

GTT S.P.A.

GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

GTT S.p.A.

**Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2020**

INDICE

PROFILO DI GTT	3
EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19	5
SCENARIO DI MERCATO	22
VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE	43
SITUAZIONE ECONOMICA.....	50
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE.....	62
ATTIVITA' SVOLTE NEL 2020	64
SISTEMI DI GESTIONE	109
ALTRE INFORMAZIONI	118
NOTA INTEGRATIVA.....	119

PROFILO DI GTT

Organi societari

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ⁽¹⁾

Presidente

Paolo Golzio

Amministratore Delegato

Giovanni Foti

Consigliere

Silvia Cornaglia

COLLEGIO SINDACALE ⁽²⁾

Presidente

Giuseppe Chiappero

Sindaci effettivi

Giuseppe Robasto

Mariarosa Schembari

Sindaci supplenti

Massimiliano Bonino

Laura Schiavone

SOCIETÀ DI REVISIONE ⁽³⁾

PricewaterhouseCoopers SpA

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

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

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

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

GTT SpA (di seguito anche GTT) è impresa pubblica ai sensi dell'art. 3, lett. t), D.lgs. 50/2016, interamente partecipata dalla Città di Torino (di seguito anche "Città di Torino", "Città Metropolitana di Torino" o "Comune di Torino") tramite la propria finanziaria FCT Holding SpA.

È soggetta alle disposizioni dettate per le società in controllo pubblico dal D.lgs. 175/2016, dalla l. 190/2012 in materia di prevenzione della corruzione, dal D.lgs. 33/2013 in materia di trasparenza. Opera nel settore della mobilità e gestisce in particolare, a seguito di procedure ad evidenza pubblica, servizi di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, metro), suburbano ed extraurbano ex art. 118 D.lgs. 50/2016. Gestisce inoltre due linee del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Per i relativi acquisti compresi nei settori speciali applica il D.lgs. 50/2016.

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

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

- linea 1 della metropolitana automatica di Torino;
- rete urbana e suburbana di superficie nell'area di Torino e cintura;
- tratte della rete extraurbana regionale nelle province di Torino, Cuneo, Asti e Alessandria nell'ambito dei consorzi aggiudicatari;
- tratte ferroviarie SFMA-Torino-Ceres e SFM1-Canavesana (più tratta Torino-Chieri su rete RFI e sub affidamento Trenitalia);
- parcheggi a pagamento, a raso ed in struttura, nel Comune di Torino.

GTT gestisce inoltre le seguenti attività:

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

EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19

Il settore del trasporto pubblico locale è stato fortemente colpito dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dalla condizione di crisi economico-sociale determinata dalla pandemia. Il settore ha improvvisamente subito un crollo della domanda e ha dovuto velocemente riorganizzare il servizio in linea con prescrizioni governative di complessa applicazione.

Il periodo di lockdown totale e le misure emergenziali Covid-19 hanno avuto sul trasporto pubblico locale il maggior impatto economico/finanziario in considerazione della natura strumentale dei trasporti rispetto alle attività produttive sospese e dell'attesa che, in presenza di adeguati presidi a tutela della salute, la domanda di mobilità delle persone possa tornare a crescere. Altri fattori quali la digitalizzazione di attività economiche, lo sviluppo dell'e-commerce e la didattica a distanza (smart working, e-learning, DAD) hanno determinato la contrazione della domanda di trasporto. Ulteriori elementi di criticità sono stati la riduzione della capacità di trasporto dovuta alle nuove norme sul distanziamento sociale ed il timore degli utenti nel condividere con altre persone l'esperienza del viaggio.

Con la diffusione del Covid-19, nel 2020, vi è stato un inevitabile crollo della domanda di trasporto pubblico e una forzata riduzione del servizio. L'analisi dei primi dati effettivi evidenziano una maggiore perdita in termini di domanda rispetto alla produzione. Il settore, anche nel periodo di lockdown totale, ha garantito, senza interruzioni, un livello minimo di servizio, recuperando un livello produttivo medio pari al 70/80% rispetto al pre-Covid con l'inizio della Fase 2. Dal mese di settembre il servizio ha ripreso al 100%.

Il divario tra offerta e domanda e i conseguenti minori ricavi da traffico, hanno, da subito, creato un considerevole squilibrio economico alle aziende del settore. Si stima che le minori entrate per vendita titoli di viaggio per il 2020 ammontino complessivamente circa - 2,2 mld di euro, includendo gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown totale. A tali perdite si sommano i maggiori costi che le imprese di trasporto pubblico locale hanno sostenuto e continuano a sostenere per l'attuazione di tutte le misure di prevenzione del contagio previste e per garantire il trasporto in sicurezza di passeggeri e dipendenti (disinfezione e sanificazione dei mezzi e degli impianti, acquisto dei dispositivi di protezione individuale per i dipendenti e i clienti, informazione e gestione degli utenti, misure di tutela del personale, ecc.), extra-costi prudenzialmen-

te stimabili nell'anno globalmente in almeno 100 milioni di euro.

Nel corso della crisi pandemica Covid-19, al fine di contrastare tali effetti devastanti sugli operatori, sono state introdotte numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In primo luogo è stato istituito dal decreto legge n. 34 del 2020 (D.L. Rilancio), successivamente convertito in Legge n.126 in data 13 ottobre 2020, un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19, successivamente rifinanziato.

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato, in sintesi, la non decurtazione dei corrispettivi, il differimento dell'applicazione della nuova disciplina in materia di ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020, l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80% del Fondo nazionale TPL, l'attribuzione di un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL, la sospensione fino al 2024, dell'obbligo per regioni, gli enti locali e i gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa.

Si riepilogano, per titoli, le principali misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19

Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi

Il decreto legge n. 34/2020 D.L. Rilancio (L. n. 77/2020) ha istituito un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19, di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020 (art. 200).

L'importo del Fondo istituito dal decreto legge n. 34 del 2020 è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto legge n.104 /2020 D.L. Agosto (art. 44) e può essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedi-

cato. La legge di bilancio 2021 (comma 817) ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC.

Si segnala alle aziende associate che è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 120 del 21 maggio 2021 la L. n. 69/2021 di conversione, con modificazioni, del decreto legge n. 41/2021 (D.L. Sostegni).

Le misure ivi previste sono entrate in vigore il 22 maggio 2021.

L'articolo 29 del provvedimento introduce disposizioni per il settore del trasporto pubblico locale in relazione al fondo indennizzo ricavi TPL e ai servizi aggiuntivi conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Con il comma 1 viene confermato nel corso delle approvazioni parlamentari il rifinanziamento di 800 milioni di euro per l'anno 2021 del "fondo indennizzo ricavi da traffico" di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77. Grazie a questo nuovo stanziamento, l'ammontare complessivo delle risorse del "fondo indennizzo ricavi" e attualmente destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari conseguenti all'emergenza epidemiologica Covid-19 raggiunge 1,837 miliardi di euro.

Inoltre, sono state introdotte alcune modifiche in merito alle modalità di allocazione delle risorse fra annualità 2020 e 2021. Nel dettaglio, in sede di conversione è stata reintrodotta la previsione, presente nella bozza iniziale del provvedimento, che consente di destinare le risorse a compensazione della riduzione dei ricavi tariffari in via prioritaria per il periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, individuate con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, attualmente fissato al 31 luglio 2021, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019.

L'ammontare totale delle risorse spettanti a ciascuna azienda è però vincolato al rispetto del divieto di sovra-compensazioni come disciplinato dall'art. 200 comma 2 del D.L. n. 34/2020, che ha demandato al D.M. n. 340/2020 la definizione delle logiche di riparto degli acconti e delle regole per il calcolo delle sovra-compensazioni (i ristori non possono essere superiori alla somma algebrica dei (+) mancati ricavi tariffari dei (+) costi aggiuntivi sostenuti a causa del coronavirus e dei (-) risparmi conseguiti per effetto dell'emergenza epidemiologica). Tale decreto ha attribuito al Comitato Paritetico dell'Osservatorio per le politiche del TPL il compito di delineare le regole per

il calcolo delle sovra-compensazioni, ma alla data odierna tali regole non sono state ancora emanate in maniera definitiva e ufficiale.

Per migliore comprensione si riportano nel presente documento, al successivo paragrafo “Valutazioni sulla continuità aziendale”, i quadri riassuntivi aggiornati a marzo 2021 (fonte ASSTRA) delle risorse previste per la compensazione dei mancati ricavi tariffari e per il finanziamento dei servizi aggiuntivi conseguenti all'emergenza Covid-19.

Integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti

Il decreto legge n.18/2020 (L. 27/2020) D.L. Cura Italia ha previsto dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 (prorogato poi fino al 30 aprile 2021 dal decreto legge n. 183 del 2020) il divieto di effettuare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale a seguito delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate. La norma dell'art. 92, comma 4-bis incide direttamente sul rapporto contrattuale esistente tra Ente affidante e società gestore di servizi di TPL e garantisce l'integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti disponendone la intangibilità anche a fronte delle riduzioni e/o sospensioni dei servizi causa Covid-19.

Un'altra misura di primaria importanza inserita in sede di conversione del decreto legge n. 41/2021 (D.L. Sostegni) nella L. n. 69/2021 è stata l'introduzione del comma 3-bis, che prevede l'estensione temporale del periodo di applicazione della norma introdotta con l'articolo 92, comma 4-bis, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 - salvezza dei corrispettivi contrattuali - fino al termine del 31 luglio 2021.

Sospensione delle procedure di affidamento in corso e proroga degli affidamenti in atto.

Il comma 4-ter, art. 92 del D.L. Cura Italia consente la sospensione di tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19. Contestualmente è consentita la proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza. Tali facoltà non sono esercitabili con riferimento alle procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

Anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL

Il D.L. Rilancio ha disposto l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80 per cento del Fondo nazionale TPL, nonché un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL. Gli Enti Committenti sono tenuti ad erogare alle aziende di trasporto pubblico di passeggeri, entro il 31 luglio 2020, un anticipo di cassa non inferiore all'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020.

Rimborso titoli di viaggio

Si segnala anche il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un voucher o con il prolungamento dell'abbonamento. L'articolo 215 del D.L. Rilancio dispone, in deroga alle ordinarie regole per cui i rimborsi non sono dovuti in caso di calamità naturali e di altre emergenze imprevedibili, una forma di ristoro degli utenti dei servizi di trasporto pubblico che non abbiano potuto utilizzare i titoli di viaggio in conseguenza delle misure di contenimento previste dal decreto legge 23 febbraio 2020, n. 6, e dal decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, nonché dai relativi provvedimenti attuativi.

Sospensione temporanea di disposizioni vigenti relative all'acquisto del materiale rotabile

Il D.L. n. 34/2020 ha anche sospeso fino al 2024, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa (art. 200).

Il comma 7 dell'articolo 200 del D.L. Rilancio introduce misure per contenere gli effetti negativi dell'emergenza da Covid-19 e per favorire lo sviluppo ed una attuazione tempestiva e rapida degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile. Non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi, viste le attuali difficoltà finanziarie delle Regioni, degli Enti locali e delle imprese esercenti i servizi; non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi.

Viene inoltre consentito di acquistare, se ritenuto opportuno, i mezzi utilizzando la convenzione Consip autobus 3, in scadenza al 1° agosto 2020, prorogata fino al 30 giugno 2021, nonché di ac-

quistare i mezzi anche in leasing.

Utilizzo delle risorse per attrezzaggio del parco rotabile per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante

Il comma 8 dell'articolo 200 del D.L. Rilancio prevede che fino al 30 giugno 2021 le risorse statali per il rinnovo dei parchi autobus e ferroviari utilizzati per il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, possano essere utilizzate, entro il limite del 5%, per l'attrezzaggio dei medesimi parchi necessario per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante.

È previsto inoltre che il MIT, a valere sulle medesime risorse e mediante apposite convenzioni sottoscritte con Enti pubblici di ricerca o Istituti universitari, promuova le sperimentazioni al fine di incrementare l'indice di riempimento dei mezzi di trasporto, garantendo la sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante.

Utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il contrasto all'emergenza Covid-19

Con l'articolo 241 del D.L. Rilancio è previsto che a decorrere dal 1° febbraio 2020 e per gli anni 2020 e 2021, le risorse Fondo Sviluppo e coesione rinvenienti dai cicli programmatori 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 possano essere in via eccezionale destinate ad ogni tipologia di intervento a carattere nazionale, regionale o locale connessa a fronteggiare l'emergenza sanitaria, economica e sociale conseguente alla pandemia da Covid-19 in coerenza con la riprogrammazione che, per le stesse finalità, le amministrazioni nazionali, regionali o locali operano nell'ambito dei Programmi operativi dei Fondi SIE ai sensi del regolamento (UE) 2020/460 del 30 marzo 2020 e del regolamento (UE) 2020/558 del 23 aprile 2020.

In pratica, diventa possibile utilizzare in via eccezionale le risorse FSC per qualsiasi tipologia di intervento connesso a fronteggiare l'emergenza sanitaria, economica e sociale conseguente alla pandemia da Covid-19, coerentemente con quanto stabilito a livello UE con le importanti modifiche ai regolamenti europei relativi ai Fondi Strutturali e di Investimento (SIE).

La legge di bilancio 2021

Per il 2021 il protrarsi della crisi derivante dalla pandemia di Covid-19 ha comportato la proroga e il rinnovo di alcuni interventi di sostegno economico previsti per l'anno 2020.

In primo luogo è incrementato di ulteriori 390 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 22-ter del decreto legge n. 137 del 2020) il Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi, istituito dal decreto legge n. 34 del 2020.

Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità del Fondo, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento. La medesima disposizione prevede che per i servizi aggiuntivi, le regioni e i comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada a mezzo di società del trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

La legge di bilancio 2021 (comma 790) istituisce il Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 contenute nei decreti legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di 150 milioni di euro per l'anno 2021.

Inoltre sono finanziati i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Si consente alle Regioni ed ai Comuni di ricorrere a convenzioni con operatori di servizi autobus passeggeri, taxi ed NCC (comma 816).

Al fine di favorire il controllo sui mezzi di trasporto pubblico locale del rispetto delle disposizioni anti-Covid fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica la legge di bilancio 2021 ha inoltre disposto (comma 818) che possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale (soggetti indicati all'articolo 12-bis, commi 1-3 del Codice della strada).

La pandemia Covid-19 è uno shock che ha prodotto un cambiamento irreversibile del nostro modo di intendere il lavoro, l'istruzione, le relazioni sociali ed inevitabilmente, anche, il trasporto pubblico.

Non sono noti gli effetti di medio e lungo periodo della contrazione della domanda, né gli scenari della ripresa del settore della mobilità. Non è ancora possibile valutare se la pandemia abbia già provocato o indurrà in futuro modifiche strutturali del trasporto pubblico locale e se tali trasformazioni richiederanno una revisione delle misure di regolazione normativa ed economica e dei prin-

cipi che ad esse presiedono nonché una revisione/aggiornamento dei contratti di servizio (variazioni programmi di esercizio, nuove modalità di esercizio, ricorso a sub-affidamenti, nuovi costi per sanificazioni, distanziamento, modifica info di accesso bus, fermate, relazioni con i clienti, controlli, investimenti, formazione, ecc.). Saranno necessarie nuove definizioni contrattuali tese a garantire, nel nuovo contesto, anche una ripresa della fase di affidamento dei servizi di TPL, anche in base a nuove disposizioni ART.

Con decreto n.2/2021 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata istituita una commissione di studio incaricata di avanzare proposte per la definizione del quadro normativo del trasporto pubblico locale e criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali.

La commissione avrà il compito di proporre la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economico-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale. Inoltre, dovrà occuparsi di sviluppare modelli di integrazione intermodale dell'offerta di trasporto pubblico a livello locale e regionale nel perseguimento dell'obiettivo della mobilità as a service, individuando ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione anche attraverso l'attuazione dei costi standard. Infine, dovrà definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati dei servizi su tutto il territorio nazionale, e individuare modalità telematiche per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati.

Assetto normativo trasporto pubblico locale

Il quadro normativo nazionale e comunitario è stabilmente costituito dal D.lgs. 422/1997, integrato dalle disposizioni contenute nel D.L. 50/2017, dal Regolamento (CE) N. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e dal Regolamento (UE) 2016/2338, del 14 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.

Il TPL è soggetto alle disposizioni previste dalla disciplina generale in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete. I profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale rientrano nella materia " tutela della concorrenza" (Corte Cost. sent.n. 1/2014), mentre in generale il trasporto pubblico locale è oggetto di potestà residuale da parte delle Regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005).

La complessità dell'impianto normativo del trasporto pubblico locale riguarda sia le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale che la questione del finanziamento di tale modalità di trasporto, nonché i rapporti tra le competenze legislative/normative locali, nazionali ed europee.

Il D.lgs. 422/1997 ha decentrato funzioni e competenze in materia di trasporto pubblico regionale e locale.

La programmazione dei servizi compete alle Regioni che definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino, predispongono e aggiornano il piano regionale dei trasporti, approvano il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso cui attuare il piano regionale e definiscono quantità e standard di qualità dei servizi di TPL.

Il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, inoltre, dispone che la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale può essere affidata secondo una delle modalità previste per i servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

L'art. 4 del Regolamento 1370/07 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio che dovrà definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede, in particolare, che dovranno essere stabiliti, ex ante ed in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono inoltre le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (net cost), riversati all'autorità competente (gross cost) o ripartiti fra di loro.

L'art. 5 del Regolamento 1370/07 (Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico) prevede l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servi-

zio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e condizionate, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

Il legislatore italiano, con l'articolo 61 della legge n. 99/2009, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, concedendo espressamente alle autorità competenti, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Con D.L. n. 50/2017 (L.96/2017) sono state adottate importanti disposizioni in materia di finanziamento e regolazione del trasporto pubblico locale in massima parte riprese dallo schema di decreto legislativo "Madia" sui servizi pubblici locali poi decaduto. Le norme più rilevanti di natura finanziaria sono relative alla dotazione ed ai criteri di riparto del Fondo nazionale di finanziamento.

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301). A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dal citato decreto legge n. 50 del 2017 che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il riparto. In particolare, l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni di Euro a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La modifica apportata dalla legge di Bilancio 2019 (Legge 145/2018) all'articolo 27 del D.L. 50/2017, nella parte relativa ai criteri di riparto del FNT, eliminando la penalizzazione sullo stesso per gli affidamenti diretti, ha reso pienamente coerenti le disposizioni normative nazionali con quelle comunitarie.

Il decreto 50/2017 è intervenuto anche in materia di compensazioni e scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'art. 27: il comma 8-bis impone agli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare successivamente al 31 dicembre 2017, di determinare le compensazioni economiche e i corri-

spettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi standard. Il comma 12-quater dell'art. 27 ha stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, in particolare, l'obbligo per l'ente locale o la regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale qualora il gestore uscente, ovvero uno dei concorrenti, sia controllato o partecipato dall'ente affidante, ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero in house.

Le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita con l'art. 37 del D.L. 201/2011 (convertito con modificazioni dalla L. 214/2011) istituita dall'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201.

È compito dell'ART garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture; definire le modalità di remunerazione dei servizi, i requisiti di idoneità economico-finanziaria per la partecipazione alle gare, le norme a garanzia dell'accesso equo ai beni immobili e strumentali indispensabili all'esercizio dei servizi di TPL; definire i criteri per fissare le tariffe; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta; definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti e delineare gli schemi dei bandi di gara e dei relativi capitolati.

Quadro legale di riferimento

GTT è impresa pubblica ai sensi dell'art. 3/1, lett. t), D.lgs. 50/2016, interamente partecipata dalla Città di Torino tramite la propria finanziaria FCT Holding SpA. L'art. 114 del D.lgs. n. 50/2016 (Codice Appalti) dispone che le imprese pubbliche sono tenute all'osservanza del Codice solamente se il contratto rientra nell'ambito dei cd. settori speciali, tra i quali, per l'appunto, vi sono anche i servizi di trasporto, di cui all'art.118 del Codice.

GTT, qualificabile impresa pubblica ai sensi dell'art. 3/1, lett. t), D.lgs. 50/2016, è pertanto tenuta all'applicazione del Codice Appalti esclusivamente ove operi nei settori speciali e non anche ove operi nei settori ordinari. Per acquisti di lavori, servizi e forniture, di importo pari o superiore alla soglia comunitaria di cui all'art. 35 del Codice e rientranti nell'ambito dei settori speciali definiti dall'art. 118 del Codice, GTT applica le disposizioni del Codice medesimo contenute e/o richiamate nella Parte II, Titolo VI, Capo I, applicabili alle imprese pubbliche. Per i medesimi acquisti,

ove di importo inferiore alla soglia comunitaria, in attuazione dell'art. 36/8 del Codice, GTT applica la disciplina stabilita nel proprio Regolamento.

Con particolare riferimento alle gare sopra-soglia nel settore speciale si segnalano le recenti disposizioni del cd. Decreto Semplificazioni (D.L. 76/2020). Sulla Gazzetta Ufficiale n. 228 del 14 settembre 2020 è stata pubblicata la Legge 120/2020 recante “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”.

Sono molte le novità della conversione in Legge, in particolare nel vasto capitolo dedicato alla riforma dei contratti pubblici:

- proroga al 31 dicembre 2021 del regime speciale di liberalizzazione degli appalti contenente nuovi limiti di importo per gli affidamenti diretti
- riduzione a 75 mila euro della soglia per gli affidamenti diretti dei servizi di progettazione
- procedure negoziate senza bando: obbligo di pubblicità
- procedure negoziate a inviti fino alla soglia comunitaria di 5,35 milioni di euro
- deroga per gli appalti sopra-soglia relativi a specifici settori

GTT, in quanto impresa pubblica è inoltre soggetta alle disposizioni dettate per le società in controllo pubblico dal D.lgs. 175/2016, dalla l. 190/2012 in materia di prevenzione della corruzione e dal D.lgs. 33/2013 in materia di trasparenza.

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

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

La legge individua in ambito nazionale l'Autorità nazionale anticorruzione e gli altri organi incaricati di svolgere, con modalità tali da assicurare azione coordinata, attività di controllo, di preven-

zione e di contrasto della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

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

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

Il decreto legislativo n. 33 del 2013 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" è volto ad assicurare l'accesso da parte del cittadino alle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni. La trasparenza non è un fine oggettivo, ma uno strumento per contrastare i fenomeni di corruzione. Difatti, il comma 1 dell'articolo 1 del D. Lgs n. 33/2013 recita: "La trasparenza è intesa come accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche".

MISSIONE, VISIONE E VALORI AZIENDALI

Missione

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

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

Visione

Operare in uno scenario competitivo anche al di là di quanto comporta il quadro normativo attuale.

Rafforzare GTT e perseguire:

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

Valori

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

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

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

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

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

modo completo, chiaro e trasparente.

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

Politica

La politica aziendale è stata riemessa il 9 ottobre 2018 dal nuovo Amministratore Delegato ed è così articolata.

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

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

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

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

qualità dei servizi/prodotti erogati, alla sicurezza delle infrastrutture e del trasporto, al rispetto dell'ambiente, al rispetto dei principi di tutela dei lavoratori e al rispetto della legislazione in materia di salute e sicurezza;

- **codice etico:** diffusione e conoscenza aziendale;
- **garantire la disponibilità, integrità e riservatezza delle informazioni.**

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

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

GTT si impegna a riesaminare periodicamente la Politica, aggiornarne i contenuti, diffonderla al personale coinvolto direttamente o indirettamente nei processi aziendali e renderla disponibile al pubblico.

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

Si fa rinvio alla DNF 2020 di GTT presentata al Consiglio d'amministrazione e dall'Assemblea soci contemporaneamente al corrispondente Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarità tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

DATI INDUSTRIALI 2020

VETTURE KM	
<i>Produzione commerciale urbana e suburbana di superficie</i>	<i>36,2 milioni di cui 4,65 prodotti con vetture tranviarie</i>
<i>Produzione Metro</i>	<i>8,4 milioni</i>
<i>Produzione commerciale extra urbana su gomma</i>	<i>9,0 milioni</i>
<i>Produzione ferroviaria (treni km)</i>	<i>0,6 milioni</i>

PARCO ROTABILE CIRCOLANTE	
<i>Numero tram in esercizio</i>	<i>177</i>
<i>Numero vetture metropolitana</i>	<i>58</i>
<i>Numero bus (urbani + extraurbani) in esercizio</i>	<i>669 urbani + 255 extraurbani</i>
<i>Numero treni</i>	<i>36</i>

PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento	
<i>In struttura soggetti a canone</i>	<i>5.097</i>
<i>Pertinenziali</i>	<i>750</i>
<i>Su suolo pubblico – raso (al 31 dicembre 2019)</i>	<i>50.286</i>

AREA SERVITA	
<i>Numero di Comuni serviti (compreso Torino)</i>	<i>268</i>
<i>Popolazione servita</i>	<i>2,6 milioni</i>

NUMERO ADDETTI (Forza puntuale al 31 dicembre 2020)	
<i>Totale</i>	<i>4.129</i>
<i>di cui conducenti di linea</i>	<i>2.002</i>
<i>di cui macchinisti e capi treno</i>	<i>80</i>
<i>di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari</i>	<i>382</i>
<i>di cui operai</i>	<i>587</i>

SCENARIO DI MERCATO

Domanda di mobilità

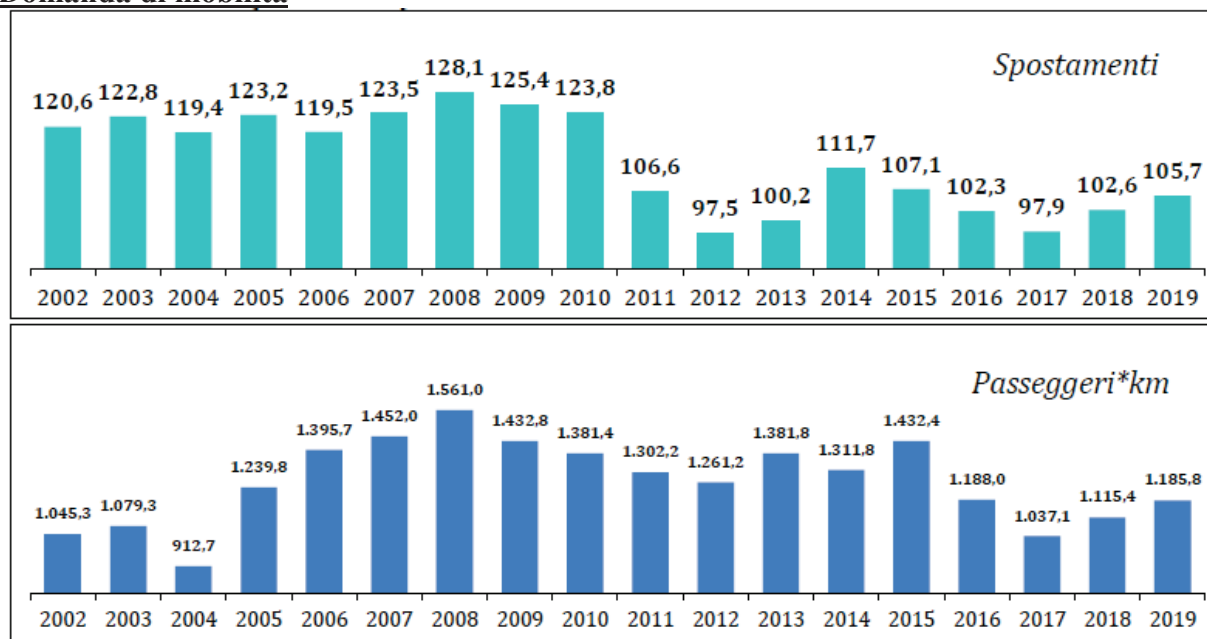


Figura 1: Spostamenti medi e numero pax*km (Fonte ISFORT)

Nel 2019 si registra un volume di 105,7 milioni di spostamenti giornalieri (media feriale, popolazione 14-80 anni) con una crescita del +3% rispetto al 2018 e per quanto ai passeggeri*km il totale del 2019 è pari a quasi 1,2 miliardi, segna un +2,7% rispetto al 2018; nel lungo periodo tuttavia la domanda non cresce e i volumi registrati dieci anni fa, sono lontani dall'essere recuperati.

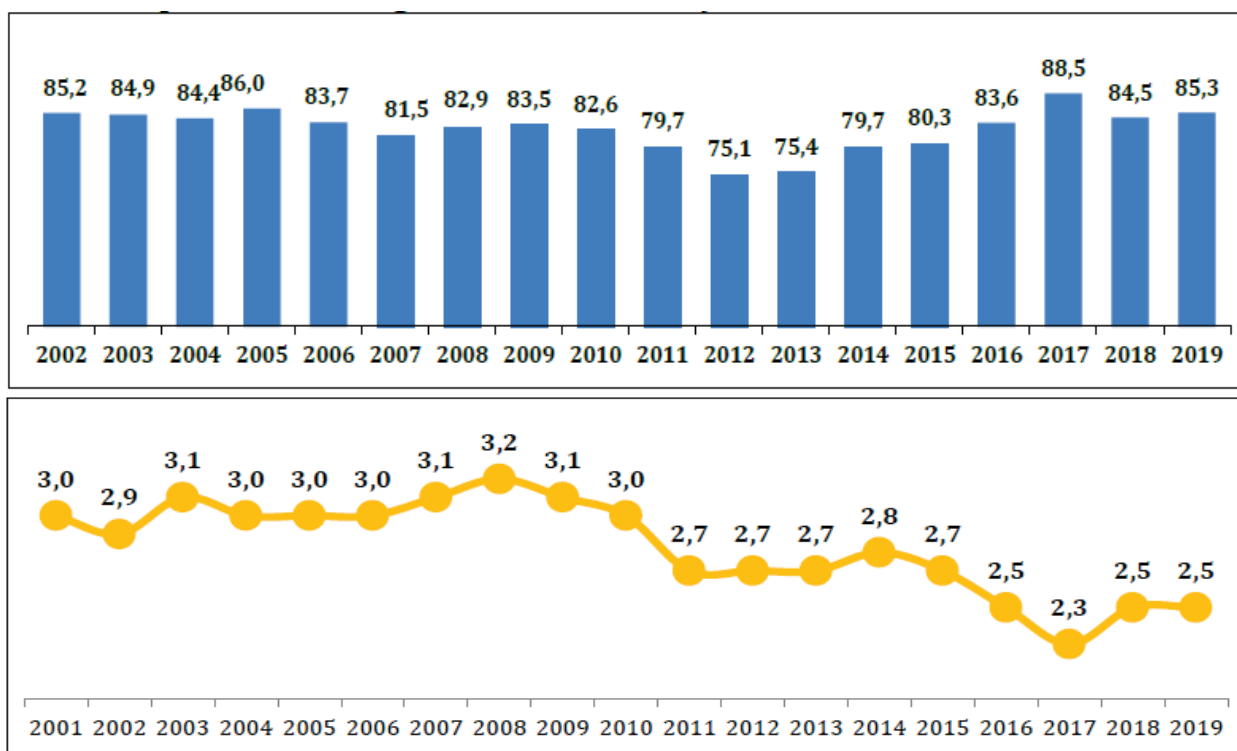


Figura 2: Tasso di mobilità e spostamenti medi. (Fonte ISFORT)

Il tasso di mobilità (percentuale di cittadini che nel giorno medio feriale ha effettuato almeno uno spostamento) registra ugualmente un progresso, ma appena percettibile, dall'84,5% del 2018 all'85,3% del 2019 (ultimi dati disponibili).

Quanto al numero medio di spostamenti della popolazione mobile, il dato 2019 è stabile a 2,5.


	Media 2019	Inizio 2020	Lockdown (12 marzo-3 maggio)	Variazione sul 2019
Tasso di mobilità (%)	85	80	32	-53 punti
Tasso di mobilità "di prossimità" (solo tragitti a piedi inferiori a 5 minuti) (%)	6	10	17	+11 punti
Numero medio di spostamenti giornalieri (pro-capite)	2,14	2,03	0,70	-67%
Lunghezza media degli spostamenti (km)	11,5	9,6	5,8	-50%
				
	Media 2019	Inizio 2020	Lockdown (12 marzo-3 maggio)	Variazione sul 2019
Numero complessivo di spostamenti giornalieri (milioni)	104	98	34	-67%
Numero complessivo di passeggeri*km giornalieri (milioni)	1.198	941	197	-84%

Figura 3: Il crollo della mobilità durante il confinamento. (Fonte ISFORT)

L'irruzione della pandemia ha stravolto gli equilibri della vita sociale e dell'economia, i comportamenti di mobilità dei cittadini si sono modificati radicalmente, da un lato costretti dalla tenaglia delle restrizioni, via via rimodulate, dall'altro evolvendo lungo nuove traiettorie di domanda. Crisi economica e occupazionale, riorganizzazione delle modalità di lavoro, dominio delle piattaforme on-line per le attività quotidiane, distanziamento sociale (e paura del contagio) e una valorizzazione della prossimità e dello spazio pubblico.

Se nel 2019 gli spostamenti sono cresciuti del 3% e le distanze coperte del 6,3, la cifra del 2020 è data senza dubbio dall'atteso crollo verticale della mobilità durante il lockdown, stimabile nell'ordine del 67% in meno di spostamenti giornalieri e dell'84% in meno di passeggeri*km.

	Media 2019	Lockdown (12 marzo -3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)	Primi cinque mesi post-restrizioni (18 maggio-15 ottobre)	Variazione dal lockdown al 15 ottobre	Copertura sul target 2019 al 15/10/2020
Tasso di mobilità (%)	85	32	75	75	+43 punti	88%
Tasso di mobilità "di prossimità" (solo tragitti a piedi inferiori a 5 minuti) (%)	6	17	11	10	-6 punti	175%
Numero complessivo di spostamenti giornalieri (milioni)	104	34	83	87	+156%	83%
Numero complessivo di passeggeri*km giornalieri (milioni)	1.198	197	919	890	+352%	74%

Figura 4: Il forte rimbalzo nel post-restrizioni. (Fonte ISFORT)

Il rimbalzo della domanda fin dalla prima fase post-restrizioni è stato molto vigoroso e si è poi mantenuto nei mesi successivi (+156% per gli spostamenti, +352% per i passeggeri*km tra metà maggio e metà ottobre), tuttavia i livelli pre-Covid del 2019 restano ancora distanti di circa il 15% per il numero di viaggi e di circa il 25% per il numero di passeggeri*km.

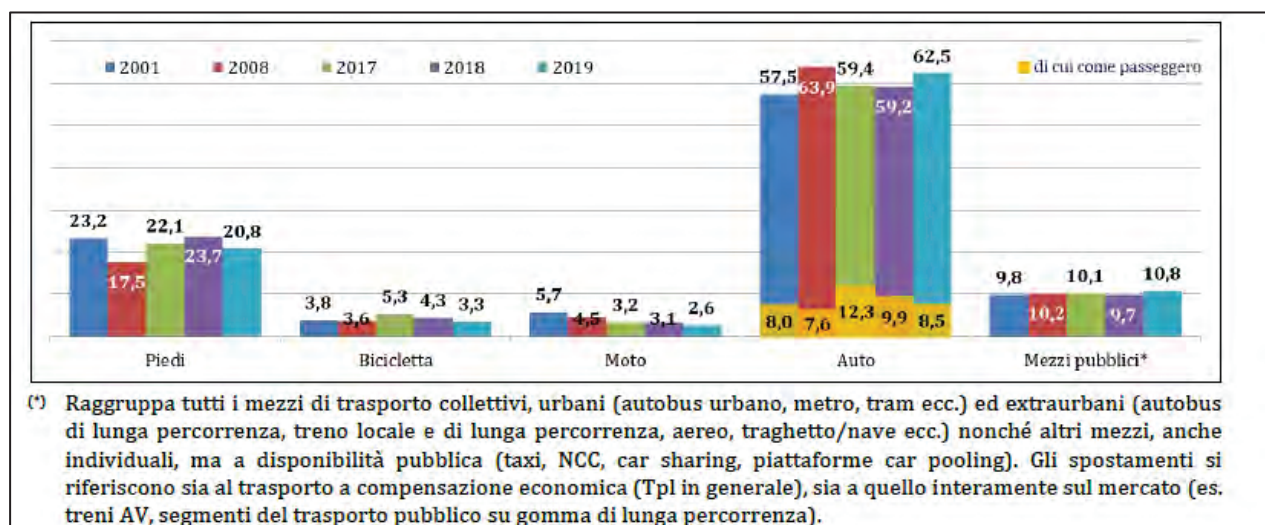


Figura 5: Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato. (Fonte ISFORT)

L'automobile resta il mezzo più utilizzato: sei spostamenti su dieci si effettuano in auto.

Il trasporto pubblico è maggiormente utilizzato nelle grandi città, mentre nei centri fino a 50 mila abitanti è del tutto marginale. Da considerare che la mobilità a corto raggio ha una posizione dominante nei comportamenti di domanda: più di tre spostamenti su quattro sono inferiori a 10 km, a fronte di meno di 3 su 100 superiori a 50 km. La componente urbana di mobilità è preponderante (73,9%) ed è cresciuta di più di 10 punti negli ultimi dieci anni. L'altra dinamica interrotta nel 2020 concerne la concentrazione spaziale della mobilità; il quadro complessivo è dominato dal

breve raggio e dalla breve durata (3 viaggi su 4 si svolgono nel perimetro dei 10 km e il 60% di quelli urbani si esauriscono entro i 15 minuti), tuttavia la media distanza (raggio 10-50 km) ha guadagnato peso nelle ultime due decadi, attestandosi nel 2019 al 22,3% del totale. Il 2020 segna invece un ulteriore vigoroso ricentraggio della domanda sulla prossimità: i tragitti più brevi, inferiori ai 5 minuti a piedi, sono passati dal 6% del 2019 al 17% del periodo del lockdown per poi riassetarsi al 10% nei mesi successivi.

% spostamenti	Media 2019 ^(*)	Lockdown (primi 30 giorni)	Lockdown (intero periodo)	Primo mese post-restrizioni	Primi cinque mesi post-restrizioni (18 maggio-15 ottobre)
Mobilità attiva (non-motorizzata)	23,8	38,0	34,9	31,3	31,5
Mobilità privata (auto e moto)	64,0	57,0	61,0	60,7	60,6
Mobilità pubblica e «di scambio»	12,2	5,0	4,1	8,0	7,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Variazioni % spostamenti rispetto al 2019		Lockdown		18 maggio- 15 ottobre	
Mobilità attiva (non-motorizzata)		-42		+11	
Mobilità privata (auto e moto)		-68		-21	
Mobilità pubblica e «di scambio»		-89		-46	

^(*) I dati differiscono leggermente da quelli presentati nella slide precedente perché tutti gli spostamenti intermodali sono stati associati alla mobilità collettiva per esigenze di confrontabilità con i valori 2020

Figura 6: Il quadro rimescolato del 2020. (Fonte ISFORT)

La pandemia nel 2020 fa registrare una sostanziale tenuta dell'auto e una vistosa contrazione della mobilità collettiva e intermodale a favore dei mezzi non-motorizzati penalizzando soprattutto i mezzi di trasporto pubblico, che nonostante il recupero registrato dopo il lockdown vede ancora la propria quota modale ridotta di un terzo (ferma all'8%) e un numero di passeggeri inferiore di quasi il 50% ai valori medi del 2019.

Sistema di Offerta

Il sistema di trasporto in Italia è in lenta evoluzione. La distribuzione dell'offerta rimane concentrata sul sistema della gomma (63,6% di passeggeri-km) rispetto al sistema Ferro ed impianti fissi (36,4% di passeggeri-km). L'età media del parco autobus nel 2019 si attesta a 11,4 anni, rispetto ai circa 7,5 della media europea. Nel quadriennio 2016-2019 si è registrata una progressiva sostituzione di mezzi maggiormente inquinanti.

ATTIVITA' E SERVIZI

GTT opera nel settore della Mobilità e gestisce in particolare, a seguito di procedure ad evidenza pubblica, servizi di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, metropolitana), suburbano ed extraurbano. Gestisce inoltre due linee del Servizio Ferroviario Metropolitano.

I servizi di TPL gestiti da GTT sono regolati dai seguenti Contratti di Servizio:

Servizio TPL	Urbano e Suburbano Torino	Extraurbano Prov.Torino	Extraurbano AMP	Extraurbano Prov. Cuneo	Extraurbano Prov. Ales-sandria	Extraurbano Prov. Asti	Ferroviario Area Metropolitana di Torino
Concessionario	GTT	Consorzio Extra.To	Consorzio Extra.To	Consorzio GRANDABUS	Consorzio SCAT	Consorzio COAS	GTT
Decorrenza contratto	01.07.2012	01.01.2011	01.08.2012	23.12.2010	13.09.2010	22.05.2010	Sino 31.12.2020 proroga contratti ferroviari sfm1 e sfmA.
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		31.07.2022	31.07.2022	9.06.2024	30.06.2021	21.05.2021	

Il Contratto di servizio per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino ricomprende i servizi TPL di superficie tranviari e automobilistici, la metropolitana automatica, parcheggi e i servizi turistici.

Il contratto è formato dalle seguenti sezioni:

sezione I - Parte generale;

sezione II - Servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;

sezione III - Servizio di gestione della linea 1 della metropolitana automatica;

sezione IV - Servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;

sezione V - Gestione dei servizi turistici: ascensore panoramico della Mole Antonelliana, navigazione sul fiume Po e Tranvia a dentiera (cremagliera) Sassi-Superga.

Il Contratto di servizio per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino pone in capo all'operatore il rischio commerciale (c.d. contratto net cost); la durata del contratto è fissata sino al 30 giugno 2027 e copre l'intera vigenza del Piano Industriale 2018-2021.

Il contratto di servizio prevede un'esclusiva a favore del concessionario dei servizi di TPL (super-

ficie e metropolitana) e consente il sub-affidamento dei soli servizi di TPL di superficie automobilistici nella misura massima del 30% del valore della relativa sezione II del contratto.

Relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale extraurbano, GTT gestisce i servizi di linea affidati a seguito di gare a cui ha partecipato nell'ambito dei Consorzi aggiudicatari (Extra.To per i contratti della Città Metropolitana di Torino e dell'Agencia Mobilità Piemontese-AMP, Grandabus per la Provincia di Cuneo, SCAT per la Provincia di Alessandria e COAS per la Provincia di Asti).

I servizi di linea extraurbani del Bacino Metropolitano di Torino sono regolati attraverso due contratti: il primo, sottoscritto tra la Città Metropolitana di Torino e il Consorzio Extra.TO, è stato trasferito dalla Città Metropolitana di Torino all'Agencia Mobilità Piemontese con specifica Convenzione il 15/10/2015. Tale contratto riguarda i servizi extraurbani afferenti all'ex Provincia di Torino, il servizio Urbano di Ivrea e il servizio Urbano di Pinerolo. Scaduto il 31 dicembre 2019, il contratto è stato prorogato con atti successivi fino al 31/01/2022 (Determine 669/2020, 670/2020 e 671/2020 del 3 dicembre 2020).

Il secondo è stato sottoscritto tra l'Agencia della Mobilità Piemontese e il Consorzio Extra.TO il 16 luglio 2012 per la copertura del servizio di TPL extraurbano in ambito metropolitano (31 comuni della cintura di Torino). Il contratto è scaduto il 31/07/2018 ed è stato prorogato con atti successivi fino al 31/01/2022 (da ultimo con Determina 668/2020 del 3 dicembre 2020).

Considerato che con l'art. 92, co. 4-ter del decreto legge convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza", l'Agencia ha quindi determinato di sospendere sino al 31 gennaio 2022, e comunque sino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza (alla data odierna la conclusione dell'emergenza è fissata al 31/07/2021 e quindi la proroga di fatto risulta in essere fino al 31/07/2022), la procedura di aggiudicazione diretta avviata con nota Prot. 12939 del 30 dicembre 2019 e di confermare l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL in capo al Consorzio Extra.To.

Il contratto di servizio per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino sud (Provincia di Cuneo), sottoscritto tra l'Agencia

della Mobilità Piemontese e il Consorzio GRANDABUS è stato prorogato con atti successivi fino al 9 giugno 2024. Il contratto extraurbano alessandrino affidato al consorzio SCAT, inerente i servizi urbani e il servizio extraurbano della Provincia di Alessandria, trasferito all'Agenzia l'8 giugno 2016 è stato prorogato con DD 494/2019 al 30 giugno 2021.

Il contratto extraurbano astigiano affidato al consorzio COAS, inerente il servizio extraurbano della Provincia di Asti, il servizio urbano di Moncalvo e il servizio a chiamata, trasferito all'Agenzia l'1 novembre 2016 è stato prorogato con DD 306/2019 al 21 maggio 2021.

Sono affidati all'Agenzia i servizi ferroviari gestiti da Trenitalia e GTT nella provincia di Torino e in parte nella provincia di Cuneo. Si tratta delle linee che costituiscono il Servizio Ferroviario Metropolitano, formato da otto linee (sfm1, sfm2, sfm3, sfm4, sfm6, sfm7, sfmA e sfmB).

Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) era regolato nel 2020 da tre differenti contratti di servizio: con GTT per le linee sfm1 (Canavesana tratto Torino - Pont) e sfmA Torino - Ceres; con Trenitalia per le linee sfm1 (tratto Torino-Chieri), sfm2, sfm3, sfm4; con Trenitalia per le linee sfm6, sfm7, sfmB.

In data 18.09.2019, al termine della procedura di gara per l'affidamento della concessione di tutto il Servizio Ferroviario del nodo di Torino e Area metropolitana, l'Agenzia ha disposto l'aggiudicazione definitiva a Trenitalia e ha invitato la medesima ad avviare il servizio in data 08/12/2019. Di contro con nota del 16/10/2019 Trenitalia ha previsto la decorrenza del contratto al cambio orario di dicembre 2020.

Nelle more del subentro di Trenitalia GTT ha pertanto garantito e gestito l'esercizio 2020 delle due linee ferroviarie sfm1 Canavesana e sfmA Torino – Ceres.

Il nuovo Contratto di Servizio – Concessione del Servizio Ferroviario Metropolitano, periodo 1 gennaio 2021 – 31 dicembre 2035 è stato rubricato dall'Agenzia al Rep.236 del 09/10/2020.

Con Addendum al Contratto di Servizio (rubricato al Rep.237 del 09/10/2020) l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. hanno convenuto, fra l'altro, che i servizi sulla SFMA Ceres – Germagnano – Torino Dora saranno attivati a far data del 1° gennaio 2023.

Dal 1° gennaio 2021 Trenitalia è subentrata a GTT nell'erogazione dei servizi sulla tratta Torino – Settimo – Rivarolo della Sfm1.

Servizio di trasporto pubblico



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

- Metropolitana
- Autobus
- Tram
- Ferrovia (in concessione)

Il servizio di trasporto pubblico in un anno segnato dalla pandemia

La pandemia di Covid-19 ha profondamente influito sull'utilizzo del servizio di trasporto pubblico da parte della clientela: nel corso dell'anno il servizio ha dovuto subire varie fasi di riorganizzazione per adattarsi alla domanda in base alle restrizioni e ai livelli di capienza dei mezzi consentiti dai DPCM e dalle ordinanze regionali che si sono succedute.

Dall'inizio dell'emergenza sanitaria GTT ha sempre garantito il servizio di trasporto ha messo in atto procedure di sicurezza continuamente aggiornate per far fronte al particolare periodo, ha contribuito alla ripartenza di Torino e ha continuato ad offrire un servizio essenziale per i cittadini, svolgendo una importante funzione sociale garantendo ad esempio ai dipendenti della sanità di recarsi al lavoro.

A partire da fine febbraio, è stata avviata la disinfezione giornaliera di bus, tram, treni della metropolitana e treni regionali.

Nel periodo tra marzo e maggio 2020 durante il lockdown totale, il servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano ha subito un calo di passeggeri del 90%. GTT ha continuato a garantire il servizio necessario alla collettività. Fino al 4 maggio, ha gestito una rete ridotta con meno linee i cui percorsi sono stati comunque quasi interamente coperti da altre linee. Per quanto riguarda gli orari del servizio urbano e suburbano la "fascia di servizio" è stata ridotta in misura minima, con

avvio alle 5.00 e chiusura alle 24.00. La Metropolitana da fine marzo in poi, tutti i venerdì, sabati, domeniche e festivi, ha anticipato la chiusura alle ore 00.30.

Dal 4 maggio, con l'avvio della Fase 2 e il conseguente aumento delle persone che hanno ripreso a utilizzare il mezzo pubblico, è stato riportato il servizio su tutta la rete di tram, bus e metropolitana, al 100%.

Per gestire in sicurezza l'afflusso di passeggeri sono stati parzializzati gli accessi ai mezzi di superficie (bus, tram e treni) e alle stazioni della metropolitana e delle linee ferroviarie; negli atri e nelle banchine della metro sono state introdotte apposite segnaletiche orizzontali con percorsi univoci di entrata e uscita. Sono state introdotte su tutti i mezzi (bus, tram, metro, treni) le sedute alternate indicate da apposita segnaletica.

A partire dall'estate i segnali di diminuzione del contagio hanno consentito al governo di incrementare la presenza a bordo dei mezzi sino all'80%. Con la riapertura delle scuole a settembre è stato potenziato il servizio con specifici interventi sulle corse scolastiche, in sintesi le azioni intraprese sono state:

- Incremento del numero di treni utilizzati nella metropolitana;
- Utilizzo straordinario della massima flotta tranviaria disponibile;
- Utilizzo straordinario della massima flotta automobilistica disponibile, compreso l'utilizzo di altri bus (compresi noleggio e NCC) dei vettori privati che collaborano con GTT nella gestione del servizio urbano e suburbano;
- Incremento del numero di ore di utilizzo di tram e bus (turno macchina), con effetto di presenza di un numero maggiore di mezzi contemporaneamente e allungamento della fascia oraria cosiddetta "di punta".

In seguito al DPCM del 3 novembre, si è registrato un ulteriore evidente calo dei passeggeri, con livelli medi del 25% sia in metropolitana sia sulle linee di superficie e punte massime del 40% su alcune linee. Lo stesso DPCM ha previsto una capienza massima del 50% e per questo GTT ha comunque mantenuto, nonostante il calo dei passeggeri, il livello del servizio di trasporto al 100%, con potenziamenti specifici nelle ore di punta.

Linea metropolitana automatica di Torino



La Metropolitana Torinese, Linea 1, è entrata in esercizio nel 2006. E' completamente automatica e senza conducente (sistema VAL).

Il percorso si snoda principalmente lungo i corsi Francia e Vittorio Emanuele II e via Nizza (21 stazioni). E' lungo circa 12,5 km e viene percorso mediamente in 23 minuti.

Linee Autobus e Tram in area urbana e suburbana



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

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

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

Linee Extraurbane Automobilistiche

Attraverso la partecipazione ai consorzi affidatari del servizio Extraurbano, GTT gestisce circa 70 linee che servono complessivamente 264 Comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino.

Linee Ferroviarie

Il ramo ferroviario svolge attività di trasporto passeggeri e gestisce l'infrastruttura sulle linee ferroviarie in concessione dalla Regione Piemonte, nel 2020 le linee SFMA e SFM1.

GTT in qualità di Gestore dell'Infrastruttura gestisce, per un totale di circa 79 km di rete:

- le linee Settimo T.se – Rivarolo C.se e Rivarolo C.se – Pont C.se, interconnesse alla rete nazionale RFI che dal 1° gennaio 2021 sono passate sotto la gestione operativa di Trenitalia;
- la linea Torino – Ceres, attualmente isolata e per la quale sono in corso i lavori di interconnessione.

GTT effettua il servizio di trasporto passeggeri sia sull'infrastruttura GTT sia su rete RFI sulla tratta Torino Porta Susa – Trofarello – Chieri, quest'ultimo in subappalto da Trentalia.

La linea GTT SFMA (Torino - Aeroporto – Ceres), e la linea SFM1 (Chieri – Torino – Rivarolo – Pont C.se) sono parte integrante del servizio ferroviario metropolitano (SFM) che costituisce il nodo ferroviario di Torino, che complessivamente è composto da 8 linee che servono 93 stazioni con 365 collegamenti giornalieri (1 treno ogni 8 minuti).



Dal 31 agosto i treni della SFMA provenienti da Ceres, per consentire i lavori di collegamento al passante ferroviario di Torino, si attestano a Venaria e dal 7 dicembre a Borgaro; il collegamento con la stazione ferroviaria di Porta Susa è garantito da un servizio di bus navetta (linea SF2).

Servizio gestione sosta a pagamento



Parcheggi e Sosta Strisce Blu

La gestione dei parcheggi a pagamento sia su suolo pubblico che in infrastruttura è stata affidata a GTT dal 1996. Il servizio di sosta a pagamento è svolto da GTT in tutta l'area urbana del centro città e nelle infrastrutture in concessione all'azienda. I posti auto a pagamento su suolo pubblico sono circa 51 mila stalli e i par-

cheggi a barriera o in struttura o pertinenziali gestiti sono 29 per circa 7.000 stalli.

Causa l'emergenza Coronavirus la sosta a pagamento nelle strisce blu è stata sospesa dal 13 marzo al 2 giugno e dal 5 al 28 novembre.

Parcheggi in struttura e a barriera

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

Parcheggi in Struttura

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



+ 8 parcheggi pertinenziali

Servizi turistici

Tranvia a dentiera Sassi-Superga

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

Per l'emergenza sanitaria per il Covid-19 la tranvia non è stata operativa dal 20 marzo al 31 maggio e dal 3 novembre al 31 dicembre.



Nel 2020 hanno viaggiato con la tranvia quasi 30 mila passeggeri contro gli oltre 91 mila del 2019.

Ristocolor e Gustotram

Due motrici tranviarie eseguono un tour della città con possibilità di ristorazione. Cucine e servizi igienici di entrambe le motrici sono stati recentemente ristrutturati. A causa della pandemia di Covid-19, nel 2020 si è registrata una decisa riduzione dei coperti scesi da 15.000 a 4.250 circa per le varie sospensioni del servizio che si sono succedute dal 9 marzo in poi.



[dal 9 marzo al 5 aprile, dal 16 aprile al 31 agosto, dal 30 settembre all'11 ottobre, dal 26 al 30 ottobre, dal 2 novembre al 18 dicembre e dal 21 al 31 dicembre].

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

Si sta lavorando ad una riorganizzazione del servizio anche con nuove offerte. Inoltre, si sta valutando l'allestimento di una terza motrice.

Ascensore panoramico della Mole Antonelliana

L'ascensore, gestito da GTT per conto del Comune di Torino, è in funzione all'interno della Mole

Antonelliana. La salita fino agli 85 metri di altezza del “tempietto” valorizza ancora di più il simbolo più noto di Torino, la Mole Antonelliana, il cui interesse turistico è ulteriormente aumentato da quando ospita anche il Museo del Cinema.

Per l'emergenza sanitaria e le conseguenti chiusure al pubblico imposte ai Musei, nel corso del 2020 l'ascensore è stato utilizzato da soli 78 mila passeggeri contro i 403 mila dell'anno precedente.

Bus Reggia Venaria e Parco della Mandria

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

Tutti gli autobus dedicati al servizio hanno una grafica integrale che evoca la Reggia ed il Parco della Mandria, mentre a bordo è possibile guardare un video dedicato alla Reggia di Venaria, ai suoi giardini, alle mostre ed agli eventi che periodicamente si avvicendano.

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

Nel 2020 ha subito diverse sospensioni in base alle restrizioni imposte ai musei.



Bus Castello di Rivoli

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

Il bus dedicato al servizio possiede una grafica integrale personalizzata rivolta al Museo d'Arte Contemporanea rivolese.

Il servizio è interamente finanziato dal Castello di Rivoli.



SISTEMA TARIFFARIO E RETE VENDITA

Emergenza Covid-19 e la crescita dell'online - I Centri di servizi si specializzano nell'assistenza al cliente.

La situazione pre-Covid

I temi della vendita e delle relazioni con la clientela sono da sempre fortemente intrecciati anche a causa della radicata abitudine dei clienti di rinnovare gli abbonamenti andando di persona nei centri di servizio dell'azienda. Il tutto nasce nell'era pre-digitale, quando il documento di viaggio era una tessera personale cartacea a cui si abbinava il tagliando dell'abbonamento acquistato che poteva essere annuale o mensile (vedi foto 1). Per ottenere la tessera era obbligatorio compilare un modulo, consegnare una fototessera e recarsi presso gli sportelli aziendali: quello più centrale si trovava nel sottopasso antistante la stazione di Porta Nuova, in uno spazio dove oggi occupato dalla stazione della metropolitana.



(foto1)

Il “rito” autunnale prevedeva quindi che gli studenti tra fine agosto e settembre si ritrovassero in lunghe file per ritirare le nuove tessere. Quello del rinnovo delle tessere studenti è sempre stato infatti il periodo critico in cui, in breve tempo, bisognava rispondere e soddisfare migliaia di richieste, possibilmente senza creare code davanti agli uffici o ritardi nella consegna dei documenti di viaggio

A partire dalla fine degli anni '90 si è dato vita ai primi tentativi di “ecommerce ante litteram”, che utilizzava la posta per consegnare a casa la documentazione da compilare, consentire al cliente di

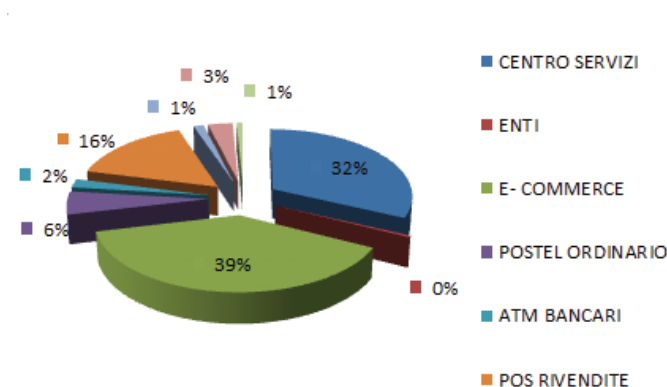
rispedirla e pagare il dovuto e ricevere l'abbonamento. Comodo, sicuramente, ma non certo per la maggioranza.

L'avvio di un primo programma di vero "e-commerce" avviene nel 2009, attraverso l'acquisto e il pagamento elettronico sul sito GTT dei primi abbonamenti, programma poi sempre ampliato sino a consentire la vendita online di tutti gli abbonamenti ordinari (mensili e annuali), nonché la richiesta e l'acquisto della tessera elettronica vuota.



(foto 2)

Negli anni a seguire l'uso dell'e-commerce è decisamente cresciuto senza tuttavia mai cancellare del tutto le abitudini del passato. Nel 2019, anche a seguito di interventi di prezzo (un piccolo sconto su chi acquistava on line) e una massiccia campagna di comunicazione in particolare sul target ragazzi si era riusciti a far aumentare la quota parte dell'e-commerce sino a renderlo, seppur di poco, il primo canale utilizzato. La percentuale, come si può vedere dal grafico, era ancora ampiamente sotto il 50% e la quota di persone ai centri servizi restava ancora consistente.



(foto 3)

Il 2020, il Covid-19

Con l'arrivo della pandemia le code si sono trasformate in assembramenti, le critiche in qualcosa che poteva tramutarsi anche in mancata assunzione di misure anti-contagio.

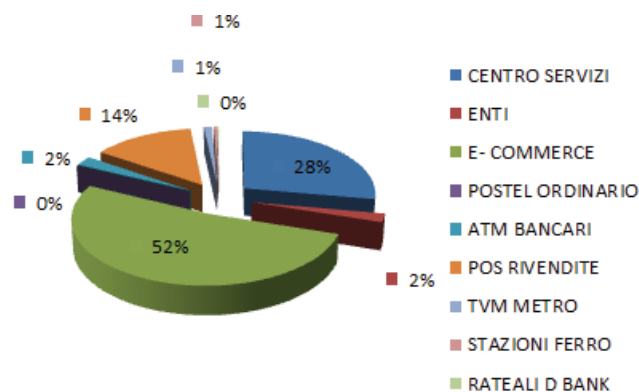
La prima mossa, obbligata, è stata quella di chiudere i centri durante il "lockdown" vero e proprio, a partire dal 10 marzo. Le persone erano in casa, i biglietti singoli disponibili nelle rivendite, la scuola chiusa. Anche i titoli di sosta non erano necessari, essendo sospeso il pagamento delle strisce blu.

A maggio, tuttavia, si trattava di decidere. Le strisce blu, ad esempio, erano tornate attive, i residenti non volevano rischiare multe e chiedevano di rinnovare i loro permessi di sosta.

Spinti dalla legislazione emessa dal Governo durante la fase pandemica più acuta si è proceduto in modo netto:

- L'e-commerce è diventato in tutta la comunicazione il sistema ordinario per acquistare un abbonamento.
- È stato potenziato attraverso l'inserimento del canale Paypal.
- I Centri di servizio al Cliente sono stati riorganizzati e dedicati alla gestione delle pratiche che non possono essere svolte online: in pratica sono stati esclusi dalla vendita dei titoli che ci sono sul sito.
- I Centri di Servizio al Cliente, inoltre, sono diventati accessibili solo su prenotazione grazie all'utilizzo dell'App U-first che fornisce al cliente e all'operatore le informazioni su orario, luogo e stato della richiesta di prenotazione

E' difficile fare confronti tra il 2020 e qualsiasi altro anno, ma ad oggi le percentuali relative ai canali di vendita dei titoli annuali della campagna studenti sono quelle illustrate nel grafico (foto 4). L'e-commerce è ampiamente primo ed ha superato anche la soglia psicologica del 50%. Ai centri va ancora chi deve acquistare abbonamenti non ordinari, svolgere pratiche complesse: non c'è più confusione e anche gli operatori GTT lavorano meglio e possono dare al cliente la giusta attenzione.



(Foto4)

Rete di vendita

Rivendite

Le rivendite sono circa 1.350 di cui 1.100 urbane e 250 extraurbane e si approvvigionano di documenti viaggio e sosta tramite una società che opera per conto di GTT. In un'ottica di riduzione dei costi, tra il 2019 ed il 2020 il numero delle consegne mensili è stato ridotto da 4 a 2 per le rivendite in ambito urbano e suburbano (con alcune eccezioni per quelle con grossi volumi di vendita) e da 2 a 1 per quelle in ambito extraurbano. Per effetto dell'emergenza sanitaria in corso, e della conseguente diminuzione delle vendite, nel 2020 sono state effettuate circa 9.000 consegne con una riduzione del 50% rispetto all'anno precedente. In alternativa le rivendite possono rifornirsi presso la sede di via Manin 17.

Con l'introduzione del BIP (Biglietto Integrato Piemonte), la quasi totalità delle vendite di titoli di viaggio viene effettuata in modalità elettronica, tramite un terminale POS. Il ricavato viene gestito dal sistema attraverso RID bancario.

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

- provvede alla formazione degli esercenti per la corretta gestione della vendita e al loro continuo aggiornamento sull'utilizzo del POS, nuovi biglietti, abbonamenti, tariffe, linee e percorsi;
- recepisce esigenze e criticità della clientela;
- monitora e valuta i punti vendita;
- offre assistenza tecnica e, in caso di nuova apertura o cambio titolare, provvede all'installazione del POS verificandone funzionalità e trasmissione dati;
- recupera RID insoluti.

Parcometri e applicazione sosta per smartphone

La rete consiste in 750 parcometri dislocati nell'area urbana dove è possibile provvedere al pagamento della sosta. Per il pagamento della sosta nelle strisce blu è inoltre attivo da 5 anni un servizio fruibile tramite le apposite applicazioni per smartphone in collaborazione con diversi operatori, 7 nel 2020, fra cui i clienti possono scegliere. Nel corso dell'anno vengono effettuate circa 1,5 milioni di transazioni.

E-Commerce

Il servizio, attivo da metà 2009, gestisce complessivamente circa 87.000 transazioni all'anno e consente di acquistare o rinnovare l'abbonamento per il trasporto pubblico o l'abbonamento di sosta per Residenti.

Nei primi 2 mesi del 2020 precedenti l'emergenza sanitaria, il servizio di vendita online registrava una crescita degli importi del 24% per i titoli TPL e del 16% per quelli di Sosta. Nei mesi successivi, da marzo in poi, contraddistinti da diversi fattori di instabilità, a fronte di un calo di ricavi sensibile per i titoli TPL, si è registrata una crescita delle transazioni relative agli abbonamenti di Sosta dovuta anche all'ampliamento delle tipologie disponibili online. Per quanto riguarda i titoli TPL, l'incertezza delle possibilità di spostamento ha orientato i clienti a scegliere l'acquisto degli abbonamenti mensili in maniera consistente rispetto a quelli annuali.

APP "TO Move"

Il servizio di vendita diretta di titoli tramite "TO Move", l'applicazione per smartphone pubblicata ad ottobre 2018, nel corso del 2020 non ha potuto registrare lo stesso trend di crescita dell'anno precedente a causa dei fattori legati all'emergenza sanitaria. L'applicazione è disponibile per dispositivi con sistema operativo Android dotati di tecnologia NFC e consente ai clienti di acquistare in formato digitale 4 tipologie di biglietti urbani-suburbani e 2 extraurbani, pagabili con carta di credito o prepagata. L'altra funzionalità gestita dall'applicazione è la lettura della smart card Bip e dei biglietti in formato chip on paper, per conoscere la validità dei titoli elettronici presenti. Nel 2020, i titoli di viaggio acquistati sono stati circa 300 mila per Euro 0,9 milioni di ricavi.

TAP&GO ticketless

Dal mese di luglio 2020 in metropolitana e a bordo di 5 linee autobus è attivo il sistema di acquisto del biglietto digitale City da Euro 1,70 tramite le carte di pagamento contactless. L'acquisto è possibile anche tramite carta virtuale su dispositivo smartphone o smartwatch. Ogni mese in media si rilevano 30 mila utilizzi.

ATM POS

Presso gli sportelli bancomat di Intesa Sanpaolo e Unicredit presenti a Torino e in tutta Italia è

consentito rinnovare l'abbonamento GTT (abbonamenti mensili e annuali urbani e mensile under 26 e annuale under 26 ordinario).

TVM Metro

Presso le 21 stazioni della Linea 1 Metropolitana sono presenti:

- 48 emettitrici “Full”, dove è possibile ricaricare titoli di viaggio elettronici BIP e acquistare biglietti di viaggio ordinari chip on paper;
- 23 boe di ricarica ed info titolo.

In applicazione a quanto previsto con delibera n. 2018-06673/119 del 18/12/2018 è stata autorizzata la vendita di un nuovo titolo di viaggio composto da 6 biglietti City (validi sulla rete urbana e suburbana per 100 minuti ciascuno), denominato “Multicity”. Il prezzo di vendita è di 10,00 Euro. Il documento è acquistabile presso le rivendite GTT, le emettitrici automatiche delle stazioni della metropolitana e ferroviarie, l’App GTT To.Move, nei Centri Servizi al Cliente, presso i seguenti parcheggi: Caio Mario, Fermi, Palagiustizia, Santo Stefano, Stura, Venchi Unica. Il titolo di viaggio viene emesso su supporto elettronico Chip On Paper.

TVM e Biglietterie Ferroviarie

Sulle linee ferroviarie SFM1 e SFMA sono presenti 14 biglietterie gestite con personale GTT e 9 emettitrici automatiche.

Ufficio Grandi Clienti

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

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

Nel 2020 le aziende che hanno aderito al Mobility Manager sono state 22 per un totale di n. 4.200 abbonamenti urbani (di cui 205 nuovi clienti) e 1.700 abbonamenti Formula.

Inoltre altre 40 aziende, pur non aderendo all’iniziativa sopra descritta, hanno utilizzato il canale Grandi Clienti per il rinnovo degli abbonamenti ai propri dipendenti per un totale di circa 3.400 abbonamenti.

Nel 2020, nonostante la situazione di crisi causata dall'emergenza Covid-19 sono stati prodotti 8.712 abbonamenti annuali per complessivi Euro 3.551.268 con una riduzione, rispetto allo scorso anno del 18,48%.

Occorre evidenziare che Il canale Grandi Clienti ha registrato negli anni un costante aumento e nel

2019 aveva ulteriormente incrementato le vendite rispetto agli anni passati per cui il risultato pur inferiore del 2020, soprattutto in relazione alla situazione contingente, è da ritenersi più che positivo. Sono previsti interventi per sviluppare e semplificare i processi di vendita.

Centri di Servizio al Cliente

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

- 1) stazione ferroviaria Porta Susa;
- 2) stazione ferroviaria Porta Nuova;
- 3) corso Turati 13;
- 4) corso Francia 6;

Nel mese di giugno è stata introdotta la modalità di accesso ai Centri di Servizi al Cliente solo su prenotazione.

Il Sistema Tariffario



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

ossia spostamenti aventi origine in una serie di comuni esterni e destinazione all'interno dell'area integrata.

In ambito urbano e suburbano il nuovo sistema tariffario è stato introdotto il 1° luglio 2018 con delibera della Giunta Comunale n. 2018 00894/119 del 13 marzo 2018. Il 2019 è stato il primo anno di applicazione piena. Il provvedimento è stato articolato secondo tre obiettivi: unificazione

della tariffazione dei biglietti sulla rete urbana e suburbana (oggetto di un unico contratto di servizio) con conseguente eliminazione della bigliettazione cartacea, maggiore fidelizzazione della clientela ed introduzione, come previsto dalla legge, dell'indicatore economico della situazione equivalente a livello familiare (ISEE) per alcune categorie di abbonamenti (giovani, anziani e disoccupati). L'offerta tariffaria è così stata semplificata, passando da 25 a 14 titoli di viaggio.

Nel 2019 sono state adeguate le tariffe extraurbane al tasso di inflazione. Il sistema tariffario vigente, definito dalla D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013, prevede che a partire dal 2015 sia ristabilito l'adeguamento automatico delle tariffe per il quale "a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno, è autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente". Il primo dicembre, a seguito della delibera dell'Assemblea dell'Agenzia Mobilità Piemontese del 23/10/2019 n. 6/2019, le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale regionali sono state adeguate al tasso di inflazione programmata dal Governo 2015-2019, la cui applicazione cumulata ha prodotto un adeguamento medio delle tariffe del 2,86%.

Tale adeguamento tariffario interessa i servizi del sistema integrato Formula a cui partecipa GTT ed i servizi ferroviari e automobilistici extraurbani gestiti dall'Azienda.

VALUTAZIONI SULLA CONTINUITA' AZIENDALE

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, analogamente a quanto accaduto per i bilanci riferiti ai precedenti esercizi e per la semestrale al 30 giugno 2020, il Consiglio di Amministrazione ha dovuto compiere le necessarie valutazioni (che dovrebbero riguardare quanto meno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio prudenzialmente abbia ritenuto opportuno considerare un arco temporale di 18 mesi, ossia fino al 30 giugno 2022) circa la capacità dell'azienda di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro.

Nell'effettuazione di tali valutazioni, il Consiglio di Amministrazione non ha potuto prescindere da una serie di considerazioni e di analisi che hanno riguardato le prospettive economiche e finanziarie della Società prima e dopo le conseguenze della pandemia causata dal Covid-19 ("Coronavirus") attualmente in atto, dichiarata tale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020, a fronte della quale gli organi istituzionali, in primis il Governo Italiano e la Regione Piemonte, hanno reagito con una serie di provvedimenti, mirati al contenimento della diffusione del virus con conseguente progressiva riduzione della mobilità, che hanno inevitabilmente influito

negativamente sull'andamento della gestione operativa a partire dai primi mesi dell'esercizio 2020 e che hanno causato significativi impatti economici e finanziari lungo l'intera durata dell'esercizio in commento e, inevitabilmente, anche sull'esercizio 2021.

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

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

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

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

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

minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020". Tale provvedimento, allo stato, è stato prorogato sino al 31 luglio 2021.

È del tutto evidente come tali misure abbiano inevitabilmente impattato sulle attività operative e, conseguentemente, sulle risultanze economiche e finanziarie di GTT, per i mesi di novembre e quelli seguenti quando, gradualmente, la situazione della pandemia è tornata nuovamente su livelli più contenuti.

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

- il Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (C.d. "Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, (art. 200), destinato alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico. Tale Fondo, avente dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, è stato successivamente rifinanziato come descritto nel prosieguo;
- l'incremento del Fondo per 400 milioni di euro per l'anno 2020 stabilito dall'art. 44 del D.L. n. 104 /2020 (C.d. "Decreto Agosto" convertito in legge il 13 Ottobre 2020, n. 126) che prevede l'utilizzo di tale importo, oltre che per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato (la legge di bilancio 2021, art. 1, comma 817, ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC);
- l'ulteriore incremento del Fondo per 390 milioni di euro stabilito dall'art. 22-ter del D.L. n. 137 del 2020 (C.d. "Decreto Ristori" convertito in Legge il 18 dicembre 2020, n. 176) destinato, per 200 milioni di euro al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di

trasporto pubblico passeggeri e, per 190 milioni di euro al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi;

- l'ulteriore incremento del Fondo per 800 milioni di euro stabilito dal D.L. n. 41 del 2021 (C.d. "Decreto Sostegni"), convertito in Legge in data 21 maggio 2021, destinato interamente alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri.

Si segnala inoltre l'importo pari a 200 milioni di Euro destinato ai servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale e regionale istituito dalla L. 178/2020 (C.d. "Legge di bilancio 2021") a valere sull'annualità 2021.

Le risorse attribuite al Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico a fronte dell'emergenza sanitaria Covid-19 sono quindi complessivamente pari a 1.837 milioni di Euro (oltre ad ulteriori 453 milioni di Euro relativi ai servizi aggiuntivi e al finanziamento dei ristori legati all'annualità 2021) e possono essere sintetizzate come segue (fonte ASSTRA, ultimo aggiornamento disponibile del mese di marzo 2021):

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	412,47 liquidati 87,53 impegnati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi ¹) DI n. 33/2021	237,17	91,13 liquidati 146,04 impegnati
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	200	100 liquidati
DL 41/2021 (Sostegni)	800	-
	Stanziamiento	Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	1.837,17	703,6

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati riparti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziare dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Riferimento normativo – Annualità 2020	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI n. 33/2021 ¹	62,83	58,87 liquidati 3.96 impegnati
Riferimento normativo – Annualità 2021	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	190	95 liquidati
L. 178/2020 (Bilancio 2021) art. 1 comma 816 DI n. 61/2021	200	100 liquidati
	Stanziamiento	Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	452,83	253,87

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati ripartiti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziare dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Gli impatti sul bilancio della Vostra società al 31 dicembre 2020 di tali ristori sono adeguatamente evidenziati al punto “Altri ricavi e proventi diversi” del paragrafo “Valore della produzione” della Nota Integrativa.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato, sebbene lo scenario dei prossimi mesi permanga alquanto incerto e a fronte del quale non sia allo stato attuale possibile formulare previsioni con un elevato grado di attendibilità, pur consapevoli che l’impatto del COVID-19 avrà inevitabilmente un effetto negativo sulla nostra situazione economico-finanziaria, il Consiglio di Amministrazione, in aggiunta alle considerazioni espone negli appositi paragrafi della Relazione sulla Gestione e della Nota Integrativa riferiti al Bilancio d’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2020 e dall’Assemblea degli Azionisti in data 29 giugno 2020, che qui si richiamano nella loro interezza per completezza di informativa, ha preso atto del risultato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, rappresentato da una perdita pari a circa Euro 19,8 milioni, le cui componenti economiche sono commentate in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Per coniugare il mantenimento dell’operatività aziendale, in tale momento straordinario, con il necessario contenimento dei costi operativi, la Società ha reagito attivando alcune misure che, sul fronte del personale, hanno visto la riduzione del lavoro straordinario, l’aumento del ricorso alle ferie, il ricorso alla cassa integrazione del settore trasporto pubblico tramite l’adesione al Fondo bilaterale di solidarietà e del Fondo Integrazione Salariale, la riduzione dei subaffidamenti e delle attività terziarizzate. L’esigenza di compressione dei costi conseguente alla riduzione del servizio

ha avuto delle ricadute, oltre che sul personale, anche sui contratti, la cui generalità degli stessi contiene la “clausola di sospensione” che consente alla Società, per motivi di interesse pubblico, l’attivazione unilaterale di provvedimenti di sospensione parziale o totale della vigenza dei singoli contratti.

Le misure prontamente poste in essere dalla Società hanno consentito di contenere le pesanti ricadute sul conto economico dell’esercizio, che hanno tuttavia presentato un significativo sbilancio negativo tra i costi ed i ricavi (particolarmente rilevante nei mesi di marzo e aprile), con conseguenti impatti rilevanti anche sulla situazione finanziaria.

Dunque, la pandemia in corso, oltre alle ricadute economiche e finanziarie sopra descritte, si declina per GTT nei seguenti fattori di rischio prospettici:

- indeterminatezza dell’ammontare dei ristori che saranno definiti dallo Stato a compensazione dei minori ricavi;
- evenienza di una nuova prossima ondata di contagi che potrebbe tradursi in ulteriori limitazioni alla mobilità e conseguente impatto sui ricavi traffico;
- mancanza di un Piano industriale e finanziario operativo dopo il 31/12/2021 che dia adeguato conto, per scenari, dei possibili impatti della pandemia, anche a fronte di quanto indicato ai punti precedenti (al momento dell’approvazione del presente bilancio il Piano 2021 – 2023 è in bozza e deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione e condiviso con gli stakeholder – socio e istituti di credito); solo la condivisione del Piano nella sua versione definitiva potrà infatti sciogliere le ulteriori incertezze relative alle ipotesi di copertura del connesso fabbisogno finanziario e consentire il rinnovo della convenzione con gli istituti di credito in scadenza al 31/12/2021.

A fronte di tali situazioni di significativa incertezza, connaturate al particolare momento di difficoltà che coinvolge tutte le aziende del settore, gli Amministratori hanno (i) da un lato mantenuto il sistema dei controlli sul rischio di crisi aziendale sulla base di monitoraggi trimestrali del sistema di indicatori previsto dal Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale adottato dalla Società ai sensi dell’art. 6 comma 2 del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e, dall’altro lato (ii) avviato il percorso di predisposizione del Piano Industriale 2021-2023, conformemente alle previsioni dell’art.14 comma 2 della Legge Madia ormai in fase avanzata - che sarà successivamente sottoposto all’Azionista unico FCT Holding SpA e quindi, indirettamente, all’Azionista indiretto rappresentato dal Comune di Torino per la sua autorizzazione - dal quale si delineano le politiche che GTT intende attuare per il superamento della sopra descritta incertezza e conseguentemente il mantenimento nei futuri esercizi delle prospettive di continuità aziendale, ottenibili at-

traverso lo sviluppo dei seguenti assi strategici di Piano attualmente allo studio del Consiglio di Amministrazione:

- *rinnovo della flotta*: rinnovo del 40% della flotta bus (circa 340 mezzi) entro la fine del 2022 e di circa il 35% della flotta tram (circa 70 mezzi); tutti i mezzi destinati al TPU saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la percezione del servizio ed il comfort per gli utenti;
- *investimenti in tecnologia e transizione green*: trattasi di investimenti finalizzati a migliorare i servizi di mobilità attualmente già offerti nell'ottica di massimizzarne la sostenibilità ambientale ed integrando forme di mobilità emergenti, anche implementando piattaforme innovative per i servizi e i pagamenti;
- *focalizzazione su TPL*: il rinnovo e il potenziamento della flotta, unito all'avvio della tratta della metro "Lingotto - Bengasi", permetteranno di incrementare l'attrattività complessiva del servizio offerto incrementandone l'utilizzo da parte degli utenti; in tale ambito è confermato l'impegno di GTT a mantenere ed eventualmente potenziare le attività correlate al TPE anche dopo la scadenza dei relativi contratti di servizio;
- *fusione per incorporazione di Ca.Nova SpA in GTT*: il Piano prevede attraverso la fusione l'accorpamento delle attività di Ca.Nova S.p.A., società interamente controllata, con conseguente trasferimento della flotta presso i depositi GTT entro il 2023 con efficienze attese in termini di costi fissi ed operativi.

In tale contesto, il Consiglio auspica un graduale ritorno alla normalità nei prossimi mesi e soprattutto confida in ulteriori sostegni da parte del Governo capaci di compensare le minori entrate per ricavi da traffico, garantire gli ammortizzatori sociali per i lavoratori e sostenere i maggiori costi derivati dalla crisi, al netto dei minori costi di produzione sostenuti.

In conclusione tenuto conto che nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 sussisteva la continuità aziendale ai sensi del paragrafo 21 dell'OIC 11 nonché dell'art. 7 del Decreto Liquidità al tempo vigente – situazione già rilevata nell'adunanza del Consiglio di amministrazione del 25 febbraio 2020, che prendeva atto del budget 2020 e lo approvava condizionatamente ad alcuni approfondimenti - gli Amministratori, sulla base (i) dei fatti e delle circostanze attualmente noti, (ii) dei possibili scenari circa l'evolversi della pandemia Covid-19 e delle conseguenti ulteriori misure che vorrà adottare il Governo, nonché (iii) confidando nella prossima approvazione del Piano Industriale 2021-2023 da parte del Consiglio di Amministrazione con la sua successiva autorizzazione da parte dell'Azionista, hanno redatto il bilancio dell'esercizio 2020 nel presupposto della conti-

nuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'art. 38-quater del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 (C.d "Decreto Rilancio", convertito con modificazioni nella L. 17 luglio 2020, n. 77), già prevista dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, (C.d "Decreto Liquidità" convertito nella L. 5 giugno 2020, n. 40) ed in coerenza con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo 8 dell'OIC pubblicato nel mese di marzo 2021, seppur in presenza di un'incertezza significativa sulla continuità aziendale derivante dai rilevanti impatti economico-finanziari causati dalla pandemia Covid-19 che potrebbe far sorgere dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento a causa dei quali, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e di adempiere alle proprie obbligazioni nel normale ed ordinario svolgimento della sua attività operativa.

SITUAZIONE ECONOMICA

Andamento della gestione economica del periodo

L'analisi dei dati di conto economico al 31 dicembre 2020, in termini di raccordo con gli obiettivi di Piano è stata oggetto di una Independent Business Review Monitoring al 31 dicembre 2020 svolta da un soggetto terzo indipendente (Deloitte Financial Advisory Srl).

L'andamento gestionale dell'esercizio 2020 è stato fortemente influenzato dall'emergenza epidemiologica mondiale da Covid 19 (-64 mln di ricavi delle vendite e delle prestazioni). Tuttavia, la stringente politica di contenimento dei costi, l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, i ristori per mancati ricavi tariffari, la garanzia dell'integrità del corrispettivo del servizio TPL, hanno consentito alla società di contenere le perdite dell'esercizio rispetto alle previsioni effettuate nei primi mesi della crisi epidemiologica. Il risultato d'esercizio corrisponde a una perdita di circa 19,8 milioni di Euro.

Conseguentemente, il patrimonio netto della Società al 31 dicembre 2020 (59 milioni di Euro) risulta inferiore in misura pari al 22% circa rispetto al capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, di 76 milioni di Euro, non sussistendo quindi alla data del 31 dicembre 2020 la fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile.

Nell'analisi della gestione operativa emerge un EBITDA positivo e pari a circa 35,2 milioni di Euro rispetto a 36,4 dello scorso esercizio (-1,2 milioni di Euro), e un EBIT di -14,3 milioni di Euro rispetto al -14,2 del 2019 (-0,1 milioni di Euro).

Il valore della produzione nel 2020 è in diminuzione rispetto al 2019 (-49,4 milioni di Euro), valore fortemente influenzato dagli effetti della pandemia causata dal Covid-19.

Si rileva altresì un decremento dei costi operativi rispetto al 2019 pari a -49,5 milioni di Euro.

Importi in migliaia di Euro

INDICATORI ECONOMICI	31/12/2020	31/12/2019
Valore della produzione	€ 370.424	€ 419.845
Margine operativo lordo (EBITDA)	€ 35.205	€ 36.426
Risultato operativo (EBIT)	-€ 14.333	-€ 14.180
Risultato Netto	-€ 19.776	-€ 16.816
ROE (Risultato Netto/PN)	-33,51%	-21,34%
EBITDA Cash	€ 16.854	€ 16.164
EBITDA Margin (%)	9,5%	8,7%

Si riportano di seguito le variazioni più significative riguardanti la situazione economica dell'esercizio 2020 rispetto al 2019.

I proventi del traffico per biglietti e abbonamenti sono pari a 61 milioni di Euro rispetto a 112,4 milioni di Euro del 2019, registrando una diminuzione complessiva del -46% rispetto al 2019. A riduzione dei proventi da traffico sono stati contabilizzati per competenza la quota di rimborsi /voucher spettante agli abbonati, pari a 2,8 milioni di Euro, per il mancato utilizzo dei titoli di viaggio nel periodo di lockdown, (come previsto dal “Decreto Rilancio” pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 19 maggio 2020, convertito in Legge il 17 luglio 2020).

La riduzione dei ricavi da traffico è imputabile alla drastica riduzione dei passeggeri conseguenti

le misure anti Covid -19:

- misure che hanno inciso direttamente sulla produzione del servizio a partire dal lockdown. Ci si riferisce agli effetti delle misure di distanziamento sociale e di contingentamento dei posti su tutti i mezzi di trasporto (metro, tram, bus, treni);
- misure esterne di riduzione della mobilità: decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) che hanno ridotto la mobilità dei cittadini dal 10 marzo 2020 al 17 maggio 2020; blocco delle attività produttive, svolgimento attività produttive in modalità di lavoro agile, sospensione/interruzione delle attività scolastiche ed universitarie in presenza.

I ricavi della sosta, pari a circa 26,3 milioni di Euro, subiscono una diminuzione rispetto al 2019 (-29%), dovuto alla sospensione di ZTL e pagamento sosta decisa dal Comune di Torino nel periodo 13 marzo - 2 Giugno e dal 5 novembre al 28 novembre a seguito dell'emergenza Covid-19.

La gestione dei servizi turistici ha comportato ricavi pari a circa 0,7 milioni di Euro, in diminuzione del 76% circa rispetto al 2019, a causa della chiusura di tutte le attività turistiche nel periodo marzo-giugno 2020 e parzialmente nei mesi successivi sino a dicembre.

I rimborsi per agevolazioni tariffarie sono pari a 1,8 milioni di Euro, e corrispondono a quanto impegnato dal Comune di Torino per la competenza dell'esercizio 2020, stesso importo del 2019.

Gli incassi delle sanzioni amministrative pari a 2,2 milioni di Euro sono diminuiti del 33% rispetto al 2019 a causa della sospensione dell'attività di verifica a bordo mezzi prevista dalle disposizioni del DPCM del 26 aprile 2020. L'azienda ha avviato dal mese di Giugno 2020 un'attività di verifica a terra nel rispetto della normativa anti Covid.

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 6,5 milioni di Euro, comprendono capitalizzazioni di costi interni (personale e materiali) e di prestazioni esterne, sostenuti per la realizzazione di migliorie e/o lavori incrementativi delle immobilizzazioni e sono in diminuzione di -2,2 milioni di Euro principalmente a seguito della minore attività di manutenzione straordinaria del parco circolante.

La quota annua di contributi in conto investimenti pari a 11,9 milioni di Euro, è sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente.

Le compensazioni economiche si attestano a 188 milioni di Euro. Le compensazioni economiche sono state definite in conformità alle richiamate previsioni dell'art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in legge 24/04/2020) che ha previsto l'integrità del corrispettivo anche in presenza di una riduzione della produzione rispetto a quella programmata. Il Dipartimento delle politiche europee ha escluso la disciplina degli aiuti di Stato riconducendo tale intervento nell'ambito di applicazione del Regolamento (EU) n. 1370/2007 (cfr. paragrafo "Integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti")

Negli altri ricavi e proventi sono stati registrati 25,9 milioni di Euro, a titolo di ristoro dei mancati ricavi da traffico da parte del Fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del cosiddetto "Decreto Rilancio", pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 19 maggio 2020 e convertito in Legge il 17 Luglio 2020. Tale fondo (istituito con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro e poi incrementato di altri 537 milioni di Euro con il Decreto "Agosto" e il Decreto "Ristori" e di ulteriori 800 milioni di Euro con il Decreto "Sostegni" cfr. paragrafo "Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi") è destinato – per attribuzione esplicita nei primi tre decreti sopracitati e "in via prioritaria" per quanto riguarda il decreto Ristori - a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. L'importo dei Ristori rilevato corrisponde a quello già incassato da GTT alla data odierna, come meglio descritto al successivo paragrafo "Rilevazione ristori per mancati ricavi da traffico causa Covid".

I costi della produzione nel 2020 risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente e sono passati da circa 434 milioni di Euro del 2019 a 384,7 milioni di Euro del 2020 (circa -49,3 milioni di Euro).

La spesa per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci comprensiva della variazione delle rimanenze è diminuita di circa 7,6 milioni di Euro. La variazione delle rimanenze pari a circa 2,0 milioni di Euro rappresenta la risultante di maggiori rimanenze finali di 0,5 milioni Euro e di una svalutazione pari a 2,5 milioni di Euro relativa a ricambi del magazzino ferroviario.

La spesa per consumi di gasolio è diminuita di -4,9 milioni di Euro (-25,9%) principalmente per la

diminuzione del minor consumo di -3.364 mila litri (-19,6%) e del minor costo euro/litro di -10,8%.

Consumi di gasolio	Anno 2020	Anno 2019	Delta 2020 - 2019	%
Litri (migliaia)	13.767	17.131	-3.364	-19,6%
Euro (migliaia)	13.865	18.716	-4.851	-25,9%
Euro/litro	0,994	1,093	-0,118	-10,8%

Il costo per metano è diminuito del -28,7% principalmente per una forte riduzione di consumi di -1.014 Kg (migliaia) (-19,2%) e diminuzione del costo euro/Kg di -14%.

Consumi di metano	Anno 2020	Anno 2019	Delta 2020 - 2019	%
kg (migliaia)	4.869	5.883	-1.014	-17,2%
Euro (migliaia)	2.096	2.941	-845	-28,7%
Euro/kg	0,430	0,500	-0,07	-14,0%

I costi per servizi sono in diminuzione, del -12,9% pari a -12,7 milioni di Euro.

Nel dettaglio la variazione delle principali voci di costo:

- costi per energia elettrica: diminuiscono di 3,1 milioni di Euro, per via della diminuzione del consumo di kWh e per la diminuzione del costo.

Consumo energia	Anno 2020	Anno 2019	Delta 2020 - 2019	%
kWh (migliaia)	78.105	90.188	-12.083	-13,3%
Euro (migliaia) (*)	12.148	15.249	-3.101	-20,3%
Euro/kWh	0,155	0,169	-0,014	-8,28%

(*) esclusi oneri di conversione pari a €/1000:

858	858
-----	-----

- costi manutentivi e riparazioni: diminuiscono rispetto al 2019 a causa di minori lavori (in particolare per mezzi di lavoro e impianti, fabbricati, attrezzature di fermata) del -14,3%, pari a circa 2,3 milioni di Euro;

- spese per manutenzione materiale rotabile: diminuiscono per minori manutenzioni -3,2 milioni di Euro di cui -1,6 milioni di Euro di decremento di manutenzione rotabile metro (nel 2019 manutenzione straordinaria per le revisioni generali sui VAL rimborsati da Infra.To) e 1,5 milioni di Euro di minori manutenzioni su materiale rotabile TPL;
- compensi vendita documenti di viaggio: -1,8 milioni di Euro;
- spese per servizio mensa: -0,8 milioni di Euro;
- prestazioni varie e consulenze legali e professionali: -1 milione di Euro;
- riscaldamento: -0,3 milioni di Euro;
- spese per pulizia locali e materiale rotabile: -0,9 milioni di Euro rispetto al 2019, mentre le spese per la sanificazione e igienizzazione dei mezzi e degli uffici è stata pari a 1,7 milioni di Euro.

Sono state sostenute 2,5 milioni di Euro di spese Covid-19 di materiali e servizi per la sanificazione e igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture, informazioni all'utenza, mascherine, guanti, gel, assicurazione per i dipendenti.

I canoni per godimento beni di terzi nel loro insieme diminuiscono del 18% essenzialmente per minor canone parcheggi del 2020 pari a 8,8 milioni di Euro, per la sospensione di ZTL e pagamento sosta decisa dal Comune di Torino nel periodo 13 marzo - 2 Giugno e dal 5 novembre al 28 novembre a seguito dell'emergenza Covid-19.

Il costo del personale risulta pari a circa 180,1 milioni di mentre nel 2019 era pari a Euro 199,3 milioni di Euro, in riduzione per circa 19,2 milioni di Euro rispetto all'anno precedente (-9,6%). Tale riduzione è dovuta principalmente:

- al ricorso alla cassa integrazione per circa 10 milioni di Euro,
- alla riduzione di organico di circa 183 unità nel 2020 e 180 nel 2019 (i cui effetti ricadono nel 2020) / assunzioni per circa 9 milioni di Euro,
- alle assenze marzo-giugno (malattia, congedi, Legge 104) per circa 1,8 milioni di Euro,
- altro (accantonamenti/utilizzi e sopravvenienze attive) per circa meno 1,6 milioni di euro.

Gli oneri diversi di gestione sono diminuiti del 18% nel 2020 rispetto al 2019, (-1.7 milioni di Euro).

La quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali è pari a circa 46,9 milioni di Euro e sono stati inoltre registrati 0,6 milioni di Euro di svalutazioni di immobilizzazioni e 0,3 milioni di Euro di svalutazione crediti.

Gli accantonamenti per rischi si attestano a circa 1,7 milioni di Euro +0,2 milioni di Euro +15,7% rispetto all'esercizio 2019.

Tra i proventi finanziari figurano 0,5 milioni Euro e tra gli oneri finanziari 1,9 milioni di Euro che si riferiscono all'attualizzazione dei crediti e debiti verso la Città di Torino e i fornitori.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta a -5,4 milioni di Euro, contro i 2,6 milioni di Euro dell'anno precedente (nel 2019 erano stati registrati 2,4 milioni di Euro di dividendi Bus Company e Nord Ovest Servizi e 0,6 milioni di Euro di plusvalenza vendita quote 5T e Millerivoli).

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO		
Importi in migliaia di Euro	31.12.2020	31.12.2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	93.377	157.525
Altri proventi	277.048	262.320
Totale ricavi	370.424	419.845
Acquisto materie prime sussidiarie e di consum	(30.218)	(38.752)
Variazione rimanenze di materie prime	(2.030)	(1.141)
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	(118.219)	(137.962)
Oneri diversi di gestione	(4.612)	(6.314)
Costo del personale	(180.139)	(199.250)
Totale costi operativi	(335.219)	(383.419)
Margine operativo lordo (EBITDA)	35.205	36.426
Ammortamenti e svalutazioni	(47.789)	(49.094)
Accantonamenti netti	(1.750)	(1.512)
Totale ammortamenti e accantonamenti nett	(49.539)	(50.606)
Risultato operativo (EBIT)	(14.333)	(14.180)
Proventi finanziari	477	3.654
Oneri finanziari	(5.919)	(6.290)
Totale proventi e oneri finanziari	(5.442)	(2.636)
Risultato della gestione ordinaria	(19.776)	(16.816)
Rettifica di valore di attività finanziarie	-	-
Totale proventi e oneri non ricorrenti		
Risultato prima delle imposte	(19.776)	(16.816)
Imposte d'esercizio	-	-
Risultato d'esercizio	(19.776)	(16.816)

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO	31.12.2020	31.12.2019	Delta	Delta %
Importi in migliaia di Euro				
Attivo immobilizzato	393.859	409.109	(15.250)	(4%)
Altre attività (passività) non correnti	(184.749)	(171.438)	(13.311)	8%
<i>Attività correnti</i>	<i>192.557</i>	<i>193.077</i>	<i>(520)</i>	<i>(0%)</i>
<i>Passività correnti</i>	<i>(182.702)</i>	<i>(192.127)</i>	<i>9.425</i>	<i>(5%)</i>
Capitale circolante netto	9.856	951	8.905	937%
Attività (Passività) per imposte differite	-	-	-	-
Fondi rischi e TFR	(53.519)	(57.332)	3.813	(7%)
CAPITALE INVESTITO NETTO	165.446	181.289	(15.844)	(9%)
Patrimonio netto	59.012	78.788	(19.776)	(25%)
<i>Debiti finanziari non correnti</i>	<i>46.441</i>	<i>47.799</i>	<i>(1.358)</i>	<i>(3%)</i>
Indebitamento finanziario non corrente	46.441	47.799	(1.358)	(3%)
Liquidità'	(4.398)	(2.527)	(1.871)	74%
Crediti finanziari correnti	(17.312)	(17.267)	(45)	0%
Debiti finanziari correnti	81.702	74.496	7.206	10%
Indebitamento finanziario corrente netto	59.993	54.702	5.290	10%
Indebitamento finanziario netto	106.433	102.501	3.932	4%
MEZZI PROPRI ED INDEBITAMENTO (DISPONIBILITÀ) FINANZIARIO NETTO	165.446	181.289	(15.844)	(9%)

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si riporta l'ammontare della posizione finanziaria netta e il dettaglio delle sue principali componenti al 31 dicembre 2020 e il corrispondente dato al 31 dicembre 2019, facendo riferimento alle Raccomandazioni dell' "ESMA – European Securities and Markets Authority" (orientamento ESMA/2015/1415 pubblicato il 3 dicembre 2015).

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA <i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.2020	31.12.2019	Delta	Delta %
Depositi bancari e postali	3.960	2.069	1.890	91%
Assegni	381	352	29	8%
Cassa	57	106	(49)	(46%)
A.Liquidità	4.398	2.527	1.871	74%
Crediti finanziari verso il Comune di Torino per rimborso mutui	17.271	17.148	123	1%
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	41	119	(78)	(65%)
B.Crediti finanziari correnti	17.312	17.267	45	0%
Obbligazioni - quota corrente	(750)	(750)	-	
Debiti correnti verso altri finanziatori	(2.278)	(1.236)	(1.042)	84%
Debiti correnti verso banche	(78.674)	(72.510)	(6.164)	9%
Debiti verso controllante per dividendi	-	-	-	
C.Debiti finanziari correnti	(81.702)	(74.496)	(7.206)	10%
Obbligazioni - quota non corrente	(512)	(750)	238	(32%)
Debiti non correnti verso banche	(25.838)	(33.097)	7.259	(22%)
Debiti non correnti verso altri finanziatori	(15.117)	(9.217)	(5.900)	
Debiti verso controllante per dividendi	(4.973)	(4.735)	(238)	5%
D.Debiti finanziari non correnti	(46.441)	(47.799)	1.358	(3%)
E.POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (A+B+C+D)	(106.433)	(102.501)	(3.932)	4%

I crediti finanziari correnti sono coerenti con lo schema di convenzione approvata dal Consiglio Comunale di Torino il 13 settembre 2017 il quale prevede il rimborso delle rate scadute dei mutui contratti da GTT SpA per l'acquisto di motrici tranviarie afferenti la linea 4 in 10 anni mediante pagamento di rate annuali di pari importo con decorrenza 30 aprile 2018.

Si precisa che i crediti finanziari non correnti non sono stati inseriti nella posizione finanziaria netta sulla base delle Raccomandazioni dell' "ESMA – European Securities and Markets Authority".

Si precisa che il debito finanziario per i dividendi dovuti alla controllante era stato riclassificato tra i debiti finanziari non correnti già nel bilancio chiuso al 31 Dicembre 2018 in coerenza con la moratoria prevista nel Piano Industriale 2018-2021 che prevede l'impegno di GTT a rimborsare il suddetto importo insieme agli ulteriori debiti maturati verso il Comune di Torino a partire dal 2022 sino al 2030 mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti.

RILEVAZIONE RISTORI PER MANCATI RICAVI DA TRAFFICO CAUSA COVID

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 include ristori per mancati ricavi da traffico causa Covid pari a 25,9 milioni di Euro. Tale importo è stato determinato tenendo conto dei risultati attesi dalla compilazione da parte degli operatori TPL dell'apposito questionario istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito il "Questionario"). Tale Questionario, in ottemperanza a quanto stabilito dal Decreto Interministeriale del 11 agosto 2020 n. 340, è costruito al fine di determinare gli effetti economici negativi della pandemia sulla gestione dell'anno 2020 quantifican-

do i mancati ricavi da traffico, i costi emergenti Covid e i costi di produzione cessanti e, parallelamente, evidenziando eventuali sovracompensazioni.

Al momento della redazione del presente bilancio d'esercizio le istruzioni di compilazione del Questionario, seppur disponibili in bozza, non risultano essere ancora state emanate in via definitiva e la predisposizione dello stesso da parte della Società, così come degli altri operatori TPL, risulta inevitabilmente ancora in corso. Gli amministratori hanno rilevato in bilancio al 31 dicembre 2020 l'importo pari a 25,9 milioni di Euro corrispondente alla quota incassata alla data di redazione del progetto di bilancio d'esercizio e ciò conformemente alla prassi consolidata di settore, importo inferiore al danno patito dalla società stimato complessivamente secondo le elaborazioni del questionario, nella formulazione allo stato disponibile, in 41,3 milioni di euro.

BRIDGE BUDGET 2020 ANTE COVID E DETTAGLIO RIDUZIONE COSTI

L'anno 2020, fortemente influenzato dagli effetti della pandemia causata dal Covid-19, si è chiuso con un risultato negativo di -19,8 milioni di Euro rispetto ad un risultato previsto a Budget ante Covid, approvato in data 25 febbraio 2020, di - 11,4 milioni di Euro.

- 1) *Gli elementi di peggioramento* del consuntivo rispetto al budget, in termini di minori ricavi e maggiori costi (al netto degli interventi di mitigazione e sostegno), interamente riconducibili alla pandemia, ammontano complessivamente a 78,3 milioni di euro:
 - 66,9 milioni per minori ricavi della produzione;
 - 8,9 milioni di minori "altri ricavi";
 - 2,5 milioni di costi aggiuntivi Covid.
 - 2) Le mitigazioni e gli interventi di sostegno sono riepilogabili come di seguito:
 - 2.1) interventi dello Stato per 35,9 milioni di euro
 - 25,9 milioni di ristori già incassati
 - 10,0 milioni di CIG (minor costo del lavoro)
- Le compensazioni riferibili alla produzione programmata ma non eseguita per l'emergenza sanitaria (che peraltro non incidono sul differenziale budget/consuntivo) ammontano a 21,4 milioni di euro.

2.2) Interventi della Città per 2,5 milioni di euro: a tanto ammonta la riduzione del canone parcheggi per i mancati ricavi della sosta a pagamento.

La rimanente riduzione del canone (altri 4,9 milioni) ha viceversa origine contrattuale.

2.3) Risparmi di costi GTT per 33,5 milioni di euro:

- 12,1 milioni possono essere considerati riduzione costi per effetto Covid in quanto strettamente legati alla minor produzione effettuata a causa della pandemia. Si ricomprendono in questa categoria i risparmi sui costi cessanti definiti dal MIT attraverso il questionario delle sovracompensazioni. Quindi si considerano i risparmi dei consumi di trazione (gasolio, metano, energia elettrica), la diminuzione dei costi di manutenzione rotabile e infrastrutturale, la riduzione dei costi riguardanti la mensa, la formazione e l'aggio alle rivendite, nonché la variazione dei subaffidamenti a terzi;
- 21,4 milioni possono essere considerati risparmi gestionali in quanto risparmi non strettamente legati alla minor produzione effettuata causa Covid bensì alle azioni poste in essere dal management per fronteggiare gli effetti negativi della pandemia. Si ricomprendono in questa categoria i risparmi dei costi non costituenti costi cessanti in base alle indicazioni del questionario del MIT quali le ulteriori riduzioni del costo del personale al netto della CIG, i minori canoni contrattuali, la diminuzione degli oneri diversi, la riduzione degli altri costi per materiali e servizi quali le assicurazioni, le utenze, i costi per consulenze e prestazioni varie, le pulizie ordinarie e gli altri materiali.

Gli effetti negativi della pandemia pari a 78,3 milioni di euro sono stati in buona parte compensati dai sostegni pubblici e dalle economie gestionali conseguiti dalla società sui costi di produzione (71,9 milioni di euro).

Come già illustrato nel paragrafo “Rilevazione ristori per mancati ricavi da traffico causa covid” è stata inserita in bilancio solamente la quota dei ristori incassati pari a 25,9 milioni di euro, conformemente a quella che risulta essere la prassi consolidata del settore e tenuto conto dei risultati del questionario, nella formulazione alla data disponibile.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Premessa

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

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

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

Nel corso del 2020 non si sono verificate operazioni con parti correlate persone fisiche.

GTT non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

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

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

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

Imprese controllate

Ca.Nova SpA.

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

Ca.Nova è soggetta alla direzione e coordinamento di GTT ex art. 2497 e ss. del Codice Civile. Al momento della predisposizione della presente relazione, l'iter approvativo del bilancio al 31 dicembre 2020 di Ca.Nova SpA risulta ancora in corso, tuttavia, i dati di contabilità generale al 31 dicembre 2020 evidenziano un risultato di esercizio positivo, pari a circa 186 migliaia di Euro.

Imprese collegate e a controllo congiunto

Bus Company Srl

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

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

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

Enti controllanti

Città di Torino e FCT Holding

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

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

Infra.To Srl

GTT e Infra.To hanno sottoscritto in data 31 gennaio 2018 un atto di transazione e di riconciliazione dei rispettivi debiti e crediti con riferimento al triennio 2014-2016 ed all'esercizio 2017, senza con ciò riconoscere, neppure implicitamente, la non correttezza delle rispettive diverse postazioni contabili.

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

ATTIVITA' SVOLTE NEL 2020

Servizio urbano di superficie

Ridisegno della rete urbana e suburbana di superficie

Nei primi mesi del 2020 è stato completato il progetto “Nuove linee GTT”, relativo alla prima fase con metro a Lingotto, soprattutto per quanto riguarda la numerazione delle linee e la parte di comunicazione all’utenza, comprendendo in questa voce anche l’importante capitolo della vestizione delle fermate nel delicato periodo transitorio fra le rete attuale e quella di progetto.

La conferenza stampa di presentazione si è tenuta il 18 febbraio 2020.

La situazione sanitaria legata all’epidemia di Covid-19, come noto, ha portato a ritardare l’attuazione dei provvedimenti previsti; questo ha dato modo di tenere conto, nel servizio previsto, delle mutate modalità con cui si esplica la domanda di trasporto

Gestione del servizio in periodo di emergenza sanitaria

Il servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano ha subito modifiche anche sostanziali nel corso dell’anno, in quanto costantemente modulato in base alle esigenze di mobilità nelle varie fasi della pandemia da un lato e alle restrizioni imposte dai DPCM dall’altro. Inoltre, per garantire la sicurezza del personale di guida, si sono attuate misure di sanificazione e modalità di presa servizio differenti, con revisione degli Accordi Turni Orari.

Per tutti questi motivi, le configurazioni di esercizio sono variate, soprattutto durante la “prima fase” Covid-19, anche su base settimanale; di conseguenza, si sono sviluppati orari, report di consuntivazione della produzione e dei carichi registrati con frequenza molto maggiore rispetto agli anni precedenti.

Grande attenzione è stata posta nel dimensionamento del servizio per la riapertura scuole del 14 settembre: si sono analizzate le validazioni registrate dal sistema BIP in periodi scolastico e non scolastico pre-Covid, e in diverse settimane della primavera 2020. Parallelamente si è preso contatto con tutti gli istituti scolastici di secondo grado, al fine di calibrare al meglio l’offerta di trasporto, che è stata integrata con corse speciali, in parte gestite da GTT, in parte affidate a vettori esterni. Un processo analogo è stato messo in campo in vista della riapertura delle scuole superiori, avvenuta per il 18 gennaio 2021.

Per gestire al meglio le informazioni, all'interno della struttura "Pianificazione e programmazione" si sono sviluppati strumenti informatici *ad hoc*

Avviso di presentazione istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato un bando, con scadenza 15 gennaio 2021, per il finanziamento di interventi connessi a realizzazione, potenziamento e valorizzazione di linee tranviarie, filoviarie e metropolitane.

La Città di Torino, con la collaborazione di GTT, Infra.To, 5T e AMP ha partecipato con otto *progetti*, sviluppati principalmente nel corso del 2019: quelli numerati *da 1 a 5* riguardano la trasformazione di linee di forza attualmente gestite con autobus dotati di motore a combustione interna (gasolio o metano) in *busvie elettriche*. Le linee proposte per la trasformazione a questo sistema, che rappresenta un'evoluzione più flessibile del filobus, sono (con riferimento alla rete del progetto "Nuove linee GTT"): 2, 8, 5, 55 e 62.

Le busvie, essendo concepite come linee di trasporto rapido di massa (TRM), oltre che una gestione con veicoli a impatto zero, prevedono interventi per quanto riguarda l'aumento delle corsie riservate, la priorità semaforica e il distanziamento delle fermate.

Il *progetto 6* riguarda alcune *modifiche di tracciato della linea 15*:

- attestamento presso Ospedale Martini, al fine di migliorare il collegamento del polo sanitario e di realizzare un'area di capolinea che permetta l'accodamento di due nuovi tram Hitachi, più lunghi di quelli attualmente utilizzati;
- transito su via Borsellino, corso Vittorio Emanuele II e corso Vinzaglio, per migliorare il servizio nell'area ex Westinghouse;
- nel bando del 2019, la Città di Torino aveva ottenuto il finanziamento per la posa di binari sulle vie Cecchi e Cigna, che avrebbero consentito la gestione di una linea tranviaria, per la quale come numero definitivo è stato successivamente scelto il 12;
- i progetti 7 e 8 presentati nel 2020 riguardano modifiche di tracciato alla linea 12:
- progetto 7: prolungamento ad Allianz Stadium, transito in galleria e trincea ferroviaria da largo Grosseto a corso Emilia, recuperando l'infrastruttura dismessa della Torino – Ceres;
- progetto 8: transito a lato della stazione ferroviaria di Porta Nuova (anziché su corso Re Umberto) e realizzazione di binario di scarto in corso Lepanto.

Servizi a chiamata e a prenotazione

L'emergenza epidemiologica del 2020 ha imposto un ripensamento del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso, dovuto non solo all'esigenza di garantire il trasporto degli utenti in totale sicurezza, con un maggiore distanziamento, ma anche al mutamento delle abitudini di spostamento delle persone (ampliamento dello smart working e maggiore flessibilità di orari lavorativi, didattica a distanza e cambio di orari scolastici, ...). Un filone di intervento riguarda l'implementazione dei servizi a prenotazione e chiamata per istituti scolastici (es. area del pinerolese), in qualche caso integrati con il trasporto di lavoratori verso aziende di dimensioni importanti (es. zona Mirafiori e FCA) e utenti di fasce deboli verso attrattori locali di mobilità.

Servizio Extraurbano

Nei primi mesi del 2020 si è studiata una riorganizzazione del servizio dell'area di Ivrea, la cui implementazione è stata rimandata a causa dell'emergenza Covid-19. Questa riorganizzazione prevede la diversa legatura dei diversi rami del servizio di trasporto pubblico che si dipartono dal capoluogo eporediese.

Il periodo da marzo a dicembre, analogamente a quanto avvenuto per il servizio urbano, ha visto una costante modulazione dell'offerta in base al variare della domanda, che ha risentito fortemente delle restrizioni alla mobilità nei periodi di lock-down.

Metropolitana

L'anno 2020 è stato caratterizzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19 anche con riferimento all'esercizio del servizio di trasporto "Metro".

A partire dal mese di febbraio, a causa delle misure restrittive della fase 1, il numero di passeggeri mensili si è drasticamente ridotto, sino a raggiungere nel mese di aprile una riduzione del 90% circa rispetto ai passeggeri dello stesso mese dell'anno precedente. Con la riapertura delle scuole nel mese di settembre il numero di passeggeri è aumentato sino al 55% circa dei valori dell'anno precedente, per poi riportarsi nuovamente su valori di poco superiori al 30% nel mese di dicembre.

Complessivamente nel 2020 si sono registrati circa 18,7 milioni di passeggeri/anno, pari al 44% circa degli oltre 42,8 milioni di passeggeri registrati nel 2019. Contestualmente vi è stata una riduzione complessiva del 14,2% del servizio offerto rispetto a quanto programmato inizialmente per l'anno 2020; la riduzione del servizio è stata massima nel mese di aprile.

Il rispetto di quanto previsto a livello normativo e dai protocolli di sicurezza per la tutela della salute dei dipendenti e dei passeggeri, ha richiesto un notevole impegno organizzativo e gestionale a

tutti i livelli. Nelle stazioni metro sono stati previsti appositi percorsi di ingresso ed uscita dei passeggeri per limitare le interferenze e per permettere il mantenimento delle distanze di sicurezza; sono stati installati erogatori di gel igienizzante ed è stata posta idonea cartellonistica informativa in atrio, in banchina, sulle porte di banchina, presso gli ascensori e le scale mobili; la sanificazione dei veicoli è avvenuta giornalmente e sono state intensificate le attività di pulizia e sanificazione delle stazioni e delle emettitrici automatiche di titoli di viaggio.

Nonostante le difficoltà determinate dall'emergenza da Covid-19, nel 2020 sono proseguite le attività per la realizzazione dei prolungamenti Sud ed Ovest della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino. Le lavorazioni sono state sospese nel momento di massimo impatto del virus, limitatamente per il periodo di chiusura delle attività produttive e dei cantieri.

Nella tratta Lingotto-Bengasi sono state sostanzialmente ultimate le opere al rustico di galleria, stazioni e pozzi di intertratta, nonché completate le finiture architettoniche e gli impianti civili di maggiore rilevanza. Nel mese di agosto 2020 è stata realizzata la delicata operazione di integrazione degli impianti e degli automatismi del Sistema del nuovo prolungamento con quelli della tratta in esercizio, con l'acquisizione delle autorizzazioni da parte dell'USTIF, della Città di Torino e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese. Tale operazione, che ha comportato la sospensione dell'esercizio nella tratta Porta Nuova-Lingotto, ha consentito di avviare le prove sugli impianti di Sistema, propedeutiche alla futura messa in esercizio della tratta prevista nel mese di aprile 2021.

Sul fronte Ovest della linea, sono proseguiti i lavori di realizzazione delle opere del 1° lotto funzionale "Fermi – Collegno Centro" della tratta "Fermi – Cascine Vica", con lo spostamento dei sottoservizi, il completamento delle fondazioni speciali nel tratto di galleria artificiale e l'avanzamento nella realizzazione delle opere al rustico della stazione Collegno Centro e dei pozzi di intertratta. Sono state, inoltre, avviate le opere di fondazione della stazione Certosa e lo scavo della galleria naturale a foro cieco della nuova tratta.

Nel luglio 2020 sono stati avviati i lavori del 2° lotto funzionale "Collegno – Centro" del prolungamento ovest, con le modifica alla viabilità di Corso Francia, lo spostamento dei sottoservizi, la realizzazione delle opere al rustico dei pozzi di intertratta PC3 e PC4, le demolizioni della piazza Togliatti a Cascine Vica e il successivo avvio delle attività di scavo.

Nella tratta in esercizio Fermi-Lingotto, nel corso dell'anno, sono state eseguite o avviate importanti attività di evoluzione o manutenzione straordinaria necessarie per poter mantenere elevati standard prestazionali e di qualità del servizio.

E' proseguita la trasformazione a LED dell'illuminazione interna delle stazioni avviata nel 2019, migliorando le condizioni di luminosità delle stesse con minori consumi energetici.

Il periodico rinnovo degli apparati meccanici di maggiore usura delle scale mobili presenti nelle stazioni metro (complessivamente 129 impianti), unito ad attenti metodi di manutenzione preventiva, ha portato la funzionalità globale di questi impianti a valori assoluti superiori al 96%, nonostante le gravose condizioni di funzionamento a cui sono soggetti (assenza di coperture esterne, lunghi periodi di funzionamento, ecc.) ed i lunghi tempi di approvvigionamento di alcuni componenti di ricambio, registrati soprattutto nei primi mesi dell'anno.

Analogamente la funzionalità globale degli ascensori presenti nelle stazioni metro (complessivamente 67 impianti) ha raggiunto valori assoluti superiori al 99,4%.

A partire dal 1° dicembre 2020 le attività di manutenzione di scale mobili ed ascensori sono state affidate a due differenti appaltatori, aggiudicatari delle rispettive procedure di gara.

Nel mese di luglio è stato attivato il nuovo sistema di pagamento *contactless* di GTT, che permette di aprire i varchi delle stazioni metro con la propria carta di credito, facilitando ulteriormente l'accesso al servizio di trasporto pubblico.

Nel mese di dicembre, nelle stazioni di Fermi e Porta Nuova, sono state messe in servizio le prime 2 nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio; nel mese di gennaio 2021 sono state installate ulteriori 6 nuove emettitrici automatiche a completamento dell'allestimento delle stazioni di Fermi e Porta Nuova.

A quattordici anni dall'entrata in esercizio della linea, la flotta di treni ha percorso circa 68 milioni di km. Nel corso del 2020 sono continuate le attività di Revisione Generale dei Veicoli VAL (i cui oneri sono di competenza della società Infra.To) iniziate nel marzo 2015 ed al tempo stesso sono stati attuati i provvedimenti ed i confronti con il Ministero dei Trasporti per l'adeguamento del piano manutentivo per l'effettuazione del primo ciclo di Revisione Generale in relazione alle maggiori percorrenze maturate, anche per effetto del mancato incremento della flotta, suddividendo le attività previste in due insiemi:

- le operazioni impattanti sulla sicurezza di esercizio effettuate su tutta la flotta nel corso del 2019;
- le operazioni non impattanti sulla sicurezza di esercizio completate al 31 dicembre 2020 su n. 8 veicoli.

Durante l'anno 2020 sono proseguite importanti attività di manutenzione straordinaria inerenti adeguamenti normativi e la risoluzione dell'obsolescenza di impianti tecnologici appartenenti a sottosistemi rilevanti e a sottosistemi di sicurezza. Sono stati revisionati 5 motori degli apparecchi di via, 3 interruttori di trazione e 3 UPS di sistema.

Si è provveduto alla parziale sostituzione del sistema antincendio delle stazioni e del comprensorio tecnico Metro di Collegno (attività che proseguirà anche nei prossimi anni) ed alla sostituzione di ventole e componenti elettronici dei condensatori UPS di stazione.

Il sistema di ventilazione della linea 1 di metropolitana è stato interessato da interventi di sostituzione dei sistemi di alimentazione ad inverter e regolazione automatica di gestione della ventilazione sia per quanto riguarda pozzi che stazioni. Oltre al revamping del sistema di gestione denominato SCADA IGNS ed all'introduzione di un PLC collettore di rete, si è intervenuti presso le stazioni Carducci e Marconi mediante sostituzione degli apparati con recupero dei medesimi materiali al fine di poterli utilizzare come ricambi in dotazione al magazzino.

Sono inoltre proseguite le attività di rinnovo del sottosistema mezzi audio e video (MAV) che proseguiranno anche per parte del 2021.

Nel corso dell'anno GTT ha continuato a partecipare agli incontri INTERVAL, riunioni periodiche di gestori di sistemi di trasporto basati su tecnologia VAL; tali incontri sono l'occasione per verifica e confronto del mantenimento nel tempo dei livelli di disponibilità e sicurezza del Sistema nei diversi siti, ivi compresi gli aspetti di gestione di obsolescenze.

Rinnovo del parco bus e tram

Rinnovo Flotta Bus

Nel corso dell'anno 2020 sono proseguite le azioni relative al rinnovo flotta bus già iniziate nell'anno precedente.

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

- n. 27 autobus urbani , con alimentazione metano, di lunghezza 12 m del costruttore Evobus come completamento delle consegne, iniziate nel dicembre 2019, a fronte del contratto per complessivi 40 autobus stipulato nel corso del 2019;
- n. 6 autobus urbani, con alimentazione gasolio, di lunghezza 8,5 m dalla ditta Troiani entrati in servizio tra gennaio e febbraio 2020. Di questi autobus 4 sono stati dati in comodato d'uso alla Società Ca.Nova SpA per l'effettuazione di parte del servizio collinare a lei sub affidato;
- n. 14 autobus urbani, con alimentazione gasolio, di lunghezza 12 m (1 veicolo) e 18 m (13 veicoli) acquisiti sfruttando il “quinto d'obbligo” del contratto stipulato con EVOBUS nel 2019 per l'acquisto di complessivi 74 autobus. Questi veicoli sono entrati in servizio nel corso del mese di gennaio 2020 (2 unità) mentre e per i restanti 12 la piena operatività ha inizio nel 2021;
- n. 8 autobus urbani , con alimentazione metano, di lunghezza 12 m, la cui piena operatività ha inizio nel 2021, acquisiti sfruttando il “quinto d'obbligo” del contratto stipulato con Evo-

bus nel 2019 per l'acquisto di complessivi 40 autobus.

I nuovi autobus entrati in servizio nel 2020 ammontano complessivamente a 51 autobus (non considerando quelli dati in uso a Ca.Nova SpA) che diventano 170 nell'arco di Piano.

A fronte delle risorse stanziare nell'ambito del Piano strategico della mobilità sostenibile approvato con DPCM n.1360 del 17/4/2019, nel corso del 2020 è stata bandita la gara per la stipula di un accordo quadro volto all'acquisto di 100 bus elettrici di lunghezza 12 m ed alla contestuale sottoscrizione di un primo contratto applicativo per la fornitura dei primi 50. Entrambi gli atti sono stati sottoscritti il 29 dicembre 2020 con la ditta BYD. Le consegne dei primi 50 autobus avverranno nel corso dell'anno 2021: n.ro 4 autobus sono stati consegnati ad aprile 2021 mentre per i restanti 46 sono previste consegne nel mese di luglio e nel mese di settembre 2021.

Contestualmente alla fornitura verrà realizzata apposita infrastruttura di ricarica presso il deposito del Gerbido. Sia gli autobus che le infrastrutture sono finanziate al 100% dalle risorse stanziare dal DPCM sopra citato.

Rinnovo Flotta Tram

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

La consegna del primo tram per le prove di tipo è prevista per la fine del 2021 e le successive consegne con un ritmo di 2/3 tram al mese a partire da giugno 2022.

Per quanto riguarda il parco autobus i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2020 hanno riguardato:

- la prosecuzione delle azioni tecniche per la mitigazione del rischio incendi sugli autobus (iniziate nel 2019) che vanno dal risanamento/sostituzione dei cablaggi elettrici all'interno del vano motore, ad un intervento straordinario di lavaggio dei vani motori (proseguito con la riattivazione di tale attività nei periodici cicli di lavaggio del veicolo) da un controllo dei vani motore all'installazione di dispositivi per uso sicuro e più efficace dell'estintore in caso di intervento dell'autista. L'efficacia di tali provvedimenti ha permesso di ridurre drasticamente il numero degli eventi;
- sostituzione dei motori degli autobus IVECO serie Citelis per il raggiungimento del loro fine vita tecnico, nel corso del 2020 si è intervenuti su 52 motori su una flotta complessiva di 263 autobus;
- continuazione degli interventi di risanamenti impianti di climatizzazione.

Flotta tranviaria

Per quanto concerne il parco tranviario i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2020 hanno riguardato:

- per le motrici TPR 5000, terminata la fase di sperimentazione del nuovo compressore *oil free* a pistoni, si è proceduto all'adeguamento della flotta;
- per le motrici TPR5000, in via sperimentale è iniziata la sostituzione dell'impianto di climatizzazione della cabina di guida (ormai obsoleta) con una soluzione di ultima generazione. La sperimentazione ha dato esito positivo e si procederà progressivamente all'ammodernamento della restante flotta;
- per le motrici 6000 sono iniziate le operazioni di revisione generale (lavorazioni EF) delle motrici stesse.

Attrezzature

Si riassumono qui di seguito i principali interventi:

- presso l'Officina Centrale: nel corso del 2020 sono iniziati i lavori per l'installazione del nuovo carroponete per aumentare la capacità e flessibilità dell'area revisione carrelli, i lavori che hanno subito dei ritardi a causa della pandemia Covid-19 termineranno nei primi mesi del 2021;
- presso l'impianto Venaria si è definito con il costruttore la modalità operativa per l'installazione della passerella per l'effettuazione delle manutenzioni sugli imperiali delle motrici tranviarie, attività che si completerà nel corso del 2021;
- presso i distributori di metano del Gerbido e di Corso Novara sono stati rinnovati gli erogatori di carburante.

Attività di controllo biglietti a bordo veicoli

L'anno 2020 è stato caratterizzato dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e, per questo motivo, l'attività di controlleria a bordo vetture è stata sospesa a partire dal mese di marzo.

I controlli sono stati effettuati a terra alle fermate da personale in divisa fino al 12 marzo per poi essere definitivamente sospesi fino a fine maggio.

A giugno è ripresa l'attività di controlleria, sempre a terra e in fermata, con personale volontario equivalente a circa il 20% della forza.

Dal 30 marzo al 2 agosto e dal 16 novembre al 6 dicembre, tutto il personale di controlleria è stato sospeso dal servizio con integrazione salariale per un totale di 18 settimane.

Nell'anno 2020 il personale operante nella struttura degli Assistenti alla Clientela, composto in

media da 103 agenti ha redatto 46.285 verbali, di cui 15.232 esazioni incassate direttamente a bordo e ha controllato 78.417 vetture su tutto il territorio di competenza, per un totale di 707.319 passeggeri controllati.

A partire dal 16 dicembre, è stata offerta la facoltà alla clientela sprovvista di idoneo titolo di viaggio, di pagare le esazioni a bordo tramite dispositivi elettronici (POS e SATISPAY).

	2020	2019	DIFFERENZA	%
ORE DI CONTROLLERIA	78.791	131.548	-52.757	-40
PASSEGGERI CONTROLLATI	707.319	2.435.647	-1.728.328	-70
VETTURE CONTROLLATE	78.417	147.698	-69.281	-47
TOTALE MULTE	46.285	110.458	-64.173	-58
TOTALE ESAZIONI	15.232	31.765	-16.533	-52

Con il Covid-19 sono emerse numerose difficoltà a procedere con l'attività di controlleria all'interno dei mezzi di superficie, pertanto, nel corso dell'anno 2020, i controlli sono stati effettuati principalmente presso le fermate e, rispetto all'anno precedente, si sono intensificati quelli presso le stazioni metro.

Impianti ferrotranviari

Gli interventi più significativi realizzati nel 2020 sono stati i seguenti:

- corso Unione Sovietica tra via Pernati di Momo e piazzale Caio Mario: rinnovo di m. 490 di binario in retta con rifacimento e allargamento di n. 2 banchine di fermata rese idonee all'utilizzo a persone diversamente abili e dotazione di pensiline (linea 4);
- corso Vittorio E. II angolo corso Massimo D'Azeglio: rinnovo deviatoio n. 612 e m. 30 binario in curva (linea 16);
- piazza Adriano: rinnovo m. 45 di binario in curva (linea 16);
- corso Regina Margherita angolo corso Regio Parco: rinnovo deviatoio n. 324 + m. 75 di binario in retta (linee 3 – 16);
- corso Toscana angolo corso Potenza: rinnovo incrocio e cuore tranviario (linee 3 – 9);
- corso Giovanni Agnelli angolo piazzale Caio Mario: rinnovo scambio n. 872 (linee 4 – 10);
- piazza Sabotino angolo via Di Nanni: rinnovo scambio n. 424 (linea 16);
- corso XI Febbraio: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria;
- via Passo Buole: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria binario sud;
- via Madama Cristina tra via Berthollet e via Valperga Caluso: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria;
- via Cibrario tra via Beaumont e c.so Inghilterra: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria con rimozione banchine di fermata dismesse (linea 13);
- via Cernaia tra via S.Dalmazzo e c.so Siccardi: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linea 13);
- corso Luigi Einaudi tra c.so Re Umberto e c.so Duca degli Abruzzi: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria (linee 15 – 16);
- corso Re Umberto tra c.so Einaudi e c.so Lepanto: risanamento a tratti della pavimentazione e revisione sede tranviaria;
- corso Regina Margherita angolo via Rossini: trasformazione sede tranviaria in sede promiscua tram/bus area fermata 207 (linee 3 – 16);
- corso Vittorio Emanuele II incrocio con corso Re Umberto: risanamento pavimentazione e revisione sede tranviaria intero incrocio (linee 9 – 15);
- deposito Venaria: rinnovo incrocio tranviario area uscita lavaggio;
- deposito San Paolo: rinnovo binari di parcheggio n. 10 – 11 – 12 per complessivi 150 metri.

Oltre ai sopraindicati lavori, nel programma 2020 sono stati inseriti e realizzati interventi di ricostruzione delle rotaie tranviarie mediante sistemi automatici di saldatura nonché interventi su attrezzature e banchine di fermata, finalizzate a migliorarne l'accessibilità ed il comfort.

Con specifico appalto sono stati rettificati e riprofilati circa 6.100 metri di binari tranviari allo scopo di riduzione della rumorosità e delle vibrazioni indotte al passaggio dei veicoli tranviari.

La progressiva sostituzione dei controllori di comando degli scambi, avviata nel 2018, ha interessato, nel 2020, TRE impianti tra quelli che hanno richiesto maggior numero d'interventi per taratura o guasto elettronico.

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

L'Officina ha realizzato gli elementi accessori all'armamento (cuori, incroci, scambi, curve e complessivi) per le manutenzioni della rete binari di superficie gestita da GTT, oltre a quanto richiesto dalla SCR SpA Società di committenza della Regione Piemonte per le opere relative al nuovo impianto tranviario di largo Grosseto.

Il settore Segnaletica di Tranvie, anche in ottemperanza agli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio con la Città, ha adempiuto le 2.257 richieste/segnalazioni/ordinanze pervenute dalla stessa in merito agli interventi di manutenzione e/o modifica alla segnaletica verticale e orizzontale, sia blu che bianca, sul territorio cittadino. Sono inoltre stati attuati tutti i necessari interventi di manutenzione straordinaria della segnaletica orizzontale sulle fermate (n.59) e corsie riservate GTT (ml. 21.067), nonché i ripristini ed adeguamenti afferenti la segnaletica interna ed esterna dei comprensori aziendali.

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

Si riportano di seguito le principali informazioni relative alle ferrovie GTT per l'anno 2020 e al contesto in cui hanno operato; come previsto dalla normativa vigente si distingue tra le attività svolte da GTT in qualità di impresa ferroviaria (Trasporto) e da GTT in qualità di gestore infrastruttura (Infrastruttura). Il contesto in cui hanno operato le ferrovie GTT nell'anno 2020, come di seguito dettagliato, è un contesto in continua evoluzione sia per quanto concerne l'ambito operativo e di contratto di servizio sia per quel che riguarda il quadro normativo ed autorizzativo di riferimento. A questo proposito, le principali attività, progetti e interventi hanno soprattutto riguardato gli adeguamenti ai cambiamenti operativi in corso e l'adeguamento ai nuovi standard e norme applicabili, da un punto di vista operativo e organizzativo per il conseguimento e mantenimento delle certificazioni e autorizzazioni all'esercizio, e da un punto di vista tecnico-impiantistico.

Trasporto Ferroviario

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

GTT in qualità di impresa ferroviaria ha effettuato per tutto il 2020 il servizio di trasporto passeggeri sulle linee:

- SFM1 - servizio svolto in parte su rete RFI (Chieri – Settimo) e in parte su rete GTT (linea

Canavesana);

- SFMA - servizio svolto interamente sulla linea GTT isolata Torino – Ceres.

Tuttavia, a seguito di procedimento di gara, indetta dall’Agenzia per la Mobilità Piemontese relativamente all’affidamento dei servizi del nodo Ferroviario di Torino (SFM), anche le linee ferroviarie sulle quali GTT effettua servizio come impresa ferroviaria sono state affidate ad altro soggetto.

Dall’1 gennaio 2021 il servizio di trasporto sulla linea SFM1 è ora passato all’impresa Trenitalia, mentre GTT Trasporto prosegue il servizio passeggeri sulla linea Torino – Ceres, limitata alla tratta Venaria – Ceres, in quanto la tratta Torino Dora – Venaria è interrotta per i lavori di interconnessione con la rete RFI.

Per effetto di tale affidamento ad altro operatore, cessa al 31 dicembre 2020 il contratto di sub affidamento da Trenitalia dei servizi passeggeri sulla tratta Chieri – Porta Susa e il servizio contrattualizzato con AMP sulla tratta Porta Susa – Rivarolo – (Pont).

Come già avvenuto per gli anni precedenti, anche nel 2020, nei periodi non anche condizionati dall’emergenza sanitaria da Covid-19, si sono riscontrati gli effetti della rigidità di orario legati ai limiti di velocità (pari a 70 km/h, in conseguenza dell’assenza del sistema di controllo della marcia treno), nella difficoltà di gestione del recupero di eventuali ritardi dei treni, maturati lungo il percorso o alla partenza.

Si segnalano, inoltre, gli ulteriori vincoli apportati alla regolazione della circolazione dei treni dovuti alla congestione del passante ferroviario di Torino e alla impossibilità di corretto utilizzo dei binari di incrocio della stazione di Settimo (non collegati agli impianti di RFI).

Occorre rilevare a suffragio della precedente tesi che, nei mesi di riduzione servizio causa Covid-19, in cui la circolazione dei treni è stata basata su intervalli di frequenza più diradati congrui con le caratteristiche dell’infrastruttura, la prestazione di affidabilità e puntualità del servizio passeggeri è sempre stata elevata, raggiungendo anche punte del 98%.

Relativamente alla disponibilità di materiale rotabile si segnala a termine anno:

- l’accantonamento dei 7 rotabili ETR Y 0530 (costruiti in soli 7 esemplari da Fiat Ferroviaria negli anni 90) e gravati da notevoli difficoltà di reperimento di ricambi e know-how diagnostico, non più utilizzati nel futuro da Trenitalia e per i quali, su incarico dell’ente proprietario Regione Piemonte, sono state avviate le pratiche di definitiva dismissione;
- il progredire dell’obsolescenza per i rotabili della serie Ale+Le054/056 (“belghe”, di produzione anni ’50) di cui se ne mantengono 2 attivi per riserva su SFMA;
- il temporaneo accantonamento dei rotabili serie TTR di Rivarolo, su cui le necessarie attività di programmazione della Revisione generale (RO) a 1,2 milioni di km sono state sospese su decisione dell’ente proprietario in attesa di possibile futuro utilizzo su altri ambiti. 3 di questi rota-

bili, non utilizzati da Trenitalia sui nuovi servizi, potrebbero essere convenientemente impiegati su linea SFMA e a tale scopo ne è stata richiesta a Regione e AMP l'autorizzazione al trasferimento su detta linea;

- il trasferimento al Museo ferroviario piemontese di 2 Aln668 di Rivarolo non più utilizzabili sulla tratta Pont – Rivarolo chiusa in attesa di elettrificazione;
- il trasferimento a Trenitalia, come previsto dalla gara di affidamento dei servizi SFM dei 3 rotabili ETR 234 Coradia.

Contesto normativo e situazione autorizzativa

Per la linea SFM1, GTT Trasporto, già in possesso di Certificato di Sicurezza relativo alla rete RFI, dal 29 maggio 2020 ha ottenuto, da parte di ANSF, il rilascio del “*Certificato di Sicurezza Unico*” con validità sulla rete RFI ed estensione sull'area di esercizio GTT.

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

Nel corso del 2020 si è inoltre pervenuti alla risoluzione delle prescrizioni ASL in materia di Pronto Soccorso Ferroviario – Malore del Personale di Condotta dei Treni: tali prescrizione interessavano da parecchi anni le imprese ferroviarie operanti in Piemonte ed erano state rilasciate dalle diverse ASL secondo il territorio di competenza. Per quanto riguarda GTT, le ASL coinvolte erano le ASL Città di Torino, ASL TO4 e ASL TO5. Il procedimento è stato chiuso con tutte le ASL, a seguito di valutazioni del rischio di approfondimento condotte da GTT e dell'implementazione delle misure di prevenzione e mitigazione individuate.

Infrastruttura Ferroviaria

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

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

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

L'avvicendamento con Trenitalia su linea SFM1 ha determinato un significativo impegno anche da parte di GTT Infrastruttura, in interfaccia con tale impresa; tra le diverse attività si evidenziano: la definizione degli Accordi di Interfaccia tra impresa e gestore, l'emanazione e aggiornamento delle norme; le analisi condotte dal Gestore e il supporto fornito ai richiedenti (impresa e costrut-

tori di veicoli) per l'estensione dell'area d'uso dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS) dei veicoli sulla rete GTT; le valutazioni finalizzate al rilascio della circolabilità.

GTT Infrastruttura, in particolare, sulla base delle valutazioni condotte, ha provveduto al rilascio della circolabilità attraverso specifiche Disposizioni di esercizio:

- rilascio circolabilità veicolo ETR ALe501 – Le220 – ALe502 – Minuetto del 06 luglio 2020 (richiesta del 19 giugno 2020);
- rilascio circolabilità veicolo D445 del 30 dicembre 2020 (richiesta del 27 ottobre 2020);
- rilascio circolabilità veicolo ETR 234 (composizione doppia) del 24 dicembre 2020 (richiesta del 23/12/2020);
- rilascio circolabilità veicolo ETR 104 (singola composizione) del 30 dicembre 2020 (richiesta del 28 dicembre 2020).

Preliminarmente al rilascio della circolabilità definitiva per i veicoli D445 e ETR 104 era stata rilasciata la circolabilità provvisoria per l'effettuazione di corse di prima circolazione.

Per altri rotabili, si è in attesa del rilascio dell'estensione dell'area d'uso da parte di ANSFISA al fine di avviare analoghi percorsi.

Come disposto dalla DGR 12-8165 del 20 dicembre 2018, nel 2020 è proseguita l'attività del tavolo tecnico finalizzato a verificare le condizioni tecniche, amministrative ed economiche, per la stipula di un accordo per disciplinare la gestione unitaria con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale delle ferrovie Canavesana e Torino - Ceres. E' stato a questo fine firmato un Accordo tra la Regione Piemonte, GTT e RFI in funzione del subentro della stessa Rete Ferroviaria Italiana SpA. nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese che ha disciplinato l'attivazione del percorso di subentro, da parte di RFI, nella gestione della Rete, mediante l'istituzione di Gruppi di Lavoro interdisciplinari ed intersocietari composti dal personale di RFI e da quello di GTT, nonché da rappresentanti della Regione Piemonte.

In particolare sono stati individuati i gruppi di lavoro "Definizione di accordi e contratti" e "Valutazione di Sicurezza", quest'ultimo articolato nelle seguenti Commissioni di Verifica Tecnica (CVT): Infrastruttura; Energia; Comando Controllo e Segnalamento; Esercizio; Manutenzione.

Il secondo semestre dell'anno ha quindi comportato un'intensa attività da parte delle Commissioni di Verifica Tecnica, per mezzo di sopralluoghi e condivisione della documentazione; tale attività si è sostanzialmente conclusa a novembre 2020.

Per quel che concerne il servizio, si segnalano in particolare i seguenti eventi/progetti che nel corso del 2020 hanno avuto impatto significativo sull'esercizio:

- sono proseguiti i lavori di interconnessione della linea Torino – Ceres alla rete nazionale in corrispondenza della stazione Rebaudengo, gestiti da SCR (Società di Committenza Regionale), che hanno determinato nell'ultima parte dell'anno la limitazione del servizio passeggeri alla tratta Venaria – Ceres;

- a seguito degli esiti del monitoraggio continuo implementato per il ponte Stura, nel mese di novembre è stata definita la necessità di effettuare interventi in somma urgenza a protezione delle pile del ponte atti a prevenire i fenomeni di scalzamento in atto; a titolo precauzionale, è stata disposta l'interruzione dell'esercizio ferroviario sul ponte Stura dal 7 dicembre, con attestamento del servizio alla stazione di Borgaro.

Nel corso del 2020 sono inoltre proseguiti ulteriori interventi presso la stazione di Venaria, connessi al nuovo Movicentro.

Contesto normativo e situazione autorizzativa

Linea Canavesana

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

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

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

Nel corso del 2020 GTT ha proseguito in tali ambiti i lavori già avviati negli anni precedenti.

Per quanto riguarda le principali attività di adeguamento tecnologico, a seguito della valutazione degli interventi necessari da parte di GTT, RFI è stato individuato quale Soggetto Attuatore, a seguito di specifica Convenzione come nel seguito specificato. Nel corso del 2020 sono proseguiti i lavori finalizzati in particolare alla progettazione e messa in servizio del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT) per la tratta Settimo – Rivarolo, intervento valutato come prioritario.

A dicembre 2020, a seguito della continua attività di sviluppo e miglioramento del Sistema di Gestione della Sicurezza, *GTT ha conseguito il Rinnovo dell'Autorizzazione di Sicurezza rilasciata da ANSFISA, con validità fino a giugno 2024.*

Per quel che concerne le attività sulle quali esercita il controllo l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), e in particolare in riferimento agli adempimenti definiti dal D. Lgs. 112/2015,

nel corso del 2020 GTT Infrastruttura ha provveduto, secondo quanto previsto dalle norme vigenti, alla pubblicazione della prima e seconda bozza del *Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2021* e quindi, a luglio 2020, alla pubblicazione del PIR definitivo 2021 a seguito del recepimento di raccomandazioni e prescrizioni dell’Autorità. Tale documento ha avuto un aggiornamento straordinario a dicembre 2020. Analogamente, si è provveduto alla pubblicazione della prima e seconda bozza del *PIR 2022* tra giugno e settembre 2020 e alla pubblicazione del PIR 2022 in versione definitiva a seguito del recepimento delle prescrizioni rilasciate da ART.

Sempre nell’ambito dell’attuazione del D.lgs. 112/2015, avendo GTT optato per la separazione contabile (anziché separazione societaria), per la Gestione dell’Infrastruttura Ferroviaria ed il Servizio di Trasporto, nel corso del 2020 sono stati condotti i lavori del Tavolo per l’individuazione del Soggetto Terzo (Allocation Body) a cui affidare le funzioni essenziali (determinazione capacità della linea, assegnazione tracce e determinazione pedaggio). Il tavolo di lavoro istituito tra Regione, RFI e GTT, ha definito dapprima un memorandum sottoscritto in data 06/03/2020 con il quale è stato concordato il percorso per l’affidamento delle dette funzioni essenziali ad RFI e quindi a settembre 2020 è stato stipulato l’Accordo tra GTT, RFI e Regione Piemonte che ha determinato l’affidamento del ruolo di Allocation Body a RFI per la linea Settimo T.se – Rivarolo C.se e Rivarolo C.se – Pont C.se, con decorrenza dal 1 ottobre 2020.

Linea Torino - Ceres

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

Nel corso del 2020 sono proseguite le seguenti attività avviate nell’anno precedente:

- sviluppo degli interventi di adeguamento tecnologico a seguito dell’emanazione della normativa specifica applicabile alle ferrovie isolate, per i quali RFI è stata individuata quale Soggetto Attuatore;
- implementazione delle misure di prevenzione e mitigazione dei rischi da attuare nelle more degli interventi di adeguamento;
- estensione del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria alla linea isolata Torino – Ceres, pianificazione e avvio dell’adeguamento del SGS al Reg. UE 762/2018.

A dicembre 2020 GTT ha conseguito il *Certificato di Idoneità all’esercizio per l’infrastruttura isolata*, anch’esso con validità fino a giugno 2024.

Interventi in carico a soggetti Attuatori terzi con finanziamenti Regione Piemonte

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

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

In riferimento alla “Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore)”, approvata con Decreto Ministeriale n.124 del 31/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 18/06/2018 (Reg. 1 Fg. 2220) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 14/11/2018 (Rep. 322) e ulteriore Atto Integrativo al Disciplinare attuativo del 14/11/2018, le attività sono in corso. Da maggio 2020 si sono avviate le interfacce operative tra GTT ed RFI per lo scambio della documentazione di input alla progettazione SCMT sulle linee Settimo - Rivarolo e Rivarolo-Pont. Nel medesimo mese di maggio 2020 sono iniziati i lavori per la posa della Fibra Ottica sulle linee Settimo - Rivarolo e Rivarolo-Pont.

Nel mese di dicembre 2020 si sono avviate le attività di rilievo della linea a cura di RFI tramite Italferr SpA. (conclusione prevista per fine gennaio 2021), al fine di definire il profilo plano-altimetrico della linea, gli Impianti di Segnalamento presenti e la rivalutazione della sagoma limite. Tali attività hanno come finalità la circolabilità della linea, la compilazione del RINF, ecc.

In data 28/12/2020 RFI ha trasmesso a Regione Piemonte e a GTT il Verbale di Validazione e il Rapporto Finale di Verifica del Progetto Definitivo dell'intervento di attrezzaggio con SCMT della linea Settimo – Rivarolo, comprensivo degli elaborati oggetto della verifica e validazione.

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

In riferimento alla “Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT (in qualità di Soggetto Gestore) e RFI (in qualità di Soggetto Attuatore)”, approvata con Decreto Ministeriale n. 140 del 08/05/2018 e registrata alla Corte dei Conti il 06/06/2019 (Reg. 1 Fg. 1713) e conseguente Disciplinare attuativo sottoscritto e repertoriato il 21/11/2019 (Rep. 424), ad oggi, si sono avviati i sopralluoghi necessari all'avvio delle relative progettazioni.

RFI ha comunicato che le attività di progettazione ed esecuzione saranno realizzate da Itaferr SpA.

Interventi effettuati con finanziamenti Regione Piemonte da GTT

Nel corso del 2020 sono continuati gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulle due linee in concessione a GTT, finanziati dalla Regione Piemonte sulla base dell'Accordo di Programma in attuazione dell'art. 15 del D.lgs. 422/97, in conto Fondo Comune di Rinnovo (Legge 297/78) e in conto Accordo di Programma Quadro “Reti Infrastrutturali di Trasporto”.

Per quanto riguarda i veicoli ferroviari in esercizio sulle due ferrovie, ai fini della continuità ed efficienza manutentiva, sono proseguiti gli interventi affidati negli anni precedenti.

È stato stipulato il contratto per la fornitura di ricambi per impianto pneumatico per la manutenzione preventiva degli elettrotreni ETR234, retrofit funzionale impianto antincendio dei TTR

(concluso nel 2020) e retrofit impianto di condizionamento dei TTR (concluso nel 2020).

Si sono inoltre conclusi i contratti relativi alla manutenzione straordinaria porte e attrezzaggio con dispositivo vigilante di tipo attivo delle elettromotrici Ale+Le 054-056 (ex SNCB).

Le attività progettuali e di conduzione lavori civili ed impiantistici hanno dovuto subire una riorganizzazione, anche tramite il ricorso ad affidamenti esternalizzati, a causa dell'interruzione, sin dall'inizio dell'anno, delle attività di progettazione, direzione lavori, ecc.. affidate a Infratrasporti.

Con riguardo al rinnovo degli impianti tecnologici, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, è stata stipulata la Convenzione n. 252 del 25/11/2020 tra la Regione Piemonte, il GTT SpA e la RFI SpA per la realizzazione dell'intervento di "Fornitura e posa collegamenti in cavo enti lungo linea" della Ferrovia SFM1 tratta Settimo-Rivarolo.

Si è concluso il contratto relativo a "Interventi e forniture Registratore Cronologico Eventi (RCE)".

Con riguardo all'armamento ferroviario, sono stati stipulati i contratti relativi a "Rifacimento degli attraversamenti dei passaggi a livello, con relativa sostituzione dei binari e traverse, della linea Canavesana: P.L. n° 16 in località Volpiano, P.L. n° 25 in località San Benigno e P.L. n° 43 in località Bosconero. Sono stati inoltre contrattualizzati i "Lavori di ripristino di n. 2 deviatori presso la stazione di Feletto" sulla Ferrovia Canavesana.

È stato inoltre effettuato a febbraio 2020 il "Rilievo geometrico del binario con carrellamento treno diagnostico RFI" sulla Ferrovia Torino-Ceres; analogo intervento è stato eseguito ad ottobre sulla Canavesana.

In merito alle opere d'arte presenti sulle due linee ferroviarie, in base alle nuove disposizioni dell'ANSF in materia, è stato compiuto il censimento delle opere d'arte e sono state affidate le verifiche di 1° e 2° livello a ditta specializzata nel settore (con adozione di metodo di gestione automatizzato Bridge Management System - BMS), con contestuale formazione di personale GTT. Per le verifiche di 3° livello è stato perfezionato l'incarico al Politecnico di Torino per l'ispezione di ponti e viadotti con luce superiore a 4 metri e la verifica dell'eventuale necessità di interventi e monitoraggi specifici.

Dopo la linea Canavesana, nel corso del 2020 sono state effettuate e si sono concluse le visite ispettive di 3° livello da parte del Politecnico anche sulla linea Torino - Ceres.

Relativamente all'intervento di consolidamento della pila del ponte sul torrente Stura, nel 2020 è stata affidata ad una Società esterna la predisposizione della progettazione esecutiva e della documentazione di gara. È stata nel contempo effettuata la progettazione e bandita la gara per gli interventi in somma urgenza di mitigazione del rischio di erosione alle pile del Ponte Stura, a seguito degli eventi di piena dell'autunno.

Per quanto riguarda invece gli interventi di messa in sicurezza dei versanti rocciosi sovrastanti la linea ferroviaria Torino - Ceres nel tratto Germagnano Ceres - Fase 2 Lotto 3, a seguito Relazione del Politecnico di Torino, è stata predisposta la progettazione definitiva degli interventi da parte di Infra.To, finalizzata all'appalto dei lavori. Come previsto nel progetto sono state inviate ai Co-

muni interessati le richieste di autorizzazione paesaggistica.

Nell'ambito delle opere riguardanti i fabbricati, oltre al prosieguo degli interventi affidati negli anni precedenti, sono stati stipulati i contratti e si sono conclusi i lavori di "Demolizione dei caselli ferroviari dismessi: P.L. n. 8 a San Benigno, ex PL n. 18 a Valperga ed ex cisterna aerea dell'acqua a Bosconero" sulla Ferrovia Canavesana e "demolizione dell'ex casello ferroviario n. 10 nel Comune di Caselle Torinese" sulla Ferrovia Torino-Ceres. è stato inoltre affidato l'intervento di "Ristrutturazione fabbricato SSE S.Benigno".

Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento alla normativa di prevenzione incendi del comprensorio di Ciriè è stato predisposto il progetto definitivo da parte di Infra.To ed è in fase di avvio la procedura per indicenda gara.

Parcheggi

Nel 2020 nell'ambito degli investimenti stanziati, al fine di implementare e facilitare l'operatività del personale e dell'utenza, il settore ha avviato e portato avanti una serie di interventi che, a seguito del periodo emergenziale e dei conseguenti periodi di lock-down con connessa adesione al fondo di solidarietà del personale, sono stati sostanzialmente ridotti e per un certo periodo anche sospesi con un conseguente rallentamento e slittamento delle attività.

Inoltre la sostanziale contrazione degli introiti, per il settore legata in modo diretto alla sospensione dal 13/03 al 02/06 e dal 05/11 al 28/11 della sosta a pagamento, ha determinato una revisione dei budget di spesa con conseguente messa in stand-by di una serie di attività programmate.

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

In particolare:

- a seguito dei sopralluoghi attuati con il professionista incaricato per la definizione delle separazioni impiantistiche e dei lavori di adeguamento per l'ottenimento del CPI per il parcheggio Palazzo del Nuoto è stato esteso incarico al professionista incaricato. La Città con apposita Delibera provvederà a garantirne la copertura a loro completo onere;
- sono stati completati i lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del parcheggio Ventimiglia; lavori avviati a marzo 2020 e terminati, a seguito di approvazione di variante, a novembre 2020. Tali lavori, al momento, non hanno consentito la riapertura del piano P+1 della struttura in quanto si sono rilevate ulteriori criticità che renderanno necessario interventi di rinforzo delle lastre e dei parapetti al fine del rispetto della vigente normativa; tali oneri saranno inseriti dalla Città in apposita delibera per scomputo parziale del canone;

- i lavori di rifacimento dell'impianto di videosorveglianza del parcheggio Roma, San Carlo, Castello gestito nell'ambito del Consorzio GTT/ACI. I lavori sono stati avviati a marzo 2020 e poi sospesi per l'emergenza Covid-19 e sono stati completati a marzo 2021;
- l'ammodernamento dei sistemi di interfonia con "virtualizzazione" dei server presenti presso la COP e alla conversione delle centrali periferiche relative ai parcheggi Caio Mario e Fermi sono in attesa di coordinare le attività con il SIIT;
- l'aggiornamento software del sistema di automazione per portarlo dalla V.24 alla V.29 che consente una maggiore stabilità del sistema, una migliore interfaccia e potenzialità per integrazione di parti terze è stata rinviata al 2021 non essendo stato possibile attuarla nel periodo di minor utilizzo delle strutture (estate);
- è stata attivata la sosta a pagamento nella zona D3 "Campidoglio" sfruttando la fornitura dei parcometri già a disposizione per l'estensione nella zona B3 "Ospedali". L'attivazione di tale zona è stata al momento definitivamente sospesa in quanto l'emergenza Covid-19 ha portato l'Amministrazione Comunale ad impegnare le risorse destinate alla segnaletica ad altri interventi urgenti;
- il Sw sanzionatorio è stato adeguato al nuovo applicativo in uso dalla Polizia Municipale: è stata inoltre avviata l'integrazione per gestire i pagamenti delle sanzioni tramite il canale "PagoPA" la cui adozione è obbligatoria per la Città da marzo 2021.

Inoltre per facilitare l'operatività del personale di controllo e nell'ottica della smaterializzazione si sono precaricate le cartine delle zone operative sui terminali in modo da facilitare l'identificazione dei perimetri e dei percorsi da attuarsi; sono stati virtualizzate le richieste di rimborso e si sta integrando la possibilità di pagare la sosta venduta dagli addetti mediante il canale Satispay;

- pur con i vari stop avvenuti è sempre in corso il progetto di miglioramento delle performance del personale ausiliario con puntuale monitoraggio dei risultati in termini di verifiche e relativi giustificativi, sanzioni elevate, vendite titoli di sosta. Tale percorso, combinato allo snellimento reso possibile dalla nuova strisciata, ha portato ad un aumento dei controlli con conseguente più puntuale attività sanzionatoria (aumento di circa il 50% delle sanzioni elevate);
- a fine 2020, con l'entrata in vigore della Legge 11 settembre 2020, n. 120, il personale addetto al controllo sosta su strada è stato nominato accertatore con compiti di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta, ai sensi dell'art. 12 bis del decreto legislativo del 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i. Nei primi mesi del 2021 verranno attuati corsi abilitanti che consentiranno di ampliare i poteri sanzionatori a tutte le violazioni del CdS in materia di sosta andando quindi ad incidere anche su soste irregolari che al momento non potevano essere elevate dal personale GTT;

- si è conclusa con la stipula del contratto con i 10 operatori che hanno manifestato interesse per la gestione del pagamento della sosta con applicazioni per telefonia mobile. L'avvio effettivo del nuovo contratto è programmato per febbraio 2021;
- è in fase di sottoscrizione il contratto per la realizzazione dell'APP GTT sosta che consentirà di smaterializzare una serie di titoli per l'utenza abbonata e a seguire per l'occasionale. L'avvio della nuova APP è stimato la prossima estate.

A seguito del completamento della selezione, a fine 2019, n° 10 addetti del Settore Parcheggi sono passati alle dirette dipendenze del Corpo di Polizia Municipale riducendo l'organico destinato all'attività di controllo della sosta a fronte di un aumento di circa il 10% degli stalli; inoltre l'età media del personale combinato alle criticità di tale lavoro (esposizione agenti atmosferici, contenziosi, ecc.) comporta inidoneità e prescrizioni che vanno a ridurre/limitare i numeri effettivi di personale operante sul territorio con conseguente difficoltà nel garantire un controllo capillare del territorio.

Settore Opere civili

Per quanto attiene il patrimonio immobiliare di GTT SpA, il Settore Opere Civili (OC) nel corso dell'anno 2020 ha proseguito nella realizzazione delle opere di riqualificazione dei siti secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti e, a questo riguardo, si evidenziano per capitoli i principali interventi posti in essere.

Ottenimento dei Certificati di Prevenzione Incendi (CPI): comporta lo sviluppo, per le varie sedi aziendali, di molteplici attività di adeguamento delle strutture edili e degli impianti tecnologici alla normativa antincendio, così sintetizzabili: • nell'aggiornamento degli "Esami Progetto" redatti ai fini della gestione della prevenzione incendi, ove esistenti, e/o nell'ottenimento della conformità sulla "Valutazione del progetto ai fini antincendio (ex Esame Progetto)" da parte dei VVF per i siti che ne sono privi; • nello sviluppo di progettazioni esecutive degli interventi da realizzare per l'adeguamento alla regola di Prevenzione Incendi dei principali settori di intervento (compartimentazioni antincendio e protezione delle strutture edili dei fabbricati, adeguamenti degli impianti elettrici civili e industriali, impianti antincendio: di segnalazione, spegnimento e allarme); • nello sviluppo, per ciascun settore d'intervento, delle gare d'appalto per l'individuazione delle imprese che eseguiranno le attività, nel coordinamento dell'esecuzione dei lavori, dei collaudi, della predisposizione delle Certificazioni di idoneità dei materiali e della loro corretta posa, nella produzione delle certificazioni e delle dichiarazioni asseverate che attestino la rispondenza di ciascun intervento alla Normativa vigente e nella predisposizione della documentazione richiesta dai Vigili del Fuoco per la presentazione delle SCIA e il successivo rilascio delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI); • nello sviluppo del rinnovo delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex CPI)

in fase di scadenza, generalmente con scadenza quinquennale, salvo diverse indicazioni impartite dal Comando Provinciale dei VVF territorialmente competente. Per allineamento, si segnala che sulla Gazzetta Ufficiale n.° 300 del 03/12/2020 è stata pubblicata la Legge 27/11/2020 n.° 159 di conversione del D.L. 07/10/2020 n.° 125, stabilendo così i nuovi termini per la proroga degli atti amministrativi in scadenza, così distinti: • per effetto della modifica intervenuta con l'articolo 3-bis, l'articolo 103, comma 2, della legge 24 aprile 2020, n.° 27 viene stabilito che tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni, segnalazioni certificate di inizio attività, attestati di rinnovo periodico di conformità antincendio e atti abilitativi comunque denominati in scadenza tra il 31/01/2020 e la data di cessazione dello stato di emergenza, conservano la loro validità per i 90 giorni successivi alla data della dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza; • inoltre il nuovo comma 2-sexies dell'articolo 103 stabilisce anche che tutti gli atti scaduti tra il 01/08/2020 e il 04/12/2020 non ancora rinnovati si intendono validi e conservano la loro validità per i 90 giorni successivi alla fine dello stato di emergenza.

Ad oggi quindi la scadenza dei predetti atti amministrativi è fissata al 1° maggio 2021. Attività svolte nel corso del 2020: Comprensorio Nizza: A seguito di sopralluogo effettuato da parte del Comando Provinciale dei VVF avvenuto in data 03/01/2019, sono state prescritte alcune integrazioni, prevalentemente di tipo impiantistico, che sono state completate. Sono stati effettuati i necessari collaudi impiantistici. La SCIA antincendio è stata presentata il 5 Febbraio 2020, a seguito dell'ottenimento di tutte le certificazioni di conformità impiantistiche. Nel mese di novembre 2020 è stato effettuato il sopralluogo da parte di un funzionario tecnico VVF, che in sede di visita non ha sollevato particolari obiezioni. Conseguentemente, si resta in attesa della comunicazione di avvenuto rilascio dell'Attestazione di Prevenzione Incendi (che come attività continuerà a restare separata dal parcheggio pubblico sovrastante su parte del deposito tranviario). Deposito San Paolo: per il completamento dei lavori si è resa necessaria la redazione di una ulteriore variante integrativa, che ha comportato il proseguimento dei lavori di realizzazione delle compartimentazioni, degli impianti antincendio e di rilevazione fumi. Attualmente si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione della SCIA ai fini antincendio entro giugno 2021. Deposito Venaria: L'esame progetto è stato approvato dal Comando dei Vigili del Fuoco di Torino il 10/04/2018. E' in corso di realizzazione il secondo lotto di rifacimento degli impianti elettrici; i lavori hanno avuto inizio in data 17/02/2020, sospesi causa Covid-19 e ripresi in data 03/06/2020, attualmente è stata concessa una proroga con previsione di completamento in data 28/02/2021. E' stata completata la progettazione esecutiva per le compartimentazioni e le opere strutturali oltre ad impianti antincendio e altre parti integrative impiantistiche, per le quali è in pieno svolgimento il percorso di verifica e di validazione del progetto, propedeutico all'avvio della gara. Deposito Gerbido: in data 01/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sui fabbricati B – C – F – N, attualmente in corso di esecuzione; è in corso di stesura una variante, necessaria per la realizzazione della nuova compartimentazione tra l'officina metano 1 e l'officina metano 2, che comporterà una proroga nel completamento dei lavori, la cui

scadenza attualmente è prevista al 25/02/2021. Relativamente all'officina attualmente utilizzata per la manutenzione dei bus a gasolio, nel corso dell'anno 2020 l'area Manutenzione Veicoli ha richiesto di valutare la possibilità di modificarne la destinazione d'uso per destinarla anche alla manutenzione dei bus a metano e dei bus elettrici; è stato pertanto affidato un incarico professionale a professionista esperto nella materia affinché predisponga una valutazione e una proposta di revisione del "Progetto ai fini antincendio" per l'officina gasolio, che dovrà essere adeguata alla "Regola di prevenzione incendi" prescritta per la gestione della manutenzione degli autobus a metano ed elettrici, in analogia a quanto già fatto a suo tempo per officine "Metano 1" e "Metano 2".

Deposito Tortona: in data 23/06/2020 sono stati consegnati i lavori di adeguamento per la compartimentazione e l'integrazione delle opere strutturali sul deposito, attualmente in corso di esecuzione; recentemente si è reso necessario sviluppare un'integrazione non prevista dal progetto, relativamente alla posa in opera di portoni raffreddati a lame d'acqua. Si prevede l'ultimazione dei lavori con la presentazione al C.do Prov. VV.F. della SCIA ai fini antincendio entro dicembre 2021.

Deposito di Canale (CN): Presentata SCIA antincendio il 03/06/2019. A seguito di difformità rilevate rispetto all'Esame Progetto presentato dalla proprietà Renato Casale SpA nel 2000 ed emerse durante il sopralluogo dei Vigili del Fuoco della Provincia di Cuneo, in data 22/10/2019 sono stati concessi 45 giorni per l'esecuzione dei lavori di adeguamento integrativo, per i quali in data 19/12/2019 è stata presentata l'integrazione documentale richiesta. Nel corso del mese di febbraio 2020 è stato effettuato il sopralluogo definitivo da parte del Comando VVF di Cuneo, che ha comportato il rilascio dell'Attestazione di Prevenzione Incendi (ex CPI) in data 05/03/2020.

Deposito / autostazione Fiochetto: è stata presentata la SCIA antincendio in data 20/02/2019. A seguire, nel corso del 2019 e del 2020 si è rimasti in attesa del sopralluogo da parte del Comando VVF di Torino per il rilascio dell'Attestazione (ex CPI), che ad oggi non è ancora avvenuto.

Deposito di Ivrea: è stata presentata la SCIA antincendio in data 21/12/2018. A seguire, nel corso del 2019 e del 2020 si è rimasti in attesa del sopralluogo da parte del Comando VVF di Torino per il rilascio dell'Attestazione (ex CPI), che ad oggi non è ancora avvenuto.

Rinnovo della validità dei Certificati di Prevenzione Incendi (CPI): già rilasciati a GTT: tenuto conto di quanto precedentemente riportato sui termini di proroga degli atti amministrativi, si è proceduto al rinnovo delle Attestazioni di Prevenzione Incendi (ex C.P.I.) per il deposito di Forno Canavese (capannone/autorimessa deposito autobus), mentre sono state effettuate tutte le prove impiantistiche per procedere con il rinnovo delle Attestazioni (ex CPI) per i parcheggi in struttura (Richelmy, V° Padiglione, D'Azeglio-Galilei) con scadenza quinquennale nel corso del 2020. Sono in corso di esecuzione gli interventi di adeguamento ai fini antincendio per la palazzina uffici di corso Turati 19/6, con scadenza quinquennale nel corso del 2020, il cui completamento è stato previsto entro il mese di febbraio 2021.

Bonifiche materiali contenenti amianto (M.C.A.): a seguito del censimento aziendale redatto da

professionista esterno nel 2013 e dei successivi rinvenimenti occasionali, si è proceduto a porre in essere gli interventi di bonifica e sostituzione di M.C.A. secondo i programmi inseriti nel vigente Piano Investimenti. Comprensorio Manin: Sono stati affidati i lavori di bonifica di materiali contenenti amianto presso la palazzina collaudo materiali ex reparto resine ed è stata approvata la variante che recepisce tutte le modifiche progettuali rese necessarie dal Piano di Lavoro presentato all'ASL di competenza. A seguito di analisi di laboratorio è stata rinvenuta la presenza di amianto nel primer costituente l'incollaggio delle guaine di impermeabilizzazione presente sull'estradosso della copertura del Capannone Nervi del comprensorio Manin, pertanto, la ripresa dei lavori di rifacimento di tutta la copertura del Capannone Nervi ha subito un forte rallentamento. A tal fine è stata redatta una perizia di variante, approvata dall'AD in data 24/11/2020 (la bonifica è in corso di esecuzione). Infine, sono stati avviati gli interventi di rifacimento della copertura dell'edificio adibito a palazzina uffici, con la terrazza attigua e la terrazza della mensa nelle cui guaine impermeabilizzanti era stata

rilevata la presenza di amianto. Deposito Tortona: Le operazioni di rifacimento della copertura sovrastante l'officina lavorazioni sono stati consegnati all'impresa aggiudicataria dei lavori; gli stessi sono stati tempestivamente sospesi per verifiche ambientali. E' stata, infatti, evidenziata la presenza di amianto nella guaina bituminosa e di fibre artificiali vetrose negli strati coibenti. La consegna dei lavori è avvenuta nel mese di giugno 2020, ma i lavori hanno subito un rallentamento in quanto sono stati sospesi in attesa di ricevere, da parte del Comando Provinciale VVF, l'approvazione di una variante all'Esame Progetto: l'ultimazione lavori è avvenuta nel corso del mese di ottobre 2020. Deposito Gerbido: Per quanto riguarda la sostituzione delle guarnizioni nei giunti flangiati degli impianti di aspirazione fumi contenenti MCA dei reparti carrozzeria e officina, l'impresa affidataria non è stata in grado di predisporre un Piano di Lavoro conforme alla richiesta degli Enti di Controllo, motivo per cui è stato rescisso il contratto in danno all'impresa. Tenuto conto che tutti gli altri concorrenti non hanno risposto alla richiesta di manifestazione di interesse ad eseguire i lavori, sono stati aggiornati i documenti per bandire una nuova gara, che verrà bandita ad inizio 2021. Per quanto riguarda invece le controsoffittature presenti al piano terreno della palazzina uffici, ove necessario l'intervento verrà eseguito contestualmente a quelli di adeguamento delle strutture e di realizzazione delle compartimentazioni ai fini di protezione antincendio. Deposito Nizza: Per quanto riguarda la bonifica dei serramenti delle coperture a shed e sostituzione con lastre in polycarbonato + fumaioli di copertura, viste le difficoltà collegate ai lavori di bonifica sulla copertura, è stato proposto di effettuare l'intervento eseguendo il solo confinamento dei mastici dei vetri contenenti amianto, intervento fattibile sotto il profilo della portanza della soletta. Deposito Venaria: Per l'incapsulamento dei mastici di manufatti presenti all'interno dei locali officina, gli interventi sono stati completati nel mese di ottobre 2020. Tranvia Sassi-Superga: Sono stati completati i lavori di sostituzione dei manufatti contenenti amianto nei parapetti presenti lungo la linea agli ettometri 26 e 27 e nella recinzione della Stazione di Superga, in corrispondenza del quarto casello (sottostante la stazione di arrivo a Superga) .

Risanamento strutture: nel corso del 2020 si è provveduto ad eseguire i lavori di manutenzione ai vari fabbricati secondo esigenza ricorrendo alla squadra di manutenzione interna ed alle imprese edili affidatarie di un contratto per questa tipologia di lavori. In particolare, si evidenzia che sono stati completati i lavori di: • risanamento strutturale della rimessa della stazione di Sassi, per la Tranvia Sassi-Superga; • risanamento strutturale delle facciate e dei cornicioni dell'Officina Tortona 2 e della Palazzina Collaudo presso il comprensorio Manin; • rifacimento della copertura del Magazzino B, sempre presso il comprensorio Manin; • intervento di messa a norma del frenometro presso il comprensorio Venaria; • realizzazione della nuova copertura metallica e posa di coibentazione presso l'Officina del comprensorio Tortona. Si segnala inoltre che sono in corso di esecuzione i seguenti lavori di:

- risanamento strutturale dei pilastri e delle travi presso il comprensorio Tortona; • interventi di risanamento strutturale con demolizione del muro lato lungo Dora Siena e rifacimento delle fondazioni con realizzazione del nuovo muro perimetrale presso l'Officina del comprensorio Tortona; • rifacimento della copertura in guaina bituminosa, con parziale risanamento strutturale delle converse e sostituzione dei serramenti in copertura presso il Padiglione Nervi, all'esterno del comprensorio Manin; • ampliamento delle fosse di lavorazione 14 e 21 presso il Padiglione Nervi, all'interno del comprensorio Manin; • rifacimento delle coperture in guaina bituminosa dei bassi fabbricati compresi all'interno del perimetro dell'Autostazione Fiochetto. Per finire, a completamento degli interventi di manutenzione ordinari, sono stati eseguiti da parte delle squadre interne edili ed impiantistiche del settore Opere Civili gli interventi di: • fornitura e posa degli schermi in plexiglass a protezione da Covid-19 (edili); • esecuzione delle tinteggiature presso i siti aziendali (edili); • risanamenti sugli impianti antincendio presso il comprensorio Gerbido e la palazzina uffici direzionali cdi corso Filippo Turati 19/6 (edili); • attività di supporto sugli impianti elettrici ed impiantistici presso i siti aziendali (elettricisti); • esecuzione delle attività di manutenzione straordinaria sulla fornitura e posa delle parti integrative impiantistiche presso i siti aziendali (elettricisti).

Ristrutturazione dei servizi igienici: Relativamente ai servizi igienici posti ai capilinea è stata individuata, a seguito di gara, l'impresa aggiudicataria dei lavori per l'installazione di un servizio igienico in Via Massari 114 angolo via Gandino, ma a seguito delle note problematiche collegate alla pandemia da Covid-19, i lavori verranno effettuati nel corso del 2021.

Riorganizzazione del patrimonio immobiliare aziendale: nel corso del 2020 sono proseguite le attività di gestione per gli immobili di competenza. Anche in funzione del passaggio dei beni e delle infrastrutture dal settore ferroviario aziendale ad RFI SpA, Sono state consegnate al settore ferroviario di appartenenza tutte le chiavi relative agli immobili liberi dislocati lungo le due linee ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres, per l'effettiva presa in carico della custodia e della gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sui fabbricati ferroviari comunque non af-

ferenti al servizio. Si prosegue con il controllo periodico sul campo del permanere delle condizioni di sicurezza relativamente a ciascun immobile non utilizzato/inagibile, attivando di volta in volta gli interventi necessari per il mantenimento in sicurezza dei fabbricati (Alba, Gassino, ecc.). La situazione per gli immobili localizzati nel comprensorio di Bellaria Igea Marina è stata demandata al controllo diretto da parte del custode, per le note problematiche connesse agli spostamenti per la pandemia ancora in atto dal mese di febbraio 2020.

Per ultimo, sono state completate le procedure di sottoscrizione dei contratti di locazione relativi alle posizioni contrattuali da formalizzare, con la sola eccezione di due contratti che presentano alcuni problemi di natura giuridico – legale ed impiantistica, per i quali è stato coinvolto da subito il settore ferroviario per le verifiche impiantistiche; in particolare, il contratto di locazione per il sito di Valperga è stato formalizzato, mentre il sito di Funghera è in fase di prossimo rilascio da parte dell'occupante come da comunicazioni agli atti. Sono in fase di gestione le due problematiche pendenti sul sito di Venaria, con il supporto del settore legale, una relativamente alla concessione in precario dell'area sulla quale insiste l'edicola (per la quale è in corso di contrattazione la stesura del contratto tra le parti), l'altra relativa alla gestione del contratto con il bar della stazione, a causa della chiusura del sito per le problematiche collegate con lo spostamento del servizio della linea ferroviaria alla stazione di Borgaro.

Attività finalizzate alla valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale non più funzionale alle esigenze di servizio Comprensorio extraurbano di Orbassano Con deliberazione n. 4/7 del 29 marzo 2016 è stata approvata la vendita del comprensorio e si è successivamente predisposto (31 ottobre 2016) il Piano Esecutivo Convenzionato di Libera Iniziativa (PECLI) per la valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare secondo l'iter tecnico-amministrativo previsto dalla legislazione urbanistica vigente. Nel 2017 si è inoltre provveduto ad aggiornare la perizia tecnica di valutazione immobiliare dell'immobile sulla base del valore di trasformazione dell'area e a sviluppare le ulteriori integrazioni documentali richieste dall'Amministrazione Comunale. La (prima) pubblicazione documentale sull'Albo Pretorio Comunale è avvenuta nel mese di dicembre 2017, a seguito del quale era possibile procedere all'approvazione del PECLI. Purtroppo, nel corso del 2018 la Città di Orbassano non ha provveduto all'approvazione del PECLI, in quanto nel Consiglio Comunale n.° 11 del 12/03/2018 era stato approvato il progetto preliminare del nuovo Piano Regolatore Comunale, che ha generato una variante sull'area di proprietà GTT, che ha fatto diventare incompatibile il PECLI n.° 424/2016 con le norme di piano vigenti in regime di salvaguardia. A tal fine, sono state formulate delle Osservazioni al Progetto Preliminare del nuovo PRGC, quale unico strumento utile e necessario per confermare la progettazione eseguita a suo tempo con il PECLI n.° 424/2016. Successivamente (nel mese di novembre 2018) l'Amministrazione Comunale ha provveduto a formalizzare l'adozione del nuovo REC (regolamento edilizio) e a revocare il progetto preliminare del nuovo PRGC; questo fatto ha riportato il PECLI alla sua piena validità amministrativa, per cui si è provveduto, di concerto con gli uffici tecnici del settore Urbanistica, alla revisione del nuovo Schema di Convenzione (in linea con il nuovo REC) e al completamento della

parte burocratica/amministrativa, che nel corso del 2020 ha compreso una relazione tecnica geologica integrativa esplicativa, di accompagnamento all'allegato G - Indagini e sondaggi. Successivamente, a seguito di alcune osservazioni prodotte dai tecnici della Città di Orbassano, nel corso del mese di agosto 2020 è stata data comunicazione agli Enti preposti di una potenziale contaminazione superficiale di una parte del sito ai sensi dell'articolo 249 del decreto legislativo 152/2006; sulla base delle indicazioni ricevute dalla Città Metropolitana è stata espletata la gara per l'assegnazione dell'incarico professionale per l'avvio del processo ADR/POB. Alla fine del predetto processo, tenuto conto delle integrazioni documentali da consegnare agli Enti preposti, dovrà essere riavviato l'iter burocratico presso la Città di Orbassano a cui farà seguito l'approvazione del PECLI in Giunta Comunale con successiva pubblicazione del bando di gara da parte di GTT SpA per la vendita dell'immobile, da sottoscrivere entro un anno dalla data di approvazione del piano esecutivo convenzionato. Complesso immobiliare extraurbano di Alba A seguito delle due gare pubbliche di vendita precedenti andate deserte e della trattativa privata non andata a buon fine, nel 2017 è stata rivista la valutazione immobiliare sulla base del valore di trasformazione dell'area, in due lotti: il primo inerente alle unità immobiliari relative al Condominio Autostazione collegate al sito dismesso, il secondo per la parte relativa al piazzale parcheggio esterno ed il fabbricato autorimessa e stazione di autobus. Ad oggi risulta da definire il contenzioso con la proprietà del piano sottostante, al fine di eliminare le cause delle infiltrazioni d'acqua ed umidità gravanti sull'immobile di proprietà DELTARENT SRL, che secondo quanto previsto e stimato dal CTU arch. MORANDO (come da sentenza emessa dal Tribunale Ordinario di Asti – Sezione Civile – n.° 506 – 31/05/2018 – RG n.° 2567/2016), ammonta pari ad euro 180.600,00. Nel corso del 2018 si è quindi proceduto ad affidare il servizio tecnico per la redazione del rilievo di dettaglio plano-altimetrico e la pratica da presentare in Comune, completa di Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza delle opere e a predisporre copia della documentazione di gara per la scelta dell'impresa a cui affidare gli interventi di rifacimento del solettone – localizzato nel piazzale esterno adiacente il capannone ormai dismesso. E' stato quindi necessario rivedere totalmente la documentazione di gara, in quanto dal campionamento dei materiali presenti nel piazzale è risultata la presenza di MCA in tutti i 4 campioni sottoposti ad analisi di laboratorio: per questo si è reso necessario rivedere totalmente la tipologia di intervento per ripristinare il massetto esterno del piazzale, che comporterà un incremento significativo nei costi di intervento quantificabili in circa 200.000,00 euro, per un importo complessivo stimato pari a circa 380.000,00 euro da porre a base d'asta. Nel corso del 2019 la situazione è rimasta in una fase di stallo in quanto la proposta di mediazione finalizzata all'acquisto del bene avanzata dalla contro parte non è andata a buon fine, in quanto sottostimata rispetto al valore intrinseco degli immobili costituenti il sito; nel corso del 2020 si è proceduto con il contenzioso tra GTT SpA e la proprietà DELTARENT SRL sottostante, che al momento non è ancora giunta al termine. Deposito extraurbano di Gassino A seguito delle due gare pubbliche di vendita fatte in precedenza andate deserte e della trattativa privata non andata a buon fine, nel 2017 è stata rivista la perizia tecnica di valutazione immobiliare

sulla base del valore di mercato del bene. Nel corso del 2018 è stata verificata con il settore tecnico-urbanistico la possibilità di richiedere una variante al PRGC, da sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione Comunale, che porterebbe ad una valorizzazione dell'intero comprensorio immobiliare secondo l'iter tecnico-amministrativo previsto dalla legislazione urbanistica vigente. Contestualmente, nel corso del 2019 sono stati portati a termine alcuni lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria all'interno del capannone ad uso deposito ormai dismesso, necessari al mantenimento in sicurezza dei fabbricati.

Nel corso del 2020 è stata aggiornata la perizia tecnica di valutazione immobiliare sulla base del valore di mercato del bene, che nel corso del 2021 porteranno ad una nuova gara pubblica di vendita del sito. Palazzina Uffici distaccati di via Giordano Bruno Nel corso del 2019 il comprensorio, precedentemente utilizzato da più aree aziendali (Ufficio Acquisti, Controllo della Viabilità su strada e Segnaletica per parte del piazzale) è stato dismesso ed è stato dato in affitto all'impresa MATTIODA che sta realizzando il nuovo centro commerciale antistante la palazzina uffici aziendale. Tenuto conto che alla fine del mese di febbraio 2021 scadrà l'attuale contratto di locazione, la parte locataria ha chiesto di prorogare il contratto di locazione per i prossimi sei mesi a causa di un prolungamento nelle tempistiche di realizzazione del nuovo cantiere. Colonia aziendale di Bellaria – Igea Marina Poiché nel mese di ottobre 2017 è stata approvata la variante strutturale del PRG del Comune di Bellaria – Igea Marina, che prevede possibili interventi migliorativi per l'area colonie su cui insistono i fabbricati aziendali inutilizzati dal 2010, tenuto conto delle opportunità di costituire un unico interlocutore nei confronti dell'Amministrazione Comunale di Bellaria – Igea Marina per una riqualificazione dell'area, così da poter presentare un comparto di congrue dimensioni, meritevole di considerazione e concertazione, per eventuali progetti di recupero o riqualificazione urbana, in compliance con le linee programmatiche di sviluppo del territorio, nel 2018 è stato avviato il percorso di adesione alla cordata di proprietari confinanti per studiare ogni opportunità di sviluppo per quell'area, anche a seguito della revisione della destinazione urbanistica, oggi favorevole dal punto di vista della valorizzazione. Nel corso del 2019, con le nuove elezioni, è intanto cambiata l'Amministrazione Comunale, che nel contempo ha confermato le soluzioni pianificate con l'Amministrazione uscente dai due precedenti mandati, ma che al momento non ha ancora avviato alcun tipo di intervento infrastrutturale (nuova viabilità, ecc.) a sostegno dell'area colonie. Contemporaneamente, anche in questo comprensorio nel corso del 2019 sono stati effettuati alcuni lavori di manutenzione all'esterno e sulle facciate della struttura ormai dismessa, necessari al mantenimento in sicurezza dei fabbricati. Attualmente, per le note problematiche connesse agli spostamenti per la pandemia ancora in atto dal mese di febbraio 2020, la situazione per gli immobili localizzati nel comprensorio di Bellaria Igea Marina è stata demandata al controllo diretto da parte del custode.

Palazzina Uffici Decentrati di corso Francia 6 – Vendita di porzione fabbricato (ex edicola) Nel corso del 2012 GTT SpA ha acquistato dalla Città di Torino il complesso immobiliare ubicato in Torino, corso Francia n.° 6 – lotto 30 – oggetto di occupazione parziale ad opera della stessa so-

cietà GTT SpA per lo svolgimento delle proprie finalità istituzionali. Il complesso immobiliare, elevato a tre piani fuori terra, oltre al piano interrato ed al lastrico solare costituito da tetto piano, ospitante il locale centrale termica, è composto oltre che dagli uffici della società GTT SpA anche da un bar, da un'edicola e da un locale concesso in comodato d'uso all'ANPI, con parti annesse, che ne costituiscono pertinenza, un'ampia area di corso Francia, parzialmente coperta dal porticato esistente a scavalco della via Matteucci, ed un terrazzo che aggetta sopra la via predetta sino alla relativa mezzeria. Per quanto riguarda il basso fabbricato al cui interno è presente il locale destinato ad edicola, i locali sono stati lasciati liberi, per cui il bene non risulta utilizzato ed è adiacente ad un edificio storico di proprietà dell'Ordine Provinciale dei Medici Chirurghi ed Odontoiatri di Torino. Il basso fabbricato risulterebbe decisamente utile alla palazzina confinante dell'Ordine dei Medici, in quanto consentirebbe l'installazione di un ascensore di servizio del piano interrato della palazzina storica, che necessita di un collegamento verticale aggiuntivo a servizio della sala conferenze e convegni. L'Ordine dei Medici ha manifestato l'intenzione di acquistare il predetto bene immobiliare, costituito al piano terreno da un locale commerciale (con accesso da corso Francia) suddiviso al suo interno in edicola, ufficio e ripostiglio al piano terreno, mentre al piano interrato è costituito da un locale sgombero (con accesso dal locale disimpegno di altra unità immobiliare, con diritto di accesso temporaneo dal vano scala che cesserà con la creazione di un nuovo accesso autonomo); tenuto conto che per gli immobili che non hanno alcuna utilità per l'esercizio dell'attività svolta da GTT SpA, si è ritenuto opportuno avviare la vendita del bene (considerando inoltre che tale immobile, non più utilizzato, è soggetto ad un maggiore deperimento e richiederà onerosi interventi manutentivi), la cui vendita è stata formalizzata con rogito notarile in data 23 novembre 2020. Comprensorio immobiliare Fontanesi – Vendita porzione diritto di proprietà superficiaria L'Ospedale Gradenigo, situato nei pressi del comprensorio (dall'altro lato della Via Porro su cui si affaccia il parcheggio a suo tempo costruito nell'ambito del comprensorio e nel quale è già riservata un'area per il deposito delle ambulanze) ha trasmesso con nota protocollo n.° 10/2020 del 16/01/2020 a GTT SpA una manifestazione di interesse per l'acquisto del bene di proprietà di GTT ed in particolare l'edificio che oggi ospita gli uffici dei parcheggi e l'area entrostante che a suo tempo ospitava la depositaria della rimozione, oggi non più attiva. La richiesta inoltrata dall'Ospedale di Torino è stata sottoposta all'attenzione della Città di Torino, proprietaria della nuda proprietà del bene, la quale con nota protocollo n.° 9466 Tit. 2 Cl. 150 Fasc. 1 del 08/07/2020 (protocollo GTT n.° 13884/2020) ha comunicato il proprio assenso alla vendita del bene. Nel corso del mese di dicembre 2020 per il complesso immobiliare denominato "FONTANESI", che comprende un parcheggio pubblico multipiano a rotazione, un piazzale già adibito a ex depositaria auto rimosse (con deposito coperto di pertinenza per il ricovero dei mezzi di rimozione a servizio della stessa depositaria), un fabbricato palazzina uffici a due piani fuori terra, oltre ad un locale adibito a ricovero e sosta delle ambulanze in servizio presso il vicino Ospedale Gradenigo, è stato pubblicato un bando per la vendita di una porzione del comprensorio composto da: • Palaz-

zina a due piani fuori terra (1° e 2°) della superficie complessiva di mq. 680 • Cortile depositaria a piano terreno • Portico rimessa ceppi a piano terreno • Parcheggio ambulanze Gradenigo a piano terreno. La scadenza per la presentazione delle offerte, come contenuta nel bando di gara, è avvenuto nel corso del mese di gennaio 2021; al momento la situazione è rimasta invariata, in quanto la gara in oggetto è andata deserta.

Sistemi Informativi e Innovazione Tecnologica (SIIT)

Nel 2020 all'attività consueta del SIIT, costituita essenzialmente da mantenimento dell'efficienza e delle prestazioni dei sistemi informativi, dal mantenimento della qualità e correttezza delle procedure e dallo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche e procedurali, si è sovrapposta una serie di attività straordinarie originate dall'emergenza sanitaria Covid-19, delle quali si parlerà più avanti.

Con la riorganizzazione del 31 marzo l'area (rinominata Sistemi Informativi e Innovazione Tecnologica - SIIT) è stata strutturata in due macrofunzioni, "infrastrutture tecnologiche e applicativi" e "sistemi per l'esercizio", la prima focalizzata su tutto quello che è ICT di base dell'azienda e sulle verticalizzazioni gestionali, la seconda focalizzata sui sistemi hardware e software specifici per l'esercizio TPL (programmazione, monitoraggio, consuntivazione, infomobilità, ticketing). Entrambe lavorano sia per il mantenimento che per lo sviluppo con un forte dialogo tra le stesse assicurato tra l'altro dall'organizzazione basata su Responsabili di Processo anziché in posizioni gerarchiche. Questo valorizza le competenze specifiche di ciascuno e la collaborazione trasversale per il raggiungimento degli obiettivi di ogni progetto.

Nell'ambito della stessa riorganizzazione la gestione dei sistemi di telefonia è stata spostata all'area Affari Generali.

Nel corso del 2020 inoltre sono state inserite nel SIIT due persone, una nell'ambito dell'assistenza tecnica e l'altra nello sviluppo interno di procedure informatiche, con l'obiettivo di mantenere dentro l'azienda risorse e know how di base.

Per quanto riguarda il mantenimento delle infrastrutture tecniche e informatiche e delle procedure, nel 2020, il SIIT ha continuato a fornire a tutti i settori aziendali i servizi di assistenza e manutenzione su postazioni di lavoro, su reti di connessione dati e protezione esterna, su sistemi operativi, software commerciali e software specifici di gestione processi aziendali, sul CCA, sugli apparati tecnologici di bordo e di terra. Ciò ha consentito di mantenere elevata la disponibilità di tutti i processi aziendali (esercizio, manutenzione, contabilità, risorse umane, vendite, ecc.) mediante metodi e procedure continuamente sottoposti a valutazioni di qualità e di rispetto delle normative e degli standard e ponendo attenzione ai requisiti di sicurezza che sono costantemente aggiornati e richiesti dallo Stato alle aziende che offrono servizi essenziali, quali i trasporti.

E' stata rinnovata la certificazione ISO 27001, e sono stati costantemente adeguati i sistemi alle norme sulla privacy e riguardo l'anticorruzione.

Tutto questo ponendo sempre la massima attenzione alla riduzione dei costi analizzando, contratto

per contratto, ogni possibilità di migliorare il rapporto servizio/costo.

Per quanto riguarda gli sviluppi, accanto a quelli già programmati o avviati precedentemente, si sono aggiunti numerosi interventi eccezionali (nuovi o condotti con procedure di emergenza) per fare fronte all'emergenza sanitaria Covid-19, sia per quanto riguarda l'interno dell'azienda (attività lavorativa da remoto: smartworking e videoconferenze) sia per quanto riguarda il servizio per i clienti (infomobilità, occupazione dei veicoli, frequente cambiamento dell'offerta, rimborsi e voucher, ecc.). Anche per quanto riguarda gli sviluppi, il SIIT può vantare di aver ottenuto risultati importanti con grande attenzione ai costi, puntando a soluzioni open source, a sviluppi interni, al miglior utilizzo di strumenti già presenti, a convenzioni Consip.

Di seguito sono elencati i principali risultati ottenuti:

- sono aumentati gli autobus dotati del nuovo sistema AVM di bordo SIS-Evo e dei nuovi validatori BIP dotati di lettore EMV e QRcode;
- è stato realizzato il sistema di pagamento diretto con carta di credito contactless all'ingresso della metropolitana e su 5 linee di superficie (progetto EMV) con grande soddisfazione dei clienti e dell'azionista;
- sono stati apportati miglioramenti sulla app GTT-TO-MOVE, con l'aggiunta della vendita di biglietti extraurbani e il link ai servizi di infomobilità;
- è stato installato un hardware specializzato nell'esecuzione del database ORACLE, in grado di far fronte alle esigenze computazionali dovute all'esplosione dei dati di alcune applicazioni, in particolare del BIP;
- sono stati installati numerosi aggiornamenti software su SAP (service pack) ricorrendo fortemente a risorse interne;
- sono proseguiti gli incontri con 5T convocati da Regione Piemonte riguardo nuove forme di tariffazione regionale (BIP for MAAS e Pay per use) e si sono rafforzati i confronti con le altre aziende TPL del territorio e con le associazioni Confservizi e Anav al fine di far valere maggiormente i punti di vista aziendali;
- si è collaborato con la Città di Torino per sperimentare l'acquisto di titoli di viaggio su smartphone mediante un'app MAAS sviluppata da URBI e dedicata ai dipendenti della General Motors;
- si è lavorato per lo sviluppo, totalmente con risorse interne, della nuova piattaforma Intranet/sportello del personale, che sarà rilasciata a inizio 2021 che includerà comunicazione personale, comunicazione broadcast, caricamento di documenti, gestione anagrafica, massa vestiario, e che ha già consentito di preparare lo spazio per la formazione obbligatoria interna aziendale;
- è stata realizzata, totalmente con risorse interne e piattaforme open source, la data-room utilizzata da GTT, Regione Piemonte e Trenitalia per il passaggio di consegne delle attività ferroviarie;

- è stato avviato l'iter per la fornitura e messa in operatività, nel 2021, del modulo di programmazione Maior per l'esercizio urbano e uniformare così tutti le attività di programmazione e consuntivazione in un'unica piattaforma, raggiungendo un traguardo che era atteso da più di un lustro;
- sono stati acquistati, urgentemente, circa 80 pc portatili per consentire lo svolgimento massivo dello smartworking e sono state individuate e implementate soluzioni per il lavoro remoto anche per chi non disponeva di pc portatili (remote desktop, esposizione su web di alcuni applicativi, accesso in Apn);
- sono state potenziate le reti e i firewall e sono stati adottati sistemi di autenticazione con doppio controllo (citrix) per la sicurezza degli accessi da remoto;
- è stata individuata una soluzione senza costi per l'effettuazione delle videoconferenze, è stata implementata in azienda e si sono rese immediatamente disponibili le istruzioni per l'utilizzo, parallelamente sono stati attivati due account Google per effettuare riunioni con la piattaforma Meet e abilitare strumenti di condivisione di attività e raccolte di dati;
- sono state preparate sale per la formazione a distanza ed è stato attivato uno spazio, nella nuova intranet, per l'e-learning effettuato dall'azienda;
- sono state individuate, acquistate e installate termocamere all'ingresso delle sedi per il controllo autonomo della temperatura corporea di chi entra nei comprensori aziendali;
- è stata realizzata la piattaforma web per raccogliere le richieste di rimborso degli abbonamenti TPL non utilizzati causa Covid-19 (secondo le indicazioni Asstra) ed è stata realizzata la procedura per la creazione, la distribuzione e l'utilizzo dei voucher, il tutto ricorrendo a professionalità interne e all'evoluzione di applicazioni già presenti;
- è stata adottata una procedura per la segnalazione, da parte dei conducenti, della situazione di veicolo pieno e la procedura per diffondere immediatamente ed automaticamente tale informazione su tutti i canali di infomobilità, interni e di terzi, con grande apprezzamento da parte dei clienti e riconoscimento da parte di altre aziende TPL;
- sono state avviate collaborazioni con il Politecnico di Torino per sperimentare sistemi di bordo per il conteggio dei passeggeri presenti mediante sensori sulle sospensioni o mediante sensori di dispositivi bluetooth o wifi;
- sono state avviate sperimentazioni di servizi a prenotazione e a chiamata, con più società specializzate, una di esse ha portato allo sviluppo dell'app LineaQui per la prenotazione del posto sulle corse extraurbane alla ripresa delle scuole;
- sono state attività modalità di pagamento mediante bancomat/carta di credito e Satispay per l'esazione a bordo
- si è verificato che i pagamenti elettronici di titoli sosta e TPL e di esazioni mediante bancomat, carta di credito e satispay (EMV, parcometri, TVM, esazione a bordo) concorrono al CashBack di Stato;
- si è partecipato a tavoli nazionali per valutare l'implementazione di PagoPA tra i sistemi di

pagamento dell'e-commerce;

- si è collaborato con la Città di Torino per valutare il coinvolgimento e il ruolo di GTT nel nuovo modello informatico di gestione degli accessi e della sosta in ZTL.

Infine il SIIT garantisce la partecipazione a tavoli di coordinamento nazionali su sistemi ITS e di pagamento elettronico mediante la presenza a gruppi di lavoro e comitati direttivi di Asstra e Club Italia, oltre a mantenere strette collaborazioni con altre aziende TPL del territorio e con Confservizi per meglio tutelare gli investimenti effettuati da GTT sulle tecnologie informatiche e tecnologiche.

Eventi di comunicazione e marketing

L'emergenza Covid-19 e la comunicazione con i clienti

L'attività di comunicazione ha ricoperto un ruolo fondamentale e strategico durante tutto il periodo di emergenza sanitaria in particolare modo dal mese di maggio nella fase di ripartenza dopo il "lockdown" totale.

Durante i mesi di "lockdown" totale GTT ha tenuto costantemente informata la clientela sulle variazioni di servizio e il Contact Center è rimasto attivo per rispondere telefonicamente o via e-mail ai dubbi e alle domande dei clienti che per motivi di lavoro o necessità dovevano continuare a viaggiare.

I servizi di comunicazione online hanno conosciuto un deciso incremento di utenza; ad esempio da marzo a settembre 2020 i follower della pagina Facebook GTT sono passati da 37.700 a 40.800, con un incremento percentuale dell'8%.

La comunicazione alla clientela nella seconda fase della pandemia post «lockdown» si è posta due obiettivi principali:

- Tranquillizzare i clienti rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico: in particolare far percepire l'elevata attenzione agli aspetti di sicurezza e alla sanificazione dei mezzi e comunicare che GTT stava ripartendo con un servizio al 100% per garantire il distanziamento.
- Far conoscere alla clientela il «nuovo modo di viaggiare» con nuove regole di utilizzo dei mezzi e comportamenti: uso della mascherina, sanificazione delle mani, percorsi differenziati, distanziamento a bordo mezzi. I diversi DPCM che si sono succeduti hanno modificato nel tempo più volte queste modalità, e vi è stata l'esigenza nei mesi di un costante adeguamento della comunicazione.



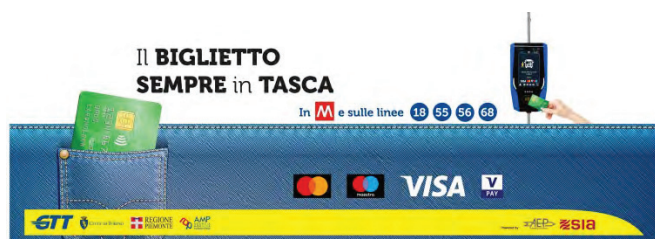
GTT ha realizzato una campagna coordinata con il claim “Riparti insieme a noi” declinata in diversi prodotti di comunicazione:

- Video istituzionale e campagna istituzionale
- Ideazione, stampa e posa di tutta la segnaletica per l’utilizzo dei mezzi a bordo di tram, bus, treni e nelle stazioni
- Stampa di volantini e affissioni con le regole a bordo mezzi e nelle fermate
- Video tutorial sulle nuove regole di uso del trasporto
- Declinazione di tutti gli strumenti per web e canali social
- Comunicazioni alla stampa

I DPCM che si sono succeduti nel corso dell’anno hanno modificato la capienza dei mezzi; dalla distanza di un metro iniziale, al 60%, all’80% per passare all’attuale 50%. Era necessario per il cliente uno strumento che gli permettesse di orientarsi: per questo motivo l’informazione in tempo reale è stata arricchita di un nuovo servizio che segnala al cliente l’eventuale affollamento del mezzo in arrivo.

“Ticketless Day”: lancio promozionale del nuovo sistema di pagamento Cotacless con carta di credito, debito e prepagata

In occasione della settimana europea della mobilità sostenibile Venerdì 18 settembre, tutti i titolari di carte di credito, di debito o prepagate del circuito Mastercard / Maestro hanno potuto viaggiare gratuitamente per tutta la giornata in metropolitana e sulle linee di superficie abilitate al pagamento con il nuovo sistema “contactless”. A partire da luglio 2020 con il nuovo sistema di pagamento “contactless” di GTT, si può viaggiare in metropolitana e sulle linee urbane 18, 55, 56 e 68 acquistando il biglietto a bordo. Il sistema funziona con tutte le carte contactless dei circuiti American Express, Mastercard e Visa: carte di credito, carte prepagate e carte di debito. Con la carta è possibile acquistare un biglietto ordinario urbano da una corsa del tipo “City 100” al prezzo di Euro 1,70 con validità di 100 minuti.



Mobilità delle persone con disabilità



L'anno 2020 è stato un anno difficile per tutti e ancor più difficile per le persone con disabilità, sia perché l'esperienza della pandemia, tutt'ora in corso, è stata una esperienza nuova sia per quanto ha influito nella vita di tutti noi. Nonostante ciò è stato un anno intenso in cui l'attenzione e il dialogo tra GTT, tramite la Disability Manager, e le associazioni delle persone con disa-

bilità non sono mai mancati e sono stati raggiunti importanti obiettivi.

Sin dalle prime fasi organizzative, per la fase di prima apertura post lockdown (febbraio – aprile 2020) GTT si è attivata in tempi brevissimi. L'emissione dei DPCM, conseguenti all'evolversi della situazione di emergenza sanitaria ha comportato la definizione urgente di provvedimenti.

L'attenzione è stata rivolta a tutti gli utenti ed in particolare alle persone con disabilità, il dialogo con le associazioni è stato continuo. Spesso è stato necessario studiare soluzioni proprie in quanto le indicazioni dei provvedimenti per l'emergenza sanitaria avevano carattere generale e non sempre includevano specifiche realtà.

I provvedimenti e le attività sono molti, segue una sintesi.

- **attività informativa.** Realizzazione di cartelli con un alto contrasto secondo le indicazioni già discusse e approvate con le Associazioni delle persone con disabilità visiva, per altri materiali in passato; i messaggi audio metro, diffusi tramite web radio, hanno (tuttora) specifiche parti dedicate alle persone con disabilità e altre che invitano tutti ad essere cortesi e ad aiutare chi ha bisogno; i messaggi video, diffusi tramite social inseriti anche in metro, sono sottotitolati per i non udenti.

- **Ingresso dalla porta anteriore.** Presso la stazione metro di Porta Nuova e fermata bus in Corso Vittorio – di fronte a Porta Nuova- nel mese di maggio si è tenuto un incontro organizzato dalla Disability Manager, insieme al Disability Manager del Comune di Torino e ad alcuni rappresentanti dell'Unione italiana Ciechi di Torino e dell'Associazione Proretinopatici e Ipovedenti -.A.P.R.I., presente anche il Responsabile Centrale Operativa SIS e il Responsabile Metro per un confronto sul “campo” per quella che era la prima fase; le persone con disabilità visiva, non accompagnate con il bastone o il cane guida, nel dover affrontare situazioni nuove quali la salita e la discesa dall'autobus dalla porta posteriore o centrale (dall'inizio dell'emergenza Covid-19, per tutti i nostri utenti e in tutti i mezzi non è possibile accedere dalla porta anteriore, l'ingresso e l'uscita è diversificato) si trovavano in difficoltà in quanto la porta anteriore è sempre stata un riferimento importante, in quanto l'autobus si attesta all'altezza della palina. Le associazioni hanno richiesto di mantenere la salita dalla porta anteriore per le persone non accompagnate e con il cane guida e il bastone e di riservare un posto vicino a tale porta. L'ingresso dalla porta centrale, scelto in un primo momento, era privo di riferimenti. Si è trovata una soluzione definitiva, permettendo loro di accedere e scendere dalla porta anteriore dei tram e degli autobus e di utilizzare il primo posto vicino alla porta. Inoltre questo ha anche permesso alla persona di poter interloquire agevolmente con il conducente per tutte le informazioni necessarie. Un risultato importante per garantire autonomia e sicurezza ottenuto anche con il contributo dell'Agenzia Mobilità Piemontese.
- **Metro.** Oltre alla cartellonistica, agli annunci sonori e visivi con i sottotitoli, nel primo e nell'ultimo vagone dei treni della metro si è previsto un posto riservato, in via prioritaria non esclusiva, per le persone con disabilità visiva non accompagnate e riconoscibili dal bastone bianco o dal cane guida.
- **SFMA e SFM1.** Sui treni sono stati riservati due posti per rotabile, in prossimità della porta d'ingresso, per le persone con disabilità visiva. Per le persone con disabilità motoria o PRM è rimasto invariato l'accesso al treno indipendentemente dalla diversificazione degli ingressi.
- **Video e campagna di comunicazione.** Per diffondere con più efficacia e per far capire a coloro che utilizzano gli autobus le motivazioni del provvedimento di utilizzo della porta

anteriore e, in generale, fare cultura sulle dinamiche delle persone non vedenti non accompagnate, che si muovono con il cane guida o con il bastone bianco, nell'autunno del 2020 sono stati realizzati in collaborazione con le associazioni A.P.R.I. e U.I.CI due video. "Occhio alla porta" e "occhio alla porta in compagnia dei nostri amici a 4 zampe" sono stati diffusi sui social GTT, sui monitor della Metro e dei nuovi autobus e anche tramite web radio. A dicembre è iniziato un importante lavoro per promuovere il messaggio dell'associazione Apri Onlus "Aiutami a vederti" (un visual che rappresenta due individui stilizzati separati da una linea orizzontale di un metro, uno dei due soggetti appare bendato e con un bastone bianco da non vedente) . La campagna con lo scopo di sensibilizzazione nell'emergenza Covid-19, il distanziamento sociale di almeno 1 metro ed anche un invito rivolto a tutti i cittadini di una maggior attenzione nei confronti di chi ci sta intorno e che potrebbe aver bisogno del nostro aiuto non solo per rispettare le distanze ma anche in altre situazioni come ad esempio identificare il posto giusto su un mezzo pubblico, attraversare la strada o entrare in un edificio pubblico. La campagna è "partita" con la ripresa della scuola a gennaio 2021 ed è stata diffusa sia con locandine affisse sui mezzi (una prima affissione era avvenuta a giugno) sia sui social GTT, monitor della Metro e dei nuovi autobus e anche tramite web radio.

Tutti i video prodotti sono poi inseriti in una apposita area della pagine web GTT.

Nel corso del 2020 sull'app Telegram e nell' home page del sito GTT "calcola percorso" è stata prevista la comunicazione in tempo reale, per le Stazioni Metro degli eventuali ascensore "fuori servizio". L'informazione si aggiunge a quella già presente, qualora si presenti la necessità, sui monitor all'interno della stazione Metro.

Nel 2020 è proseguita l'attività di rinnovo della flotta, oltre alle motivazioni che richiedevano il rinnovo si aggiunge la continuità nel voler migliorare l'accessibilità (8 autobus CNG 12 m, 12 autobus diesel 18 metri, 50 autobus elettrici 12 m.). Gli autobus acquistati sono provvisti di indicatori di linea esterni ed è abbinato un sistema di annuncio vocale di linea e di direzione. Il pavimento è integralmente ribassato senza discontinuità. Lo spazio destinato alle sedie a rotelle risponde ai requisiti di norma e per gli autobus urbani non è prevista la cintura di sicurezza.

Come è stato fatto nelle gare precedenti, GTT continua ad inserire, tra i criteri premianti quello per le dimensioni dell'alloggiamento. Aspetti non trascurabili per il confort e la sicurezza.

Procedure competitive

Si riportano a seguire i dati relativi alle procedure competitive espletate nel 2020 e lo storico del periodo 2010 – 2020 per acquisti di lavori, servizi e forniture inerenti all'attività svolta.

Valori storici periodo 2010 – 2020

Si riportano nella tabella seguente i dati relativi al periodo 2010-2020 per consentire una lettura dell'andamento mediante raffronto.

VALORI PROCEDURE DI GARA					
CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE E PERCENTUALE					
ANNO	offerta economicamente più vantaggiosa - valore gare (in €)	%	prezzo più basso – valore gare (in €)	%	Valore totale (in €)
2010	9.230.221	35	17.490.481	65	26.720.702
2011	50.969.828	32	106.528.049	68	157.497.877
2012	58.544.956	37	99.984.888	63	158.529.844
2013	35.122.824	28	88.546.479	72	123.669.303
2014	29.678.406	30	68.478.449	70	98.156.855

2015	100.147.689	56	79.527.187	44	179.674.876
2016	47.030.727	46	55.099.704	54	102.130.431
2017	22.439.516	30	51.805.456	70	74.244.972
2018	302.851.264	78	85.896.647	22	388.747.911
2019	7.249.913	11	58.532.522	89	65.782.435
2020	93.610.821	75	29.690.446	25	123.301.267

I valori gestiti a base di gara evidenziano una notevole variazione in aumento passando dai circa 66 milioni di euro del 2019 ai 123 milioni del 2020. Il raffronto evidenzia una variazione in aumento dovuta al fatto che nel 2020 è stata avviata un'importante procedura di gara relative alla fornitura di autobus (72 milioni di euro). Nello stesso tempo si sottolinea che per contrastare l'emergenza epidemiologica, sono stati attivati una serie di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi e dei locali e di approvvigionamento di materiali e dispositivi di protezione individuali con un importo totale pari a circa 2,2 milioni di Euro.

Numero procedure periodo 2017 – 2020

I risultati 2020 raffrontati con il periodo 2017 - 2019 sono riportati nella tabella seguente ed evidenziano un diminuzione del 36% delle procedure rispetto al 2019. Lo scostamento è dovuto principalmente alla crisi epidemiologica iniziata nel marzo 2020 che ha condizionato fortemente l'espletamento del servizio di trasporto pubblico svolto da GTT e conseguentemente le procedure concorsuali.

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

Ribassi anno 2020

Con riferimento alle gare, indette nel 2019 e nel 2020, ma concluse nel 2020, le offerte risultano assestate su un ribasso medio del 18,9 %, determinando un minor costo per GTT dell'ordine di 21,9 milioni di Euro.

Tipologia appalti 2020: suddivisione percentuale sulla base degli importi

Forniture => 73%;

Servizi => 24%;

Lavori => 3%.

Contratti sottoscritti nel 2020

I contratti sottoscritti nel 2020, comprendenti:

- affidamenti diretti di importo inferiore ad Euro 40.000;
- procedure negoziate con unico fornitore;
- affidamenti ad esito di procedure competitive indette, oltre che nel 2020, in anni precedenti,

sono stati in totale 332, per un valore complessivo 139,3 milioni di Euro.

Contenziosi anno 2020

Sono di seguito riportati i contenziosi registrati nel corso del 2020:

- Appalto 23/2020: Accordo quadro per fornitura di 100 bus elettrici e 1° contratto applicativo per fornitura dei primi 50 bus elettrici.

Hanno partecipato due concorrenti: BYD Europe B.V. e Ares Automotive Srl.

All'esito dell'esame delle offerte, Ares è risultata prima in graduatoria e, con determina n.135 del 7/8/2020, è stata disposta l'aggiudicazione ad essa, con efficacia condizionata all'esito favorevole delle verifiche sui requisiti generali.

Essendo emerse, in sede di tali verifiche, false dichiarazioni rese dal Legale Rappresentante dell'ausiliaria Libra L.S. Soc. Coop, di cui si è avvalsa Ares per dimostrare il possesso dei requisiti di capacità finanziaria, con atto del 7/10/2020 GTT ha disposto l'esclusione di Ares, procedendo quindi all'aggiudicazione al secondo classificato BYD Europe BV.

I citati provvedimenti sono oggetto di ricorsi proposti dai due concorrenti ciascuno per quanto di interesse. Il TAR Piemonte ha respinto l'istanza cautelare di Ares ed è stato sottoscritto il contratto di accordo quadro e il primo contratto applicativo con BYD in data 29/12/2020.

- Appalto 154/2018 – Accordo quadro della durata di 42 mesi – Fornitura di motrici tranviarie monodirezionali a pavimento ribassato da adibire al servizio passeggeri sulla rete tranviaria torinese

Hanno presentato offerta cinque concorrenti: Hitachi Rail SpA, Ati Titagarh Firema SpA/Blue Engineering Srl, Construcciones Y Auxiliari de Ferrocarriles SA siglabile in CAF Sa, ATI Alstom Transporte SA/Alstom Ferroviaria SpA; Stadler Rail Valencia SA.

All'esito dell'esame delle offerte è risultato primo in graduatoria il concorrente HITACHI RAIL SpA e con Determinazione dell'Amministratore Delegato n. 311 del 22/11/2019 è stata disposta l'aggiudicazione al suddetto concorrente. In data 23/12/2019 il concorrente Ati Alstom Transporte SA/Alstom Ferroviaria SpA ha notificato a GTT ricorso al provvedimento di aggiudicazione di GTT con richiesta di sospensiva del provvedimento di aggiudicazione. Il contenzioso ha visto una prima ordinanza del TAR Piemonte del 26/02/2020 che ha respinto la richiesta di sospensiva; tale ordinanza è stata confermata in sede di appello da parte del Consiglio di Stato in data 20/04/2020. Infine nel merito il TAR Piemonte ha respinto con sentenza del 17/09/2020 il ricorso di Alstom e tale sentenza non è stata appellata divenendo quindi definitiva.

Il Contratto quadro e il contestuale primo contratto applicativo per la fornitura dei primi 30 tram è stato stipulato il 15/05/2020 con Hitachi Rail SpA.

Risorse umane, organizzazione e relazioni sindacali

Organico

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2020 è stata di 4.208 dipendenti. Al 31 dicembre 2020 la forza totale era di 4.129 persone, 182 unità in meno rispetto al valore puntuale al 31 dicembre 2019. La contrazione dell'organico è coerente con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi previsti a budget. Nel 2020 si è conclusa la terza (dopo quelle del 2015 e 2017) procedura ai sensi degli artt. 4 e 24 della L. 223/91 per il personale di struttura che ha fatto registrare uscite anticipate per 29 dipendenti nel 2020.

Cassa integrazione e smart working

Il 2020 è stato caratterizzato dalla pandemia Covid-19. La situazione sanitaria generale ed i lunghi periodi di lockdown hanno indotto GTT a ricorrere agli *ammortizzatori sociali* con riduzione della prestazione fino a zero ore per i seguenti periodi:

30/03/20 – 02/08/20 (18 settimane)

16/11/20 – 06/12/20 (3 settimane)

Le giornate di “cassa” sono state circa 92.500 e più precisamente:

Mese	Giorni
Marzo	3.204
Aprile	38.714
Maggio	23.620
Giugno	12.136
Luglio	9.532
Agosto	144
Novembre	3.963
Dicembre	1.134
	92.447

Tra le causali di assenza del 2020 si segnala inoltre la fruizione dei congedi Covid-19 e della Legge 104 potenziata. L'azienda ha altresì concesso la possibilità di usufruire di 10 giornate di ferie “aggiuntive” rispetto alla spettanza ordinaria da recuperare nei successivi 3 anni.

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

Le indicazioni fornite nel tempo dai vari DPCM che si sono susseguiti, hanno influenzato in maniera significativa il “modo di lavorare in GTT”. Si è assistito infatti, ad un incremento esponenziale dell'utilizzo dello *smart working*. Sono più di 400 le persone abilitate al lavoro in remoto. Dall'inizio della pandemia al 31 dicembre 2020 sono state circa 15.000 le giornate di lavoro effettuate in smart working.

Sviluppo, organizzazione, formazione, comunicazione interna

Nel 2020, le principali attività di sviluppo gestionale e organizzativo hanno riguardato:

- Riorganizzazione aziendale con completa revisione dell'articolazione organizzativa e dell'attribuzione delle responsabilità;
- ricerche interne di personale volontario da adibire a diversa mansione per lo sviluppo delle

persone e il riequilibrio degli organici.

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

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

La quantità complessiva di formazione con docenza esterna erogata nel 2020, che ha coinvolto 1963 partecipanti, è stata di 42.634 ore (di cui 42.133 di formazione obbligatoria). La formazione con docenza interna ha coinvolto 4633 partecipanti per 7199 ore totali (di cui 3028 ore dedicate alla formazione obbligatoria).

Nel 2020 lo svolgimento dell'attività formativa è stato condizionato in modo rilevante dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 per le conseguenti disposizioni normative in tema di formazione aziendale. Pertanto è stato possibile erogare solo alcune tipologie di formazione nelle modalità e con l'adozione delle misure di prevenzione del contagio previste dalla legge tempo per tempo (DPCM) e dai relativi protocolli aziendali. Conseguentemente, la formazione svolta ha riguardato prevalentemente i corsi per il rinnovo della CQC nel rispetto delle disposizioni normative e delle nuove scadenze.

Sono stati attivati 4 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi nel nostro caso) e si è registrato il rientro di fondi impegnati con piani attivati e realizzati negli anni precedenti. Nel complesso, circa il 98% dei costi di formazione esterna erogata nell'anno 2020 è compreso nei piani di formazione finanziata.

Salute e sicurezza

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l'azienda. Nel 2020 si è registrato un considerevole calo degli eventi che, esclusi quelli in itinere, è pari al 27%, dato influenzato anche dall'emergenza sanitaria in corso. Il confronto 2009-2020 evidenzia un trend di diminuzione con un decremento degli infortuni complessivo pari a circa il 44% (a parità di perimetro). L'indice di gravità 2020 (n. eventi su ore lavorate x 1.000.000, esclusi quelli in itinere) è stato del 27,2 contro l'analogo dato 2019 di 31,8.

Relazioni sindacali

Nel 2020 le relazioni industriali di GTT si sono concentrate necessariamente sulla gestione degli effetti che la diffusione della pandemia Covid-19 ha inevitabilmente prodotto sulla produzione del

servizio e sulla situazione patrimoniale ed economica della Società.

In tale contesto, questi sono stati i principali ambiti di intervento:

- Protocollo di Sicurezza Anti-contagio Covid-19

A seguito del DPCM dell'11 marzo 2020, già dal 13 marzo 2020 in GTT si è adottato il Protocollo di Sicurezza Anti-contagio Covid-19 a tutela del personale di GTT e dei nostri clienti. Il documento 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, anche in rappresentanza della RSU. Per verificare lo stato di attuazione delle norme, è stato istituito uno specifico Comitato che si riunisce periodicamente, a cui partecipa l'azienda insieme alle rappresentanze sindacali.

- Accordo sindacale per il ricorso agli ammortizzatori sociali.

Gli effetti sulla produzione del servizio, insieme alle misure anti-contagio all'interno dei siti aziendali, hanno necessariamente determinato il ricorso agli ammortizzatori sociali, analogamente alla maggior parte delle aziende di TPL. Pertanto, nell'ambito delle specifiche disposizioni emergenziali previste a tutela delle aziende e dei lavoratori, il 27 marzo 2020 GTT ha sottoscritto, con tutte le OO.SS. anche in rappresentanza della RSU, un accordo finalizzato all'adesione al Fondo Bilaterale di Solidarietà e al Fondo di Integrazione Salariale. Nell'intesa sono state condivise alcune norme gestionali, con l'obiettivo comune di salvaguardare il più possibile i livelli retributivi del personale. Tali norme sono state utilizzate per gestire anche gli ulteriori necessari periodi di sospensione delle attività. Il ricorso agli ammortizzatori sociali e l'applicazione dell'accordo sono stati costantemente monitorati da un'apposita Commissione tecnica con la partecipazione delle OO.SS.

Tra le importanti previsioni a sostegno del personale vi è stata anche la stipula di una polizza per tutti i dipendenti GTT e i loro familiari a carico con copertura assicurativa contro le infezioni da Covid-19 diagnosticate dopo il 1° aprile 2020.

- Organizzazione del lavoro

La diffusione della pandemia ha avuto inevitabili effetti sull'organizzazione del lavoro di tutti i settori aziendali, con la necessità di adeguare costantemente turni-orari e modalità lavorative a seconda dell'evoluzione emergenziale. Da evidenziare in maniera particolare l'incremento esponenziale dell'utilizzo dello smart working, altro fenomeno costantemente monitorato con le rappresentanze sindacali.

Tale contesto incerto e mutevole ha causato alcune frizioni nei rapporti sindacali che si è cercato di ricondurre in un ambito costruttivo.

- Formazione finanziata

Nonostante la pandemia abbia avuto conseguenze anche sullo svolgimento delle attività formative, nel 2020 sono stati attivati 4 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi).

- Temi ferroviari

Nella seconda metà dell'anno il confronto sindacale ha riguardato anche il passaggio da GTT a Trenitalia di attività e risorse, compreso il personale, nell'ambito della gara di affidamento del servizio del nodo ferroviario di Torino.

Welfare aziendale

Il 2020 è stato un anno caratterizzato dalle incertezze derivanti dalla pandemia Covid-19. Anche GTT, d'intesa con le Organizzazioni Sindacali, ha attivato 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 sottoscritta una *polizza* per tutti i dipendenti GTT e i loro familiari a carico con *copertura assicurativa* contro le infezioni da Covid-19 diagnosticate dopo il 1° aprile 2020.

Inoltre per il periodo da aprile 2020 a settembre 2020 GTT ha sospeso gli addebiti relativi alle rate di rimborso dei prestiti aziendali. Ciò ha permesso di agevolare il personale interessato all'integrazione salariale non gravando ulteriormente sulle entrate dei dipendenti.

Sempre nell'ottica di venire incontro ai propri dipendenti GTT ha rimborsato gli abbonamenti familiari per il TPL acquistati e non utilizzati nel periodo di lockdown (dal 10 marzo al 17 maggio) secondo le modalità previste dalla norma nazionale.

Infine per mitigare gli effetti della CIG è stato disposto l'anticipo di una parte del PdR al 27 maggio 2020 (anziché al 27 giugno 2020).

Anche il Centro di Ascolto ha fornito un supporto relativamente 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.

Complessivamente nel 2020 hanno usufruito dei servizi del Centro di Ascolto 64 persone.

Dal 2005 ad oggi si sono rivolti al Centro di Ascolto per counseling, consulenza psicologica, psicoterapie brevi, sostegno psicologico, attività di coaching, 974 utenti (dato al 31 dicembre 2020).

Fondo sussidi straordinari

Anche per il 2020 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 tre famiglie di dipendenti scomparsi.

SISTEMI DI GESTIONE

Nel corso del 2020 c'è stato un avvicendamento di fornitore in relazione al contratto di servizio di certificazione dei sistemi di gestione. Gli audit di certificazione annuale per la verifica della validità e dell'efficace applicazione dei sistemi di gestione infatti, sono stati condotti, per Ambiente e Sicurezza delle Informazioni, da parte dell'ente di certificazione RINA e, per Qualità e Salute e Sicurezza dei Lavoratori, da parte dell'ente CERTIQUALITY. Per quanto riguarda il sistema Salute e Sicurezza dei Lavoratori inoltre, contestualmente al rinnovo della certificazione, è stato ottenuto il passaggio alla versione standard della ISO 45001:2018, che è la norma che sostanzialmente sostituisce la OHSAS 18001. L'esito di tutti gli audit è stato positivo ed ha permesso il mantenimento di tutte le certificazioni e l'implementazione di utili azioni di miglioramento e azioni correttive.

Nel corso del 2020 sono altresì proseguite le attività, iniziate nel 2018 e proseguite nel 2019, per la certificazione del Piano e del sistema anticorruzione GTT secondo la normativa ISO 37001.

In seguito alla applicazione su tutti i processi aziendali del metodo e dei criteri per l'analisi dei rischi, conforme alle linee guida ANAC, ed alla predisposizione della documentazione di sistema, a luglio 2020 GTT ha affrontato l'audit di stage 1 per la certificazione del sistema, che è stato svolto dalla società CERTIQUALITY. Lo stage 2 che concluderà il percorso di certificazione si svolgerà nel corso del 2021.

Qualità

Nel 2020 è stato ottenuto il rinnovo della certificazione Qualità a fronte dell'audit di terza parte svolto dalla società Certiquality interamente in modalità off-site, con collegamenti da remoto a causa dell'emergenza dovuta all'epidemia da Covid-19. Il sistema è stato giudicato conforme, solido, ben contestualizzato e focalizzato sui processi e obiettivi aziendali.

Si conferma che nell'impegno a promuovere l'approccio prestazionale della norma 9001:2015, GTT persegue il miglioramento dei processi sulla base del monitoraggio e la misurazione periodica degli indicatori di efficacia ed efficienza e della valutazione dei risultati. Tale attività è formalizzata in specifica reportistica e viene sintetizzata nei Programmi di Miglioramento annuali: i dati prestazionali e programmatici in essi contenuti sono correlati ai principi e agli obiettivi espressi attraverso le Politiche aziendali, gli impegni assunti attraverso i Contratti di Servizio, le Carte del-

la Mobilità e i vincoli di sostenibilità economica ed hanno come scopo principale l'individuazione delle misure correttive nel caso in cui gli indicatori si discostino dall'obiettivo precedentemente definito.

Nel corso dell'anno è inoltre proseguito il consolidamento dell'impianto documentale di sistema e la collaborazione sull'analisi e valutazione dei rischi di tutti i processi aziendali ai fini della Prevenzione della corruzione. Il gruppo di lavoro formato da Qualità, Legale e Sviluppo organizzativo ha preparato e affrontato a luglio 2020 lo stage 1 della certificazione del sistema ISO 37001.

La Dichiarazione Non Finanziaria (DNF) rendiconta impegni e risultati raggiunti dalla società in ambito ESG (Environmental, Social and Governance), rispondendo alle aspettative dei diversi stakeholder, che sono coinvolti in un processo sistematico di ascolto e dialogo. Essa descrive le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti durante il 2019 relativamente ai temi espressamente richiamati dal D.lgs. 254/2016 (temi ambientali, sociali, attinenti al personale, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

La redazione della DNF è obbligatoria per talune imprese, facoltativa per altre, quali la nostra. L'adozione implica tuttavia precisi obblighi informativi e documentali, che possono essere verificati dall'autorità pubblica preposta al controllo (la Consob – Commissione Nazionale per le società e la Borsa) ed eventualmente sanzionati in caso di difformità.

La DNF integra i temi da rendicontare e impone una scadenza fissa, poiché deve essere approvata dal Consiglio d'Amministrazione e dall'Assemblea dei soci contemporaneamente al corrispondente Bilancio di Esercizio, a evidenza della stretta complementarietà tra le tematiche economiche, ambientali e sociali.

La conformità della DNF ai requisiti del D.lgs. 254/2016, sul piano formale e sostanziale, è stata attestata dalla società di revisione esterna PricewaterhouseCoopers SpA, a cui GTT ha conferito l'incarico in estensione funzionale a quello di revisione legale del Bilancio d'esercizio 2019.

Nel luglio 2020 è stata approvata dal CdA la DNF 2019.

Ambiente

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

Annualmente vengono elaborati programmi e obiettivi volti al miglioramento delle performance ambientali i cui risultati vengono consuntivati nell'Ambito del Riesame annuale della Direzione

del Sistema di Gestione ambientale. L'adozione di tali programmi è altresì funzionale al rafforzamento dei sistemi organizzativi e di responsabilità sociale messo in atto ai sensi dell'art. 6 comma 2 del decreto Madia, di cui si darà conto nella Relazione sul governo societario.

L'anno 2020 ha visto la conferma della certificazione ISO 1400:2015 tramite audit di sorveglianza da parte dell'Ente certificatore esterno.

Purtroppo a causa dell'emergenza COVID-19 la gestione ambientale nel corso del 2020 si è limitata ad assicurare il rispetto della normativa vigente e dei dettami del sistema di gestione a livello aziendale con notevoli sforzi dovuti alla riduzione del personale in servizio, senza la possibilità di mettere in atto ulteriori programmi di miglioramento, oltre al proseguimento del rinnovo della flotta.

Anche per il 2020 l'azienda ha aderito alla convenzione SCR Piemonte (Società Committenza Regionale) per la fornitura di energia elettrica che, in ottemperanza a quanto previsto dall'Allegato I del Protocollo d'Intesa per gli Acquisti Ecologici (Protocollo APE) promosso dalla Città Metropolitana di Torino, è stata al 100% proveniente da fonti rinnovabili certificate, pertanto la filiera della trazione elettrica GTT (metro, tram, ferrovia ed in particolare bus elettrici, il cui numero è in costante aumento) può essere considerata a impatto zero.

Per il 2020 GTT ha aderito alla convenzione SCR anche per la fornitura di gas metano ad uso riscaldamento.

Lo screening energetico derivante dalle diagnosi obbligatorie ai sensi del D. Lgs 102/14 redatte nel 2019 aveva individuato interessanti azioni di miglioramento e contenimento dei consumi che nel biennio 2019/2020 sono state focalizzate sulla messa in servizio di nuovi mezzi gasolio/metano e sulle procedure di gara per l'acquisito di nuovi tram e bus elettrici, sostituzioni che andranno a incidere sui consumi energetici, sulle emissioni e sul confort dei passeggeri dell'intera flotta. I risultati di tali azioni verranno evidenziate a livello di ricadute ambientali nella DNF riferita all'anno 2020 che indagherà nel dettaglio, come già in passato faceva il Bilancio di Sostenibilità, le politiche a favore dell'ambiente implementate a livello aziendale.

Sicurezza e salute degli ambienti di lavoro

L'impegno di GTT per la Sicurezza e la Salute dei lavoratori è testimoniato dall'adozione di un Sistema di Gestione che nel 2020 è stato certificato ai sensi dello standard UNI ISO 45001:2018, e dal perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo.

Nel 2020 l'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha interessato anche GTT che ha pianificato e

messo in atto le misure necessarie al contenimento dei contagi. In ottemperanza ai DPCM entrati in vigore è stato redatto il protocollo di sicurezza anti-contagio, sono state attivate le necessarie campagne di formazione/informazione affinché tutto il personale applicasse correttamente le misure in esso contenute e sono stati resi disponibili tutti i dispositivi necessari al contenimento dei contagi.

Al fine di migliorare il livello di sicurezza dei lavoratori sono stati individuati i nuovi DPI per la protezione degli arti inferiori che garantiscono maggiori performance di sicurezza e comfort.

E' in fase di test il software acquisito per la gestione dei presidi antincendio al fine di garantire una maggiore efficienza nella gestione delle manutenzioni e delle segnalazioni/registrazioni delle anomalie.

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

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

Nel corso dell'anno è proseguito il processo di aggiornamento della documentazione di sistema e di valutazione del rischio che interessa tutta l'organizzazione aziendale ed è proseguito l'impegno nell'individuazione di strumenti volti al miglioramento della comunicazione aziendale sul tema sicurezza migliorando i canali relativi al ricevimento di informazione da parte del personale.

Analisi e prevenzione dei rischi

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

I rischi aziendali possono essere sintetizzati in quattro grandi categorie.

Strategici: legati alle scelte strategiche dell'Azienda, riguardano i rischi di assumere decisioni aziendali inadeguate al contesto operativo interno o all'evoluzione del contesto esterno, scontando

così una scarsa reattività al cambiamento e pregiudicando l'efficacia e il raggiungimento degli obiettivi dati. Essi fanno riferimento ai seguenti ambiti: contesto, rapporti con i Terzi, reputazionale, organizzativo/dimensionale, energetico.

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

Di altro genere è invece il rischio reputazionale: in quanto servizio ad alta intensità di utilizzo e integralmente esercito in pubblico, il trasporto è tutti i giorni oggetto di attenzione e di cronaca, con particolare rilevanza per disservizi e problematiche varie. L'azienda è dunque "altamente notiziabile", la sua percezione dipende da svariate variabili che non è possibile controllare integralmente, ma che possono incidere significativamente sulla propensione dei cittadini alla fruizione dei servizi e quindi sui ricavi. E' stato pertanto disposto un incremento della comunicazione on line, sul sito internet e sui social network, oltre a campagne ad hoc, utilizzando anche gli spazi pubblicitari aziendali.

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

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

za, una situazione di insolvibilità che pone a rischio la continuità aziendale.

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

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

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

Le categorie di Strumenti implementati da GTT sono:

- Modelli Organizzativi – Piani – Regolamenti: modelli di organizzazione, gestione e controllo correlati a specifici requisiti cogenti attraverso cui GTT pianifica, gestisce e attua i propri processi, in particolare: Modello di Organizzazione Gestione e controllo D.lgs. 231/2001, Piano Triennale Prevenzione della Corruzione e Trasparenza L. 190/2012, GDPR (Regolamento UE 679/2016).
- Sistemi di Gestione: regole e risorse attraverso cui GTT pianifica, gestisce e attua i propri processi e che consentono la gestione degli obiettivi aziendali attraverso il miglioramento delle pre-

stazioni in termini di efficacia ed efficienza.

- Strumenti assicurativi (di trasferimento del rischio): per tutelare la stabilità aziendale da eventi che causano effetti negativi sul patrimonio, conformemente alla normativa vigente, l'Azienda sottoscrive polizze assicurative relative alle principali categorie di danni: diretti (tutela del patrimonio aziendale e del personale), indiretti da veicoli (responsabilità verso terzi) e indiretti dal personale (responsabilità verso terzi).
- Strumenti finanziari: GTT pianifica, gestisce e tutela le attività finanziarie tramite programmi di valutazione e pianificazione basate sulla previsione dei cash flow. Il fatto di possedere un unico azionista (proprietario) che coincide con il cliente di fatto comporta un vincolo finanziario stringente nelle decisioni e nella gestione delle proprie risorse. Nell'attuale contesto aziendale, gli strumenti di gestione sono: Il Piano Industriale, il programma di valutazione del rischio di crisi aziendale - D.lgs. 175/2016, il Bilancio di esercizio, la revisione contabile, la pianificazione finanziaria.

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

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

Come spiegato in nota integrativa e in relazione sulla gestione nel paragrafo “Valutazioni sulla continuità aziendale”, la pandemia Covid-19 e le conseguenti misure adottate da vari governi per contenere la diffusione del virus hanno influenzato negativamente la nostra attività già nei primi mesi del 2020.

Abbiamo registrato un calo del 46% dei ricavi da traffico e del 29% dei ricavi della sosta nel 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

Con riferimento allo scenario relativo all'annualità 2021, i dati sulla domanda attuali e prospettici lasciano presagire delle condizioni peggiorative rispetto alla situazione già particolarmente gravosa che è stata registrata per il 2020, fermo restando un'auspicabile ripresa delle frequentazioni dei servizi di trasporto pubblico che beneficerà nel breve periodo dell'andamento della campagna vaccinale, dell'avvio della stagione turistica e successivamente dell'anno scolastico nel mese di settembre.

Con specifico riferimento al tema delle compensazioni, si presume che per le motivazioni giuridiche legate al principio dell'equilibrio economico-finanziario introdotto dal regolamento europeo

1370/2007, anche nel 2021 l'intensità dei ristori dovrebbe essere commisurata alle effettive necessità per garantire l'equilibrio del contratto di servizio degli operatori del trasporto pubblico locale attingendo:

- alla dotazione residua attualmente stanziata sul fondo indennizzo ricavi che risulta eccedente rispetto al fabbisogno per la copertura dei mancati ricavi tariffari 2020 (come previsto dalla normativa vigente);
- ad eventuali residui degli stanziamenti destinati al finanziamento dei servizi aggiuntivi per il 2021 (390 milioni di euro previsti dall'art 22 ter del D.L. 137/2020 e dall'art. 1 comma 816 della L. 178/2020), in quanto, da informazioni assunte per le vie brevi presso i competenti organi ministeriali, parte delle risorse non è stata utilizzata;

Il miglioramento dei risultati e della redditività nei prossimi mesi dipenderà dalla durata del periodo durante il quale saremo esposti al Covid-19 e la misura in cui le azioni intraprese del governo saranno prolungate, ampliate o ridotte.

Oltre agli effetti già noti, l'incertezza macroeconomica ha causato turbativa nelle attività economiche e ad oggi non sono noti i potenziali impatti di lungo termine sul nostro business. L'entità e la durata di questa pandemia rimangono incerte ma ci si aspetta un ulteriore impatto sulla nostra attività. I principali rischi derivanti dall'attuale situazione di incertezza relativa a Covid-19 sono:

❑ Ricavi e redditività: riduzione dei ricavi da traffico, sosta e turistici a seguito delle misure adottate per il trasporto pubblico (riduzione dei posti utili su bus, tram, metro e ferrovia; sospensione della sosta a raso ecc.) e conseguente impatto sul risultato economico aziendale;

❑ Posizione finanziaria e liquidità

Per far fronte a tali rischi sono state poste in essere / si è beneficiato delle seguenti misure compensative:

- Rimodulazione del servizio;
- Ricorso agli ammortizzatori sociali;
- Decreto "Cura Italia" che ha previsto la corresponsione per intero dei corrispettivi nonostante la minore produzione;

Fondo indennizzo ricavi da traffico di cui al comma 1 dell'art. 200 del decreto "Liquidità" e successivi incrementi disposti dai successivi decreti "Rilancio", "Agosto", "Ristori" e "Sostegni". L'azienda quindi ha messo in atto tutte le misure necessarie al contenimento dell'emergenza a tutela dei propri dipendenti e della clientela.

Una delle prime misure messe in atto è stata l'istituzione fin da subito, in data 13/03/2020, del Comitato Aziendale Gestione Emergenza Coronavirus, composto da Datore di Lavoro, RSPP -

Responsabile Servizio Prevenzione Protezione, Medico competente e Responsabili di Primo livello che, grazie al quotidiano confronto e sulla base della progressiva evoluzione dell'emergenza, ha tempestivamente messo in atto le misure essenziali per tutelare i lavoratori e la clientela.

In data 16 marzo 2020 è stato poi istituito il Comitato per l'applicazione delle misure previste dal Protocollo di sicurezza, composto da RSPP, Direttore di Esercizio, Risorse Umane, RLS – Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e un rappresentante per ciascuna organizzazione sindacale.

Sono state messe in atto le seguenti misure:

- 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 anti-contagio;
- vigilanza sul rispetto della corretta applicazione, sui mezzi e nei siti aziendali, delle misure anti-contagio contenute nel Protocollo;
- in collaborazione con il Medico competente, ai lavoratori con fragilità è stato suggerito di richiedere una visita medica straordinaria per valutare la necessità di adottare ulteriori misure di tutela (nel 2020 il Medico competente ha prescritto il divieto di lavoro in presenza per 128 lavoratori fragili).

Evoluzione prevedibile della gestione

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

ALTRE INFORMAZIONI

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

La Società non possiede azioni proprie. La Società non ha optato per il consolidato fiscale. La Società non ha capitalizzato costi legati ad attività di ricerca e sviluppo.

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

Con riferimento alla redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 si precisa che, ai sensi dell'art. 27 comma 3 bis del D.lgs. 127/1991:

- comma 3, GTT è esonerata dall'obbligo di consolidamento perché è controllata da controllante (Fct Holding SpA.) che è titolare di oltre il 95 per cento delle azioni dell'impresa controllata;
- comma 3 bis, GTT è esonerata dall'obbligo di consolidamento in quanto controlla solo imprese che, individualmente e nel loro insieme, sono irrilevanti ai fini indicati nel comma 2 dell'art. 29;
- comma 4, per i due esoneri sopraccitati sono avverate le condizioni che: a) l'impresa controllante (Fct Holding SpA.) è soggetto al diritto di uno Stato membro delle Comunità europee, redige e sottopone a controllo il bilancio consolidato secondo il D.lgs. 127/1991; b) che l'impresa controllata (GTT SpA.) non ha emesso titoli quotati in borsa.

A rafforzamento dei citati esoneri, l'art. 28 del D.lgs. 127/1991 concede facoltà di esclusione dal consolidamento delle imprese controllate quando la loro inclusione sarebbe irrilevante ai fini indicati nel secondo comma dell'art. 29". A tal proposito si precisa che, nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 di GTT SpA, l'unica partecipazione in imprese controllate di qualche rilievo è quella riferita a Ca.Nova SpA.

Torino, 14 luglio 2021

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
IL PRESIDENTE
(Paolo Golzio)
FIRMATO IN ORIGINALE

GTT – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

GTT S.p.A.

**Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2020**

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Stato Patrimoniale

Conto Economico

Rendiconto Finanziario

Nota Integrativa

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Corso Turati 19/6 – 10128 Torino

Capitale sociale interamente versato Euro 76.006.664,00

Registro Imprese di Torino e Codice Fiscale n. 08555280018

Partita IVA n. 08559940013

Socio Unico FCT Holding S.p.A

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B. IMMOBILIZZAZIONI:		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
3. Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingeg	5.415.909	7.911.443
7. Altre		
- Migliorie beni di terzi - Migliorie diverse	156.209	211.037
- Migliorie beni di terzi - Parcheggi	13.134	19.384
Totale Immobilizzazioni Immateriali	5.585.252	8.141.864
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	160.801.000	163.291.088
2. Impianti e macchinario	16.808.937	18.976.375
3. Attrezzature industriali e commerciali	1.644.083	1.986.961
4. Altri beni:		
- Mobili	408.564	524.811
- Macchine d'ufficio	5.618.229	6.674.185
- Automezzi	336.644	546.173
- Beni gratuitamente devolvibili:		
Impianti e materiale ferroviario	331.577.653	330.847.222
Fondo copertura (Comune di Torino)	- 36.189.307	- 36.189.307
Fondo copertura (Stato, Regione)	- 295.388.346	- 294.657.915
5. Materiale rotabile	163.882.196	176.127.678
6. Immobilizzazioni parcheggi:		
- Opere Civili	10.205.840	11.452.976
- Altre immobilizzazioni	4.542.613	5.602.726
7. Immobilizzazioni in corso e acconti:		
- Investimenti diversi	12.546.555	4.302.431
- Investimenti parcheggi	255.691	258.441
- Beni gratuitamente devolvibili.		
Impianti e materiale ferroviario	249.624	446.946
Fondo copertura (Stato, Regione)	- 249.624	- 446.946
Totale Immobilizzazioni Materiali	377.050.352	389.743.845
III. Immobilizzazioni finanziarie		
1. Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	1.317.383	1.317.383
b) Imprese collegate	5.719.076	5.719.076
d-bis) altre imprese	3.386.724	3.386.724
2. Crediti:		
3) Diversi		
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	800.000	800.000
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	11.223.183	11.223.183
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	393.858.787	409.108.892

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
I. Rimanenze:		
1. Materie prime sussidiarie e di consumo	22.844.819	24.863.600
4. Prodotti finiti e merci	417.362	417.362
Totale Rimanenze	23.262.181	25.280.962
II. Crediti		
1. Verso clienti		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	68.760.592	75.759.583
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
2. Verso Imprese controllate		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	697.133	389.630
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
3. Verso Imprese collegate		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	12.689.632	15.198.542
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
4. Verso Enti controllanti		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	25.041.077	23.726.440
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	28.587.536	34.232.427
5. Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	7.999.292	9.985.221
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
5-bis Crediti tributari		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.767.529	1.933.783
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
5-quater Verso altri:		
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	36.812.461	35.938.949
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
b) Altri enti del settore pubblico allargato		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	605.590	290.685
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
c) Diversi		
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	30.345.636	18.801.929
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	-	-
Totale Crediti	213.306.478	216.257.189
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:		
6. Altri titoli	41.267	119.432
Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	41.267	119.432
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali presso:		
a) Banche	3.752.712	1.518.335
b) Poste	206.856	550.778
2. Assegni	381.099	352.166
3. Danaro e valori in cassa	56.960	105.717
Totale Disponibilità Liquide	4.397.627	2.526.996
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	241.007.553	244.184.579
D. RATEI E RISCONTI	1.846.726	2.919.279
TOTALE ATTIVO	636.713.066	656.212.750

P A S S I V O

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	76.006.664	76.006.664
III. Riserve di rivalutazione		
a) riserva di rivalutazione L.2/2009	2.966.157	2.966.162
IV. Riserva legale	957.843	957.843
VI. Altre riserve distintamente indicate		
a) riserva straordinaria	473.022	473.022
b) attualizzazione crediti e debiti	15.200.000	15.200.000
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	- 16.815.787	-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	- 19.775.697	- 16.815.787
Totale Patrimonio Netto	59.012.202	78.787.904
B. FONDI PER RISCHI E ONERI		
4. altri	14.567.676	12.839.069
Totale Fondi per Rischi e Oneri	14.567.676	12.839.069
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	38.951.596	44.492.865
D. DEBITI		
1. Obbligazioni		
- esigibili entro l'esercizio successivo	750.000	750.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	512.025	750.000
4. Debiti verso Banche:		
a) Banche per linee di fido		
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.671.062	66.415.789
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
b) Banche per mutui		
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.253.133	6.094.401
- esigibili oltre l'esercizio successivo	14.588.170	18.097.164
c) Banche per finanziamenti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.750.000	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	11.250.000	15.000.000
5. Debiti verso altri finanziatori		
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.278.008	1.236.282
- esigibili oltre l'esercizio successivo	15.117.295	9.216.817
6. Acconti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	143.817	130.757
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
7. Debiti verso Fornitori		
- esigibili entro l'esercizio successivo	59.268.974	64.837.185
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.023.208	5.640.868
9. Debiti verso Imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.066.517	3.879.119
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
10. Debiti verso Imprese collegate		
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.284.958	1.173.409
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
11. Debiti verso Enti controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	21.482.900	14.735.567
- esigibili oltre l'esercizio successivo	78.239.539	76.802.142
11-bis Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	37.431.620	29.125.510
- esigibili oltre l'esercizio successivo	14.759.098	16.603.985
12. Debiti tributari		
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.066.086	19.006.593
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.848.572	10.203.345
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
14. Altri debiti		
- esigibili entro l'esercizio successivo	32.613.863	28.162.440
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale Debiti	390.398.845	387.861.373
E. RATEI E RISCOINTI		
1. Ratei e risconti	10.494.373	20.872.796
2. Contributi in conto investimenti	123.288.374	111.358.743
Totale Ratei e Risconti	133.782.747	132.231.539
TOTALE PASSIVO	636.713.066	656.212.750

CONTO ECONOMICO

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi	93.376.709	157.525.047
<i>a) delle vendite e delle prestazioni</i>	<i>91.558.527</i>	<i>155.706.865</i>
<i>b) da copertura di costi sociali</i>	<i>1.818.182</i>	<i>1.818.182</i>
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	6.480.746	8.688.484
5) Altri ricavi e proventi:	270.566.989	253.631.227
<i>a) diversi</i>	<i>70.687.358</i>	<i>55.588.664</i>
<i>b) quota annua di contributi in c/investimenti</i>	<i>11.870.210</i>	<i>11.573.073</i>
<i>c) compensazioni economiche</i>	<i>188.009.421</i>	<i>186.469.490</i>
Totale Valore della Produzione (A)	370.424.444	419.844.758
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(30.218.480)	(38.752.160)
7) Per servizi	(85.724.836)	(98.464.279)
8) Per godimento di beni di terzi	(32.494.316)	(39.497.387)
9) Per il personale:		
<i>a) Salari e stipendi</i>	<i>(129.160.349)</i>	<i>(144.504.511)</i>
<i>b) Oneri sociali</i>	<i>(38.361.224)</i>	<i>(42.992.941)</i>
<i>c) Trattamento di fine rapporto</i>	<i>(6.012.632)</i>	<i>(6.605.731)</i>
<i>d) Trattamento di quiescenza e simili</i>	<i>(3.386.639)</i>	<i>(3.379.693)</i>
<i>e) Altri costi</i>	<i>(3.218.183)</i>	<i>(1.767.305)</i>
Totale Personale	(180.139.027)	(199.250.181)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
<i>a) Ammortamento delle Immobilizzazioni Immateriali</i>	<i>(4.526.886)</i>	<i>(5.099.015)</i>
<i>b) Ammortamento delle Immobilizzazioni Materiali</i>	<i>(42.374.262)</i>	<i>(42.385.355)</i>
Totale ammortamenti	(46.901.148)	(47.484.370)
<i>c) Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni</i>	<i>(587.721)</i>	<i>(1.472.397)</i>
<i>d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide</i>	<i>(300.000)</i>	<i>(136.780)</i>
Totale ammortamenti e svalutazioni	(47.788.869)	(49.093.547)
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di m	(2.030.490)	(1.140.802)
12) Accantonamenti per rischi	(1.750.000)	(1.512.356)
13) Altri accantonamenti	-	-
14) Oneri diversi di gestione	(4.611.881)	(6.314.227)
Totale Costi della Produzione (B)	(384.757.899)	(434.024.939)
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	(14.333.455)	(14.180.181)

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
a) in imprese controllate	-	-
b) in imprese collegate	7.566	2.336.930
c) in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	622.276
d) in altre imprese	157	99.953
16) Altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso:		
1) imprese controllate	-	-
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	-	-
4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
5) altri	-	-
b) da titoli iscritti nelle immobiliz. che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) proventi diversi dai precedenti da:		
1) imprese controllate	34	-
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	468.024	518.858
4) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
5) altri	1.248	76.251
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) enti controllanti	(1.922.171)	(1.870.102)
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(727.111)	(792.414)
e) altri	(3.269.989)	(3.627.358)
17-bis) Utili e perdite su cambi	-	-
Totale proventi e oneri finanziari (C)	(5.442.242)	(2.635.606)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
Totale delle rettifiche (D)	-	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D)	(19.775.697)	(16.815.787)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
- correnti	-	-
- relative a esercizi precedenti	-	-
- differite e anticipate	-	-
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(19.775.697)	(16.815.787)

Torino, 14 luglio 2021

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
IL PRESIDENTE
(Paolo Golzio)
FIRMATO IN ORIGINALE

RENDICONTO FINANZIARIO

Importi in Euro	31/12/2020	31/12/2019
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(19.775.697)	(16.815.787)
Imposte correnti sul reddito	-	-
Interessi passivi/(interessi attivi)	5.449.965	5.694.765
(Dividendi)	(7.723)	(2.336.930)
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-	(623.948)
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(14.333.455)	(14.081.900)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento TFR	6.012.632	6.605.731
Accantonamento ai Fondi di quiescenza	3.386.639	3.379.693
Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	300.000	136.780
Accantonamento Fondo rischi e oneri e acc.to per incentivi	5.297.199	2.836.899
Ammortamenti delle immobilizzazioni	46.901.148	47.484.370
Svalutazioni immobilizzazioni materiali	587.721	1.472.397
Svalutazioni partecipazioni	-	-
Svalutazioni per perdite durevoli di valore rimanenze	2.500.000	2.926.000
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	(318.466)
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	50.651.884	50.441.504
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	(469.509)	(448.989)
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	6.178.148	(2.248.333)
Decremento/(incremento) dei crediti tributari	166.254	30.190
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(9.186.357)	(9.496.518)
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	1.072.553	476.959
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	1.551.208	8.590.862
Incremento/(decremento) debiti tributari	(9.940.507)	954.524
Altre variazioni del capitale circolante netto	10.134.140	14.730.457
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	50.157.814	63.030.656
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(2.592.352)	(3.058.437)
(Imposte sul reddito pagate)	-	(315.683)
Dividendi incassati	-	475.810
Utilizzo fondo svalutazione magazzino	(11.711)	(1.336.463)
(Utilizzo Fondo TFR e Fondi quiescenza)	(14.940.540)	(17.822.183)
(Utilizzo dei fondi rischi e oneri)	(3.568.592)	(2.273.985)
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	29.044.619	38.699.715
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	29.044.619	38.699.715
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(31.183.265)	(47.539.000)
Disinvestimenti	347.955	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(1.935.894)	(3.671.523)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	-	(657.066)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	167.784
	-	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	1.883.957
	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(32.771.204)	(49.815.848)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	2.255.273	(5.430.518)
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori	6.942.205	8.925.380
(Rimborso)/ accensione finanziamenti	(3.350.262)	9.353.727
<i>Mezzi propri</i>		
Rimborso prestito obbligazionario	(250.000)	(670.081)
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	5.597.215	12.178.508
	-	-
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	1.870.631	1.062.375
Disponibilità liquide al 1° gennaio	2.526.996	1.464.621
Disponibilità liquide al 31 dicembre	4.397.627	2.526.996

NOTA INTEGRATIVA

Struttura del Bilancio e criteri di formazione

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis del Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile così come riformati dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34.

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 risulta costituito dai seguenti documenti:

- stato patrimoniale;
- conto economico;
- rendiconto finanziario;
- nota integrativa.

Il rendiconto finanziario è stato predisposto secondo le disposizioni contenute nell'articolo 2425 ter del Codice Civile.

La presente Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi e, in taluni casi, un'integrazione dei dati di Bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 Codice Civile che sono in linea con le modifiche normative introdotte dal Dlgs 139/15 e con i principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del Codice Civile ad eccezione del ricorso alla facoltà di deroga prevista dall'art. 38-quater del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 (C.d "Decreto Rilancio", convertito con modificazioni nella L. 17 luglio 2020, n. 77), già prevista dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, (C.d "Decreto Liquidità" convertito nella L. 5 giugno 2020, n. 40), coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo 8 dell'OIC pubblicato nel mese di marzo 2021, nella valutazione della sussistenza del presupposto della continuità aziendale ai fini della redazione del presente bilancio al 31 dicembre 2020, così come avvenuto in occasione della redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019, nel quale contesto si è ricorso alla facoltà di deroga prevista dell'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020 (C.d "Decreto Liquidità", convertito nella L. 5 giugno 2020, n. 40) al tempo vigente, in ragione della quale non si è tenuto conto degli eventi occorsi in data successiva al 31 dicembre

2019 nella valutazione della sussistenza del presupposto della continuità aziendale.

Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio. La presente nota integrativa viene redatta, così come consentito dall'art. 2423 del Codice Civile, in migliaia di Euro, ove non diversamente ed espressamente menzionato. Lo Stato Patrimoniale, il Rendiconto Finanziario, il Conto Economico sono espressi in unità di Euro.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, controllate delle controllanti si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono indicati in Relazione sulla Gestione ed in particolare ai paragrafi "Valutazioni sulla continuità aziendale" e "Evoluzione prevedibile della gestione". La proposta di destinazione del risultato dell'esercizio è esposta in apposito paragrafo della presente Nota Integrativa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate in esercizi precedenti agli schemi di bilancio con l'abolizione dei conti d'ordine nello Stato Patrimoniale, l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato Patrimoniale è commentato in un apposito paragrafo della presente Nota Integrativa.

Valutazioni sulla continuità aziendale

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, analogamente a quanto accaduto per i bilanci riferiti ai precedenti esercizi e per la semestrale al 30 giugno 2020, il Consiglio di Amministrazione ha dovuto compiere le necessarie valutazioni (che dovrebbero riguardare quanto meno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del bilancio, ancorché il Consiglio prudenzialmente abbia ritenuto opportuno considerare un arco temporale di 18 mesi, ossia fino al 30 giugno 2022) circa la capacità dell'azienda di continuare ad operare come complesso economico in funzionamento, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro.

Nell'effettuazione di tali valutazioni, il Consiglio di Amministrazione non ha potuto prescindere da una serie di considerazioni e di analisi che hanno riguardato le prospettive economiche e finanziarie della Società prima e dopo le conseguenze della pandemia causata dal Covid-19 ("Coronavirus") attualmente in atto, dichiarata tale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020, a fronte della quale gli organi istituzionali, in primis il Governo Italiano e la Regione Piemonte, hanno reagito con una serie di provvedimenti, mirati al contenimento della diffusione del virus con conseguente progressiva riduzione della mobilità, che hanno inevitabilmente influito negativamente sull'andamento della gestione operativa a partire dai primi mesi dell'esercizio 2020

e che hanno causato significativi impatti economici e finanziari lungo l'intera durata dell'esercizio in commento e, inevitabilmente, anche sull'esercizio 2021.

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

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

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

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

Sempre nell'ambito dei provvedimenti governativi, risulta di significativa importanza segnalare che il D.L. del 17 marzo 2020, noto anche come Decreto "Cura Italia", così come emendato in data 8 aprile 2020, e convertito nella L. 24 aprile 2020, prevede all'art. 92 comma 4-bis che "al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivi, né sanzioni e/o penali in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e

fino al 31 dicembre 2020". Tale provvedimento, allo stato, è stato prorogato sino al 31 luglio 2021.

È del tutto evidente come tali misure abbiano inevitabilmente impattato sulle attività operative e, conseguentemente, sulle risultanze economiche e finanziarie di GTT, per i mesi di novembre e quelli seguenti quando, gradualmente, la situazione della pandemia è tornata nuovamente su livelli più contenuti.

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

- il Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (C.d. "Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, (art. 200), destinato alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico. Tale Fondo, avente dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, è stato successivamente rifinanziato come descritto nel prosieguo;
- l'incremento del Fondo per 400 milioni di euro per l'anno 2020 stabilito dall'art. 44 del D.L. n. 104 /2020 (C.d. "Decreto Agosto" convertito in legge il 13 Ottobre 2020, n. 126) che prevede l'utilizzo di tale importo, oltre che per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato (la legge di bilancio 2021, art. 1, comma 817, ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC);
- l'ulteriore incremento del Fondo per 390 milioni di euro stabilito dall'art. 22-ter del D.L. n. 137 del 2020 (C.d. "Decreto Ristori" convertito in Legge il 18 dicembre 2020, n. 176) destinato, per 200 milioni di euro al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di

trasporto pubblico passeggeri e, per 190 milioni di euro al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi;

- l'ulteriore incremento del Fondo per 800 milioni di euro stabilito dal D.L. n. 41 del 2021 (C.d. "Decreto Sostegni"), convertito in Legge in data 21 maggio 2021, destinato interamente alla compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri.

Si segnala inoltre l'importo pari a 200 milioni di Euro destinato ai servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale e regionale istituito dalla L. 178/2020 (C.d. "Legge di bilancio 2021") a valere sull'annualità 2021.

Le risorse attribuite al Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico a fronte dell'emergenza sanitaria Covid-19 sono quindi complessivamente pari a 1.837 milioni di Euro (oltre ad ulteriori 453 milioni di Euro relativi ai servizi aggiuntivi e al finanziamento dei ristori legati all'annualità 2021) e possono essere sintetizzate come segue (fonte ASSTRA, ultimo aggiornamento disponibile del mese di marzo 2021):

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	412,47 liquidati 87,53 impegnati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi ¹) DI n. 33/2021	237,17	91,13 liquidati 146,04 impegnati
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	200	100 liquidati
DL 41/2021 (Sostegni)	800	-
	Stanziamiento	Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	1.837,17	703,6

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati ripartiti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziare dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Riferimento normativo – Annualità 2020	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI n. 33/2021 ¹	62,83	58,87 liquidati 3.96 impegnati
Riferimento normativo – Annualità 2021	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	190	95 liquidati
L. 178/2020 (Bilancio 2021) art. 1 comma 816 DI n. 61/2021	200	100 liquidati
	Stanziamento	Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	452,83	253,87

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati ripartiti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziato dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Gli impatti sul bilancio della Vostra società al 31 dicembre 2020 di tali ristori sono adeguatamente evidenziati al punto “Altri ricavi e proventi diversi” del paragrafo “Valore della produzione” della Nota Integrativa.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato, sebbene lo scenario dei prossimi mesi permanga alquanto incerto e a fronte del quale non sia allo stato attuale possibile formulare previsioni con un elevato grado di attendibilità, pur consapevoli che l’impatto del COVID-19 avrà inevitabilmente un effetto negativo sulla nostra situazione economico-finanziaria, il Consiglio di Amministrazione, in aggiunta alle considerazioni espresse negli appositi paragrafi della Relazione sulla Gestione e della Nota Integrativa riferiti al Bilancio d’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2020 e dall’Assemblea degli Azionisti in data 29 giugno 2020, che qui si richiamano nella loro interezza per completezza di informativa, ha preso atto del risultato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, rappresentato da una perdita pari a circa Euro 19,8 milioni, le cui componenti economiche sono commentate in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Per coniugare il mantenimento dell’operatività aziendale, in tale momento straordinario, con il necessario contenimento dei costi operativi, la Società ha reagito attivando alcune misure che, sul fronte del personale, hanno visto la riduzione del lavoro straordinario, l’aumento del ricorso alle ferie, il ricorso alla cassa integrazione del settore trasporto pubblico tramite l’adesione al Fondo bilaterale di solidarietà e del fondo Fondo Integrazione Salariale, la riduzione dei subaffidamenti e delle attività terziarizzate. L’esigenza di compressione dei costi conseguente alla riduzione del

servizio ha avuto delle ricadute, oltre che sul personale, anche sui contratti, la cui generalità degli stessi contiene la “clausola di sospensione” che consente alla Società, per motivi di interesse pubblico, l’attivazione unilaterale di provvedimenti di sospensione parziale o totale della vigenza dei singoli contratti.

Le misure prontamente poste in essere dalla Società hanno consentito di contenere le pesanti ricadute sul conto economico dell’esercizio, che hanno tuttavia presentato un significativo sbilancio negativo tra i costi ed i ricavi (particolarmente rilevante nei mesi di marzo e aprile), con conseguenti impatti rilevanti anche sulla situazione finanziaria.

Dunque, la pandemia in corso, oltre alle ricadute economiche e finanziarie sopra descritte, si declina per GTT nei seguenti fattori di rischio prospettici:

- indeterminatezza dell’ammontare dei ristori che saranno definiti dallo Stato a compensazione dei minori ricavi;
- evenienza di una nuova prossima ondata di contagi che potrebbe tradursi in ulteriori limitazioni alla mobilità e conseguente impatto sui ricavi traffico;
- mancanza di un Piano industriale e finanziario operativo dopo il 31/12/2021 che dia adeguato conto, per scenari, dei possibili impatti della pandemia, anche a fronte di quanto indicato ai punti precedenti (al momento dell’approvazione del presente bilancio il Piano 2021 – 2023 è in bozza e deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione e condiviso con gli stakeholder – socio e istituti di credito); solo la condivisione del Piano nella sua versione definitiva potrà infatti sciogliere le ulteriori incertezze relative alle ipotesi di copertura del connesso fabbisogno finanziario e consentire il rinnovo della convenzione con gli istituti di credito in scadenza al 31/12/2021.

A fronte di tali situazioni di significativa incertezza, connaturate al particolare momento di difficoltà che coinvolge tutte le aziende del settore, gli Amministratori hanno (i) da un lato mantenuto il sistema dei controlli sul rischio di crisi aziendale sulla base di monitoraggi trimestrali del sistema di indicatori previsto dal Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale adottato dalla Società ai sensi dell’art. 6 comma 2 del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e, dall’altro lato (ii) avviato il percorso di predisposizione del Piano Industriale 2021-2023, conformemente alle previsioni dell’art.14 comma 2 della Legge Madia ormai in fase avanzata - che sarà successivamente sottoposto all’Azionista unico FCT Holding SpA e quindi, indirettamente, all’Azionista indiretto rappresentato dal Comune di Torino per la sua autorizzazione - dal quale si delineano le politiche che GTT intende attuare per il superamento della sopra descritta incertezza e conseguentemente il mantenimento nei futuri esercizi delle prospettive di continuità aziendale, ottenibili at-

traverso lo sviluppo dei seguenti assi strategici di Piano attualmente allo studio del Consiglio di Amministrazione:

- *rinnovo della flotta*: rinnovo del 40% della flotta bus (circa 340 mezzi) entro la fine del 2022 e di circa il 35% della flotta tram (circa 70 mezzi); tutti i mezzi destinati al TPU saranno ad alimentazione elettrica o a metano al fine di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la percezione del servizio ed il comfort per gli utenti;
- *investimenti in tecnologia e transizione green*: trattasi d'investimenti finalizzati a migliorare i servizi di mobilità attualmente già offerti nell'ottica di massimizzarne la sostenibilità ambientale e integrando forme di mobilità emergenti, anche implementando piattaforme innovative per i servizi e i pagamenti;
- *focalizzazione su TPL*: il rinnovo e il potenziamento della flotta, unito all'avvio della tratta della metro "Lingotto - Bengasi", permetteranno di incrementare l'attrattività complessiva del servizio offerto incrementandone l'utilizzo da parte degli utenti; in tale ambito è confermato l'impegno di GTT a mantenere ed eventualmente potenziare le attività correlate al TPE anche dopo la scadenza dei relativi contratti di servizio;
- *fusione per incorporazione di Ca.Nova SpA in GTT*: il Piano prevede attraverso la fusione l'accorpamento delle attività di Ca.Nova S.p.A., società interamente controllata, con conseguente trasferimento della flotta presso i depositi GTT entro il 2023 ottenendo di conseguenza efficienze in termini di costi fissi ed operativi.

In tale contesto, il Consiglio auspica un graduale ritorno alla normalità nei prossimi mesi e soprattutto confida in ulteriori sostegni da parte del Governo capaci di compensare le minori entrate per ricavi da traffico, garantire gli ammortizzatori sociali per i lavoratori e sostenere i maggiori costi derivati dalla crisi, al netto dei minori costi di produzione sostenuti.

In conclusione, tenuto conto che nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, sussisteva la continuità aziendale ai sensi del paragrafo 21 dell'OIC 11 nonché dell'art. 7 del Decreto Liquidità al tempo vigente – situazione già rilevata nell'adunanza del Consiglio di amministrazione del 25 febbraio 2020, che prendeva atto del budget 2020 e lo approvava condizionatamente ad alcuni approfondimenti - gli Amministratori, sulla base (i) dei fatti e delle circostanze attualmente noti, (ii) dei possibili scenari circa l'evolversi della pandemia Covid-19 e delle conseguenti ulteriori misure che vorrà adottare il Governo, nonché (iii) confidando nella prossima approvazione del Piano Industriale 2021-2023 da parte del Consiglio di Amministrazione con la sua successiva autorizzazione da parte dell'Azionista, hanno redatto il bilancio dell'esercizio 2020 nel presupposto della conti-

nuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'art. 38-quater del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 (C.d "Decreto Rilancio", convertito con modificazioni nella L. 17 luglio 2020, n. 77), già prevista dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, (C.d "Decreto Liquidità" convertito nella L. 5 giugno 2020, n. 40) ed in coerenza con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo 8 dell'OIC pubblicato nel mese di marzo 2021, seppur in presenza di un'incertezza significativa sulla continuità aziendale derivante dai rilevanti impatti economico-finanziari causati dalla pandemia Covid-19 che potrebbe far sorgere dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento a causa dei quali, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e di adempiere alle proprie obbligazioni nel normale ed ordinario svolgimento della sua attività operativa.

Principi generali di redazione del Bilancio

La valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata ispirandosi a criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuità aziendale per le ragioni dettagliatamente esposte nel paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale"; la rilevazione e la presentazione delle voci è stata effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, ove compatibile con le disposizioni del Codice Civile e dei principi contabili OIC.

L'applicazione del principio della prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e proventi da non riconoscere in quanto non realizzati. In particolare, gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso.

L'applicazione del principio della competenza ha comportato che l'effetto delle operazioni sia stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni si riferiscono e non a quello in cui si sono realizzati i relativi incassi e pagamenti.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga ai criteri di valutazione, di cui all'art. 2423, comma 4, del Codice Civile, in quanto incompatibili con la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico, ad eccezione del ricorso alla facoltà di deroga prevista dall'art. 38-quater del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 (C.d "Decreto Rilancio", convertito con modifi-

cazioni nella L. 17 luglio 2020, n. 77) nella valutazione della sussistenza del presupposto della continuità aziendale ai fini della redazione del presente bilancio al 31 dicembre 2020 come descritto al paragrafo precedente.

Si precisa inoltre che:

- la Società ha imputato regolarmente nel conto economico del bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 l'intera quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, senza avvalersi di alcuna delle deroghe previste dall'articolo 60, commi da 7-bis a 7-quinquies, D.L. 104/2020, convertito dalla L. 126/2020;
- la Società non ha effettuato alcuna rivalutazione riguardante i beni di impresa non avvalendosi quindi della facoltà prevista dall'articolo 110 D.L. 104/2020 (convertito dalla L. 126/2020).

Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

Nel successivo commento ai criteri di valutazione adottati per le voci di bilancio sono indicate le modalità con cui la Società ha applicato i criteri e modelli contabili previsti dagli OIC.

I criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli eventuali oneri accessori.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente in funzione della loro prevista utilità futura.

La voce Diritti di brevetto industriale e Diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno accoglie principalmente i costi sostenuti per il Progetto BIP nell'esercizio e in quelli precedenti, ammortizzato con un'aliquota pari al 10% in base alla presunta vita utile residua dell'applicativo.

I costi di ricerca e i costi di pubblicità, ove esistenti, sono interamente imputati a costi di periodo nell'esercizio di sostenimento. I costi di sviluppo sono oggetto di capitalizzazione solo se sia dimostrabile la fattibilità tecnica del completamento dell'attività, l'intenzione dell'ultimazione della stessa, la sua concreta possibilità di utilizzo, il processo di determinazione dei futuri benefici economici attesi e la possibilità di determinare in modo oggettivo il costo attribuibile all'attività immateriale. In mancanza di uno soltanto degli accennati requisiti, i costi in questione sono interamente imputati al periodo del loro sostenimento.

Le concessioni, licenze, marchi e diritti simili sono relativi a licenze d'uso software e sono am-

mortizzati in tre anni.

Le altre immobilizzazioni immateriali riguardano migliorie su beni di terzi (ammortizzate sulla base della durata del rapporto contrattuale sottostante), e il software realizzato internamente al fine di adattare gli applicativi concessi in licenza d'uso (ammortizzato in tre anni).

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione immateriale viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile	Immobilizzazioni Immateriali	Vita Utile
Costi di impianto e di ampliamento	3 anni	Concessioni, licenze e diritti simili	3 anni
Costi di sviluppo	5 anni	Altre - Migliorie a beni di Terzi - Parcheggi	3 anni
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3/10 anni		

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte nel Bilancio al costo di acquisto o di costruzione interna. Nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Gli oneri accessori includono gli oneri finanziari che vengono capitalizzati per la quota imputabile ai beni fino al momento della loro entrata in funzione, nel caso di cessi che rispettino i requisiti richiesti al riguardo dai Principi contabili di riferimento.

Le immobilizzazioni, compresi i beni gratuitamente devolvibili, sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Per gli investimenti entrati nel ciclo produttivo nel corso dell'esercizio le aliquote di ammortamento sono ridotte del 50%.

La rivalutazione operata ai sensi della L. 2/2009 nell'esercizio 2008 con l'applicazione del metodo misto che prevedeva lo "storno del fondo ammortamento" nonché la "rivalutazione del costo storico" per la parte eccedente ha prodotto un prolungamento del processo di ammortamento. Tale rivalutazione ha comportato l'iscrizione nel Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 di una riserva di rivalutazione al netto dell'imposta sostitutiva calcolata sul valore della rivalutazione stessa.

Le aliquote applicate, ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene, sono le seguenti:

Immobilizzazioni	Aliquote	Immobilizzazioni	Aliquote
Impianti fissi ferroviari (binari in deposito)	3,33%	Macchinari	7,50%
Fabbricati industriali	3,00%	Mobili ed arredi	9,00%
Tram serie 2800-3100	6,25%	Macchine elettroniche	20,00%
Tram serie 6000	3,33%	Personal Computers e Hardware	33,00%
Tram 5000 e relativi accessori	6,25%	Automezzi di servizio	15,00%
Autobus	6,67%/10%	Vetture di servizio	18,75%
Impianti	7,50%	Attrezzature varie	9,00%

I contributi, erogati dallo Stato e dalla Regione a fronte d'investimenti relativi alle Ferrovie Torino-Ceres e Canavesana, gratuitamente devolvibili al termine delle relative concessioni all'Ente concedente, sono riportati in detrazione delle immobilizzazioni e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento finanziario.

Relativamente ai summenzionati beni, i fondi di ammortamento e le spese di ripristino o di sostituzione attinenti i beni gratuitamente devolvibili, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione al Concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- sostituzione dei beni reversibili con vita utile inferiore al residuo periodo di concessione;
- ripristino o sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nel piano finanziario vigente.

In merito ai criteri d'imputazione dei costi sostenuti per gli investimenti infrastrutturali relativi ai compensi ferroviari e ferroviari si è tenuto conto di molteplici fattori comuni sia alla relativa titolarità, sia alle fonti dei corrispettivi finanziamenti e co-finanziamenti, che agli eventuali vincoli di reversibilità gratuita.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono imputati integralmente a conto economico. I

costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti alle immobilizzazioni cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo delle stesse. Hanno natura incrementativa le spese che comportino ragionevolmente un aumento dei benefici economici futuri, quali l'aumento della vita utile, l'incremento della capacità produttiva, il miglioramento delle qualità del prodotto, l'adozione di processi di produzione dai quali dipenda una sostanziale riduzione dei costi di produzione.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono iscritte al costo di acquisto o di sottoscrizione. L'importo iscritto in Bilancio viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui le partecipate abbiano subito perdite ed il valore recuperabile delle stesse, determinabile in base ai flussi reddituali futuri, sia inferiore al valore di iscrizione in Bilancio.

Il valore originario viene ripristinato quando vengono meno i motivi della svalutazione effettuata e ciò sia confermato dalle prospettive reddituali.

I crediti inclusi tra le immobilizzazioni finanziarie sono iscritti al loro presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Il materiale, gli apparecchi di scorta per la manutenzione e le rimanenze di materie prime, sono valutati al minore tra il costo di acquisto calcolato secondo il metodo del costo medio ponderato ed il presumibile valore di sostituzione rilevato dall'andamento del mercato. I beni obsoleti e a lenta movimentazione, ove rilevati, sono svalutati in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo mediante lo stanziamento di un apposito fondo svalutazione magazzino portato in riduzione dal corrispondente valore iscritto nell'attivo patrimoniale.

Strumenti finanziari derivati

La Società non detiene strumenti finanziari derivati.

Crediti e debiti

I crediti e i debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e per i crediti del presumibile valore di realizzo. Tuttavia, per i crediti e debiti già in essere al 1° gennaio 2016 il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato, così come per quei saldi per i quali la sua applicazione sarebbe stata non rilevante.

I crediti sono rappresentati in bilancio al netto dell'iscrizione di un fondo svalutazione a copertura

dei crediti ritenuti inesigibili. Le stime sulla recuperabilità dei crediti sono effettuate sulla base dell'esperienza passata, dell'andamento degli indici di anzianità dei crediti scaduti, della situazione economica generale, di settore e di rischio della controparte (in particolare per gli enti pubblici), nonché sui fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che hanno riflessi sui valori alla data del bilancio.

La suddivisione degli importi esigibili entro e oltre l'esercizio è effettuata con riferimento alla scadenza contrattuale o legale, tenendo anche conto di fatti ed eventi che possano determinare una modifica della scadenza originaria, della realistica capacità del debitore di adempiere all'obbligazione nei termini contrattuali e dell'orizzonte temporale in cui, ragionevolmente, si ritiene di poter esigere il credito.

Interessi

Il D.Lgs. n. 231 del 2002 ha introdotto una disciplina legale di tutela degli interessi del creditore, attribuendo al medesimo la facoltà di ricorrere a specifici strumenti, anche di carattere processuale al fine di ottenere l'effettiva realizzazione del proprio credito. A tal fine, il D.Lgs. 231/2002 ha, tra l'altro, disciplinato la maturazione degli interessi di mora disponendo che essi decorrono automaticamente, dal giorno successivo alla scadenza del termine per il pagamento e ha introdotto la previsione di un tasso per interessi moratori più alto (calcolato sulla base del tasso di riferimento della Banca Centrale Europea, aumentato, di regola, di otto punti percentuali), fatta salva la facoltà delle parti di determinare una differente misura degli interessi.

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

Crediti tributari

La voce "Crediti tributari" accoglie gli importi certi e determinati derivanti da crediti per i quali sia sorto un diritto di realizzo tramite rimborso o in compensazione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Ratei e Risconti

I ratei e i risconti sono stati iscritti sulla base del principio della competenza economico temporale e contengono i ricavi / costi di competenza dell'esercizio ed esigibili in esercizi successivi e i rica-

vi / costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

Contributi in conto impianti

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

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono accantonati a fronte di perdite o passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura del periodo sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati e commentati nella Nota Integrativa, senza procedere allo stanziamento di un fondo.

In caso di eventi solamente remoti e cioè di eventi che hanno scarsissime possibilità di verificarsi non viene contabilizzato alcun fondo, né vengono date informazioni aggiuntive od integrative.

Il fondo imposte differite, ove esistente, accoglie le imposte che, pur essendo di competenza del periodo, si renderanno esigibili solo in esercizi successivi, per effetto dell'esistenza di differenze temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore alla stessa attribuito ai fini fiscali.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Rappresenta il debito maturato a tale titolo verso tutti i dipendenti alla fine del periodo, dedotte le anticipazioni corrisposte, conformemente alle norme di legge ed ai contratti di lavoro vigenti.

Gli accantonamenti maturati a far data dal 1° gennaio 2008, rilevati nel conto economico tra i costi del personale, in ossequio alla riforma della previdenza complementare, vengono periodicamente versati ai fondi pensionistici complementari prescelti dal lavoratore dipendente a partire dalla data della scelta; quelli maturati prima della scelta sono stati addebitati al TFR.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono iscritti in Bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica, tramite l'accertamento dei relativi ratei e risconti. Sono indicati al netto dei resi, degli

abbuoni, degli sconti e dei premi, nonché delle imposte direttamente connesse alla prestazione di servizi.

In particolare:

- i ricavi per prestazione di servizi sono riconosciuti sulla base dell'avvenuta prestazione e in accordo con i relativi contratti;
- i ricavi per vendita di beni sono riconosciuti al momento del trasferimento della proprietà, che di regola corrisponde alla consegna o alla spedizione del bene;
- i costi sono contabilizzati secondo il principio della competenza;
- i proventi e oneri finanziari sono contabilizzati in base al principio della competenza temporale;
- i dividendi sono iscritti nell'esercizio in cui si tiene l'assemblea della partecipata che delibera la distribuzione di utili o riserve.

Nella fattispecie, i ricavi sono rappresentati dai proventi del traffico, dai ricavi della gestione parcheggi e dai ricavi a copertura degli oneri sociali (contributi CCNL, oneri di malattia,...), nonché dalle erogazioni spettanti ai sensi dell'art.19 del D.lgs. del 19 novembre 1997 n. 422 per il trasporto pubblico locale.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate in base al reddito imponibile e alle aliquote d'imposta vigenti alla data di bilancio.

Inoltre, ove esistenti, in ottemperanza a quanto previsto nell'OIC n. 25 elaborato dalla Commissione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sono stanziare in Bilancio le imposte differite e anticipate. Le imposte differite/anticipate sono state calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee originatesi tra i valori iscritti in Bilancio e i valori riconosciuti fiscalmente, applicando le aliquote fiscali previste dalla normativa in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.

Ove esistenti, le imposte differite e anticipate generatesi nel periodo sono indicate nel conto economico in un'apposita linea della voce "Imposte sul reddito dell'esercizio", in quanto dette imposte, al pari di quelle correnti, sono considerate oneri del periodo. Eventuali imposte differite generatesi in esercizi precedenti sono contabilizzate nella voce "Imposte sul reddito dell'esercizio".

Non sono stati rilevati crediti per imposte anticipate in quanto alla data di redazione del presente bilancio d'esercizio non sussistono i requisiti di ragionevole certezza del loro futuro recupero.

Impegni, rischi e garanzie

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

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

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

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

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

B) IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

Per le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio e per le altre informazioni relative alle immobilizzazioni immateriali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia al prospetto Allegato n. 1.

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2020 (Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno) si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per il Progetto BIP nell'esercizio e in quelli precedenti, ammortizzato con un'aliquota pari al 10% in base alla presunta vita utile residua dell'applicativo.

Le migliorie su beni di terzi si riferiscono a oneri pluriennali riferiti in particolare ai parcheggi in concessione d'uso; la riduzione rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto degli ammortamenti dell'esercizio.

Le immobilizzazioni in corso e acconti includono in particolare i costi inerenti progetti informatici diversi (compresa l'implementazione di SL e Major) e i costi sostenuti per progetti speciali del TPL e per l'implementazioni dei sistemi QASE.

Le aliquote d'ammortamento applicate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

Immobilizzazioni materiali

Il valore delle immobilizzazioni materiali esposto in Bilancio è indicato al netto dei fondi d'ammortamento ed è relativo a:

- Terreni, fabbricati industriali e costruzioni leggere;
- Impianti e macchinari;
- Attrezzature;

- Altri beni, che includono mobili, macchine d'ufficio, automezzi e beni gratuitamente devolvibili (ferrovie);
- Materiale rotabile (bus e tram);
- Immobilizzazioni parcheggi;
- Immobilizzazioni in corso e acconti le quali, sono suddivise tra investimenti diversi, parcheggi e beni gratuitamente devolvibili.

Per le movimentazioni intervenute in corso d'esercizio e le altre informazioni relative alle immobilizzazioni materiali richieste dall'art. 2427 del Codice Civile, si rinvia ai prospetti riportati nell'Allegato n. 2.

Si precisa che l'aliquota d'ammortamento è stata ridotta del 50% per tutte le immobilizzazioni acquisite nell'esercizio. Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

La variazione dell'esercizio è dovuta principalmente all'effetto degli ammortamenti dell'anno, e agli incrementi riguardanti la messa in esercizio di n. 27 nuovi autobus urbani Mercedes Conecto e di n. 6 nuovi autobus collinari BMC Neocity. Si segnala inoltre l'incremento netto del saldo delle immobilizzazioni in corso pari a 8,2 milioni di Euro relativo alla messa in esercizio di mezzi aventi al 31 dicembre 2019 un valore di 4,3 milioni di Euro e agli incrementi avvenuti alla fine dell'esercizio 2020 per un importo totale pari a 12,5 milioni di Euro. Tale importo è ascrivibile all'acquisto di n. 20 autobus Mercedes Conecto (per i quali la piena operatività è iniziata nell'esercizio 2021) e acconti su acquisto di n. 30 tram Hitachi.

Immobilizzazioni finanziarie

Le Immobilizzazioni finanziarie, per Euro 11.223 migliaia, sono così formate:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Partecipazioni in imprese controllate	1.317	-	1.317
Partecipazioni in imprese collegate	5.719	-	5.719
Partecipazioni in altre imprese	3.387	-	3.387
Crediti verso altri: Diversi	800	-	800
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	11.223	-	11.223

Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le principali informazioni di natura economica e patrimoniale riguardanti le principali società partecipate.

Ca.Nova SpA

GTT SpA	100,00%
---------	---------

Di seguito i dati del bilancio al 31 dicembre 2019 in quanto, alla data odierna, l'iter approvativo del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 risulta ancora in corso.

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	17.254
Costi della Produzione	(17.593)
Risultato ante imposte	(652)
Perdita d'esercizio	(652)

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	5.241	Patrimonio Netto	203
Rimanenze	140	Fondi	-
Crediti	5.203	TFR	1.184
Attività finanz. che non cost. immobilizz.	-	Debiti	8.789
Disponibilità	254	Ratei e Risconti	872
Ratei e risconti	210		
Totale Attivo	11.048	Totale Passivo	11.048

Per quanto riguarda l'evoluzione della situazione della Ca.Nova SpA successivamente al 31 dicembre 2019 si rimanda a quanto indicato in Relazione sulla Gestione.

Extra.To S.c.ar.l.

In data 17 settembre 2010 è stato costituito con rogito dal notaio Angelo Chianale, il consorzio Extra.To, che rappresenta l'operatore unico per i trasporti della Provincia di Torino. Di seguito i dati di bilancio chiuso al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di Euro)

Valore della Produzione	43.827
Costi della Produzione	(43.829)
Risultato ante imposte	9
Utile (Perdita) d'esercizio	-

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	103	Patrimonio Netto	115
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	32.562	TFR	3
Disponibilità	1.687	Debiti	34.136
Ratei e risconti	4	Ratei e Risconti	102
Totale Attivo	34.356	Totale Passivo	34.356

Bus Company Srl

Società leader nella provincia di Cuneo per l'esercizio del trasporto passeggeri in concessione ed in appalto urbano (area conurbata del comune di Cuneo dal 2001 oltre al servizio della Città di Alba tramite la controllata "Fogliati"), interurbano (Provincia di Cuneo e Provincia di Torino) con una percorrenza complessiva annua pari a circa 5.000.000 km., nata nel corso dell'esercizio 2015 dalla fusione per incorporazione della società A.T.I. SpA nella SEAG Srl Svolge, altresì, servizio di trasporto interregionale e di noleggio autobus. Il capitale sociale è così ripartito:

Famiglia Galleano	44,30%
GTT SpA	30,00%
Cordusio Società Fiduciaria per Azioni (gruppo Unicredit)	25,70%

Di seguito i dati che si evincono dal bilancio al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di Euro)	
Valore della Produzione	31.150
Costi della Produzione	(30.510)
Risultato ante imposte	557
Utile d'esercizio	596

ATTIVO	(in migliaia di Euro)	PASSIVO	(in migliaia di Euro)
Immobilizzazioni Nette	28.752	Patrimonio Netto	29.687
Rimanenze	755	Fondi	2.572
Crediti	15.268	TFR	1.257
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	3.634	Debiti	25.549
Disponibilità	13.175	Ratei e Risconti	2.838
Ratei e risconti	319		
Totale Attivo	61.903	Totale Passivo	61.903

Le restanti partecipazioni, pur costituendo impegno duraturo, non rappresentano, dal punto di vista patrimoniale e/o dei volumi economici, immobilizzazioni di ammontare significativo.

C) ATTIVO CIRCOLANTE**RIMANENZE**

Il valore delle rimanenze, alla chiusura dell'esercizio 2020, risulta pari a Euro 23.262 migliaia ed è composto da:

- 1) materie prime per Euro 22.845 migliaia (Euro 24.864 migliaia al 31 dicembre 2019). Tale valore (al netto del Fondo svalutazione magazzino e della relativa movimentazione dell'esercizio) al 31 dicembre 2020, rispetto a quanto in essere al 31 dicembre 2019, fa registrare un incremento pari a Euro 469 migliaia da ricondurre prevalentemente ai "Ricambi metropolitana". Il fondo svalutazione magazzino è stato costituito negli esercizi precedenti per tenere conto dell'obsolescenza tecnica e della lenta rotazione di alcuni codici di ricambi e nel corso dell'esercizio è stato incrementato per Euro 2.488 migliaia. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio della voce "Materie prime sussidiarie e di consumo":

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Ricambi TPL	19.737	(10)	19.747
Materiali di consumo e infrastrutture	6.304	84	6.220
<i>di cui materiali Covid</i>	33	33	-
Ricambi ferroviari	4.442	109	4.333
Ricambi Metropolitana	4.362	180	4.182
Materiale ferroviario finanziato	1.213	(12)	1.225
Infrastrutture ferroviarie	958	118	840
Materiali parcheggi	35	-	35
Svalutazione magazzino	(14.206)	(2.488)	(11.718)
Totale	22.845	(2.019)	24.864

- 2) la voce "Prodotti finiti e merci" ammonta a Euro 417 migliaia (invariata rispetto al saldo al 31 dicembre 2019) e rappresenta il valore contabile netto del parcheggio "Capuana" il quale è stato destinato alla vendita e pertanto riclassificato dalla voce "Immobilizzazioni materiali – parcheggi" alla voce "Rimanenze" dell'attivo circolante, come nell'esercizio precedente.

CREDITI

(in migliaia di Euro)	2020	2019
Verso clienti	73.373	81.917
Verso imprese controllate	697	390
Verso imprese collegate	12.690	15.199
Verso Enti controllanti	59.347	66.765
Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	8.007	10.058
Crediti tributari	1.767	1.934
Verso Altri	77.687	65.593

	Totale	233.568	241.854
Fondo Svalutazione Crediti		(20.262)	(25.597)
	Totale Netto	213.306	216.257

I crediti sono esposti al valore di presunto realizzo ovvero al netto del fondo svalutazione che, al 31 dicembre 2020, è pari a Euro 20.262 migliaia.

La movimentazione del fondo svalutazione crediti nel corso dell'esercizio è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2019	Accantonamenti	Riclassifiche	Utilizzi	31/12/2020
Fondo Svalutazione crediti v/Clienti	6.158	300	521	(2.366)	4.613
Fondo Svalutazione crediti v/Enti controllanti	8.806	-	-	(3.088)	5.718
Fondo Svalutazione crediti v/Impr.sottoposte al controllo delle controllanti	72	-	(64)	-	8
Fondo Svalutazione crediti v/Altri crediti	10.561	-	(457)	(181)	9.923
Totale	25.597	300	-	(5.635)	20.262

Crediti verso clienti

Sono relativi principalmente a crediti commerciali. Sono crediti con esigibilità entro 12 mesi dalla chiusura del presente esercizio e risultano, per Euro 68.760 migliaia, così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Agenzia della Mobilità Piemontese	60.500	(5.650)	66.150
Clienti diversi	9.482	(1.785)	11.267
Regione Piemonte	3.308	361	2.947
Città Metropolitana	83	(1.471)	1.554
Fondo Svalutazione Crediti	(4.613)	1.545	(6.158)
Totale	68.760	(7.000)	75.760

Per maggiori dettagli sugli impegni della Regione Piemonte, dell'Agenzia Mobilità Piemontese contenuti negli accordi in essere si rinvia al paragrafo "Rapporti con parti correlate" della Relazione sulla Gestione.

Il valore dei “Clienti diversi” comprende:

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31/12/2020
TRENITALIA	3.187
IGP DECAUX	1.112
AVIP ITALIA SRL	365
ATM AZIENDA TRASPORTO MESSINA	327
SCR PIEMONTE	249
OTIS	202
MILLERIVOLI Srl	168
PEOPLE & COMMUNICATION	151
SOCOFAT	151
ACIMMAGINE	137
AMIAT	123
VAR	118
TORINO F.C.	105
IVECO ORECCHIA	103
ALTRI CLIENTI DIVERSI inferiori A 100€/000	2.984
Totale	9.482

Il credito commerciale verso la Città Metropolitana di Torino (di seguito anche “Città di Torino”, “Città Metropolitana” o “Comune di Torino”) risulta di seguito dettagliato:

Cliente (in migliaia di Euro)	Credito al 31/12/2020
Contratti di Servizio	-
Abbonamenti progetto “Mobilityamoci”	83
Totale	83

Crediti verso imprese controllate

Al 31 dicembre 2020 la voce “Crediti verso imprese controllate” pari a Euro 697 migliaia, risulta di seguito dettagliata:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Ca.Nova SpA	522	307	215
Meccanica Moretta Srl in liquidazione	175	-	175
Totale	697	307	390

I crediti in oggetto sono esigibili entro l’esercizio successivo.

Crediti verso imprese collegate

Sono pari a Euro 12.690 migliaia e comprendono:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Extra.TO Scarl	12.668	(872)	13.540
Bus Company Srl	22	(1.625)	1.647
S.A.P. Srl in liquidazione	-	(12)	12
Totale	12.690	(2.509)	15.199

Il credito nei confronti di Extra.To Scarl pari ad Euro 12.668 migliaia è relativo principalmente alle prestazioni effettuate a fronte del contratto di servizio per l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese per il 2° semestre 2020 e della quota dei saldi 2016/2017/2018 e 2019 non ancora incassati.

Crediti verso Enti controllanti

I crediti verso la Città di Torino ammontano, al 31 dicembre 2020, a Euro 53.629 migliaia (al netto di un fondo svalutazione crediti di Euro 5.718 migliaia) e risultano di seguito dettagliati:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Contributi su mutui per investimenti	44.625	(5.317)	49.942
Contributo manutenzione segnaletica	6.600	1.000	5.600
Addebito costo Ausiliari della Sosta	4.399	-	4.399
Interessi Attivi	1.439	(205)	1.644
Agevolazioni tariffarie	1.212	606	606
Corrispettivo giornate ecologiche	633	-	633
Contributi vari	393	(86)	479
Rilasci attestati sosta	46	(19)	65
Iva su contratti ed aff. Diversi	-	(2.362)	2.362
Contributo oneri rinnovo CCNL	-	(543)	543
Mobilityamoci	-	(417)	417
Contratti di servizio gestione metropolitana	-	(75)	75
Fondo Svalutazione crediti	(5.718)	3.088	(8.806)
Totale	53.629	(4.330)	57.959

I crediti per mutui su investimenti si riferiscono agli interventi previsti in materia di trasporto pubblico locale come da accordo siglato in data 26 aprile 2018 con riferimento al rimborso dei mutui contratti da GTT SpA per l'acquisto delle motrici tranviarie serie 6000 afferenti alla linea 4 nonché agli interessi attivi di mora verso la Città di Torino come determinati dallo schema di convenzione con l'Ente stesso. Il credito per mutui è suddiviso tra Euro 28.979 migliaia per crediti esigibili oltre l'esercizio e la parte restante entro l'esercizio.

E' stata presentata nell'Allegato 9 della presente Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali ed economici al 31 dicembre 2020 con la società controllante, le società controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti.

Si precisa che la principale parte correlata è l'azionista indiretto Comune di Torino che controlla la GTT SpA indirettamente mediante la società finanziaria "FCT Holding SpA". In ottemperanza alla normativa vigente, la società FCT Holding SpA, per conto del Comune di Torino, ha inviato alle proprie partecipate la richiesta dei saldi reciproci di debito e credito al 31 dicembre 2020 per la riconciliazione dei saldi stessi al fine di consentire al Comune di Torino la redazione del Rendiconto per l'esercizio 2020.

Il saldo dei crediti per mutui e interessi verso Città di Torino si riduce per effetto dell'attualizzazione pari a 1,6 milioni di Euro calcolata utilizzando un tasso del 2,5% con contropartita "Altre riserve" alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con la Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto.

Crediti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

L'elenco delle società, dirette e indirette, controllate dal Comune di Torino che nella fattispecie sono:

A.F.C. Torino SpA	SORIS SpA
Centro Agro-Alimentare ScpA	Infra.TO Srl
F.C.T. Holding SpA	Virtual Reality & Multi Media Park SpA in liquidazione
S.M.A.T. SpA	C.C.T. Srl

Al 31 dicembre 2020 i suddetti crediti ammontano ad Euro 7.999 migliaia e sono così composti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Infra.TO Srl	7.949	(2.005)	9.954
5T Srl	31	(17)	48
S.M.A.T. SpA	27	(28)	55
Fondo Svalutazione Crediti	(8)	64	(72)
Totale	7.999	(1.986)	9.985

Il credito verso Infra.TO Srl comprende principalmente gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della stessa sulla rete tranviaria e sulla Metropolitana rispettivamente per Euro 2.105 migliaia e per Euro 3.837 migliaia. Sono inoltre inclusi Euro 1.958 migliaia relativi a lavori eseguiti sulla Linea 4 e sulla Linea 16 ed addebiti di varia natura per 49 migliaia di Euro.

Crediti tributari

La voce, al 31 dicembre 2020, pari a Euro 1.767 migliaia accoglie i crediti verso l'erario e risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Credito erario accisa gasolio 2020	1.267	(167)	1.434
Credito Irap versata in acconto	476	-	476
Crediti di imposta	16	-	16
Credito Iva	8	-	8
Totale	1.767	(167)	1.934

Crediti verso altri

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 67.764 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2019
a) Stato, Regione, altri Enti territoriali				
Verso Ag.Mob.Piemontese per contr.CCNL	20.600	3.796	-	16.804
Verso Stato per contributi rinnovo CCNL	16.508	(3.057)	-	19.565
Verso Regione Piemonte	1.706	-	-	1.706
Verso Città Metropolitana	265	-	-	265
Verso province diverse	91	(19)	-	110
Fondo Svalutazione Crediti	(2.358)	-	153	(2.511)

	<i>Totale</i>	36.812	720	153	35.939
(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2019	
b) Altri enti del settore pubblico allargato					
Verso Inail	432	192	-	240	
Verso Inps per F.do Bilaterale Solidarietà	125	125	-	-	
Verso Inps	49	(1)	-	50	
<i>Totale</i>	606	316	-	290	
(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	Riclassifiche	31/12/2019	
c) Diversi					
Crediti diversi	22.021	12.496	-	9.525	
Verso Agenzia Defendini	7.786	-	-	7.786	
Crediti verso il personale	4.799	(319)	-	5.118	
Crediti verso Altre imprese partecipate	1.484	(962)	-	2.446	
Depositi cauzionali	1.128	-	-	1.128	
Crediti per sinistri attivi	557	(132)	-	689	
V/rivenditori titoli viaggio/sosta	127	(24)	-	151	
Verso diversi per conguagli "Formula"	9	-	-	9	
Fondo Svalutazione Crediti	(7.565)	181	304	(8.050)	
<i>Totale</i>	30.346	11.240	304	18.802	
Totale generale	67.764	12.276	457	55.031	

La voce "Crediti verso la Regione Piemonte" include gli importi residui del contributo al "Progetto Bip" per Euro 1.067 migliaia

I crediti verso l'Agenzia Mobilità Piemontese riguardano principalmente:

- gli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria nella misura di Euro 10.320 migliaia con riferimento all'esercizio 2020;
- i contributi riferiti ai 68 nuovi autobus acquisiti nell'esercizio 2020 e ai 115 acquistati nell'esercizio 2019 per Euro 8.696 migliaia.

La voce crediti verso il personale si riferisce ad anticipazioni concesse ai dipendenti in fase di assunzione. Tale anticipo verrà recuperato al momento della cessazione del rapporto di lavoro.

La voce "Crediti diversi" include crediti di varia natura di cui i più significativi sono di seguito elencati:

Natura del credito (in migliaia di Euro)	Importo al 31/12/20
Ristori per mancati introiti Covid	14.132
Assegni a garanzia contratto Evobus	3.054
Proventi del traffico competenza 2020 incassati 2021	1.826
Agenzia M.P. – contrib.piano ricerca GTT-Irisbus	1.704
Crediti v/rivendite per rid insoluti	254
Vettori Privati/Trenitalia	231
Cral GTT	197
Polizze assicurative diverse – riadeguamento premi	164
Anticipi a Fornitori	143
Comune di Canale rimborso IMU	117
Vodafone	102
Crediti verso Gorla Spa	67
Altre voci diverse	15
A.T.T.C. – anticipo spese	15
Totale	22.021

Come indicato dalla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'esposizione della specifica ripartizione dei crediti secondo l'area geografica. In ottemperanza al documento OIC n.1, l'evidenziazione del rischio Paese, distintamente per ciascuna voce, è fornita per tutti i crediti.

Per maggiori dettagli circa la natura dei crediti "Ristori per mancati introiti Covid" si rimanda alla voce "Altri ricavi e proventi diversi" della presente Nota Integrativa.

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Partecipazioni in imprese collegate

Non ve ne sono.

Altri titoli

Il saldo al 31 dicembre 2020 accoglie, per Euro 39 migliaia, l'importo in essere su un conto corrente vincolato presso il Monte dei Paschi di Siena a garanzia di un contratto di manutenzione stipulato con Siemens.

Inoltre, sono qui allocate le azioni di F.N.M. SpA per Euro 2 migliaia di proprietà di GTT SpA

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 4.398 migliaia è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Depositi bancari	3.753	2.235	1.518
Assegni	381	29	352
Depositi postali	207	(344)	551
Danaro e valori in cassa	57	(49)	106
Totale	4.398	1.871	2.527

D) RATEI E RISCOINTI ATTIVI

Il saldo al 31 dicembre 2020 è composto esclusivamente da risconti attivi e ammonta a Euro 1.847 migliaia di cui si riporta la composizione:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Sp.registraz.contr.servizio TPL	1.464	(209)	1.673
Assicurazioni	361	(654)	1.015
Altri	16	(79)	95
Affitti	6	(130)	136
Totale Risconti attivi	1.847	(1.072)	2.919

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto è pari a Euro 59.012 migliaia.

Nell'allegato prospetto n. 8a sono dettagliate la composizione e le variazioni dello stesso al 31 dicembre 2020.

In conformità al n. 7- bis) del comma 1 dell'art. 2427, Codice Civile nell'Allegato n. 8b si riporta l'indicazione, distinta per ciascuna voce di Patrimonio Netto, della possibilità di utilizzazione e di distribuibilità, oltre al relativo impiego nei precedenti esercizi.

Il capitale sociale, di Euro 76.007 migliaia, interamente sottoscritto e versato, è composto da 76.006.664 di azioni del valore nominale di 1 Euro.

L'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 29 giugno 2020 ha deliberato il rinvio a nuovo della perdita di esercizio 2019, pari a Euro 16.816 migliaia.

La variazione intervenuta nel corso del 2018 alla voce "Altre riserve" per 15,2 milioni di Euro deriva dalle previsioni contenute nel Piano Industriale 2017-2021 e sancite dagli Accordi siglati ad aprile 2018 che prevede:

- una moratoria dei debiti scaduti verso FCT Holding SpA e verso Città di Torino sino al 31 dicembre 2021 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare lo scaduto a partire dal 2022 sino al 2030 mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti, il cui beneficio attualizzato ammonta a 18,1 milioni di Euro;
- il piano di rientro dei crediti per mutui su investimenti e per interessi attivi/passivi di mora vantati da GTT verso la Città di Torino alla luce dello schema di convenzione sottoscritto con Città di Torino che prevede la rateizzazione in 10 anni del credito scaduto, il cui effetto attualizzato ammonta a 2,9 milioni di Euro.

Ne consegue che il patrimonio netto della Società ha beneficiato di tali Accordi con l'azionista diretto ed indiretto in misura pari a 15,2 milioni di Euro, contabilizzati ad incremento delle riserve in aderenza ai principi contabili di riferimento.

Al 31 dicembre 2020 il patrimonio netto della Società (59.012 migliaia di Euro) risulta inferiore in misura pari al 22% circa rispetto al capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, di 76.007 migliaia di Euro, non sussistendo quindi alla data del 31 dicembre 2020 la fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile.

Indisponibilità di parte delle riserve ed utili portati a nuovo

I costi di impianto ed ampliamento, nonché di sviluppo sono interamente ammortizzati. Tutto ciò premesso, si puntualizza che nessun vincolo insiste sulle riserve disponibili, come prescritto dal n. 5) del primo comma dell'art. 2426 Codice Civile.

Ai sensi del n. 8-bis) del succitato articolo, si evidenzia che il saldo degli utili e delle perdite su cambi, iscritti a seguito della conversione delle attività e delle passività in valuta al tasso di cambio esistente alla chiusura del presente esercizio, è nullo.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Per imposte, anche differite

Non ve ne sono.

Altri fondi

Al 31 dicembre 2020 il valore dei fondi per rischi e oneri iscritto in bilancio è pari ad Euro 14.568 migliaia e risulta movimentato come di seguito dettagliato:

Descrizione	31/12/2019	Utilizzi/Rilasci	Riclassifiche	Accantonamenti	Costo del lavoro	31/12/2020
Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali	8.760	(1.253)	-	1.750	1.479	10.736
Fondo oneri L.336/70-270/88 e TFR	2.232	-	-	-	(70)	2.162
Fondo rischi per copertura perdite su partecipate	1.847	(177)	-	-	-	1.670
Totale (in migliaia di Euro)	12.839	(1.430)	-	1.750	1.409	14.568

Il *Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali* è stato costituito a fronte di passività connesse a situazioni già esistenti ma con esito pendente in quanto si risolveranno in futuro, in particolare a copertura di rischi inerenti eventuali oneri futuri derivanti da contenziosi con il personale, oneri per il ricorso all'incentivazione all'esodo e oneri per il recupero ambientale. Il suddetto Fondo è stato principalmente utilizzato per le erogazioni riferite al ricorso all'incentivazione all'esodo, per le vertenze con il personale e per alcuni interventi di bonifica ambientale. L'accantonamento del periodo si riferisce principalmente a probabili contenziosi sorti nell'esercizio.

Il *Fondo oneri Legge 336/70-270/88 e TFR* concerne gli accantonamenti per oneri contributivi conseguenti all'applicazione della legge per l'esodo del personale inidoneo.

Il *Fondo rischi per copertura perdite su partecipate* comprende la quota di perdita attesa e/o oneri

futuri della controllata Car City Club Srl in liquidazione, Meccanica Moretta Srl in liquidazione e Ca.Nova SpA; per quest'ultima si è tenuto conto dei dati provenienti dalla contabilità generale al 31 dicembre 2020 di natura patrimoniale ed economica, così come della prevedibile evoluzione situazione societaria della partecipata sulla base delle informazioni disponibili.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il fondo per TFR identifica l'effettivo impegno della Società verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31 dicembre 2020 e ammonta a Euro 38.952 migliaia. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2020. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge e tenuto conto della rivalutazione.

A partire dal 1° gennaio 2008 la legge finanziaria ha previsto che le Società con almeno 50 dipendenti siano tenute a trasferire i futuri accantonamenti annui di TFR o ad un fondo pensione esterno a contribuzione definita scelto dal dipendente stesso, o qualora il dipendente abbia deciso di continuare a ricevere il TFR sulla base delle medesime modalità stabilite in passato, ad un fondo di tesoreria speciale costituito presso l'INPS.

D) DEBITI

Obbligazioni

Il prestito obbligazionario di iniziali Euro 10.000 migliaia è stato emesso nel corso del 2007 da GTT SpA di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. Trattasi di un prestito emesso a tasso agevolato al fine di reperire le risorse da destinare all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale con scadenza 28 dicembre 2011; tale scadenza, di concerto con la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, è stata rivista e dilazionata ed è previsto un piano di rientro con quote mensili fino all'estinzione del prestito stesso. Alla chiusura dell'esercizio 2020 il valore del debito risulta quindi essere pari a Euro 1.262 migliaia costituito dalla linea capitale per Euro 1.250 migliaia e dagli interessi maturati nell'esercizio per Euro 12 migliaia.

Debiti verso banche• *Per linee di fido*

Il saldo è iscritto a bilancio per complessivi Euro 68.671 migliaia e risulta così composto:

- Unicredit per Euro 44.575 migliaia;
- Intesa San Paolo per Euro 13.109 migliaia;
- Banca Nazionale del Lavoro per Euro 10.987 migliaia;

• *Per mutui*

Il saldo accoglie debiti a medio-lungo termine per operazioni di mutuo e sono pari a Euro 20.841 migliaia, con una riduzione rispetto al 2019 di Euro 3.350 migliaia. I valori iscritti in bilancio hanno riscontro nella contropartita registrata tra i crediti verso il Comune di Torino, in quanto si tratta di operazioni garantite da fondi deliberati a copertura, da parte dello stesso Comune, come risulta dall'Allegato n.11.

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	8.840	(986)	9.826
Mutuo OPI per materiale rotabile	7.934	(1.441)	9.375
Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	4.067	(923)	4.990
Totale	20.841	(3.350)	24.191

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 14.588 migliaia.

• *Per finanziamenti*

Risulta ivi iscritto il finanziamento ottenuto da Intesa San Paolo per Euro 15.000 migliaia acceso per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile. L'inizio del rimborso della quota capitale di detto finanziamento è previsto a partire dal 2021 in ragione di Euro 3.750 migliaia. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 11.250 migliaia

Debiti verso altri finanziatori

Il saldo pari a Euro 17.395 migliaia rappresenta il valore del debito nei confronti di Mercedes-Benz Financial Services SpA e riguarda i piani di ammortamento finanziario relativi ai 136 nuovi autobus Mercedes acquisiti nel corso degli esercizi 2019 e 2020. Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 15.117 migliaia

Debiti verso fornitori

L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2020, pari ad Euro 61.292 migliaia.

La voce nel corso dell'esercizio si è movimentata come rappresentato di seguito:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Debiti verso fornitori	61.292	(9.186)	70.478
Totale	61.292	(9.186)	70.478

Si riporta di seguito l'elenco dei debiti verso fornitori più significativi:

Fornitore (in migliaia di Euro)	Saldo al 31/12/2020
IVECO SpA	4.455
EVOBUS ITALIA SpA	3.418
EREDI CAMPIDONICO SpA	2.410
NOVA AEG SpA	2.170
CONSORZIO STABILE G.I.S.A.	1.895
CNS CONSORZIO NAZIONALE SERVIZI	1.443
IVECO ORECCHIA SpA	1.400
TRENITALIA SpA	1.193
TRANSFIMA GEIE	978
ALSTOM FERROVIARIA SpA	942
CARROZZERIA NUOVA SAN LEONARDO Srl	918
AUTOLINEE GIACHINO Srl	904
BYD EUROPE B.V.	766
MICCOLIS SpA	718
G.M. Srl	509

Come ampiamente illustrato nella Relazione sulla Gestione, la Società a causa della tensione finanziaria imputabile al mancato incasso dagli enti, unitamente ai negativi effetti economici e finanziari derivanti dalla diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul territorio nazionale, ha accumulato un rilevante scaduto verso i fornitori e, con alcuni, sono stati concordati piani di rientro che alla data odierna risultano sostanzialmente rispettati.

Per effetto degli incassi derivanti dalla transazione tra GTT e AMP e dall'accordo programmatico tra Regione-Città-AMP-GTT, la Società ha potuto procedere al rimborso graduale di parte dello scaduto. Inoltre, nel corso del 2020 la Società ha effettuato una serie di transazioni con alcuni for-

nitore per un ammontare complessivo di debito scaduto, alla data del 31 dicembre 2020, di Euro 2,0 milioni riscadenziato in media in 4 anni. A seguito di queste trattative, il debito scaduto si è ulteriormente ridotto nel periodo per effetto dell'attualizzazione di Euro 125 migliaia calcolata utilizzando un tasso del 2,5% con contropartita "Proventi finanziari".

Debiti verso controllate

Il saldo pari a Euro 4.067 migliaia è riferibile a debiti commerciali e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Ca.Nova SpA	3.845	188	3.657
Meccanica Moretta Srl in Liquidazione	222	-	222
Totale	4.067	188	3.879

Debiti verso collegate

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 2.285 riguarda debiti commerciali e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Bus Company Srl	2.065	1.033	1.032
Extra TO S.c.r.l.	220	79	141
Totale	2.285	1.112	1.173

Debiti verso enti controllanti

L'esposizione verso la Città di Torino ammonta a Euro 99.722 migliaia. Il saldo al 31 dicembre 2020 è composto da partite scadute ed è stato classificato tra i debiti esigibili oltre l'esercizio successivo in quanto il Piano industriale 2017-2021 prevede una moratoria sino al 31 dicembre 2021 e il conseguente impegno da parte di GTT a rimborsare lo scaduto a partire dal 2022 sino al 2030 mediante corresponsione di rate annuali posticipate crescenti. Il saldo dei debiti scaduti si riduce nel periodo per effetto dell'attualizzazione pari a 13,4 milioni di Euro calcolata utilizzando un tasso del 2,5% con contropartita "Altre riserve".

La composizione dei suddetti debiti è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
<i>Verso la Città di Torino:</i>			
Canoni parcheggi	82.370	7.418	74.952
Per ripristini e varie	12.379	646	11.733
<i>Verso F.C.T. Holding SpA:</i>			
Per quote di utili d'esercizio	4.973	120	4.853
Totale	99.722	8.184	91.538

Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Il saldo al 31 dicembre 2020 ammonta a Euro 52.191 migliaia (Euro 45.730 migliaia al 31 dicembre 2019) e risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Infra.TO Srl	51.571	6.463	45.108
5T Srl	523	(18)	541
S.M.A.T. SpA	97	21	76
SORIS SpA	-	(5)	5
Totale	52.191	6.461	45.730

GTT e Infra.To hanno attuato una verifica congiunta delle rispettive posizioni che si è conclusa con la sottoscrizione di un accordo transattivo in data 31 gennaio 2018 finalizzato alla risoluzione dei disallineamenti delle partite a credito/debito riferite al triennio 2014-2016. In seguito a tale accordo il debito residuo scaduto al 31 dicembre 2020 è stato riclassificato alla voce “Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti” (esigibili oltre l'esercizio successivo) per complessivi Euro 14.759 migliaia.

Debiti tributari

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 9.066 migliaia (Euro 19.007 migliaia al 31 dicembre 2019) risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Debiti v/erario per ritenute Irpef	4.671	(5.188)	9.859
Debiti v/erario per iva	4.395	(4.753)	9.148
Debiti v/erario per Irap	-	-	-
Debiti v/erario per Ires	-	-	-
TOTALE	9.066	(9.941)	19.007

Il debito per IRPEF include gli importi dovuti per i mesi di novembre e dicembre 2020.

Il debito IVA comprende i residui del 1° e 2° trimestre 2018 oggetto di rateizzazioni, novembre e dicembre 2020.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale riguardano la posizione debitoria della Società nei confronti degli Istituti previdenziali. L'importo di Euro 5.849 migliaia è da regolarsi in base agli adempimenti di legge. Si precisa che la tensione finanziaria della Società ha comportato la rateizzazione di alcune mensilità.

Altri debiti

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 32.614 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Verso dipendenti	18.784	663	18.121
Altre voci	10.131	1.770	8.361
Opere Ferroviarie	3.058	2.080	978
Proventi del traffico di competenza es.2021	344	(66)	410
Cauzioni in denaro da terzi	227	1	226
Debiti verso Altre imprese partecipate	70	4	66
Totale	32.614	4.452	28.162

Si tratta di debiti esigibili entro 12 mesi.

In ottemperanza alla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'indicazione della specifica dei crediti e dei debiti secondo l'area geografica. Come stabilito dal documento OIC n.1, l'evidenziazione del rischio Paese, distinta per ciascuna voce, è fornita per tutti i debiti.

E) RATEI E RISCOINTI PASSIVI

Alla chiusura dell'esercizio 2020 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di Euro 133.782 migliaia. In dettaglio:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
<i>Risconti passivi:</i>			
Abbonamenti plurimensili studenti	10.460	(10.394)	20.854
Altre voci	34	15	19
Totale	10.494	(10.379)	20.873
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>			
Contributi per acquisto materiale rotabile	105.910	14.347	91.563
Contributi vari	9.014	(1.219)	10.233

Contributi realizzazione Parcheggi	8.364	(1.199)	9.563
Totale	123.288	11.929	111.359
Totale ratei e risconti passivi	133.782	1.550	132.232

La voce contributi vari comprende principalmente il contributo BIP per Euro 2.367 migliaia e altri contributi per acquisto tram per Euro 5.707 migliaia.

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

IMPEGNI, RISCHI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2020 il saldo pari a Euro 385.452 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Polizze fidejussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi e partecipate	254.651	30.146	224.505
Materiale ferroviario retrocesso alla Regione Piemonte	90.866	-	90.866
Garanzie ipotecarie a Regione Piemonte su acquisto 161 nuovi autobus	20.265	5.400	14.865
Polizze fidejussorie versate a garanzia obblighi contrattuali	14.054	1.125	12.929
Materiali di terzi presso l’Azienda	4.773	48	4.725
Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite	843	(11)	854
Totale	385.452	36.708	348.744

Le polizze fidejussorie versate a garanzia di obblighi verso terzi si riferiscono principalmente a:

- garanzie verso Infra.To a fronte del canone di concessione ceduto in garanzia a Cassa Depositi e Prestiti per tutta la durata del contratto di servizio;
- garanzie verso la Città di Torino nonché azionista indiretto;
- garanzie verso la controllata Ca.Nova SpA.

Le polizze fidejussorie a garanzia di obblighi contrattuali accolgono le garanzie rilasciate a fronte di forniture. I titoli di viaggio e della sosta rappresentano la dotazione fiduciaria iniziale che GTT SpA fornisce alle rivendite contestualmente all'accensione del contratto di fornitura con le stesse.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono i seguenti:

Procedimento	(in migliaia di Euro)
Contenzioso Inail	180
Contenzioso Ares Automotive	Indeterminato
Contenzioso Fallimento JD service	351
Contenzioso Lindoor Servizi	121
Contenzioso Delta Rent	500
Contenzioso Sirchia	1.256
Contenzioso Gielle	259

Per quanto sopra non si è proceduto allo stanziamento di un fondo.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

E' stata riportata la composizione delle singole voci del Conto Economico che hanno determinato il risultato della gestione 2020 nonché la comparazione con i corrispondenti dati dell'esercizio precedente.

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

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono pari a Euro 91.559 migliaia.

Per il commento delle singole voci si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.

Ricavi per categoria di attività

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Proventi del Traffico	63.742	(51.701)	115.443
Parcheggi	26.264	(10.951)	37.215
Altri proventi	1.553	(1.496)	3.049
Totale	91.559	(64.148)	155.707

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Potenziamento Servizi - Covid	697	697	-
Biglietti ascensore Mole Antonelliana	391	(1.470)	1.861
Biglietti linea Sassi-Superga	202	(351)	553
Servizi vari di trasporto	180	(289)	469
Servizi per c/Comuni diversi	83	(83)	166
Totale	1.553	(1.496)	3.049

Ricavi a copertura di costi sociali

L'importo di Euro 1.818 migliaia, erogato a titolo di rimborso dal Comune di Torino, riguarda il contributo relativo alle agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di utenti (pensionati a basso reddito, anziani, disoccupati). Si tratta dell'importo corrispondente a quanto impegnato dal Comune per la competenza dell'esercizio 2020.

Incrementi delle immobilizzazioni per lavori interni

Il saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 6.481 migliaia include: la mano d'opera diretta ed indiretta imputabile alle commesse di manutenzione straordinaria per Euro 3.831 migliaia, i costi di materiali di magazzino sostenuti per la realizzazione interna di investimenti per Euro 2.048 migliaia e le spese sostenute per prestazioni di servizi inerenti manutenzioni straordinarie, prevalentemente di tram e autobus per Euro 602 migliaia.

Altri ricavi e proventi diversi

La composizione analitica del saldo al 31 dicembre 2020 pari a Euro 70.687 migliaia si evince dal prospetto di seguito allegato:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Rimborsi da enti	51.354	23.704	27.650
<i>di cui ristori Covid</i>	25.852	25.852	-
<i>di cui contributi rinnovo CCNL</i>	24.286	(1.851)	26.137
<i>di cui rimborso spese segnaletica parcheggi dalla Città</i>	1.000	-	1.000
<i>altro</i>	216	(297)	513
Rimborsi diversi	12.173	(4.288)	16.461
Sanzioni amministrative	2.211	(1.089)	3.300
Altri ricavi	1.475	(1.406)	2.881
Pubblicità	1.416	(578)	1.994
Rimborso danni	589	(494)	1.083
Rimborso costi gestione mense	526	(337)	863
Canoni diversi	411	(632)	1.043
Canoni immobili	306	6	300
Prestazioni non di trasporto rese a terzi	154	21	133
Penali da inadempimenti contrattuali	70	235	(165)
Rimborso da 5T S.r.l.	2	(43)	45
Totale	70.687	15.099	55.588

L'ammontare dei ristori Covid iscritto in bilancio al 31 dicembre 2020 è stato incassato da GTT SpA per 11.745 Euro migliaia nel corso del 2020 e per 14.107 Euro migliaia nel corso del 2021

Per maggiori dettagli relativi ai rimborsi da enti a fronte dei ristori Covid si rimanda ai paragrafi “Rilevazione ristori per mancati ricavi da traffico causa Covid” e “Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi” inclusi nella Relazione sulla Gestione e al sottostante quadro normativo riepilogato al precedente paragrafo “Valutazioni sulla continuità aziendale”.

Il saldo dei “Rimborsi diversi” risulta così composto:

Descrizione (in migliaia di Euro)	Importo
Infra.TO Srl-rimborso lavori II.FF. e linea 4 e 16	4.063
Infra.TO Srl-rimborso lavori Metropolitana	3.837
Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione	2.365
Rimborso spese generali per interventi su ferrovia	281
Addebito ad Acimmagine canone 2020 park centro	225
Altre voci frammentate	200
Rimborso spese condominiali	176
Rimborsi e differenze incassi Formula	163
Rimborso spese servizio rifornimento gasolio	154
Addebito servizi diversi a Soc.Partecipate	152
Rimborso spese servizio neve	102
Rimborsi da Torino F.C.	100
Personale – rimborso spese a titoli diversi	79
Rimborso spese da Città della Salute	64
Rimborso da UITP	56
Incentivi D.M. 05/07/2012	49
Rimborso spese per spostamento sottoservizi	25
Infra.TO Srl-altri rimborsi a vari titoli	25
Rimborso spese lavaggio e rimessaggio	22
Rimborso spese sanzioni amministrative	9
Ricavi competenza esercizi precedenti	7
Rimborsi riscaldamento, pulizia, enel, imp.registro	7
Rimborso da Agenzia Nazionale Sicurezza	5
Concessione generi di monopolio	4
Rimborso spese registrazione contratti	2
Rimborsi bolli su fatture attive	1
Totale	12.173

Il saldo degli “Altri ricavi” risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Rimborsi e altri ricavi vari	699	(979)	1.678
Vendita materiali	407	309	98
Diritti tessera su abbonamenti	256	(310)	566
Incassi Ristotram	93	(407)	500
Ricavi mense aziendali	15	(9)	24
Sanzioni parcheggi	5	(10)	15
Totale	1.475	(1.406)	2.881

Quota annua di contributi in c/investimenti

Riguarda la quota di competenza dei contributi da Enti diversi per investimenti in proporzione alle quote di ammortamento degli “asset” ai quali si riferiscono. Il saldo pari a Euro 11.870 migliaia risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Materiale Rotabile	9.388	458	8.930
Immobilizzazioni Parcheggi	1.264	(126)	1.390
Impianti, fabbricati e Apparecchiature	1.218	(35)	1.253
Totale	11.870	297	11.573

Compensazioni economiche

Ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 19/11/1997 n. 422 il saldo, pari a Euro 188.009 migliaia, accoglie i trasferimenti dai seguenti Enti:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Agenzia Mobilità Piemontese – T.P.L. e Ferrovia	152.607	1.716	150.891
Agenzia Mobilità Piemontese – Metropolitana	19.402	-	19.402
Extra.TO	13.349	(54)	13.403
Cons.Granda Bus	1.710	(131)	1.841
Consorzio COAS – AT	576	9	567
SCAT – AL	365	-	365
Totale	188.009	1.540	186.469

Le compensazioni 2020 si riferiscono in particolare a:

- Servizio T.P.L. per Euro 135.100 migliaia;
- Contratto Servizio Metropolitana per Euro 19.402 migliaia.
- Servizi ferroviari per Euro 17.507 migliaia;
- Servizio TPL Extraurbano per Euro 16.000 migliaia (al netto di Euro 282 migliaia relativi a sopravvenienze passive).

Si segnala che, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione, le compensazioni economiche relative all'esercizio 2020, pari a 188.009 migliaia di Euro, sono state definite in conformità alle previsioni dell'art. 92 comma 4 bis del Decreto "Cura Italia" (convertito in legge 24/04/2020) che ha previsto l'integrità del corrispettivo anche in presenza della riduzione della produzione rispetto a quella programmata a causa dei negativi effetti della diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul territorio nazionale. Le compensazioni riferibili alla produzione programmata ma

non eseguita a fronte della situazione emergenziale ammontano a 21,4 milioni di Euro.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci

Gli acquisti di materie prime nell'esercizio ammontano complessivamente a Euro 30.218 migliaia.

Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Gasolio per trazione	13.488	(5.292)	18.780
Materiali per manutenzioni e consumi	12.397	(1.838)	14.235
Metano per trazione	2.096	(851)	2.947
Biglietti e tessere	980	(1.111)	2.091
Materiali Covid	681	681	-
Lubrificanti	511	(75)	586
Materie prime	65	(48)	113
Totale	30.218	(8.534)	38.752

Costi per servizi

I costi per servizi ammontano a Euro 85.725 migliaia. Il suddetto saldo risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Trasporto pubblico affidato a terzi	23.949	1.655	22.294
<i>di cui Servizi Aggiuntivi Covid</i>	<i>247</i>	<i>247</i>	<i>-</i>
Manutenzioni e riparazioni	21.488	(5.505)	26.993
Consumo energia elettrica (trazione e utenze diverse)	13.047	(3.087)	16.134
Spese per coperture assicurative	6.036	(229)	6.265
Lavaggio veicoli e pulizia locali	4.579	(925)	5.504
Altre spese	4.085	(1.226)	5.311
Prestazioni varie e canoni vari	2.562	(667)	3.229
Aggio ai rivenditori	1.995	(1.830)	3.825
Pulizie e prestazioni diverse Covid	1.839	1.839	-
Rifornimento carburante	1.398	5	1.393
Servizio mensa	1.356	(797)	2.153
Riscaldamento locali	1.185	(330)	1.515
Consulenze professionali	1.085	(331)	1.416
Vigilanza	626	(1.308)	1.934
Gestione 5T	370	-	370
Compensi al Collegio Sindacale	72	(3)	75

Compensi al Consiglio di Amministrazione	53	-	53
Totale	85.725	(12.739)	98.464

La composizione della voce “Altre spese” è la seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Spese telefoniche	930	(211)	1.141
Spese e commissioni bancarie	692	(175)	867
Visite e controlli sanitari	603	50	553
Acqua, gas	534	61	473
Prestazioni diverse	424	(273)	697
Pubblicità, promozione e comunicazione	274	34	240
Spese postali	222	(334)	556
Spese formazione personale	185	(262)	447
Smaltimento rifiuti	161	28	133
Pubblicazione bandi di gara	41	(29)	70
Varie	17	(44)	61
Spese di trasporto	2	(71)	73
Totale	4.085	(1.226)	5.311

Ai sensi di legge si evidenzia che:

- i compensi di competenza della Società di Revisione relativi alla revisione del bilancio d’esercizio ammontano a Euro 55 migliaia;
- i compensi dovuti per i servizi di consulenza fiscale sono pari a Euro 35 migliaia.

Costi per godimento di beni di terzi

Il saldo ammonta ad Euro 32.494 migliaia e risulta così composto:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Canone linea 1 metropolitana	10.480	139	10.341
Canone concessione Parcheggi	8.770	(6.939)	15.709
Concessione d’uso Impianti Fissi	8.046	307	7.739
Canone linea 4 tranviaria	3.745	(115)	3.860
Noleggi vari	628	(80)	708
Canoni per concessioni	478	(200)	678
Affitti passivi	347	(115)	462
Totale	32.494	(7.003)	39.497

Costi per il personale

Il saldo pari a Euro 180.139 migliaia comprende le competenze 2020, gli accantonamenti relativi

alle ferie maturate e non godute e ad altri importi maturati dal personale. La suddetta voce risulta così composta:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
<i>Salari e stipendi</i>	129.160	(15.344)	144.504
<i>Oneri sociali</i>	38.361	(4.632)	42.993
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	6.013	(593)	6.606
<i>Trattamento di quiescenza e simili</i>	3.387	7	3.380
<i>Altri costi</i>	3.218	1.451	1.767
Totale	180.139	(19.111)	199.250

La riduzione del costo del lavoro rispetto all'esercizio precedente è legata principalmente al ricorso alla cassa integrazione (nel più ampio contesto delle misure intraprese volte al contenimento dei negativi effetti economici causati dalla diffusione del Covid-19) e alla riduzione di organico, così come alle assenze nel periodo di marzo-giugno. Per maggiori dettagli in merito si rimanda a quanto indicato nel paragrafo "Andamento della gestione economica del periodo" incluso nella Relazione sulla Gestione.

La composizione del costo 2020 sostenuto dalla Società con riferimento al trattamento di fine rapporto di lavoro si evince dalla tabella seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Accantonamento al T.F.R.	6.013	(593)	6.606
Accantonamento al Fondo Priamo	3.068	25	3.043
Contributo Azienda al Fondo Priamo	1.459	(24)	1.483
Accantonamento ad altri fondi previdenziali	377	(22)	399
Totale	10.917	(614)	11.531

L'organico aziendale al 31 dicembre 2020 è pari a n. 4.129 unità e risulta così formato:

	31/12/2020	31/12/2019	Media 2020	Media 2019
Conducenti di linea	2.002	2.105	2.050	2.123
Operai	587	688	641	688
Impiegati	500	503	498	511
Addetti ai servizi accessori e ausiliari	382	329	350	344
Movimento Metroferro	220	218	215	223
Funzionari	162	182	168	196

Capi tecnici e capi operai	102	115	108	120
Verificatori titoli di viaggio	99	102	105	106
Graduati	64	57	62	62
Dirigenti	11	12	12	13
Totale	4.129	4.311	4.209	4.386

Ammortamenti e svalutazioni

L'importo totale di Euro 47.789 migliaia risulta così suddiviso:

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 4.527 migliaia, è calcolato in conformità ai criteri di valutazione illustrati all'inizio della presente Nota integrativa. L'importo è iscritto al lordo della quota di competenza dell'esercizio del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti" per Euro 347 migliaia.

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali*

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali pari a Euro 42.374 migliaia si riferisce alle seguenti categorie:

(in migliaia di Euro)	Esercizio 2020		
	Amm.to	Contributi	Netto
Fabbricati	5.034	4	5.030
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	883	-	883
Impianti diversi	2.013	627	1.386
Macchinari	80	-	80
Totale Impianti e Macchinario	2.976	627	2.349
Attrezzature Varie	429	-	429
Mobili e arredi	115	-	115
Macchine elettroniche	1.542	240	1.302
Automezzi	213	-	213
Totale Altri Beni	1.870	240	1.630
Materiale Rotabile	29.011	9.388	19.623
Immobilizzazioni Parcheggi	3.054	1.264	1.790
Totale	42.374	11.523	30.851

La tabella evidenzia il valore della quota di ammortamento al netto della quota di competenza dell'esercizio del contributo in conto investimenti iscritta tra i ricavi alla voce A-5-b "Quota annua di contributi in c/investimenti".

Per ulteriori dettagli si rinvia ai prospetti delle variazioni delle immobilizzazioni, in allegato alla

presente Nota.

- *Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni*

La svalutazione di Euro 588 migliaia riguarda gli autobus e i tram guasti, rispettivamente per Euro 165 migliaia e per Euro 423 migliaia, in procinto di essere dismessi.

- *Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide*

L'accantonamento del periodo al fondo svalutazione crediti ammonta a Euro 300 migliaia. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto evidenziato, nella presente Nota Integrativa, relativamente ai crediti verso clienti, Enti controllanti e crediti diversi.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Le rimanenze di magazzino evidenziano, al 31 dicembre 2020, una variazione negativa da attribuire prevalentemente all'incremento del fondo svalutazione magazzino.

Accantonamenti per rischi

L'accantonamento operato nell'esercizio ammonta a Euro 1.750 migliaia e si riferisce a probabili contenziosi sorti nell'esercizio.

Oneri diversi di gestione

La composizione di tale voce pari a Euro 4.612 migliaia è dettagliata nella tabella seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
I.M.U.	1.671	2	1.669
Oneri e spese varie	962	(47)	1.009
Tasse e contributi comunali	848	(100)	948
Quote associative (altre)	257	3	254
Erogazioni Enti e diversi	240	(291)	531
Tassa registrazione contratti	216	(83)	299
Oneri e spese indeducibili	161	(851)	1.012
Quote associative (Enti e Associazioni)	158	(235)	393
Altri diversi	99	(100)	199
Totale	4.612	(1.702)	6.314

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

Il dettaglio è il seguente:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Proventi da partecipazioni in imprese controllate:			
Car City Club Srl	7	-	-
Proventi da partecipazioni in imprese collegate:			
Bus Company Srl	-	(2.337)	2.337
Proventi da partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti:			
5T Srl	-	(622)	622
Proventi da partecipazioni in altre imprese:			
Nord Ovest Servizi SpA	-	(98)	98
Millerivoli Srl	-	(2)	2
Totale	7	(3.052)	3.059

Altri proventi finanziari

Tale voce ammonta a Euro 469 migliaia e risulta così dettagliata:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Proventi diversi da			
Enti controllanti:	468	(51)	519
<i>Città di Torino</i>	<i>468</i>	<i>(51)</i>	<i>519</i>
Altri:	1	(75)	76
<i>Altri interessi attivi (vari)</i>	<i>-</i>	<i>(75)</i>	<i>75</i>
<i>Interessi attivi su c/c bancari</i>	<i>1</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
Totale	469	(126)	595

Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono pari a Euro 5.919 migliaia così dettagliati:

(in migliaia di Euro)	31/12/2020	Variazioni	31/12/2019
Interessi e oneri verso			
Imprese controllate:	-	-	-

	<i>Ca.Nova SpA</i>	-	-	-
Enti controllanti:	1.922		52	1.870
<i>Città di Torino</i>	1.801		48	1.753
<i>F.C.T. Holding SpA</i>	121		4	117
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti:	727		(65)	792
<i>Infra.TO Srl</i>	727		(42)	769
<i>Soris SpA</i>	-		(15)	15
<i>5T Srl</i>	-		(8)	8
Altri:	3.270		(358)	3.628
<i>Interessi passivi su c/c bancari</i>	1.012		(193)	1.205
<i>Altri interessi</i>	624		(641)	1.265
<i>Interessi su finanziamenti vari</i>	1.634		476	1.158
Totale	5.919		(371)	6.290

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

- *Rivalutazioni*

Non presenti.

- *Svalutazioni*

Non ve ne sono.

20) IMPOSTE SUL REDDITO

Imposte correnti

Le imposte sul reddito sono determinate in base al reddito imponibile e alle aliquote di imposta vigenti alla data del Bilancio (aliquota IRES 24% e aliquota IRAP 4,2%).

Non sono state rilevate imposte nell'esercizio come evidenziato dai prospetti seguenti.

Determinazione dell'imponibile IRES:

<i>(importi in migliaia di Euro)</i>	
A) risultato prima delle imposte	(19.776)
B) totale variazioni in aumento	15.708
C) totale variazioni in diminuzione	(4.824)
Totale IRES (A+B-C)	(8.892)
Utilizzo perdite fiscali	-
Imponibile 20%	-
IRES	-

Determinazione dell'imponibile IRAP:

<i>(importi in migliaia di Euro)</i>	
Valore della produzione	370.424
Costi della produzione che rilevano ai fini IRAP	(201.981)
Totale	168.443
<i>Rettifiche in diminuzione:</i>	
-Rimborsi accise	(2.365)
-Erogazioni al personale deducibili	(1.671)
-Altre rettifiche	(87)
Totale rettifiche in diminuzione	(4.123)
<i>Rettifiche in aumento:</i>	
- oneri in deducibili	5.294
- IMU	1.670
Totale rettifiche in aumento	6.964
<i>Valore della produzione lorda</i>	171.284
Inail	(2.334)
Deduzione per cuneo fiscale	(75.891)
Deduzione personale	(98.835)
Totale deduzioni del personale	(177.060)
base imponibile IRAP netta	(5.776)
IRAP	-

Altre Informazioni

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

La Società non possiede azione proprie.

La Società non ha optato per il consolidato fiscale.

La Società non ha capitalizzato costi riguardanti attività di ricerca e sviluppo.

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

Con riferimento alla redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 si precisa che, ai sensi dell'art. 27 comma 3 bis del D.Lgs 127/1991, non sono soggette all'obbligo di redazione del bilancio consolidato ai sensi dell'art. 25 le imprese che controllano solo imprese che, individualmente e nel loro insieme, sono irrilevanti ai fini indicati nel comma 2 dell'art. 29, nonché le imprese che controllano solo imprese che possono essere escluse dal consolidamento ai sensi dell'art. 28. Nel successivo art. 28 del D.Lgs 127/1991, viene precisato che possono essere escluse dal consolidamento le imprese controllate quando la loro inclusione sarebbe irrilevante ai fini indicati nel comma 2 dell'art.

29. A tal proposito si precisa che, nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 di GTT SpA, l'unica partecipazione in imprese controllate di qualche rilievo è quella riferita a Ca.Nova SpA, il cui valore iscritto nell'attivo trova totale corrispondenza in un fondo rischi iscritto nell'apposita sezione del passivo.

Si comunica che la Società, in ossequio all'entrata in vigore in data 25 maggio 2018 in tutta l'Unione Europea del Regolamento 2016/679 sulla protezione dei dati GDPR (*General Data Protection Regulation*) ha provveduto ad aggiornare e diffondere le informative sul trattamento dei dati e ha adottato:

- 1 proprio registro dei trattamenti in qualità di Titolare, composto da 44 trattamenti di cui 15 sottoposti a valutazione di impatto e 29 a valutazione del rischio;
- 8 registri dei trattamenti in qualità di Responsabile per i trattamenti effettuati per conto di terzi Titolari.

Con riferimento alla legge del 4 agosto 2017, n.124, nota come "Legge annuale per il mercato e la concorrenza", relativamente al tema della trasparenza e i nuovi obblighi informativi relativi a "sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere" ricevuti da amministrazioni pubbliche e da enti a queste equiparate, si evidenzia che nell'esercizio 2020 non sono stati erogati alla Società importi rientranti nella definizione indicata dalla legge stessa; la Società, tuttavia, evidenzia le compensazioni economiche per competenza e la quota di contributi in c/investimenti per competenza relative all'esercizio in commento, così come descritte in nota integrativa, nel valore della produzione "altri ricavi".

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Ai sensi dell'articolo 1 commi 125-129 della legge 124/2017 e successive modifiche ed integrazioni, si espone qui di seguito l'informativa relativa a "sovvenzioni, sussidi, vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria" effettivamente erogati dalle pubbliche amministrazioni nel corso del 2020.

Importo incassato Euro	Ente erogante	Causale
15.000.000	Città di Torino	Acconto Contributo Acquisto Tram
6.966.894	Agenzia Mobilità Piemontese	Acconto Contributo acquisto Autobus
17.445	Città di Torino	Contributo Progetto INCIT-EV (Parcheggi)
10.665.636	Agenzia Mobilità Piemontese	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
26.215	SCAT	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
120.416	GrandaBus	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
37.761	COAS	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
869.847	Extra.To	Acconto liquidazione risorse per mancati ricavi tariffari COVID-19
2.533.087	Agenzia delle Dogane	Agevolazioni rimborso Accise sul gasolio
21.446.718	Agenzia Mobilità Piemontese	Contributo in acconto a copertura oneri derivanti dai rinnovi contrattuali
3.812.409	Stato	Contributo in acconto rimborso oneri malattia
61.496.428	totale incassato nel 2020	

Eventi di rilievo avvenuti dopo la chiusura

Si rimanda a quanto scritto in Relazione sulla Gestione ed in particolare ai paragrafi “Valutazioni sulla continuità aziendale” e “Evoluzione prevedibile della gestione”.

IBR Monitoring al 31 dicembre 2020

Sui contenuti dell’incarico affidato al terzo indipendente Deloitte Financial Advisory Srl e sui contenuti dell’ executive summary dell’ IBR Monitoring al 31 dicembre 2020 si rinvia a quanto esposto nel paragrafo “Situazione economica e patrimoniale GTT al 31 dicembre 2020: Premessa generale” della Relazione sulla Gestione.

Rinnovo flotta

Negli ultimi mesi:

- è stata effettuata la fornitura di 6 bus corti collinari da 8,5 metri BMC Neocity;
- si è conclusa nel mese di aprile 2020 la fornitura di 40 bus urbani 12 metri a metano Euro 6;
- è stata esperita da Evobus (Gruppo Daimler-Mercedes) la fornitura di 22 bus urbani a gasolio Euro 6 (13 da 18 metri e 9 da 12 metri).

Incendi autobus

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

Proposte all'Assemblea

Signor Azionista,

In relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2020 e di rinviare a nuovo la perdita pari a Euro 19.776 migliaia;

Torino, 14 luglio 2021

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
IL PRESIDENTE
(Paolo Golzio)
FIRMATO IN ORIGINALE

V. ALLEGATI

Si allegano, per far parte integrante della presente Nota Integrativa, i seguenti documenti:

Allegato 1	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni immateriali per l'esercizio chiuso al 31/12/2020
Allegato 2	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2020
Allegato 3	Analisi delle rivalutazioni
Allegato 4	Prospetto di analisi degli ammortamenti 2020
Allegato 5A	Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2020
Allegato 5B	Società partecipate – sede legale e capitale sociale al 31/12/2020
Allegato 6	Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2020
Allegato 7	Credito per imposte anticipate e Fondo imposte differite al 31/12/2020
Allegato 8A	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2020
Allegato 8B	Disponibilità ed Utilizzo del Patrimonio Netto al 31/12/2020
Allegato 9A	Prospetto dei rapporti commerciali con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2020
Allegato 9B	Prospetto dei rapporti finanziari con controllanti, controllate, collegate e sottoposte al controllo delle controllanti nell'esercizio 2020
Allegato 10	Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti
Allegato 11	Debiti verso Banche e copertura dell'azionista
Allegato 12	Dettaglio crediti e debiti non correnti

BILANCIO AL 31/12/2020 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
(Valori in migliaia di Euro)

	VALORE 31.12.2019	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				VALORE 31.12.2020
		INCREMENTI	RICLASSIFICHE	DECREMENTI	AMMORTAMENTO	
1) Costi di impianto e di ampliamento	-	-	-	-	-	-
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	-	-	-	-	-	-
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	7.911	1.733	34	-	4.262	5.416
totale	7.911	1.733	34	-	4.263	5.416
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-	-	-	-	-	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	-	-	-	-	-	-
7) Altre - Miglione a beni di terzi	212	194	-	-	250	156
- Miglione diverse	19	9	-	-	15	13
- Parcheggi	-	-	-	-	-	-
totale	231	203	-	-	265	169
TOTALE	8.142	1.936	34	-	4.527	5.585

BILANCIO AL 31/12/2020 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
(Valori in migliaia di Euro)

CLASSE CESPITE	VALORE AL 31.12.2019		MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO										VALORE AL 31.12.2020				
	COSTO STORICO	FONDO AMM.LO NETTO	ACQUISIZ.		RICLASS.		DISMISS.		FONDI BGD		SVALUTAZIONI		AMMORTAMENTI		COSTO STORICO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
			2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019			
- Terreni	86.522	-	2.552	21	(37)	-	-	2.536	(5.034)	8	-	-	-	86.522	(62.003)	74.279	
- Fabbricati	133.746	(56.977)	2.552	21	(37)	-	-	2.536	(5.034)	8	-	-	-	136.282	(62.003)	74.279	
1) TERRENE E FABBRICATI	220.268	(56.977)	2.552	21	(37)	-	-	2.536	(5.034)	8	-	-	(5.026)	222.804	(62.003)	160.801	
- Impianti fissi ferroviari (Binari in deposito)	18.830	(9.489)	232	34	(14)	(14)	(14)	232	(883)	13	-	-	(883)	19.062	(10.372)	8.690	
- Impianti diversi	51.680	(42.441)	593	4	(4)	(4)	(4)	591	(2.036)	11	-	-	(2.036)	52.271	(44.477)	7.794	
- Macchinari	10.667	(10.270)	8	197	(4)	(4)	(4)	8	(80)	4	-	-	(80)	10.675	(10.350)	325	
2) IMPIANTE MACCHINARIO	81.177	(62.200)	833	197	(4)	(4)	(4)	831	(2.999)	24	-	-	(2.999)	82.008	(65.199)	16.809	
- Attrezzature varie	12.240	(10.253)	102	4.095	(38)	(38)	(38)	64	(429)	22	-	-	(407)	12.304	(10.660)	1.644	
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI	12.240	(10.253)	102	-	(38)	-	(38)	64	(429)	22	-	-	(407)	12.304	(10.660)	1.644	
- Mobili	5.095	(4.570)	452	34	(14)	(14)	(14)	475	(115)	13	-	-	(102)	5.081	(4.673)	408	
- Macchine ufficio	32.731	(26.057)	674	4	(4)	(4)	(4)	4	(1.542)	11	-	-	(1.531)	33.206	(27.588)	5.618	
- Automezzi	6.933	(6.387)	546	197	(4)	(4)	(4)	537	(214)	4	-	-	(214)	6.936	(6.599)	337	
- Beni gratuitamente devolvibili	330.848	(330.848)	-	231	(29)	(29)	(29)	465	(1.871)	24	-	-	(1.847)	331.578	(331.578)	-	
4) ALTRI BENI	375.607	(367.862)	7.745	231	(29)	(29)	(29)	465	(1.871)	24	-	-	(1.847)	376.801	(370.438)	6.363	
- Autobus	414.126	(308.950)	11.028	4.095	(43.356)	(43.356)	(43.356)	(165)	(19.920)	43.156	-	-	23.236	385.728	(285.714)	100.014	
- Tram	207.266	(136.388)	2.503	-	(285)	(285)	(285)	1.795	(9.041)	190	-	-	(8.851)	209.061	(145.239)	63.822	
- Battelli	13	(13)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Materiale rotabile ferroviario	1.965	(1.892)	73	4.095	(43.641)	(43.641)	(43.641)	(588)	(28.987)	43.346	-	-	(27)	1.965	(1.919)	46	
5) MATERIALE ROTABILE	623.370	(447.243)	13.531	4.095	(43.641)	(43.641)	(43.641)	(588)	(28.987)	43.346	-	-	14.358	596.754	(432.872)	163.882	
- Immobilizzazioni parcheggi	59.067	(42.011)	720	26	(1)	(1)	(1)	745	(3.054)	(1)	-	-	(3.053)	59.812	(45.064)	14.748	
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI	59.067	(42.011)	720	26	(1)	(1)	(1)	745	(3.054)	(1)	-	-	(3.053)	59.812	(45.064)	14.748	
- Investimenti diversi	4.302	-	12.452	(4.207)	-	-	-	8.245	-	-	-	-	-	12.547	-	12.547	
- Investimenti parcheggi	259	-	259	(3)	-	-	-	(3)	-	-	-	-	-	256	-	256	
- Beni gratuitamente devolvibili	447	(447)	-	(197)	(197)	(197)	(197)	(394)	-	-	-	-	-	250	(250)	-	
7) IMMOBILIZZ. IN CORSO E ACCONTI	5.008	(447)	12.452	(4.407)	-	(197)	(197)	7.848	-	-	-	-	-	13.053	(250)	12.803	
TOTALE IMMOBILIZZ. MATERIALI	1.376.737	(986.993)	31.183	(34)	(43.748)	(43.748)	(43.748)	(588)	(13.955)	43.400	-	-	1.026	1.363.536	(986.486)	377.050	

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2020

ALLEGATO 3

ANALISI DELLE RIVALUTAZIONI
Ai sensi dell'art.10 L.72/83, dell'art.11 L.342/00 e della L.2/2009
(COMPRESSE NEI VALORI DI CUI ALL'ALL. 2A)
(Valori in migliaia di Euro)

CATEGORIA DI BENI	COSTO					VALORE DI BILANCIO	
	STORICO	LEGGE 823/73	LEGGE 576/75	LEGGE 72/83	LEGGE 413/91		LEGGE 2/2009
TERRENI E FABBRICATI	2.819	57	21	110	608	99.320	102.935
TOTALE	2.819	57	21	110	608	99.320	102.935

BILANCIO AL 31/12/2020 ANALISI AMMORTAMENTI (Valori in migliaia di Euro)

	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO	AMMORTAMENTO ORDINARIO	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO	AMMORTAMENTO ANTICIPATO	ALIQUOTA %	ALIQUOTA % SU ACQ.ANNO	TOTALE AMMORTAMENTO
BENI IMMATERIALI									
1) Costi di impianto e di ampliamento	33,33%	33,33%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	20,00%	20,00%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	33,33% / 10%	33,33% / 10%	4.263	0,00%	0,00%	-	-	-	4.263
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	33,33%	33,33%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti									
7) Altre - Migliorie a beni di terzi									
- Mole Antonelliana			249	0,00%	0,00%	-	-	-	249
- Parcheggi			15	0,00%	0,00%	-	-	-	15
- Impianti Fissi			-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
TOTALE BENI IMMATERIALI			4.527			-			4.527
BENI MATERIALI									
1) TERRENI E FABBRICATI									
- Terreni									
- Fabbricati	3,00%	1,50%	5.034	0,00%	0,00%	-	-	-	5.034
totale			5.034			-			5.034
2) IMPIANTI E MACCHINARIO									
- Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito)	3,33%	1,67%	883	0,00%	0,00%	-	-	-	883
- Impianti diversi	7,50%	3,75%	2.013	0,00%	0,00%	-	-	-	2.013
- Macchinari	7,50%	3,75%	103	0,00%	0,00%	-	-	-	103
totale			2.999			-			2.999
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI									
- Attrezzature varie	9,00%	4,50%	429			-	-	-	429
totale			429			-			429
4) ALTRI BENI									
- Mobili	9,00%	4,50%	115	0,00%	0,00%	-	-	-	115
- Macchine ufficio/P.Computers e Hardware	20,00% / 33,00%	10,00% / 16,50%	1.542	0,00%	0,00%	-	-	-	1.542
- Automezzi/Vetture di servizio	15,00% / 18,75%	7,500% / 9,375%	214	0,00%	0,00%	-	-	-	214
totale			1.871			-			1.871
5) MATERIALE ROTABILE									
- Autobus	6,67% - 10%	3,34% - 5%	19.920	0,00%	0,00%	-	-	-	19.920
- Tram e relativi accessori	3,33% - 6,25%	1,665% - 3,125%	9.041	0,00%	0,00%	-	-	-	9.041
- Battelli	6,75%	3,38%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
- Materiale rotabile ferroviario	6,25%	3,13%	27	0,00%	0,00%	-	-	-	27
totale			28.988			-			28.988
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI									
- Immobilizzazioni parcheggi	5,00%	2,50%	3.054	0,00%	0,00%	-	-	-	3.054
totale			3.054			-			3.054
TOTALE BENI MATERIALI			42.374			-			42.374
TOTALE GENERALE			46.901			-			46.901

BILANCIO AL 31/12/2020

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA	SALDO AL 31/12/2019	ACQUISIZIONE QUOTE 2020	AUMENTI	UTILIZZO FONDI RISCHI	RIVALUTAZIONI & SVALUTAZIONI	RICLASSIFICHE NEL CIRCOLANTE	RETTIFICHE DI VALORE	LIQUIDAZ. E CESSIONI	SALDO 31/12/2020 (a)	QUOTA P.N. 31/12/2020 DI COMPETENZA (b)	DIFFERENZA (b-a)	% DI POSSESSO
IMPRESE CONTROLLATE												
C.A.NOVA S.p.A.	1.307	-	-	-	-	-	-	-	1.307	203	1.104	100,00%
MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	10	-	-	-	-	-	-	10	42	32	100,00%	
TOTALE	1.317	-	-	-	-	-	-	1.317	245	-	1.072	
IMPRESE COLLEGATE												
BUS COMPANY S.r.l.	5.681	-	-	-	-	-	-	5.681	8.906	3.225	30,00%	
EXTRA TO S.c.a r.l.	38	-	-	-	-	-	-	38	44	6	38,05%	
TOTALE	5.719	-	-	-	-	-	-	5.719	8.950	3.231		
IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI												
NORD OVEST SERVIZI S.p.A.	2.625	-	-	-	-	-	-	2.625	2.723	98	15,00%	
T.P.L. Linea S.r.l.	735	-	-	-	-	-	-	735	1.218	483	12,24%	
CONSORZIO GRANDA BUS	8	-	-	-	-	-	-	8				
A.T.C. Esercizio	4	-	-	-	-	-	-	4				
Consorzio C.O.A.S.	5	-	-	-	-	-	-	5				
Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti	3	-	-	-	-	-	-	3				
Fondazione "T.FENOGLIO"	3	-	-	-	-	-	-	3				
TURISMO TORINO e Provincia	3	-	-	-	-	-	-	3				
Banca Popolare ETICA	1	-	-	-	-	-	-	1				
APAM Esercizio (*)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTALE	3.387	-	-	-	-	-	-	3.387				
TOTALE GENERALE	10.423	-	-	-	-	-	-	10.423	13.136	2.740		

(*) E' indicata la partecipazione in "APAM Esercizio" ma, dato atto che il presente prospetto è esposto in "migliaia di euro" e dato atto inoltre che la partecipazione è pari a un importo di Euro 0,49, risulta evidenziata con valore zero

BILANCIO AL 31/12/2020

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (Valori in migliaia di Euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA	SEDE LEGALE	CS AL 31/12/2020
IMPRESE CONTROLLATE		
CA.NOVA S.p.A. MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	Strada carpice 10, 10024 Moncalieri (Torino) Corso F.Turati, 19/6 10128 Torino	200 10
IMPRESE COLLEGATE		
BUS COMPANY S.r.l. EXTRA TO S.c.a r.l.	Via Assarotti 10, 10122 Torino Corso F.Turati, 19/6 10128 Torino	172 100
ALTRE IMPRESE		
NORD OVEST SERVIZI S.p.A. T.P.L. Linea S.r.l. CONSORZIO GRANDA BUS A.T.C. Esercizio S.p.A. Consorzio C.O.A.S. Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti a r.l. Fondazione pr l'ambiente "T.FENOGLIO" Onlus TURISMO TORINO e Provincia Banca Popolare ETICA	Corso XI Febbraio, 14 – 10152 TORINO Via Valletta San Cristoforo 3r - Savona Via Circonvallazione, 19 12037 - Saluzzo (CN) Via Leopardi 1 - 19124 La Spezia Via alla Stazione, 29, 14019 Villanova d'Asti AT Viale Milite Ignoto, 26/28 15121 - Alessandria Via Maria Vittoria 12 - 10123 Torino Via Maria Vittoria 19 - 10123 Torino Sede Centrale Via N. Tommaseo 7 - 35131 Padova	7.800 5.100 100 3.500 50 50 302 1.166 59.380

BILANCIO AL 31/12/2020

CREDITI E DEBITI PER AREA GEOGRAFICA (Valori in migliaia di Euro)

Crediti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
1) Verso Clienti	73.230	81.773	136	137	-	-	-	-	7	7	73.373	81.917
2) Verso imprese controllate	697	390									697	390
3) Verso imprese collegate	12.690	15.199									12.690	15.199
4) Verso Enti controllanti	59.347	66.765									59.347	66.765
5) Verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	8.007	10.058									8.007	10.058
5 bis) crediti tributari	1.768	1.934									1.768	1.934
5 ter) imposte anticipate	-	-									-	-
5 quater) Verso altri	77.687	65.593	-	-	-	-	-	-	-	-	77.687	65.593
TOTALE CREDITI LORDI	233.426	241.710	136	137	-	-	-	-	7	7	233.569	241.854
- Fondo svalutazione crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE CREDITI NETTI	213.163	216.113	136	137	-	-	-	-	7	7	213.306	216.257

Debiti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
1) Obbligazioni	1.262	1.500									1.262	1.500
2) Obbligazioni convertibili	-	-									-	-
3) Debiti v/soci per finanziamenti	-	-									-	-
4) Debiti V/banche	104.512	105.607									104.512	105.607
5) Debiti V/altri finanziatori	17.395	10.453									17.395	10.453
6) Acconti	144	131	-	-	-	-	-	-	-	-	144	131
7) Debiti V/fornitori	60.489	68.806	781	1.640	-	-	22	23	-	-	61.292	70.478
8) Debiti rapp. da titoli di cred.	-	-									-	-
9) Debiti V/imp. controllate	4.067	3.879									4.067	3.879
10) Debiti V/imp. collegate	2.285	1.173									2.285	1.173
11) Debiti V/Enti controllanti	99.722	91.538									99.722	91.538
11 bis) Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	52.191	45.729									52.191	45.729
12) Debiti tributari	9.066	19.007									9.066	19.007
13) Debiti V/ist.previd.e sic.soc.	5.849	10.203									5.849	10.203
14) Altri debiti	32.614	28.162	-	-	-	-	-	-	-	-	32.614	28.162
TOTALE	389.596	386.189	781	1.640	9	-	22	23	-	-	390.399	387.861

BILANCIO AL 31/12/2020

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO
(Valori in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	ALTRE RISERVE	UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31/12/2018	76.007	2.967	932	-	15.200	-	498	95.604
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 12/04/2019	-	-	25	473	-	-	(498)	-
Versamento Dividendi all'Azionista	-	-	-	-	-	-	-	-
Attualizzazione Crediti e Debiti	-	-	-	-	-	-	-	-
Arrotondamenti	-	-	-	-	-	-	-	-
UTILE / (PERDITA) AL 31.12.2019	-	-	-	-	-	-	(16.816)	(16.816)
SALDO AL 31/12/2019	76.007	2.967	957	473	15.200	-	16.816	78.788
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 29/06/2020	-	-	-	-	-	(16.816)	16.816	-
Versamento Dividendi all'Azionista	-	-	-	-	-	-	-	-
Attualizzazione Crediti e Debiti	-	-	-	-	-	-	-	-
Arrotondamenti	-	-	-	-	-	-	-	-
UTILE / (PERDITA) AL 31.12.2020	-	-	-	-	-	-	(19.776)	(19.776)
SALDO AL 31/12/2020	76.007	2.967	957	473	15.200	-	16.816	59.012

BILANCIO AL 31/12/2020

ANALISI DEL PATRIMONIO NETTO

(Valori in migliaia di Euro)

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
<i>Capitale sociale</i>	76.007				
<i>Riserve di capitale:</i>	2.967	A, B, C	2.967		
- <i>Riserva di rivalutazione L. 2/2009</i>					
<i>Riserve di utili:</i>	957	B	957		
- <i>Riserva legale</i>					
<i>Altre riserve:</i>	473	A, B, C	473		
- <i>Riserva straordinaria</i>	15.200	A, B (**)	-		
- <i>Attualizzazione crediti/debiti verso Azionista</i>					
<i>Utili (perdite) portate a nuovo</i>	- 16.816		-		
<i>Utile (perdita) esercizio 2020</i>	(19.776)		0		
TOTALE	59.012		4.397		
Quota non distribuibile (*)			957		
Residua quota distribuibile			3.440		

Legenda :

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

Note:

(*) ai sensi del primo comma, n. 5 dell'art. 2426 C.C. parte destinata a copertura dei costi pluriennali.

(**) disponibile a partire dalla fine dell'ultimo anno (2030) del piano di rientro previsto dagli Accordi siglati ad aprile 2

BILANCIO AL 31/12/2020

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE, COLLEGATE E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI NELL'ESERCIZIO 2020
(Valori in migliaia di Euro)

RAPPORTI FINANZIARI					
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	ONERI	PROVENTI	
IMPRESE CONTROLLANTI					
COMUNE DI TORINO	53.734 (*)	1.403	1.402	5.967	
F.C.T. Holding S.p.A.	-	5.777 (*)	-	-	
IMPRESE CONTROLLATE					
CA.NOVA S.p.A.	0	-	-	-	
MECCANICA MORETTA S.r.l. (in liquidazione)	121	-	-	-	
IMPRESE COLLEGATE					
Bus Company S.r.l.	-	-	-	-	
EXTRA TO S.c.a.r.l.	3	-	-	870	
IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI					
ST S.r.l.	29	56	-	-	
A.F.C. Torino S.p.A.	-	-	-	-	
C.A.A.T. S.c.p.a.	-	-	-	-	
C.C.T. S.r.l.	-	-	-	-	
Infra.TO S.r.l.	24	35	-	1	
Risorse Idriche S.p.A.	-	-	-	-	
S.M.A.T. S.p.A.	-	-	-	-	
SORIS S.p.A.	-	-	4	-	

(*) - Importi iscritti al nominale, al netto del Fondo Svalutazione Crediti. Nel Bilancio dell'esercizio 2020 sono rilevati al costo ammortizzato e pertanto i crediti e i debiti ammontano rispettivamente a Euro

52.110	e	4.973
468	e	(121)

 migliaia ed i relativi (oneri) e proventi del periodo ammontano rispettivamente a euro

468	e	(121)
-----	---	-------

 migliaia

BILANCIO AL 31/12/2020

ATTIVO CIRCOLANTE: CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI
(Migliaia di euro)

TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	ESERCIZIO 2020						ESERCIZIO 2019	
	TOTALE	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	
TRAM								
Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq.Tram 6000	17.519	5.791	10.048	1.679	19.356	5.780	10.990	
Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000	8.595	3.166	4.655	773	9.904	3.140	5.573	
	26.113	8.957	14.703	2.453	29.261	8.920	16.562	
LEGGE 204								
Mutuo Banca OPI 120902	20.136	8.314	9.478	2.344	22.773	8.228	11.129	
	46.249	17.271	24.182	4.797	52.034	17.148	27.691	
TOTALE	(*)							

BILANCIO AL 31/12/2020

DEBITI VERSO BANCHE E COPERTURA DELL'AZIONISTA
(Valori in Migliaia di Euro)

	Esercizio 2020		Esercizio 2019	
	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune
Mutuo Banca OPI	7.934	19.406	9.375	21.839
Mutuo Banca OPI	8.840	16.926	9.826	18.587
Mutuo Unicredit Banca	4.067	8.293	4.990	9.516
	20.841	44.625	24.191	49.942

BILANCIO AL 31/12/2020

DETTAGLIO CREDITI E DEBITI NON CORRENTI
 (Valori in Migliaia di Euro)

Crediti	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Fondo svalutazione	Attualizzazione	Totale al 31.12.2020	Totale al 31.12.2019
C.II.4) Crediti verso Enti controllanti	30.759	25.004	5.208	(5.718)	(1.624)	53.629	57.959
Totale	30.759	25.004	5.208	(5.718)	(1.624)	53.629	57.959

Debiti	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
D.5) Debiti verso altri finanziatori	2.278	9.614	5.504
D.7) Debiti verso fornitori	59.269	2.149	-
D.11) Debiti verso Enti controllanti	21.483	34.227	57.395
D.11.bis) Debiti verso Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	37.432	7.380	7.380
D.4.b) Debiti verso banche per mutui	6.253	14.588	-
D.4.c) Debiti verso banche per finanziamenti	3.750	11.250	-
Totale	130.465	79.207	70.278

Attualizzazione	Totale al 31.12.2020	Totale al 31.12.2019
-	17.395	10.452
(125)	61.292	70.478
(13.382)	99.722	91.538
-	52.191	45.729
-	20.841	24.192
-	15.000	15.000
(13.508)	266.442	257.389



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14
DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020



Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

All'Azionista della
Gruppo Torinese Trasporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA (la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2020, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione, incluse le disposizioni dell'articolo 38-quater del D.L. 19 maggio 2020, n. 34 ("Decreto Rilancio"), come convertito con modifiche dalla L. 17 luglio 2020 n. 77, già previste dall'articolo 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 ("Decreto Liquidità"), convertito dalla L. 5 giugno 2020 n. 40.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20115 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12970880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 3640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697301 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Giansici 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275011 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 1515711 - **Roma** 00151 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 550771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 13 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 13 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 993311

www.pwc.com/it



Applicazione delle disposizioni dell'articolo 38-quater del Decreto Rilancio, già previste dall'articolo 7 del Decreto Liquidità e incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione sui paragrafi "Valutazioni sulla continuità aziendale" della relazione sulla gestione e della nota integrativa, in cui si indica che gli amministratori hanno redatto il bilancio d'esercizio nel presupposto della continuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'articolo 38-quater del Decreto Rilancio. Ai fini dell'esercizio di tale deroga, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC, gli amministratori segnalano di aver tenuto conto che, nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, sussisteva la continuità aziendale ai sensi del paragrafo 22 dell'OIC 11, nonché dell'articolo 7 del Decreto Liquidità al tempo vigente.

Nei medesimi paragrafi, gli amministratori forniscono informazioni aggiornate alla data di preparazione del bilancio circa la loro valutazione in merito alla sussistenza del presupposto della continuità aziendale, indicando inoltre i fattori di rischio, le assunzioni effettuate e le incertezze significative identificate, nonché i piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

Altri aspetti – Applicazione del principio di revisione ISA Italia 570

Come richiamato nel precedente paragrafo, gli amministratori hanno fornito nella nota integrativa informazioni aggiornate circa la loro valutazione sulla continuità aziendale, come richiesto dal paragrafo 10 del Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC.

Conseguentemente, nell'applicazione del principio di revisione ISA Italia 570 "Continuità aziendale" sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, è stata esclusivamente valutata l'informativa fornita dagli amministratori con riferimento al presupposto della continuità aziendale.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la



liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino



- alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10

Gli amministratori della Gruppo Torinese Trasporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società al 31 dicembre 2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Torino, 21 luglio 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

FIRMATO IN ORIGINALE

Piero De Lorenzi
(Revisore legale)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO CHIUSO AL
31 DICEMBRE 2020 REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea dei Soci di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (la "Società" o "GTT")

Sede legale in Torino, Corso Turati 19/6

Oggetto: Relazione del Collegio sindacale al bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 redatta ai sensi dell'art. 2429, co. 2, del codice civile

La presente relazione è stata approvata collegialmente per il suo deposito presso la sede della Vostra Società entro la data di convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'impostazione della presente relazione è conforme alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili vigenti dal 1° gennaio 2021.

L'organo di amministrazione ha reso disponibili, con il nostro assenso in deroga al termine di cui all'art. 2429 comma 1 c.c., i seguenti documenti approvati in data 14 luglio 2021, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

- progetto di bilancio, formato da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa;
- relazione sulla gestione.

E' stata inoltre predisposta, in attuazione degli obblighi imposti agli amministratori delle società "a controllo pubblico" dall'art. 6 co. 4 del D. Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (il "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica" o "Decreto Madia"), la "Relazione sul governo societario", contenente l'apposita informativa sul programma di valutazione del rischio di crisi aziendale e relativi indicatori di allerta, adottato da GTT ai sensi dell'art. 6 co. 2 della citata norma. Detta relazione, approvata dal consiglio di amministrazione nella medesima seduta del 14 luglio 2021, informa in merito al programma di valutazione del rischio di crisi aziendale adottato dalla Società ai sensi dell'art. 6 co. 2 del Decreto Madia e contiene altresì l'indicazione degli strumenti di governo societario adottati ai sensi del co. 3 e riconducibili a quelli specificamente individuati dalla norma

stessa quali regolamenti interni, ufficio di controllo interno, codici di condotta, programmi di responsabilità sociale d'impresa. Il collegio sindacale dà atto che la predetta relazione è stata redatta tenendo conto del documento pubblicato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili nel marzo 2019. La stessa dovrà quindi essere presentata dagli amministratori in sede di assemblea e pubblicata contestualmente al bilancio d'esercizio.

Nella medesima seduta consiliare del 14 luglio 2021 è stata inoltre approvata la “Dichiarazione individuale di carattere non finanziario” (DNF) ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, predisposta su base volontaria per il secondo esercizio consecutivo. Con tale documento, che rappresenta un'evoluzione del bilancio di sostenibilità, la Società rende conto, attraverso l'uso appropriato di indicatori non finanziari, degli *outcome* e degli impatti delle attività economiche svolte nell'esercizio 2020 in attuazione delle politiche di natura sociale, ambientale, e di diversità nella composizione degli organi sociali, nonché dei relativi modelli aziendali di gestione dei cosiddetti rischi ESG (*Environment, Social, Governance*).

Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza degli assetti organizzativi, del sistema amministrativo e contabile sul loro concreto funzionamento.

Il collegio sindacale ha approfondito la sua conoscenza della Società quanto all'evoluzione della gestione ed alle caratteristiche della struttura organizzativa e contabile, svolgendo l'attività di vigilanza tramite un approccio dedito ad intercettare gli elementi di maggiore criticità e conseguentemente modulando l'intervento proporzionalmente alla rilevanza del rischio ed alle criticità emergenti dal suddetto profilo di analisi.

Le attività effettuate dal collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio 2020 durante cui si sono svolte - prevalentemente a distanza - le riunioni di cui all'art. 2404 del codice civile e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

Durante le predette verifiche periodiche, il collegio sindacale ha esaminato con particolare attenzione i problemi di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'eventuale impatto economico, finanziario e sulla struttura patrimoniale al 31 dicembre 2020 o quali eventi successivi alla data di chiusura del bilancio, nonché gli eventuali rischi connessi a perdite dovute all'evolversi della situazione economica e finanziaria, monitorati con periodicità costante.

In particolare, nel vigilare sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, abbiamo:

- partecipato alle assemblee dei soci ed alle riunioni del consiglio di amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare;
- acquisito dall'organo amministrativo, con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- ottenuto dall'amministratore delegato adeguate informazioni sull'attività posta in essere dalla Società e sulla sua prevedibile evoluzione con periodicità superiore al minimo fissato di sei mesi di cui all'art. 2381, co. 5 del codice civile. Il predetto costante flusso informativo, particolarmente intensificato durante tutto l'esercizio al fine di acquisire informazioni circa l'impatto prodotto dall'emergenza sanitaria Covid-19 sull'attività svolta e sulla continuità aziendale, è avvenuto in corso d'anno sia in occasione delle riunioni programmate, sia degli accessi del collegio sindacale presso la sede sociale, nonché tramite i frequenti flussi informativi con i membri del consiglio di amministrazione, concludendo che l'organo delegato ha, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad esso imposto dalla citata norma;
- scambiato, ai sensi dell'art. 2409-septies del codice civile, con il revisore legale le informazioni necessarie per l'espletamento dei rispettivi compiti; da tali scambi non sono pervenute segnalazioni di fatti censurabili, disfunzioni o omissioni gravi riscontrati nello svolgimento dell'attività aziendale, né sono emersi ulteriori dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione, salvo quanto nella stessa illustrato;
- mantenuto un costante aggiornamento sull'evoluzione dell'attività della controllata Ca.Nova S.p.A. attraverso lo scambio di informazioni con l'organo di controllo e con la società di revisione della stessa.

Quanto alla vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, abbiamo:

- periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze dettate dall'andamento della gestione; a questo proposito evidenziamo che, su raccomandazioni che il collegio sindacale aveva portato

all'evidenza dell'organo gestorio, (i) nel mese di marzo 2020 è stato varato un nuovo assetto organizzativo che in sintesi ha razionalizzato le deleghe operative dei primi livelli, riducendone il numero ed assegnando responsabilità univoche e, successivamente alla chiusura dell'esercizio ed alla nomina del direttore generale avvenuta nel mese di febbraio 2021, (ii) è stato istituito l'"ufficio di controllo interno", le cui regole di funzionamento sono in fase di attuazione, soddisfacendo in tal modo le indicazioni del Decreto Madia per le società a controllo pubblico;

- monitorato le misure organizzative adottate dall'organo amministrativo per fronteggiare la situazione emergenziale da Covid-19 anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni;
- acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire;
- vigilato che il sistema di controllo e gli assetti organizzativi, amministrativi e contabili adottati dalla Società fossero adeguati a rilevare tempestivamente segnali che facessero emergere dubbi significativi sulla capacità dell'impresa a operare come entità in funzionamento.

Con riferimento alla vigilanza sull'attuazione del Piano Industriale 2017-2021 approvato dal consiglio di amministrazione il 2 gennaio 2018, autorizzato dal socio il 12 gennaio 2018, quindi aggiornato il 21 dicembre 2018 con spalla al 30 settembre 2018, il collegio sindacale:

- segnala che la Società ha affidato il monitoraggio di piano al terzo indipendente Deloitte, che nelle sue relazioni trimestrali relative al 2020 ("IBR monitoring report"), in ultimo quella relativa ai risultati conseguiti dalla Società al 31 dicembre 2020, presentata nella riunione del consiglio di amministrazione del 14 luglio 2021, ha evidenziato alcuni scostamenti a livello sia economico sia patrimoniale e finanziario tali da richiedere la continua attenzione del management al raggiungimento delle assunzioni di piano; a questo si è aggiunta l'attuale situazione straordinaria dovuta all'emergenza sanitaria Covid-19 che, quale fattore esogeno, rende più difficile il confronto con le assunzioni di piano e aumenta la necessità di ulteriori azioni a supporto degli obiettivi di piano che tengano in debita considerazione l'evento straordinario e non preventivabile che ha colpito il Paese ed i relativi risultati economici e finanziari che ne sono diretta conseguenza;

- ha chiesto che il monitoraggio di piano (i) fosse mantenuto puntuale ed efficace, anche attraverso il confronto col budget mensilizzato, valorizzando e regolamentando la funzione dello specifico comitato di monitoraggio istituito presso l'azienda, e (ii) includesse la verifica degli impegni verso gli *stakeholder*, ed in modo specifico verso gli istituti di credito in forza della convenzione sottoscritta in data 28 dicembre 2018, sulla cui base la Società potesse evidenziare tempestivamente gli eventuali scostamenti e adottare senza indugio gli opportuni provvedimenti correttivi, come peraltro auspicato dagli enti di riferimento (Città e Regione) che hanno posto il rispetto degli obiettivi del piano al vertice delle priorità nei rapporti con la Società;
- segnala, con riferimento alla sopracitata convenzione banche (art. 8.22), che è in corso la predisposizione della “Dichiarazione di rispetto dei parametri finanziari al 31 dicembre 2020” e che i relativi prospetti di calcolo saranno certificati dalla società di revisione;
- ha richiesto agli amministratori di anticipare la predisposizione di un nuovo piano industriale e che tale piano, come avvenuto sia per la sua formulazione originaria, sia in sede di ultimo aggiornamento su spalla al 30 settembre 2018, fosse soggetto a un giudizio sulla ragionevolezza dei dati previsionali utilizzati, formulato secondo l'impostazione prevista dal principio di revisione internazionale “ISAE 3400 Revised”; tale esigenza di aggiornamento del piano, che era già presente prima dell'avvento della crisi da pandemia Covid-19, è sicuramente da essa rafforzata in quanto gli effetti della crisi riconducono gli obiettivi di sostenibilità e di continuità del servizio ad un più ampio arco temporale che trova nel piano industriale lo strumento più idoneo di pianificazione e controllo.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività di vigilanza, il collegio sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dall'azionista e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società;

- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- GTT ha in corso il sopracitato processo di miglioramento organizzativo e non si pongono osservazioni in merito all'adeguatezza organizzativa ed all'affidabilità del sistema amministrativo e contabile, tali da limitare la capacità di rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale indicazione è rivolta anche in riferimento ai requisiti specifici previsti dal Decreto Madia che, in presenza di indicatori di crisi finanziaria, hanno nuovamente condotto gli amministratori, come anzi evidenziato, ad intraprendere un processo di redazione del nuovo piano industriale 2021-2023 al fine di proseguire ed implementare il proprio percorso di risanamento, che tenga in debita considerazione non solo i rilevanti effetti prodotti dall'emergenza sanitaria Covid-19 su tutto il settore del TPL, ma anche delle nuove linee di indirizzo e degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) in termini di investimenti in infrastrutture e di sviluppo nell'ambito della digitalizzazione, delle opportunità inserite nel progetto della rivoluzione verde e della transizione ecologica;
- non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
- non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 del codice civile;
- non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, del codice civile;
- nel corso dell'esercizio il collegio sindacale non ha rilasciato pareri previsti dalla legge.

Il collegio sindacale ha altresì verificato che con riferimento al 31 dicembre 2020 fossero state svolte le procedure di confronto e riconciliazione dei saldi reciproci fra GTT e Città di Torino previste dall'art. 11, co. 6, lett. j del decreto legislativo n. 118/2011, sollecitandone e monitorandone l'attuazione nei termini di legge. Si richiama a tale riguardo che il revisore legale ha emesso specifica relazione attestante che il prospetto riportante i crediti e debiti reciproci al 31 dicembre 2020 nei confronti di Città di Torino, redatto per le finalità previste dalla succitata normativa, è stato compilato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative allo stesso.

Con riferimento alla DNF 2020 il collegio sindacale, nell'ambito dello svolgimento delle funzioni ad esso attribuite dalla normativa di riferimento (art. 3 co. 7 D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254), riferisce che la stessa, è stata oggetto dei seguenti controlli specifici previsti dal comma 10 dell'art. 3 del citato decreto:

- verifica adempimenti formali di redazione e pubblicità, che la normativa pone in carico al soggetto incaricato della revisione legale;
- verifica conformità della DNF ai principi, metodologie e modalità previsti dagli standard di rendicontazione adottati dagli amministratori per la sua predisposizione (*GRI Sustainability Reporting Standards*), affidata con un incarico di revisione limitata ad un commercialista con la qualifica di revisore legale designato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino nell'ambito di un "Protocollo di collaborazione istituzionale in tema di dichiarazione non finanziaria" tra GTT, Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino e Dipartimento di Management dell'Università di Torino siglato nel marzo 2021; il collegio sindacale, interloquendo col predetto revisore incaricato, ha avuto conferma che nella relazione in via di predisposizione ai sensi dell'articolo 3, c. 10, D. Lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 del Regolamento Consob adottato con delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, saranno fornite, sotto forma di *negative assurance* secondo una delle forme previste dal principio di revisione internazionale "ISAE 3000 Revised", le attestazioni di legge.

Considerazioni del collegio sindacale sugli effetti della pandemia da Covid-19

Durante l'esercizio e successivamente alla chiusura dello stesso, la grave emergenza sanitaria derivante dall'epidemia da coronavirus Covid-19 ha continuato a manifestare i propri effetti in Italia, come nel resto del mondo. Pur considerando che, al momento della stesura della presente relazione, la situazione continua a essere in divenire, abbiamo acquisito dagli amministratori, e dai soggetti all'uopo delegati, informazioni sull'impatto prodotto dall'emergenza sanitaria Covid-19 nei primi mesi dell'esercizio 2021, sui fattori di rischio e sulle incertezze significative relative alla continuità aziendale nonché sulle misure intraprese per far fronte a tali rischi ed incertezze; richiamiamo in merito l'informativa fornita dagli amministratori nel paragrafo *Valutazioni sulla continuità aziendale* della nota integrativa al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 e della relazione sulla gestione, nonché nei paragrafi *Rischi e incertezze - Il potenziale impatto dal Covid-19 sulla nostra attività e Evoluzione prevedibile della gestione* della relazione sulla gestione, nonché dalla società di revisione nel richiamo di informativa contenuto nella propria relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio.

Il collegio sindacale ha quindi raccomandato che la situazione di disequilibrio economico generata dalla pandemia, anche in ottica di revisione dei contratti di affidamento e degli accordi con le banche, fosse portata all'attenzione degli *stakeholder* cui sono stati richiesti interventi strutturali e con cui la Società dovrà condividere le linee guida del nuovo piano industriale in via di definizione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Si premette che il progetto di bilancio è stato approvato dal consiglio di amministrazione il 14 luglio 2021, mentre l'assemblea dei soci chiamata alla sua approvazione è stata convocata nel rispetto del maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, cui la Società, in considerazione della deroga contenuta nell'art. 106, co. 1, del D.L. 17 marzo 2020, n. 18 ("Decreto Cura Italia"), convertito nella legge n. 27 del 24 aprile 2020, ha fatto ricorso.

L'azionista, con comunicazione del 20 luglio 2021, ha rinunciato espressamente ai termini previsti dall'art. 2429 c.c. co. 3 per il deposito della presente relazione unitaria, sollevandoci da qualsiasi contestazione.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione ai sensi dell'articolo 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39, datata 21 luglio 2021, contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella predetta relazione, il bilancio d'esercizio "fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, incluse le disposizioni dell'articolo 38-quater del D.L. 19 maggio 2020, n. 34 ("Decreto Rilancio"), come convertito con modifiche dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, già previste dall'articolo 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23, ("Decreto Liquidità"), convertito nella L. 5 giugno 2020, n. 40)". La predetta relazione contiene altresì:

- uno specifico richiamo di informativa, nell'ambito del paragrafo *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 38-quater del Decreto Rilancio, già previste dall'art. 7 del Decreto Liquidità e incertezze significative relative alla continuità aziendale*, sulle indicazioni, fornite nel paragrafo *Valutazioni sulla continuità aziendale* della relazione sulla gestione e della nota integrativa, che gli amministratori hanno: (i) redatto il bilancio d'esercizio nel presupposto della continuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'articolo 38-quater del Decreto Rilancio; (ii) tenuto conto, ai fini dell'esercizio di tale deroga, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC, che nel bilancio chiuso al 31 dicembre

2019 sussisteva la continuità aziendale ai sensi del paragrafo 22 dell'OIC 11 nonché dell'articolo 7 del Decreto Liquidità al tempo vigente; (iii) fornito informazioni aggiornate alla data di preparazione del bilancio circa la loro valutazione in merito alla sussistenza del presupposto della continuità aziendale, indicando inoltre i fattori di rischio, le assunzioni effettuate e le incertezze significative identificate, nonché i piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze;

- l'indicazione, nel paragrafo *Altri aspetti*, che gli amministratori hanno fornito nella nota integrativa informazioni aggiornate circa la loro valutazione sulla continuità aziendale, come richiesto dal paragrafo 10 del Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC, e che conseguentemente la società di revisione, nell'applicazione del principio di revisione ISA Italia 570 "Continuità aziendale" sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, ha valutato esclusivamente l'informativa fornita dagli amministratori con riferimento al presupposto della continuità aziendale.

Il collegio sindacale, non essendogli demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha svolto sullo stesso le attività di vigilanza previste dalla Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il collegio sindacale, nell'ambito degli scambi informativi con la società di revisione, in ossequio alle norme 3.3 e 5.3 dei sopra citati principi di comportamento, ha richiesto alla stessa, ricevendone puntuale riscontro, approfondimenti in merito ad alcune tematiche ritenute meritevoli in quanto particolarmente rilevanti ai fini della predisposizione del bilancio 2020, quali le valutazioni sulla continuità aziendale nonché quelle sull'appropriatezza dei criteri seguiti dalla Società per la contabilizzazione dei ristori per mancati ricavi da traffico.

In particolare, il collegio sindacale ha monitorato il processo di formazione del bilancio, chiedendo agli amministratori di predisporre un'esauriente informativa in modo che l'approvazione dello stesso fosse accompagnata da una visione il più possibile completa ed aggiornata delle risultanze a consuntivo ed anche delle prospettive della Società quanto alle misure necessarie al ripristino del proprio equilibrio economico - finanziario e delle definizioni strategiche del suo operare futuro.

Le misure emergenziali varate dal Governo per contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 sui gestori degli esercizi di trasporto pubblico locale prevedono (i) la salvaguardia dei corrispettivi negozialmente previsti nonostante le minori corse e/o percorrenze effettuate nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 (art. 92 co. 4-bis del 106, co. 1, del

D.L. 17 marzo 2020, n. 18 convertito, con modificazioni, nella Legge 24 aprile 2020, n. 27 - “Decreto Cura Italia”), misura, allo stato, prorogata per l’esercizio in corso sino alla data del 31 luglio, nonché (ii) il ricorso al fondo indennizzo ricavi da traffico istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione iniziale di euro 500 milioni, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari registrata nel medesimo periodo del precedente biennio (art. 200, co. 1, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34 - “Decreto Rilancio” convertito, con modificazioni, nella Legge 17 luglio 2020, n. 77), successivamente incrementato per euro 400 milioni dall’art. 44, co. 1, del D.L. 14 agosto 2020, n. 104 - “Decreto Agosto” convertito, con modificazioni, nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126; per euro 390 milioni dall’art. 22-ter, co. 2, del D.L. 28 ottobre 2020, n. 137 - “Decreto Ristori” convertito, con modificazioni, nella Legge 18 dicembre 2020, n. 176; infine, per euro 800 milioni dall’art. 29, co. 1, del D.L. 22 marzo 2021, n. 41 - “Decreto Sostegni” convertito, con modificazioni, nella Legge 21 maggio 2021, n. 29); tali misure, pur rivestendo carattere di importanza ed attenzione al settore del trasporto pubblico sono, ad opinione dell’organo amministrativo, soprattutto da ritenersi nel loro complesso ancora non sufficienti a riequilibrare il settore delle ingenti perdite economiche subite.

In particolare, sulla base delle sopra citate disposizioni che ne specificano la destinazione (in via diretta per i Decreti Rilancio, Agosto, Ristori ed “in via prioritaria” quanto al Decreto Sostegni) a compensazione della riduzione dei ricavi tariffari del periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, sulla base altresì di un parere contabile *pro veritate* in merito alla competenza economica dei contributi in conto ricavi stanziati a livello nazionale, sono stati iscritti nel bilancio 2020, per la quota attribuibile a GTT, ristori per mancati ricavi da traffico per un importo pari ad euro 25,9 milioni.

Tale importo tiene in debito conto, con approccio conservativo, degli esiti attesi dell’apposita procedura con cui le aziende esercenti i servizi del TPL, dovranno certificare, pena ripetizione da parte degli enti eroganti delle somme incassate a titolo di anticipazione, i dati relativi agli impatti subiti nel 2020 a causa della pandemia (in termini di mancati ricavi da traffico, costi emergenti Covid-19 e costi di produzione cessanti), al fine dell’individuazione delle eventuali sovra-compensazioni. La scadenza per l’invio dei dati aziendali certificati attraverso il portale gestito dalla piattaforma informatica dell’Osservatorio TPL, fissata al 31 luglio 2021 dall’art. 4 del decreto interministeriale n. 340 dell’11 agosto 2020, è stata oggetto di una richiesta delle associazioni datoriali, fatta propria dal Ministero competente, di differimento al 15 settembre 2021, al fine di consentire alle aziende di completare il processo di approvazione dei bilanci 2020. In quest’ottica gli amministratori, non potendo ancora disporre dei provvedimenti definitivi di assegnazione dei contributi per mancati ricavi

da traffico, che potranno rendersi disponibili solo a valle del sopra descritto processo di rilevazione e certificazione, hanno quantificato l'importo iscritto alla competenza 2020 sulla base delle anticipazioni già incassate, ritenuto compatibile con le migliori stime della soglia oltre cui scatterebbe il rischio di sovra-compensazione.

Gli amministratori, pur in presenza delle sopra descritte incertezze sulla determinazione dei ristori, hanno sinteticamente indicato nella relazione sulla gestione le azioni ritenute necessarie al mantenimento nei futuri esercizi delle prospettive di continuità aziendale, ottenibile attraverso lo sviluppo dei seguenti assi strategici del piano industriale 2021-2023 in via di definizione: (i) rinnovo secondo criteri di sostenibilità della flotta; (ii) investimenti in tecnologia e transizione *green*; (iii) focalizzazione su TPL; (iv) efficienze economiche ed operative attraverso l'incorporazione della controllata Ca.Nova S.p.A.

Il progetto di bilancio risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dalla nota integrativa, e sono accompagnati dalla relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 del codice civile, consegnati al collegio sindacale in tempo utile affinché il medesimo potesse fare le proprie osservazioni e proposte in ordine alla sua approvazione.

Fanno altresì parte dell'informativa annuale la già richiamata DNF e la relazione sul governo societario, predisposte dall'organo di amministrazione sotto forma di relazioni separate sebbene coordinate ed interconnesse ai documenti di bilancio.

Tutto ciò premesso il collegio sindacale, preso atto:

- delle valutazioni dell'organo delegato sulla continuità aziendale, tenuto conto della sopra descritta deroga;
- della vigilanza degli amministratori che, dietro sollecitazione del collegio sindacale, hanno partecipato al dibattito consiliare su questa tematica esercitando il potere di richiedere informazioni e valutazioni;
- degli scambi di informazioni effettuati ex art. 2409-septies del codice civile con il soggetto incaricato della revisione legale, nonché degli analoghi incontri avuti con l'organismo di vigilanza;
- del sopra richiamato giudizio senza modifica sul bilancio 2020 espresso dalla società di revisione,

ritiene appropriata l'informativa di bilancio sulla continuità aziendale ma considera imprescindibile che la Società, in considerazione delle pesanti conseguenze in termini economici e finanziari dell'attuale situazione di crisi aziendale originata dalla pandemia Covid-19, mantenga il costante monitoraggio (i) sulla gestione corrente, anche attraverso i bilanci intermedi trimestrali e la rigorosa pianificazione dei flussi di cassa, avendo riguardo al tempestivo assolvimento dei debiti erariali, nonché (ii) sulla realizzazione delle ulteriori misure per il ripristino delle condizioni di equilibrio economico e finanziario della gestione operativa che confluiranno nel nuovo piano industriale 2021 - 2023 in via di definizione e di successiva condivisione con l'azionista e con le banche.

Viene quindi esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, del codice civile, bensì hanno esercitato la facoltà di deroga al disposto dell'art. 2423-bis, c.1, n. 1 del codice civile prevista dall'art. 38-quater della Legge 17 luglio 2020, n. 77 di conversione del Decreto Rilancio. In particolare gli Amministratori hanno ritenuto appropriato il ricorso alla deroga prevista dalla sopracitata normativa a causa dell'incertezza significativa sulla continuità aziendale generata dagli impatti negativi che potrebbero riversarsi sulla situazione economico-finanziaria della Società, che potrebbero minare la sua capacità di continuare ad operare come un'entità in funzionamento;
- ulteriormente, l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, e dell'art. 2423 bis, co. 2 del codice civile, mantenendo altresì invariati i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 rispetto a quello del precedente esercizio;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del collegio sindacale ed a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati;

- quanto all’informativa prevista dagli obblighi di trasparenza e di pubblicità ai sensi della legge 4 agosto 2017 n. 124, si è fatto riferimento alle indicazioni fornite dal documento CNDCEC “L’informativa dei contributi da amministrazioni pubbliche o soggetti a queste equiparati” pubblicato nel marzo 2019;
- quanto alle operazioni con parti correlate si dà atto che delle stesse è fornita evidenza nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione ai sensi degli artt. 2427 e 2428 del codice civile. Il collegio sindacale dà atto della loro conformità alla legge e all’atto costitutivo e della loro rispondenza all’interesse sociale;
- in materia di controllo interno e della normativa di cui al D. Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, il collegio sindacale ha preso atto dei rapporti di *internal audit* e delle relazioni dell’organismo di vigilanza presentate in sede di consiglio di amministrazione.

Osservazioni e proposte in ordine all’approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell’attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione sulla revisione contabile del bilancio d’esercizio rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, invitiamo l’azionista ad approvare il bilancio d’esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, così come redatto dagli amministratori.

Il collegio sindacale concorda altresì con la proposta di riporto a nuovo della perdita d’esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa.

Torino, 21 luglio 2021

Il Collegio Sindacale

Giuseppe Chiappero (Presidente)

Mariarosa Schembari (Sindaco Effettivo)

Giuseppe Robasto (Sindaco Effettivo)

FIRMATO IN ORIGINALE