le ragioni di omissione sono consentite per tutte le informative specifiche (consultare il punto 3.2)</p>
	GRI 202: Presenza sul mercato (Market Presence)
	GRI 203: Impatti economici indiretti (Indirect Economic Impacts)

	GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (Procurement Practices)
	GRI 207: Imposte (Tax)
	GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (Supplier Environmental Assessment)
	GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management (Labor Management Relations)
	GRI 405: Diversità e pari opportunità (Diversity and Equal Opportunity)
	GRI 406: Non discriminazione (Non-discrimination)
	GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva (Freedom of Association and Collective Bargaining)
	GRI 408: Lavoro minorile (Child Labor)
	GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio (Forced or Compulsory Labor)
	GRI 410: Pratiche per la sicurezza (Security Practices)
	GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (Human Rights Assessment)
	GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (Supplier Social Assessment)
	GRI 419: Compliance socioeconomica (Socioeconomic Compliance)

### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e, dai GRI Standards.

Le conclusioni sulla DNF del Gruppo Torinese Trasporti Spa non si estendono alle informazioni contenute nei capitoli 5.1 e 5.2 della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 07.06.2022

Dott. Davide Barberis  
(Revisore Legale incaricato)

Prof. Paolo Pietro Biancone  
(Spin-off Accademico HalaTo srl)

