



Relazione e bilancio
al 31/12/2014



GTT S.p.A.
Relazione e bilancio di Esercizio
al 31 dicembre 2014

INDICE

3 ORGANI SOCIETARI

4 INDICATORI FINANZIARI

5 PROFILO DI GTT

21 RELAZIONE SULLA GESTIONE

Fatti di rilievo del periodo

Risultati economici, finanziari e patrimoniali

Risk management

Rapporti con parti correlate

Innovazione, Ricerca e Sviluppo

Personale

Qualità, Ambiente e Sicurezza

Contesto normativo

Evoluzione prevedibile della gestione e fatti di rilievo

Avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

70 PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

71 BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014

Nota integrativa

Allegati

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 Srl

ORGANI SOCIETARI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (*)

PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO

Walter Ceresa

CONSIGLIERI

Gabriella Delli Colli

Gian Marco Montanari

COLLEGIO SINDACALE ()**

PRESIDENTE

Stefano Marzari

SINDACI EFFETTIVI

Mariangela Brunero

Stefano Rigon

SINDACI SUPPLENTI

Nicola Barbato

Antonella Maria Castelli

SOCIETÀ DI REVISIONE(*)**

PricewaterhouseCoopers SpA.

(*) Con decreto sindacale del 25/06 – 04/07/2013 erano stati nominati nel CdA di GTT:

- Walter Ceresa Presidente
- Roberto Barbieri AD
- Gianmarco Montanari Consigliere
- Gabrielle DelliColli Consigliere
- Simonetta Cei Consigliere.

L'assemblea ordinaria degli azionisti del 17/09/2013, preso atto delle intervenute dimissioni dell'AD Roberto Barbieri e del consigliere Simonetta Cei ha deliberato di determinare nel numero di 3 i componenti del CdA, nel rispetto dell'art 21 dello statuto societario che prevede che il CdA sia composto da 3 a 5 membri e che spetta all'assemblea la determinazione del numero dei componenti dell'organo amministrativo.

Con decreto sindacale del 17/09/2013 si è proceduto alle nomine che determinano l'attuale composizione del CdA.

(**) La durata della carica è prevista fino all'approvazione del Bilancio al 31/12/2015

(***) La durata della carica è prevista fino all'approvazione del Bilancio al 31/12/2016.

INDICATORI FINANZIARI

INDICATORI FINANZIARI	Esercizio 2014	Esercizio 2013
Totale Ricavi	€ 466.185	€ 458.780
Margine operativo lordo	€ 51.682	€ 34.594
Risultato Netto	€ 2.191	€ 1.840
Risultato operativo	€ 11.265	€ 1.095
ROE (Risultato Netto/PN)	1,22%	1,03%

(importi in migliaia di Euro)

PROFILO DI GTT S.p.A

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e i suoi servizi

Il Gruppo Torinese Trasporti è una società per azioni controllata dalla società FCT Holding S.r.l., di proprietà del Comune di Torino. Le attività svolte direttamente e/o indirettamente da GTT sono:

- trasporto con la linea 1 della metropolitana automatica di Torino;
- trasporto di linea urbano e suburbano di superficie;
- trasporto su autolinee urbane di Ivrea ed extraurbane regionali (referenti dei contratti di servizio: Comune di Ivrea, Province di Torino, Alessandria, Asti e Cuneo, e Agenzia per la mobilità metropolitana);
- trasporto su ferrovia (linee Torino Ceres e Canavesana; tratta Torino - Porta Susa-Trofarello – Chieri in sub affidamento da Trenitalia);
- gestione dei parcheggi a pagamento nel Comune di Torino.

GTT svolge inoltre le seguenti attività:

- Gestione della segnaletica per la mobilità del Comune di Torino;
- Servizi turistici quali navigazione sul Po, ascensore della Mole Antonelliana, tranvia a cremagliera Sassi - Superga, tram ristorante, linea tranviaria storica, tour con autobus scoperto a due piani *City Sightseeing Torino* (la cui quota verrà con tutta probabilità dismessa nel I semestre 2015), treno a vapore del Museo Ferroviario Piemontese, navetta che collega il Castello di Rivoli alla metropolitana, bus che collega Torino con la Reggia di Venaria.

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 da sempre attenta a un rigoroso rispetto delle leggi e 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 interlocuto-

ri, 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.

I NUMERI DI GTT

VETTURE KM	
Produzione commerciale urbana e suburbana di superficie	44,2 milioni di cui tram commerciali 6,2 milioni
Produzione Underground (Metropolitana automatica)	11,2 milioni
Produzione commerciale extra urbana su gomma	11 milioni di cui 0,4 milioni bus sostitutivi treni
Produzione ferroviaria (treni km)	1,2 milioni

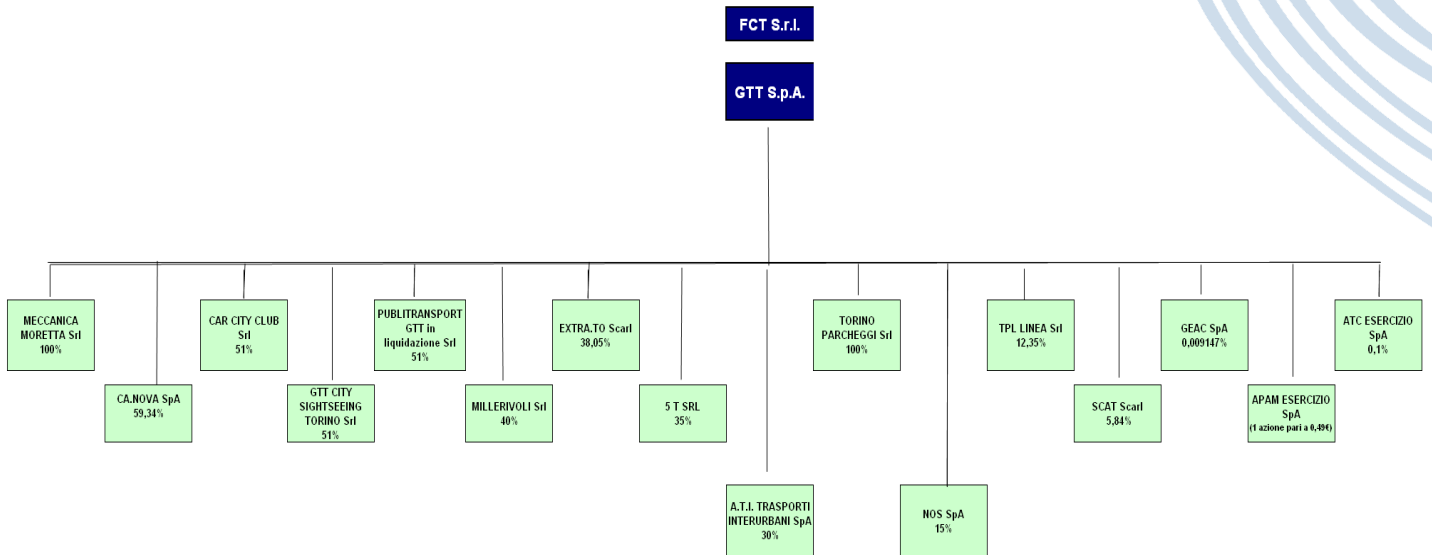
PARCO ROTABILE CIRCOLANTE	
Numero tram in esercizio	217 di cui 10 cremagliera e 13 motrici storiche
Numero vetture metropolitana	58
Numero bus (urbani + extraurbani) in esercizio	1.202 di cui circa il 2% in uso a terzi e 4 da noleggio
Numero treni	40

PARCHEGGI - NUMERO POSTI AUTO a pagamento	
In struttura	5.904
Pertinenziali + a raso gestiti a parcometro	1.605
Su suolo pubblico (al 31 dicembre 2014)	48.242

AREA SERVITA	
Numero di Comuni serviti (compreso Torino)	282
Popolazione servita	2,554 milioni

NUMERO ADDETTI (Forza puntuale al 31 dicembre)	
Totale	5.008
di cui conducenti	2.395
di cui addetti ai servizi accessori ed ausiliari	398
di cui operai	801

Principali società partecipate da GTT S.p.A.



Modello organizzativo e di governance

L'Amministratore Delegato e Presidente si occupa del coordinamento operativo delle attività aziendali e gestisce progetti specifici.

Operano, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, le seguenti Direzioni:

- TPL - Pianificazione dei servizi, gestione, controllo e miglioramento continuo dei servizi di superficie, manutenzione.
- MetroFerro - Gestione, controllo e miglioramento continuo dei servizi ferroviari e di metropolitana, gestione del patrimonio immobiliare e degli impianti generali.
- Parcheggi - gestione delle attività di sosta su strada e nei parcheggi in struttura.
- Commerciale e Marketing - Sviluppo dei ricavi da titoli di viaggio e altri business, rapporti con la clientela, marketing e comunicazione.
- All'Amministratore Delegato fanno capo inoltre le seguenti Direzioni di staff:
- Legale Societario e Partecipate - Tutela legale, predisposizione contratti, gestione delle partecipazioni, sviluppi di business.
- Amministrazione Finanza e Controllo - Gestione amministrativa e contabile, budget e controllo di gestione.
- Gestione degli acquisti.
- Sistemi informativi.
- Pianificazione ed Intermodalità - Analisi, progettazione e pianificazione delle reti di TPL e Metropolitana in area urbana ed Extraurbana e di soluzioni intermodali per l'integrazione dei servizi alla mobilità.
- Risorse Umane e Organizzazione - Sviluppo e gestione del capitale umano, organizzazione aziendale, relazioni industriali.
- Sviluppo Tecnologie - Analisi, progettazione e sviluppo dei progetti trasversali di carattere innovativo e ad alto contenuto tecnologico, con particolare riferimento alla bigliettazione elettronica (BIP).

Rispondono all'Amministratore Delegato anche le seguenti funzioni di staff:

- Qualità Sicurezza Ambiente ed Energia.
- Ufficio Stampa.

Al Consiglio di Amministrazione risponde la funzione di Internal Audit, con compiti di verifica dell'efficacia, efficienza ed adeguatezza normativa di tutti i processi aziendali.

Quale organo collettivo di governo dell'azienda, viene infine istituito il Comitato di Gestione, cui partecipano l'Amministratore Delegato, Direttore TPL/Direttore Metro-Ferro, Direttore

Commerciale e Marketing/Direttore Amministrazione Finanza e Controllo, Direttore Risorse Umane e Organizzazione, Direttore Legale Societario e Partecipate, Responsabile esercizio TPL Urbano ed Extraurbano, Responsabile Pianificazione e Intermodalità.

Le attività di GTT

METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO

La Metropolitana automatica Torinese è entrata in esercizio nel 2006, in concomitanza con l'evento delle Olimpiadi invernali a Torino. La prima tratta forniva il servizio da Collegno alla vecchia stazione ferroviaria di piazza XVIII Dicembre; nel 2007 entrò in funzione la seconda tratta da Porta Susa alla stazione di Porta Nuova; nel 2011 è stato messo in esercizio il tratto da Porta Nuova a Lingotto ed è stata aperta la fermata in concomitanza della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa.

La linea 1 della metropolitana costituisce uno dei punti fondamentali del programma di miglioramento del sistema del trasporto pubblico di Torino. Veicoli leggeri, frequenti e senza conducente, ideata per ridurre i tempi di attesa e adattare il servizio alle esigenze delle diverse fasce orarie.



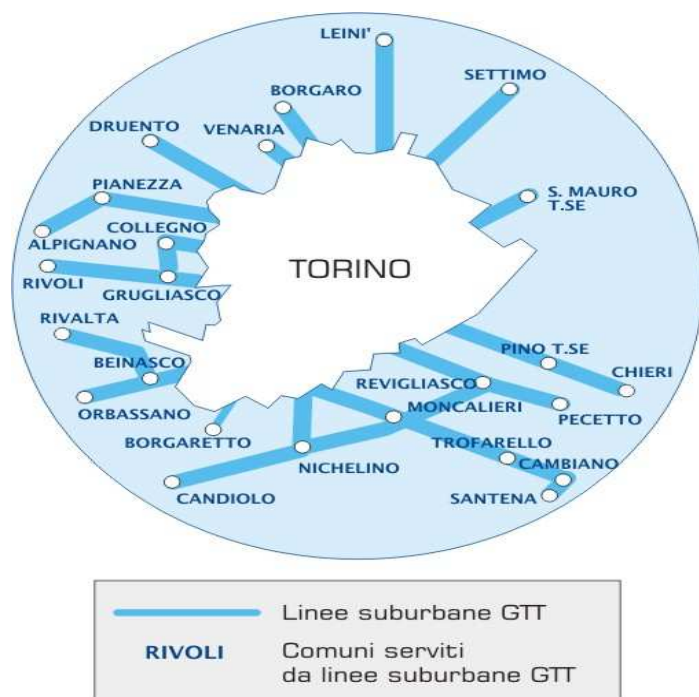
58 veicoli di tipo VAL208 accoppiati viaggiano sotto corso Francia, corso Vittorio Emanuele II e via Nizza; percorrono 13,2 km in 23 minuti, collegando il parcheggio di interscambio di Fermi (Collegno) al “cuore” di Torino, alle stazioni ferroviarie di Porta Susa e di Porta Nuova, al polo ospedaliero e il centro multifunzionale del Lingotto.

Il parcheggio di interscambio di Fermi, a Collegno, consente l'utilizzo dalla metro a chi a Torino arriva dalle valli montane e

dalla tangenziale ovest, garantendo un collegamento con il centro della città in poco più di 10 minuti.

Nel 2014 il numero di passaggi in Metropolitana ha superato quota 39,8 milioni.

TRASPORTO URBANO E SUBURBANO IN TORINO E AREA CONURBATA



Il trasporto di superficie nella città di Torino viene svolto con bus a gasolio, a metano ed elettrici e con tram elettrici. Nell'area suburbana vengono serviti con bus 12 e 18 metri a gasolio i comuni della prima cintura (Borgaro, Grugliasco, Rivoli, Orbassano, ecc).

La flotta circolante è composta da 892 bus di cui il 74 % è composto da mezzi alimentati a gasolio, 24% a metano e 2% elettrici: i tram sono 217 compresi 15 mezzi storici e 2 tram ristorante.

Le percorrenze commerciali annue nell'ambito del CdS urbano e suburbano sono di circa 44,24 milioni di vetture chilometro, di cui circa 6,17 milioni attribuiti a linee tranviarie.

TRASPORTO EXTRAURBANO IN PIEMONTE

GTT svolge, attraverso la partecipazione ai consorzi affidatari dei servizi di trasporto, il servizio urbano nella città di Ivrea (in provincia di Torino) e collega 264 comuni nelle province di Asti, Alessandria, Cuneo e Torino.

La flotta circolante è composta da 292 bus e le percorrenze sono pari a circa 11 milioni di vetture km.

AREA INTEGRATA FORMULA ED ESPANSIONI

Area Integrata Formula

Dal 1996 è in vigore la cosiddetta "Area Integrata FORMULA" che raggruppa Torino e un'area circostante che si estende per circa 40 km di raggio nella Provincia di Torino. L'area è assoggettata ad un regime tariffario unico ed è articolata in anelli concentrici, suddivisi in 19 zone.

Le Espansioni dell'Area Integrata

Per facilitare chi raggiunge giornalmente la Provincia di Torino da altre località della Regione

Piemonte (o viceversa) esterne all'area integrata, esistono collegamenti con le linee extraurbane GTT e Trenitalia denominati "Espansioni".

Per chi proviene dalle "Espansioni" i Comuni di accesso all'area integrata sono denominati "Località porta". Chi viaggia sulle "Espansioni" senza oltrepassare la "Località porta" non usa Formula ma i normali abbonamenti GTT e Trenitalia. Chi invece oltrepassa la "Località porta" usa Formula: sul tratto di espansione l'abbonamento è valido solo per il vettore GTT o Trenitalia indicato sulla Tessera Personale Formula.



FERROVIE



GTT gestisce in concessione le linee ferroviarie Torino - Aeroporto – Ceres e Canavesana per circa 80 km di rete, 1,22 milioni di treni km. Il servizio prevede anche un numero di bus sostitutivi che, in alcuni tratti, sono in servizio per collegare i fondovalle non serviti dall'infrastruttura ferroviaria.

I posti km complessivamente offerti superano i 300 milioni.

PARCHEGGI E SOSTA STRISCE BLU

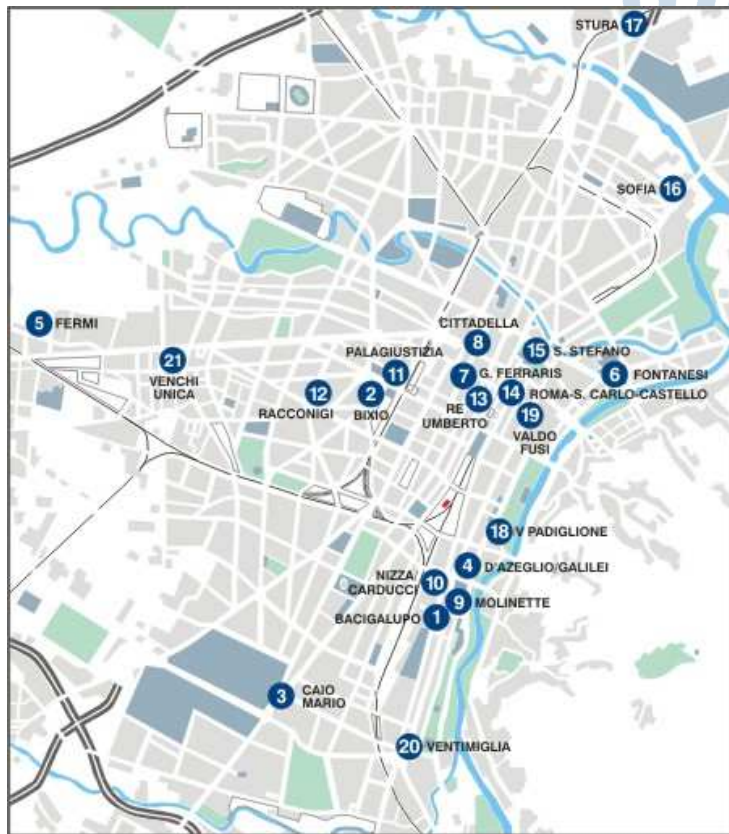
La gestione dei parcheggi a pagamento sia su suolo pubblico che in infrastruttura è stata affidata a GTT dal 1996. Il servizio di sosta a pagamento è svolto da GTT in tutta l'area urbana del centro città e nelle infrastrutture in concessione all'azienda.

I posti auto a pagamento su suolo pubblico sono oltre 48.000 e i parcheggi a barriera o in struttura o pertinenziali gestiti sono 26.

Una centrale operativa computerizzata consente di gestire l'accesso e l'uscita dai parcheggi "In remoto" garantendo il massimo livello di sicurezza ed ottimizzando il servizio di riscossione senza eccessivo impiego di personale.

PARCHEGGI IN STRUTTURA

- 1. Bacigalupo
- 2. Caio Mario
- 3. D'Azeglio/Galilei
- 4. Fermi
- 5. Fontanesi
- 6. Cittadella
- 7. Molinette
- 8. Nizza/Carducci
- 9. Palagiustizia
- 10. Racconigi
- 11. Re Umberto
- 12. Roma/
S. Carlo/Castello (gestito
con A.C.I)
- 13. Santo Stefano
- 14. Sofia
- 15. Stura
- 16. Valdo Fusi
- 17. Ventimiglia
- 18. Venchi Unica
- + 8 parcheggi pertinenziali



SERVIZI per CLIENTI DISABILI

Nel 2014 si è proseguito nell'impegno (sempre in costante collaborazione con Associazioni di persone con disabilità) per migliorare l'accessibilità del servizio di trasporto pubblico.

In relazione ai fattori fondamentali del TPL urbano, si indica quanto segue:



I veicoli di superficie

Gli indicatori di linea ad alta visibilità per ipovedenti sono presenti sull' 85% dei bus (nel 2005 erano al 51%) ; i tram sono attestati al 25% ;

L'annuncio interno prossima fermata: è installato sul 59% dei bus (23% nel 2005); i tram sono attestati al 50%;

Il pavimento ribassato: i bus GTT sono passati dal 51% del 2005 al 86%, i tram sono attestati al 50%;

La pedana per le carrozzine : è presente sull' 83% dei bus (nel 2005 si era al 47%); i tram sono attestati al 50% Nel periodo indicato tali apparati hanno comportato un investimento di quasi 10 milioni di Euro.

Sui tram serie 5.000 è stata sostituita la pedana in dotazione con una più ampia e funzionale pedana manuale.

Sulle vetture serie 6.000 si sta completando la modifica per rendere automatica l'apertura della prima porta (per favorire l'incarozzamento dei clienti con disabilità visiva, normalmente attestati in prossimità della palina) ottimizzando in tal modo le dotazioni riservate alle categorie dei suddetti clienti.

I dati relativi ai tram sono rimasti sostanzialmente invariati in quanto le ultime acquisizioni di nuove vetture risalgono al 2002.

Sin dalla fornitura degli ultimi tram serie 6.000 (inizio anno 2000) le Associazioni sono state coinvolte per acquisire indicazioni sulle caratteristiche di accessibilità dei veicoli da richiedere ai costruttori.

La metropolitana (veicoli, fermate, info)

E' completamente accessibile in tutti i suoi fattori perché è stata progettata e realizzata non solo sulla base della normativa vigente, ma anche acquisendo i suggerimenti/indicazioni di rappresentanti di Associazioni di persone con disabilità.

Il servizio offerto

Oltre l'80% dei Km bus ed oltre il 55% dei Km tram sono gestiti con veicoli accessibili.

Le fermate

Le fermate accessibili ai clienti con disabilità motoria sono circa 1.900 (80% del totale). Sul sito GTT per il pubblico per ciascuna linea sono indicate (logo) le fermate accessibili.

Anche per il rifacimento delle fermate (fermate tipo) GTT si è avvalso da anni della collaborazione di rappresentanti di Associazioni (sia disabilità visiva che motoria).

I conducenti

Continuano le attività di formazione relativamente alle attività connesse al servizio rivolto ai clienti con disabilità.

In collaborazione con una Associazione di persone con disabilità visiva è stato ideato e realizzato un filmato dove ragazzi ipo/non vedenti (loro stessi ideatori della sceneggiatura) rappresentano varie situazioni di viaggio sui mezzi GTT ed in fermata; il filmato è destinato alla formazione dei conducenti ed è proiettato da gennaio 2015 all'interno di tutte le stazioni della Metropolitana per la sensibilizzazione dei cittadini.

Le informazioni sul servizio

Sito internet

In occasione della rivisitazione del sito internet GTT, avvenuta nel 2015, è stata creata una sezione ad hoc per le persone con disabilità. Da allora tale sezione è stata visitata da oltre 312.000 persone.

Inoltre, nelle schede delle linee della rete urbana e suburbana sono sempre specificate le fermate abilitate alla salita/discesa delle persone con disabilità motoria e nelle schede dei parcheggi in struttura sono indicati gli stalli riservati alle autovetture con a bordo persone disabili.

Centri di Servizi al Cliente

Tutti i Centri di Servizi al Cliente sono accessibili; lo sarà anche il nuovo Centro di Porta Susa di prossima attivazione, situato all'interno della Stazione ferroviaria integrata con quella metropolitana. Il sito internet è stato soggetto ad un completo restyling nei primi mesi del 2015.

Info automatiche via cellulare o telefono fisso

Inviando un SMS da cellulare e scrivendo il numero della fermata si ha la risposta delle linee transitanti e dei prossimi passaggi; questa informazione scritta può essere trasformata in audio se si possiede apposito programma.

Telefonando ad un numero fisso e comunicando a voce il numero della fermata è possibile ottenere risposta a voce sulle linee ed i relativi prossimi passaggi.

GESTIONI TURISTICHE

Navigazione sul Po



Nel 2014 è proseguita con successo la Navigazione sul Po, associata al servizio di ristorazione a bordo, utilizzando i nuovi battelli Valentino I e Valentina II sostituiti nel corso del 2011. Si rileva nel 2014 un aumento dei passeggeri del 27,5% e del 29% degli incassi. La spending review ha obbligato al contenimento delle spese strutturali attraverso il mantenimento dell'orario invernale.

Tranvia a dentiera Sassi Superga

La storica tranvia a dentiera Sassi - Superga è unica in Italia nel suo genere. E' la continuazione di una tradizione ultracentenaria iniziata il 26 aprile 1884 con la prima corsa effettuata dalla funicolare costruita con il sistema Agudio: il trenino era mosso da un motore trainante una fune d'acciaio che scorreva parallelamente al binario su pulegge sistemate lungo il percorso.



La linea fu poi trasformata, nel 1934, in tranvia a dentiera con trazione a rotaia centrale ed oggi, completamente ripristinata, offre ai visitatori un viaggio d'altri tempi sulle carrozze originarie e un panorama indimenticabile.

Il percorso si sviluppa per 3.100 metri tra la stazione di Sassi (sita a Torino in piazza Modena, a 225 metri s.l.m.) e la stazione di Superga (a 650 metri s.l.m.). Il dislivello totale di 425 metri è superato con una pendenza media del 13,5%, con punte massime del 21% nel tratto finale tra



Pian Gambino e la Stazione di Superga. All'arrivo a Superga si può ammirare uno splendido panorama su Torino e sulle Alpi, visitare la Basilica di Superga edificata dallo Juarra e le tombe reali dei Savoia.

Il collegamento della tranvia è gestito mediante un con-



voglio composto di motrice e sino ad un massimo di due vetture rimorchiate, con capacità complessiva di 210 passeggeri. Il servizio è accessibile anche alla clientela disabile.

Nel corso del 2014 è aumentato il numero di passeggeri (+16%) rispetto all'anno precedente. Dal punto di vista del contenimento delle spese strutturali, sono state installate due emettitrici automatiche presso la biglietteria di Superga eliminando i costi relativi alla collaborazione di una cooperativa per la gestione della biglietteria.

Ristocolor e Gustotram

Per quanto attiene le due motrici tranviarie adibite alla "Ristorazione in linea" il Ristocolor ed il Gustotram, si rileva un incremento degli incassi del 9,2%.



Ascensore panoramico della Mole Antonelliana

L'ascensore panoramico, in funzione all'interno della Mole Antonelliana, grazie ad una cabina ascensore ad alto contenuto tecnologico con pareti realizzate in cristallo trasparente, effettua la sua corsa in un'unica campata a cielo aperto senza piani intermedi dalla quota di partenza, posta a 10 metri di altezza, fino agli 85 metri del "Tempietto" dal quale si può ammirare una splendida veduta aerea della città.

L'ascensore panoramico continua a svolgere un ruolo centrale nella gestione dei servizi turistici determinato dal costante e significativo successo di pubblico. Il servizio è accessibile anche alla clientela disabile.

All'interno della Mole è ospitato il Museo del Cinema



Noleggio Tram storici

E' proseguito nel corso del 2014 il servizio delle motrici tranviarie



impegnate sulla linea urbana “Storica” n. 7. Le vetture, sono altresì state noleggiate per feste, aperitivi, tour in città, ecc, continuando a garantire efficaci ritorni di immagine a favore di GTT, grazie alla simpatia destata tra gli appassionati e non, registrando un aumento degli incassi del 38%.

Bus Reggia Venaria e Parco della Mandria

Il servizio speciale con autobus collega Torino con La Venaria Reale in circa 40 minuti, è attivo dal martedì alla domenica (il lunedì i Giardini e La Reggia sono chiusi).



Autobus scoperto CitySightseeing



Il servizio di Bus scoperto effettuato dalla società partecipata da GTT “City Sightseeing Torino S.r.l.” è stato operativo nel 2014 con due diversi itinerari per visitare la città e ammirare i suoi monumenti e luoghi storici;

nel corso del 2014 è inoltre stata attivata la terza linea (C – Torino Residenze Reali).

Treno a vapore Museo Ferroviario Piemontese

Costituita nel 1978, l'Associazione si propone il reperimento, la conservazione e il recupero funzionale di materiale ferroviario di peculiare interesse.

Il museo, che si avvale della collaborazione di GTT (Direzione ferrovie) è proprietario di diverse locomotive, alcune a vapore, utilizzate per treni di carattere storico-turistico.

In progetto sezioni con materiale storico, modellini, una biblioteca, archivi, videoteca e fototeca.

The background features several thick, flowing lines in shades of blue and grey. A prominent blue line curves across the middle, while multiple grey lines flow above and below it, creating a sense of movement and depth.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signor Azionista,

l'esercizio 2014 chiude con un utile d'esercizio pari a Euro 2,2 milioni in aumento rispetto al già ottimo risultato (Euro 1,8 milioni) dell'esercizio 2013.

Il risultato operativo è pari ad Euro 11,3 milioni (Euro 1,1 milioni al 31 dicembre 2013); l'EBT al 31 dicembre 2014 è pari ad 7,2 milioni (Euro 0,4 milioni al 31 dicembre 2013).

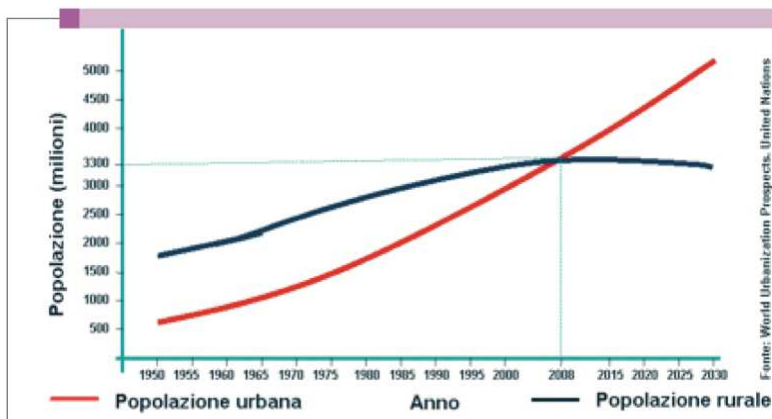
Tale positivo risultato è accentuato nell'analisi della gestione operativa dove emerge un EBITDA pari ad Euro 51,7 milioni in aumento rispetto allo scorso esercizio di circa Euro 17,1 milioni (l'EBITDA al 31 dicembre 2013 era pari ad Euro 34,6 milioni); tale risultato eccezionale è il frutto di una attenta gestione del management aziendale, che ha consentito un'ulteriore riduzione dei costi di gestione (trend che continua ormai da anni), con le materie prime in riduzione del 7%, i servizi del 2% i costi del personale per Euro 1 milione, accompagnato da un aumento dei ricavi da traffico relativamente al trasporto pubblico, che ha contrastato l'ormai consueta riduzione dei ricavi da sosta. Le compensazioni economiche derivanti dal contratto di servizio ammontano ad Euro 203 milioni e sono state determinate moltiplicando i km di produzione (esclusi i trasferimenti) per l'Euro/km da contatto di servizio. Durante tutto il 2014 la Vostra società ha inviato con cadenza mensile un resoconto all'AMMR sulla produzione effettuata. I ricavi per agevolazioni tariffarie non corrispondono all'effettivo mancato guadagno e quindi all'eventuale rimborso dovuto, ma per prudenza è stato iscritto solo l'impegnato dagli Enti. Nei prossimi mesi continuerà il lavoro di analisi delle agevolazioni tariffarie per definire l'effettivo importo da fatturarsi (significativamente superiore a quanto stanziato).

Il risultato d'esercizio risente dell'effetto negativo dell'accantonamento al fondo svalutazione crediti per Euro 4,4 milioni, dell'aumento degli ammortamenti (per Euro 2,5 milioni) e degli oneri finanziari (per Euro 1,8 milioni).

Segnaliamo inoltre che il contesto del mercato immobiliare non ha permesso la valorizzazione del piccolo patrimonio immobiliare non strategico per il business, ma la Vostra società ha proseguito con le analisi propedeutiche alla chiusura di uno stabilimento in Torino e alla sua valorizzazione urbanistica.

Per il 2015, la leggera ripresa del mercato immobiliare fa sperare che le nuove Aste che verranno promosse da GTT sul patrimonio immobiliare non strategico (tra gli altri ricordiamo i bandi di gara che verranno emessi per la vendita dell'ex stabilimento di Alba, di Orbassano, del parcheggio Capuana) si chiudano con esito positivo.

In linea generale, il modello di mobilità adottato oggi nelle nostre città non è conciliabile con i criteri di sostenibilità ambientale a cui un' oculata politica di interventi deve necessariamente ispirarsi.



Evoluzione negli anni della popolazione delle aree urbane

Il funzionamento delle città è legato in modo imprescindibile alla facilità e alla capacità di spostamento di persone e merci nel rispetto degli impatti ambientali e sociali. Pertanto il tema della mobilità sostenibile nelle aree urbane è di assoluta priorità per il futuro delle nostre città e, quindi anche, per lo sviluppo economico e sociale complessivo nel mondo e, in particolare, in Italia e nel Piemonte.

In questo scenario il trasporto pubblico locale, rappresenta, di sicuro, l'unica soluzione reale e strutturata ai problemi di congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale, del risparmio energetico ma anche dell'incidentalità, dello sviluppo urbano, e, più in generale, del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata nelle grandi aree urbane e metropolitane.

Il nostro Paese è, pertanto, in grande ritardo, e manca in prospettiva una politica dei trasporti che ci consenta di recuperare il gap. L'atteggiamento verso il TPL invece, da diversi anni, è sempre stato quello di adottare provvedimenti "tampone" per sostenere un sistema in costante affanno, con una disponibilità di risorse mai aggiornata all'andamento crescente dei costi e, soprattutto, non in modo strutturale. In Piemonte sono diversi anni che si sostiene una politica di 'tagli' al TPL invece di comprenderne l'importanza strategica per il sistema economico piemontese.

Difatti, mentre ogni automobilista paga per intero il suo spostamento, anzi contribuisce alla fiscalità generale, lo stesso passeggero che passa al trasporto pubblico, invece, paga solo per

un terzo (con il biglietto) il costo complessivo del suo viaggio, mentre i restanti due terzi sono a carico della comunità.

E' inoltre assolutamente necessario e prioritario al momento rivedere gli attuali meccanismi di finanziamento del settore. Il sistema non è più sostenibile e presenta anche una contraddizione in sé, difatti le fonti di finanziamento del settore, attualmente, sono la compartecipazione all'accisa sulla benzina e sul gasolio. Questo significa che quanto più si afferma il TPL e si riducono le auto in circolazione e i relativi consumi di carburanti, tanto più si riducono le risorse per il settore. Quindi più aumenta l'offerta di TPL ed i relativi costi, tanto più si riducono le risorse a disposizione per il settore.

L'Italia, a differenza di altri Paesi Europei, nell'ultimo cinquantennio ha sviluppato un modello di mobilità basato principalmente sull'uso dell'autovettura e sull'uso intensivo del petrolio. Il 70% dei pendolari si muove in auto e l'80% degli spostamenti motorizzati in città avviene in auto. Anche in termini di dotazione pro capite di autovetture, con 60 auto per 100 abitanti, il nostro Paese ha il primato in Europa ed è seconda nel mondo dopo gli Stati Uniti. Questo primato vale ancora di più con riferimento alle grandi città (numero di auto per 100 abitanti: Roma 74, Torino 65, Milano 58, Napoli 57, Parigi 45, Barcellona 41, Vienna 40, Londra 32, Berlino 32). Congestione, incidentalità, occupazione di spazio e soprattutto inquinamento rischiano di rendere invivibili le nostre città, compromettendo l'ambiente e penalizzando seriamente lo sviluppo economico.

È assolutamente prioritaria, pertanto, la revisione degli attuali meccanismi di finanziamento.

L'evoluzione della mobilità nei prossimi anni sarà tale da rendere strategico il TPL, non solo per la qualità della vita nelle aree urbane, ma anche nell'interesse della competitività e del rilancio dell'economia di tutto il Paese. Inoltre il potenziamento del trasporto pubblico locale consentirebbe di valorizzare appieno la redditività degli investimenti infrastrutturali realizzati. Una politica strutturale che dia una prospettiva decennale per affrontare il problema della mobilità di breve e medio raggio non è una questione di parte, ma dovrebbe rappresentare una priorità per il Piemonte e per l'Italia; in assenza di tale prospettiva si avranno inevitabilmente gravi conseguenze in termini di impatti ambientali, di produttività e di competitività nel nostro Paese, ma anche di qualità della nostra vita.

In questo contesto la Vostra società ha cercato di operare garantendo sempre la qualità del servizio al cittadino con la massima attenzione all'equilibrio economico e finanziario delle singole gestioni e dell'azienda nel suo complesso.

L'esercizio economico 2014 rispecchia dunque un anno difficile e molto intenso, che ha visto impegnato il management in operazioni aziendali ad alto valore aggiunto volte alla massima valorizzazione della Vostra società in modo da consentire il raggiungimento dei risultati positivi descritti in precedenza.

FATTI DI RILIEVO DEL PERIODO

Riorganizzazione rete di superficie a seguito tagli

Come già avvenuto per l'anno 2013, anche per il 2014 i tagli della contribuzione da parte degli Enti ha comportato una revisione dei servizi di trasporto offerti alla clientela per allineare la produzione chilometrica erogata a quella contribuita, sia in ambito urbano che extraurbano, con, al contempo, l'obiettivo di contenere il più possibile i costi.

Trasporto pubblico urbano e suburbano della Città di Torino

La produzione commerciale 2014 di vetture km sul territorio urbano e suburbano è stata pari a 44,3 milioni di km.

Nel corso del 2014 è proseguita, in diverse fasi, l'azione di riorganizzazione della rete di TPL di superficie.

In tale ottica sono stati effettuati interventi operativi agendo nelle fasce orarie di minore domanda di mobilità, in particolare:

- rimodulazione del servizio nella fascia di prima mattina, con adozione di intervalli minimi di esercizio del servizio in funzione della tipologia della linea e del giorno di effettuazione (feriale e festivo);
- revisione della distribuzione dei veicoli automobilistici nelle giornate di sabato e festive, con assegnazione di autobus da 12 metri di lunghezza su alcune linee gestite attualmente con autobus da 18 metri di lunghezza e caratterizzate da livelli di carico tali da consentirne una riduzione della capacità offerta;
- rimodulazione del servizio nelle giornate di sabato invernale, prevalentemente nella fascia oraria 7.00 - 9.00, conseguente alla constatata chiusura della maggior parte degli istituti scolastici cittadini nelle giornate suddette; una parte delle risorse risparmiate con questo provvedimento sono state reinvestite potenziando nella fascia oraria pomeridiana del sabato stesso le linee a più forte carico per le quali si erano evidenziate situazioni di criticità (linee 4, 11 e 18).

Nel corso del medesimo anno sono stati attuati anche i seguenti provvedimenti:

- soppressione della linea speciale San Camillo;

- prolungamento della linea 13 automobilistica da Piazza Campanella a Via Servais ed istituzione della linea tranviaria 13B, ad intensificazione del canale centrale della linea 13 stessa da Piazza XVIII Dicembre a Piazza Gran Madre, con contestuale limitazione di percorso delle linee 40 (a Piazza Massaua) e 65 (a Piazza Bernini).

Il numero dei passeggeri paganti ha avuto nel 2014 un incremento di circa il 2%.

Si è proceduto inoltre alla istituzione di una linea atipica a servizio dello stabilimento AGAP (Maserati) di Grugliasco, mentre, in relazione alla proroga della Cassa Integrazione dello stabilimento Fiat Mirafiori – Maserati, è stata confermata la soppressione di alcune corse delle linee speciali 90, 91, 95 e 95B.

Complessivamente gli interventi realizzati nel corso del 2014 hanno consentito una riduzione di circa Km 1.580.000 in termini di percorrenze commerciali programmate (-3,45% rispetto al dato 2013).

Nel mese di luglio 2014 è stato terminato e consegnato da parte del Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, il progetto di ridisegno della nuova rete di TPL urbana e suburbana, predisposto con l'obiettivo di rendere compatibile e sostenibile l'offerta di trasporto pubblico con le risorse economiche e finanziarie ad essa dedicate.

Nel corso del 2015, detto processo di razionalizzazione dovrà continuare, al fine di determinare il previsto allineamento della produzione chilometrica prodotta con quella da contratto. Nel corso del 2014 si è proceduto ad accertare i ricavi corrispondenti alla produzione chilometrica effettuata, come da Contratto di Servizio.

Trasporto pubblico extraurbano

La produzione extraurbana su gomma nel 2014 è stata pari a 10,9 milioni di km.

Il servizio extraurbano svolto da GTT è regolato da più contratti di servizio, facenti capo a diverse province piemontesi e all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana torinese. GTT ha ottenuto l'affidamento del servizio a seguito di gare a cui ha partecipato all'interno di consorzi specifici (Extra.To per i contratti della Provincia di Torino e dell'AMMR, Grandabus per la Provincia di Cuneo, SCAT per la Provincia di Alessandria e COAS per la Provincia di Asti). Nel corso del 2014 sono stati attuati due grandi progetti di riorganizzazione, che hanno riguardato il servizio urbano di Ivrea e quello afferente all'ambito di Rivarolo.

A luglio 2013, il servizio urbano di Ivrea era stato riorganizzato in modo da ottenere nel secondo semestre dell'anno il risparmio obiettivo annuale. Per venire incontro alle esigenze

manifestate dal Comune di Ivrea (intensificazione dei collegamenti verso determinate aree) e allineare il servizio alla produzione chilometrica a regime (circa -130.000 km/anno), a febbraio 2014 si è implementata una seconda e più organica riorganizzazione del servizio, che prevedeva una diversa “legatura” dei rami delle linee verso i comuni della conurbazione.

Anche l’ambito di Rivarolo è stato oggetto di una revisione organica della rete, che ha tenuto conto di tutti i servizi di trasporto che vi operavano: autolinee extraurbane su gomma, servizi ferroviari e sostitutivi ferroviari.

La visione integrata di queste tre importanti componenti ha permesso di eliminare le sovrapposizioni ferro – gomma e gomma – gomma presenti nella zona, nonché di rafforzare il ruolo di Rivarolo e Cuoragnè come poli di interscambio, su cui vari servizi a valenza locale (collegamento di paesi montani) sono stati fatti confluire secondo un preciso schema di coincidenze.

Quest’ultima riorganizzazione ha permesso un recupero di circa 200.000 km/anno sul Contratto di servizio dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale (pari a circa 50.000 km per l’anno 2014).

Attività di controllo biglietti a bordo veicoli

L’attività di controllo sulla Linea 4, iniziata 3 anni fa, con la presenza a bordo dell’Agente di Controllo il “Bigliettaio” ha determinato, con la sua presenza, un miglioramento nell’utilizzo dei mezzi e dei titoli di viaggio e ha prodotto una riduzione del fenomeno dell’evasione, comportando un incremento dei passeggeri paganti.

La presenza delle emettitrici di titoli di viaggio a bordo, l’introduzione della bigliettazione elettronica (BIP) e l’installazione del sistema di videosorveglianza a bordo veicolo hanno in parte ridotto la necessità della presenza continua del bigliettaio, pertanto le attività di controllo a bordo possono essere diversificate.

Per il 2015 è previsto un incremento di circa il 30% nel numero degli addetti alle multe, sia sui mezzi che su strada.

Agevolazioni tariffarie

Nel conto economico tra i Ricavi sono ricompresi i “Ricavi da copertura di costi sociali” riguardanti i contributi che il Comune di Torino e l’Agenzia Mobilità Metropolitana e Regionale erogano a titolo di rimborso per le agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di clienti (disabili, disoccupati, pensionati a basso reddito, forze dell’ordine ecc) ai sensi della

Legge Regionale 1/2000 il cui articolo 12 comma 3 recita: “Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci”.

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale eroga, per conto della Regione, i corrispettivi dei contratti di servizio e le compensazioni per le agevolazioni tariffarie disposte dalla Regione e quindi a suo carico (disabili e Forze dell’ordine).

La Regione Piemonte a partire dagli anni ’80 ha introdotto le agevolazioni tariffarie per i diversamente abili, provvedendo a coprire i minori introiti derivanti dalla differenza tra la tariffa standard e la tariffa agevolata.

Nel corso degli anni si è assistito ad un progressivo incremento delle prestazioni e del numero degli aventi diritto alle tessere per disabili mentre è rimasto pressoché costante il rimborso a GTT erogato prima dalla Regione e poi dall’Agenzia per la Mobilità.

GTT ha avviato un’attività di controllo degli aventi diritto a tale gratuità, all’effettivo utilizzo ed una prima analisi di tali dati porta ad un significativo scostamento tra quanto riconosciuto dagli Enti ed il lucro cessante di GTT. Non si è provveduto ad accertare alcuna cifra supplementare rispetto a quanto deliberato dagli Enti in quanto non è terminato il lavoro istruttorio. Una volta terminata tale analisi, GTT provvederà a richiedere l’importo corrispondente all’effettivo lucro cessante o ad addivenire ad una diversa soluzione.

RISULTATI ECONOMICI, FINANZIARI E PATRIMONIALI

INVESTIMENTI

Ferrovie in concessione

Anche nell'anno 2014 sono proseguiti gli interventi di potenziamento e ammodernamento ferroviario sulla due linee in concessione a GTT, finanziati dalla Regione Piemonte in base all'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, nel corso del 2014, a seguito dell'immissione in esercizio sulla linea Canavesana (SFM1) dei tre nuovi ETR234 e della necessità di disporre sulla linea Torino-Ceres (SFMA) di un maggior numero di veicoli ferroviari, il veicolo TTR 014 è stato trasferito dalla ferrovia Canavesana alla ferrovia Torino-Ceres.

Sono stati acquistati due locotrattori strada-rotaia a trazione elettrica, necessari per le attività di manovra sia all'esterno sia all'interno delle officine di Rivarolo e di Ciriè, al fine di consentire di manovrare i veicoli ferroviari da entrambe le testate degli stessi, anche quando gli spazi sono limitati, ridurre i tempi di manovra quando i piazzali sono occupati ed evitare operazioni molto lunghe per la rimessa in officina dei veicoli ferroviari, di migliorare l'ambiente di lavoro all'interno delle officine.

Ai fini della continuità ed efficienza manutentiva, sono stati stipulati i contratti per le forniture di ricambi per le famiglie di veicoli ETR Y0530 e TTR (maschere di interfaccia per accoppiatori di emergenza, dischi freno a settori, ecc.); si sono inoltre concluse le attività di sostituzione ruote e dischi freno dei veicoli ETR Y0530 e sono state avviate le attività di revisione dei cilindri freno TTR.

Infine, sono stati affidati i lavori per gli interventi di sostituzione porte e installazione comandi di apertura/chiusura porte delle elettromotrici ex SNCB, in servizio sulla Ferrovia Torino-Ceres.

Nell'ambito della sicurezza ferroviaria sono stati eseguiti e conclusi i lavori per la realizzazione di tratti di recinzione lungo la linea ferroviaria nei Comuni di Nole, Lanzo, Germagnano (Funghera) e Traves.

Nel corso dell'anno sono stati affidati ed ultimati i lavori relativi alla prima fase del consolidamento della galleria di Lanzo T.se, compreso il rilasciato del nulla-osta tecnico

all'immissione in servizio da parte dell'Ustif e successiva autorizzazione all'esercizio da parte della Regione Piemonte; è stata inoltre avviata la progettazione definitiva relativa alla seconda fase. Sono inoltre proseguite le attività di studi e rilievi propedeutici al consolidamento della pila del ponte sul torrente Stura a Venaria.

Relativamente alla sicurezza ferroviaria sulla Ferrovia del Canavese sono proseguiti e conclusi i lavori di ampliamento dei binari di sosta nel comprensorio di Rivarolo, per permettere il ricovero dei nuovi veicoli ETR 234. Inoltre, al fine di evitare possibili rallentamenti e di garantire la continuità ed uniformità sulla tratta ferroviaria Rivarolo e Favria (linea canavesana – SFM1), a livello di caratteristiche geometriche e tolleranze di esercizio, si è reso necessario effettuare la revisione generale e il livellamento dei binari, compresa la sostituzione delle traverse e dei traversoni in legno di tre scambi.

Nell'ambito delle opere civili riguardanti i fabbricati sono stati eseguiti i lavori relativi alla bonifica della copertura in fibrocemento amianto dell'officina rialzo nel comprensorio di Torino Porta Milano e i lavori di riqualificazione del comprensorio di Lanzo, compresa la bonifica della copertura del fabbricato viaggiatori. Sono state espletate le procedure di gara e affidati i lavori per il restauro delle facciate esterne del fabbricato di Porta Milano a Torino, oltre ai lavori di ristrutturazione della copertura del fabbricato viaggiatori di Cuornè.

Nell'ambito del rinnovo degli impianti tecnologici sono stati affidati i lavori di manutenzione degli impianti di trazione elettrica, che prevede la sostituzione del filo di contatto sagomato sulle tratte di linea e di stazione da Settimo a Rivarolo Canavese.

I ricavi derivanti dalla cessione di materiale rotabile (iniziata nell'anno 2012), come stabilito dalla Regione Piemonte con D.G.R. n° 16-2015 del 17/05/2011, sono stati utilizzati da GTT per interventi di manutenzione sul materiale rotabile in esercizio, in particolare nel 2014 si è provveduto:

- alla fornitura di componentistica dei pantografi tipo ATR-95 per i veicoli TTR;
- ad avviare i lavori di revisione e messa a norma dei carrelli ferroviari CF70 e CF71, indispensabili rispettivamente sulle linee Ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana per la corretta manutenzione degli impianti ferroviari;
- alla ultimazione dei lavori di manutenzione straordinaria degli armadi contenenti le schede elettroniche degli ETR Y0530, revisione e controllo delle schede con relativa verifica dei parametri e supporto al personale GTT per la rimessa in esercizio.

Impianti ferrotranviari

Secondo le convenzioni in essere, tutte le attività contenute nel “Piano degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria” attuate da GTT – Tranvie, sono poste a carico di INFRA.TO se facenti riferimento alla linea tranviaria 4 o della Città se riguardanti il resto della rete tranviaria.

Gli interventi di particolare impatto sulla gestione del servizio tranviario sono elencati nel P.A.I.R.T. (Piano annuale Interventi sulla Rete Tranviaria) che fa parte del Piano più generale prima citato.

Esso recepisce le esigenze che emergono dalle verifiche sulla rete e dalle eventuali esigenze di TPL Esercizio e/o della Città in termini di modifica ed adeguamento dell’impianto tranviario.

Per l’anno 2014, la Città ha rimandato a GTT la valutazione degli interventi da attuare sull’impianto tranviario, con l’indicazione, in considerazione delle disponibilità finanziarie, di limitarli a quelli necessari a mantenere i requisiti di sicurezza in relazione all’effettuazione del servizio.

In quest’ottica, gli interventi più significativi realizzati nel 2014 sono i seguenti:

1. Corso Massimo d’Azeglio: Rinnovo binari tra via Silvio Pellico e corso Vittorio E. II (completamento attività iniziata nel 2013);
2. Largo Berardi: rinnovo binari in curva, incroci e deviatoio multiplo 336 - 337;
3. Via Brissogne: rinnovo del binario di capolinea 15;
4. Corso XI Febbraio: risanamento sede tranviaria promiscua;
5. Via Madama Cristina: Risanamento sede tranviaria in corrispondenza aree di fermata;
6. Corso Duca degli Abruzzi: risanamento sede tranviaria promiscua nel tratto c.so Vittorio E. II – via F.lli Carle;
7. Corso Peschiera e Corso Einaudi: risanamento sede tranviaria promiscua nel tratto tra c.so duca degli Abruzzi e p.zza Sabotino;
8. P.zza della Repubblica e v. Milano: rifacimento del manto d’usura pavimentazione sede TPL;
9. Via Bonafous: rifacimento del manto d’usura pavimentazione sede TPL;
10. Corso Vittorio E. II: Risanamento sede tranviaria promiscua tratto p.zza Adriano – Inghilterra e il viale laterale sud tra via S.Secondo e via Sacchi;
11. Deposito Venaria: intervento di manutenzione straordinaria al pettine binari di uscita lato Torino atto a posticipare il rinnovo completo oltre il 2018.

Oltre ai sopraindicati lavori, nel programma 2014 sono stati inseriti e realizzati interventi di ricostruzione delle rotaie tranviarie mediante sistemi automatici di saldatura e di riprofilatura nonché il rifacimento di alcune banchine di fermata, con adeguamento all'utilizzo da parte delle persone disabili.

Il Settore Tranvie ha inoltre effettuato tutte le necessarie attività di verifica sulla rete e le manutenzioni ordinarie sui vari componenti dell'impianto tranviario, sulle vie di corsa, sulle banchine e attrezzature di fermata cittadine. L'Officina ha realizzato gli elementi accessori all'armamento (cuori, incroci, scambi, curve e complessivi) per le manutenzioni della rete dei binari di superficie.

Parcheggi

Alla fine del 2013 fu avviato il progetto di vendita del ramo parcheggi; pertanto nei primi mesi del 2014, in attesa dell'esito dell'operazione, l'attività cardine è stata quella di garantire l'ordinaria gestione, evitando impegni economici per un eventuale futuro acquirente. Nel momento in cui l'operazione non ha avuto seguito, sono state riavviate le iniziative straordinarie di mantenimento del patrimonio su suolo pubblico.

Sono state realizzate attività finalizzate alla sicurezza ed adeguamento normativo per l'ottenimento del CPI, a seguito delle prescrizioni elevate dal Comando VVFF.

Si è inoltre proceduto ad effettuare interventi di:

- ammodernamento dei parcheggi XX Miglia, Re Umberto e Caio Mario, con sostituzione di una serie di complessivi dell'automazione. Tale soluzione ha consentito di creare un magazzino di complessivi per interventi riparativi sui restanti impianti installati ancora di vecchia generazione;
- implementazione della centralizzazione degli impianti automatizzati Skidata che, a seguito della completa sostituzione degli impianti, consentirà una migliore gestione dell'intera infrastruttura, con indubbi risparmi ed ottimizzazioni di risorse umane;
- ammodernamento parziale dei sistemi di videosorveglianza di una decina di parcheggi in struttura, con il passaggio da sistema analogico a digitale. Tale soluzione ha consentito, senza sostituire gli apparati di ripresa terminale ed il relativo cablaggio, di intervenire sulla parte di codifica e registrazione;
- ammodernamento della centrale interfonica della Centrale Operativa Parcheggi, vero cuore di tutte le comunicazioni da e verso i singoli siti, per garantire l'assistenza e la sicurezza mediante i punti interfonici; la centrale, ormai obsoleta, è stata sostituita con una nuova postazione altamente performante, operante sia su rete tradizionale che su rete LAN;

- attrezzaggio del parcheggio Richelmy, con impianti di automazione accessi e di videosorveglianza e citofonia. Tale parcheggio, che verrà aperto nei primi mesi del 2015, è economicamente interessante, vista la vicinanza con l'Ospedale Maria Vittoria.

Inoltre, poichè il sistema di Bigliettazione Integrata Piemontese (BIP) interessa anche la rete di pagamento attraverso i parcometri, sono stati avviati gli sviluppi progettuali per tale attività integrata sosta-viaggio. Nel frattempo, alla fine del 2014 si è passati dal precedente sistema telematico che consentiva il pagamento della sosta con SMS, ad un sistema più complesso, che consente il pagamento anche tramite APP.

Rinnovo del parco bus e tram

I positivi risultati della sperimentazione partita nel 2010 su 2 bus elettrici di batterie al litio di dimensioni più contenute e con prestazioni più performanti rispetto a quelle tradizionali hanno creato i presupposti per ottenere nel corso del 2013 la rimodulazione dei finanziamenti nell'ambito del progetto finanziato MATT per la sostituzione sui restanti 21 bus elettrici delle batterie tradizionali. L'affidamento è avvenuto nel corso del 2014 mentre l'intervento si concluderà nel primo semestre 2015.

Per quanto riguarda il parco autobus i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2014 hanno riguardato:

- ✓ Completamento delle installazioni del filtro per l'abbattimento del particolato (FAP) e loro messa a punto sui 58 bus di lunghezza 18 m della serie Van Hool. Tali interventi rientrano nell'ambito del progetto di abbattimento delle emissioni finanziato dalla regione Piemonte a partire dal 2007
- ✓ Risanamento telai veicoli elettrici.
- ✓ Sostituzione lampade interne con led su alcune tipologie di bus.
- ✓ Risanamento pavimenti autobus urbani Van Hool e Bassotto.
- ✓ Interventi sui veicoli di ultima generazione per l'ottimizzazione dei consumi elettrici.

Per quanto riguarda il parco tranviario i principali interventi straordinari effettuati nel corso del 2014 hanno riguardato:

- ✓ Conclusione degli interventi sulle attrezzature per il trasporto disabili sulle motrici serie 5000.
- ✓ Per le motrici 5000 è stato rinegoziato il contratto con il fornitore che prevede la sperimentazione e successiva installazione di nuovi compressori oil free a pistoncini.
- ✓ Revisione porte tram della serie 6000.
- ✓ Prosecuzione degli interventi di revisione ed aggiornamento dell'impianto freno.

- ✓ Individuazione con il fornitore di una modifica al regolatore trazione volta a minimizzare il numero di guasti registrati a carico dei tram della serie 6000. Tale modifica è stata contrattualizzata nel 2014 e verrà progressivamente implementata a partire dal secondo trimestre 2015.

Attrezzature:

Al fine di migliorare e velocizzare la gestione dei movimenti di magazzino e ridurre il disallineamento tra magazzino fisico e magazzino contabile si è proceduto all'introduzione della strumentazione BARCODE. L'attività è iniziata con la sperimentazione ed il collaudo nel magazzino centrale, a seguito degli esiti positivi si è esteso ai magazzini Tortona, Gerbido e Venaria. Nell'anno 2015 si giungerà al termine del progetto con l'estensione ai magazzini Nizza, San Paolo e per il servizio extraurbano al magazzino di Ivrea.

Nell'anno 2014 si è iniziata l'attività di rinnovo attrezzature, ormai obsolete, della "sala prova cambi" dell'officina centrale. Il progetto verrà terminato nel primo trimestre 2015 permettendo analisi e diagnosi su tutti i cambi del parco autobus GTT.

Sempre in officina centrale è in allestimento la sala revisione ponti al fine di effettuare all'interno dell'azienda tali lavorazioni.

Sono state aggiornate le due postazioni dedicate ai collaudi annuali veicoli, effettuati con la Motorizzazione Civile, sulla base delle nuove normative emesse. Con l'occasione si è sostituito il frenometro del Gerbido, ormai vetusto, ed è stata rinnovata l'area di lavoro.

Si segnala, infine, l'investimento effettuato per l'introduzione di sistemi di abbattimento della durezza dell'acqua per gli impianti di lavaggio dei bus e tram. Tale iniziativa era volta alla riduzione del calcare sulle superfici vetrate aumentando ulteriormente le condizioni di sicurezza nella guida.

Fabbricati e Opere Civili

Per quanto attiene al patrimonio immobiliare di GTT, il Settore Ingegneria e Opere Civili (I.O.C.) nel corso del 2014 si è occupato principalmente di riqualificazione dei siti e, a questo riguardo, si evidenziano i principali interventi.

- **Certificati di Prevenzione Incendi (C.P.I.) per le varie sedi aziendali:** si è proseguito nell'espletamento delle attività propedeutiche all'ottenimento/rinnovo dei C.P.I. sintetizzabili nell'aggiornamento e adeguamento della documentazione, nei lavori sugli impianti e sulle strutture, nella predisposizione delle richieste documentali o degli adeguamenti integrativi avanzati dai Vigili del Fuoco a seguito di verifica degli esami progetto o dei sopralluoghi effettuati all'interno dei siti aziendali della Direzione, del Deposito Nizza e dei Parcheggi in struttura.
- **Bonifiche amianto (M.C.A.):** a seguito del censimento aziendale sviluppato nel 2013 e dei successivi rinvenimenti, si è proseguito nelle attività di bonifica e/o inertizzazione presso i comprensori di Manin, San Paolo, Corso Trapani 180, Venaria, Corso Novara, Via Fiocchetto, Corso Francia 6 e Caselli della Tranvia Sassi Superga dove sono stati rimossi svariati manufatti. Per i comprensori

extraurbani e per alcuni siti minori in Torino sono state esperite alcune gare e sono stati avviati alcuni cantieri con previsione di completare, nel corso del 2015, le bonifiche relativamente a tutti gli M.C.A. ad oggi riscontrati.

Nel corso del 2014 si è provveduto, inoltre, a sviluppare il progetto di bonifica di manufatti contenenti amianto sulle coperture e sui serramenti del deposito Venaria, la cui gara è in fase di espletamento.

- **Risanamento strutture:** nel corso del 2014 si è provveduto ad eseguire i lavori di manutenzione ai vari fabbricati secondo esigenza, tra i quali si segnala per significatività la sostituzione delle vetrate di tamponamento poste sulle coperture a shed dei fabbricati del deposito Gerbido. Inoltre, si è predisposto il progetto per il rifacimento dell'impermeabilizzazione delle coperture e per il risanamento strutturale degli intradossi del Padiglione Nervi - Compensorio Manin per il quale è attualmente in fase di espletamento la gara d'appalto.
- **Messa a norma Impianti elettrici nei vari siti:** si sono avviati i lavori per l'esecuzione delle attività di normalizzazione e adeguamento impiantistico del compensorio Manin la cui conclusione è prevista entro il mese di marzo 2015; è stata inoltre avviata la gara per l'affidamento dei lavori di rifacimento integrale della cabina elettrica di Media Tensione del compensorio Gerbido e si è redatto il progetto analogo per il rifacimento della cabina elettrica di Media Tensione del compensorio Venaria.
- **Parcheggio Capuana:** sono stati completati tutti i lavori inerenti la sistemazione e l'arredo urbano della piazza sovrastante l'area box.
- **Nuovo Centro di Servizio alla Clientela nella Stazione ferroviaria di Porta Susa;** a seguito del completamento della progettazione architettonica definitiva e di quelle impiantistiche-esecutive, si sono avviati i lavori per la realizzazione del nuovo Centro Servizi alla Clientela la cui conclusione è prevista per il mese di febbraio 2015.
- **Compensorio Gerbido – distributore metano:** nel corso del 2014 si è provveduto, in collaborazione con il settore Rifornimenti e Metano, all'attivazione di una postazione di Cassa Clienti centralizzata, al rifacimento della copertura delle due pensiline postazioni erogazione metano; inoltre è in corso di progettazione la realizzazione di un impianto fotovoltaico da installarsi sul tetto pensilina cassa e sono in fase di avvio i lavori di rifacimento delle strutture e grigliati di protezione sui cunicoli.

SITUAZIONE ECONOMICA

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Il Bilancio di GTT per l'anno 2014 chiude con un risultato positivo di circa 2,2 milioni di Euro.

Per quanto attiene i ricavi, il 2014 è stato caratterizzato da un incremento dei ricavi da vendita di titoli di viaggio ed una riduzione dei titoli di sosta e le compensazioni economiche sono state calcolate sulla base delle regole stabilite nella valorizzazione contrattuale delle percorrenze commerciali, come meglio precisato nel seguito.

La produzione chilometrica del 2014 di GTT è pari al Programma di esercizio inviato mensilmente all'AMMR; la riorganizzazione della rete ne ha modificato in parte il perimetro, la distribuzione delle frequenze di passaggio di alcune linee. Tale riorganizzazione, già iniziata nel 2012, ha comportato un maggiore efficientamento del servizio offerto ed ha consentito di contenere in misura sostanziosa i costi di gestione.

Riguardo ai costi della Produzione, le efficienze e l'impegno svolto dalla società nella contrazione dei costi ha comportato una riduzione rispetto allo scorso anno; in particolare la riduzione delle percorrenze e la riduzione del costo unitario dei carburanti hanno comportato una riduzione nei consumi per trazione di gasolio, metano ed energia elettrica (-8 % pari a 3,55 milioni di Euro). Considerando il valore al netto del rimborso delle accise per i soli carburanti di trazione, la spesa si riduce del 11%, pari a 3,13 milioni di Euro. In relazione al servizio reso, risultano in diminuzione anche i costi assicurativi e per affidamento a vettori terzi.

Il costo del personale 2014 è in riduzione di circa 1 milione rispetto all'anno precedente.

L'ammontare degli acquisti per servizi è diminuito del 2,42% pari a 2,43 milioni di Euro per effetto della contrazione soprattutto delle spese per: assicurazione RC, trasporto affidato a terzi e manutenzioni ordinarie del parco rotabile bus e tram; quest'ultima voce è invece incrementata per la parte che concerne le spese per manutenzione metropolitana automatica, a motivo dell'uscita di garanzia di alcune tipologie di lavorazioni.

Va segnalata la tenuta degli altri costi, con alcune importanti riduzioni, nel seguito dettagliate, grazie ad un'oculata azione continuativa di monitoraggio ed efficientamento.

Come già illustrato nella relazione sulla gestione a corredo dei bilanci degli esercizi precedenti, la rilevanza dei crediti vantati nei confronti del Comune di Torino e dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (per conto della Regione Piemonte), ed in particolar modo delle partite creditorie scadute, aveva generato una perdurante crisi di liquidità superata solo con il differimento oltre le scadenze contrattuali dei pagamenti dovuti a fornitori nonché, a fine 2013,

tramite la cessione parziale di crediti vantati verso tali Enti a società di factoring. Il perdurare della crisi economica del Paese, con notevoli ritardi nei trasferimenti finanziari da parte dei citati Enti verificatisi anche nel corso dell'esercizio 2014, ha comportato nuovamente tensioni finanziarie ed ha imposto il ricorso a fonti esterne di finanziamento che hanno consentito una significativa riduzione dei debiti verso fornitori, fenomeno che ha inciso negativamente sull'indebitamento finanziario netto della società, quest'ultimo peggiorato rispetto all'analogo dato del 2013. Tra le nuove fonti di finanziamento occorre citare:

- il finanziamento concesso da Iveco Finanziaria S.p.A. nel mese di dicembre 2014 pari a 24,8 milioni di Euro, volto a saldare il debito di GTT verso Irisbus S.p.A.;
- gli incassi pervenuti nei mesi di novembre e dicembre 2014 a fronte della cessione al factor SACE Fct dei crediti verso gli Enti per 34,9 milioni di Euro;
- gli incassi pervenuti in prossimità della chiusura dell'esercizio 2013 a fronte della cessione al factor SACE Fct dei crediti verso gli Enti per 46,6 milioni di Euro ed utilizzati per saldare partite scadute verso fornitori ad inizio 2014.

Il saldo della gestione finanziaria risulta negativo per 5,3 milioni di Euro ma sostanzialmente allineato all'esercizio precedente (-5,2 milioni di Euro) per effetto dei seguenti fenomeni:

- gli oneri finanziari netti verso terzi (Banche, Istituto di factor SACE e fornitori) pari a 6 milioni di Euro migliorano rispetto al dato del 2013 pari a 6,2 milioni di Euro per effetto della riduzione dei tassi sulle linee di affidamento e della riduzione dei debiti verso fornitori sebbene l'andamento positivo sia mitigato dai maggiori interessi passivi addebitati nell'esercizio da SACE;
- i proventi finanziari netti verso gli enti (Comune di Torino e AMMR) e Infra.To pari a 0,4 milioni di Euro si riducono rispetto al dato 2013 pari a 0,7 milioni di Euro soprattutto per l'effetto della riduzione del tasso di interesse calcolato sugli interessi attivi verso gli Enti passato da 4,23% a 3,8%.

RICAVI

Il valore della produzione 2014 è pari a 466,18 milioni di Euro (+ 1,6% circa pari a 7,4 milioni di Euro rispetto all'anno 2013).

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono in linea con l'anno precedente (137,3 milioni di Euro); di seguito vengono dettagliate le principali voci che compongono tale importo.

I ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio sono pari nel 2014 a Euro 104,8 milioni e fanno registrare un aumento complessivo dell'1% circa.

Per quanto riguarda la gestione urbana – suburbana, si segnala un ulteriore incremento dell'uso dei carnet (+11%), più convenienti per la clientela, a danno dei biglietti di corsa semplice e degli abbonamenti settimanali (che calano rispettivamente del 2,7% e del 23,3%).

Per quanto attiene i ricavi della sosta, si rileva un decremento pari a circa il 4%, dovuto alla crisi economico finanziaria che ha modificato le abitudini dei cittadini torinesi: l'uso dell'auto privata, soprattutto nella zona di parcheggio a pagamento, si è sensibilmente ridotta.

La gestione dei servizi turistici, rileva un aumento degli incassi del 15% circa (pari a +0,24 milioni di Euro), grazie alle sempre crescenti iniziative turistiche e culturali che hanno trasformato Torino da città industriale a città turistica.

La vendita di gas metano per trazione, avviata dal 2012, registra un decremento (-6%) di quantitativi venduti a terzi rispetto all'anno precedente.

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 21,5 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.

Nel dettaglio, si è trattato di:

- manutenzioni straordinarie parco rotabile tranviario e su gomma (65,82%);
- progetti informatici e innovazioni tecnologiche (BIP) (13,42%);
- migliorie su sistema infrastrutturale della linea di metropolitana (8,86%);
- realizzazione progetti di miglioramento flussi produttivi, attività riguardanti nuove strategie aziendali (6,25%);
- manutenzioni straordinarie su fabbricati di proprietà (2,83%);
- altro: manutenzione straordinaria infrastrutture parcheggi, lavori straordinari su autoveicoli di servizio, attività ed iniziative pubblicitarie, ecc. (2,82%).

La quota annua di contributi in conto investimenti è aumentata conseguentemente all'aumento del valore degli ammortamenti di beni materiali. Infatti l'immissione in servizio nel corso del 2013 dei nuovi bus, ha comportato l'applicazione dell'aliquota ridotta nel primo anno di utilizzo del bene e l'aliquota piena nel 2014.

Per quanto concerne le compensazioni economiche, la competenza urbana e suburbana esprime il valore economico derivante dal Contratto di Servizio, con la valorizzazione delle percorrenze commerciali consuntive moltiplicate per l'Euro contrattuale.

COSTI

I costi della produzione nel 2014 sono risultati pari a 454,92 milioni di Euro, in riduzione di circa 2,8 milioni di Euro (-0,60%) rispetto all'anno precedente.

La spesa per materie prime è diminuita del 6,61%; soprattutto a causa della riduzione di spesa

per carburanti (gasolio e metano) -10,6% circa (pari a circa -3,4 milioni di Euro). Nel corso del 2014 il prezzo/litro di gasolio è diminuito del 3,94 % passando da 1,26 Euro/litro medio del 2013 a 1,21 Euro litro medio del 2014 ed i consumi si sono contratti del 5 % (-1 milione di litri circa) , per effetto della razionalizzazione del servizio erogato.

La spesa per metano di trazione è diminuita nel 2014 del 9,1% (-0,5 milioni di Euro) per effetto sia della riduzione del prezzo al kg. (- 5,82%) sia per la minor vendita a terzi (-5,47% pari a 0,13 milioni di kg). La vendita del metano a clienti convenzionati e pubblici ha comunque comportato un aumento del margine lordo del 16,78%, passando dal 48,98% del 2013 al 57,20% del 2014. Di fatto si è ridotto il costo di acquisto maggiormente del prezzo di vendita.

I costi per servizi sono diminuiti del 2,4% (-circa 2,4 milioni di Euro).

Nel dettaglio la variazione delle principali voci di costo:

- costi assicurativi: - 15%, pari a circa -2 milioni di Euro; la riduzione di costi è stata determinata dalla contrazione del parco circolante e da una attenta gestione dello stesso, garantendo la sola copertura assicurativa del parco MIV (massimo impegno veicolare);
- costi manutentivi materiale rotabile: sono aumentati del 8% circa per effetto soprattutto dell'uscita di garanzia di alcune lavorazioni sul materiale rotabile della Metropolitana automatica;
- costo per trasporto pubblico affidato a terzi: la contrazione della spesa (-6,15% pari a -1,1 milioni di Euro) è conseguenza delle riduzioni e degli efficientamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2014, anche sul servizio di trasporto affidato a terzi;
- spese di pulizia, rifornimento carburante a bordo veicoli e di movimentazione mezzi: la spesa ha registrato una lieve contrazione (-1,21% pari a -0,1 milioni di Euro) dovuta in parte alla riduzione del parco circolante e all'efficientamento del servizio;
- servizi di vigilanza e mensa: in riduzione del 2,94% (-0,13 milioni di Euro).

I canoni per godimento beni di terzi, (-11,16% pari a circa -4,4 milioni di Euro) si riducono per effetto della contrazione del canone parcheggi (-3,47 milioni di Euro pari a circa -21%). Tale importante variazione è dovuta alla modifica del calcolo: dal 2014 si sono ridotti gli stalli assoggettati a canone percentualmente rispetto ai permessi di parcheggio gratuito rilasciati ai residenti.

Il costo del personale risulta pari a circa 230 milioni di Euro, in riduzione di circa 1 milione rispetto all'anno precedente. Il saldo degli addetti nel 2014 fa registrare una diminuzione di 56 unità medie (forza media). La riduzione della forza pareggia, sostanzialmente, l'aumento del costo del lavoro dovuto ad aumento dei parametri contrattuali e adeguamenti retributivi.

La quota di ammortamenti annua aumenta del 7,62% (+2,55 milioni di Euro) per la piena en-

trata in ammortamento dei bus acquistati nel corso del 2013.

Le poste di Bilancio relative agli accantonamenti e svalutazioni risultano essere:

- accantonamento al fondo svalutazione crediti per 4,4 milioni di Euro al fine di evidenziare il corretto valore di realizzo dei crediti iscritti in Bilancio;
- accantonamento al fondo rinnovo ricambi ferroviari per 1,23 milioni di Euro a rettifica del valore dei ricambi ferroviari finanziati iscritti tra le rimanenze finali di magazzino. Si precisa che tale voce risulta iscritta nel rigo B.11 “Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci”.

Gli oneri diversi di gestione si sono lievemente ridotti nel corso del 2014 rispetto al 2013 del -3,69% pari a circa 0,17 milioni di Euro.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta a 5,33 milioni di Euro, sostanzialmente in linea (5,21 milioni di Euro nel 2013) rispetto all’anno precedente.

La svalutazione di 0,15 milioni è stata attuata sul valore delle partecipazioni in Meccanica Moretta S.r.l.

Le imposte correnti sul reddito d’esercizio iscritte a Bilancio al 31 dicembre 2014, sono riferibili esclusivamente all’IRAP e sono pari a circa 4,3 milioni di Euro, in decremento rispetto all’esercizio precedente. La società chiude con una perdita fiscale pari a 7,5 milioni di Euro.

Le imposte differite ammontano a 0,998 milioni di Euro. Per maggiori dettagli sulla composizione delle stesse si rinvia a quanto riportato nell’allegato n. 7A.

Il risultato d’esercizio, dopo le imposte, è in utile di 2,2 milioni di Euro.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO <i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.2014	31.12.2013	Delta	Delta %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	143.670	143.913	(243)	(0%)
Altri proventi	322.515	314.868	7.647	2%
Totale ricavi	466.185	458.780	7.404	2%
Acquisto materie prime sussidiare e di consumo	(45.657)	(48.888)	3.231	(7%)
Variatione rimanenze di materie prime	(1.480)	89	(1.569)	<100%
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	(133.033)	(139.868)	6.835	(5%)
Oneri diversi di gestione	(4.530)	(4.704)	174	(4%)
Costi per lavori interni capitalizzati	-	-	-	-%
Costo del personale	(229.803)	(230.816)	1.013	(0%)
Totale costi operativi	(414.503)	(424.186)	9.684	(2%)
Margine operativo lordo	51.682	34.594	17.088	49%
Ammortamenti	(40.417)	(33.463)	(6.953)	21%
Accantonamenti netti	-	(35)	35	(100%)
Totale ammortamenti e accantonamenti netti	(40.417)	(33.499)	(6.918)	21%
Risultato operativo	11.265	1.095	10.170	928%
Proventi finanziari	4.616	2.942	1.675	57%
Oneri finanziari	(9.945)	(8.156)	(1.789)	22%
Totale proventi e oneri finanziari	(5.329)	(5.214)	(115)	2%
Risultato della gestione ordinaria	5.936	(4.119)	10.055	(244%)
Rettifica di valore di attività finanziarie	(150)	-	(150)	(100%)
Totale proventi e oneri non ricorrenti	1.440	4.514	(3.075)	(68%)
Risultato prima delle imposte	7.226	396	6.830	1.727%
Imposte d'esercizio	(5.035)	1.445	(6.480)	(449%)
Utile netto	2.191	1.840	351	19%

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO <i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.2014	31.12.2013	Delta	Delta %
Attivo immobilizzato	504.882	511.432	(6.550)	(1%)
Altre attività (passività) non correnti	(84.314)	(105.790)	21.476	-%
Attività correnti	300.661	344.310	(43.648)	(13%)
Passività correnti	(266.970)	(323.611)	56.640	(18%)
Capitale circolante netto	33.691	20.699	12.992	63%
Attività (Passività) per imposte differite	8.807	9.549	(742)	(8%)
Fondi rischi e TFR	(103.574)	(121.956)	18.383	(15%)
CAPITALE INVESTITO NETTO	359.493	313.934	45.559	15%
Patrimonio netto	179.914	179.471	443	0%
Debiti finanziari non correnti	78.512	69.721	8.790	13%
Indebitamento finanziario non corrente	78.512	69.721	8.790	13%
<i>Liquidità</i>	<i>(1.410)</i>	<i>(3.389)</i>	<i>1.979</i>	<i>(58%)</i>
<i>Crediti finanziari correnti</i>	<i>(16.027)</i>	<i>(11.897)</i>	<i>(4.130)</i>	<i>35%</i>
<i>Debiti finanziari correnti</i>	<i>118.503</i>	<i>80.027</i>	<i>38.476</i>	<i>48%</i>
Indebitamento finanziario corrente netto	101.066	64.741	36.325	56%
Indebitamento finanziario netto	179.578	134.463	45.116	34%
MEZZI PROPRI ED INDEBITAMENTO (DISPONIBILITÀ) FINANZIARIO NETTO	359.493	313.934	45.558	15%

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014 e 2013. Si precisa che per l'esercizio 2014 l'indebitamento finanziario netto è stato rappresentato in conformità a quanto raccomandato dall'ESMA nel Documento "Raccomandazioni per l'attuazione uniforme del regolamento della Commissione Europea sui prospetti informativi" in linea con la Comunicazione di Consob n. DEM/6064293 del 28-7-2006; conseguentemente, anche il corrispondente dato dell'esercizio 2013 è stato esposto su base comparabile.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO <i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.14	31.12.13	Delta	Delta %
Depositi bancari e postali	841	2.943	(2.102)	(71%)
Assegni	171	165	6	4%
Cassa	398	281	117	42%
A.Liquidità	1.410	3.389	(1.979)	(58%)
Crediti finanziari verso il Comune di Torino per rimborso mutui	16.027	11.897	4.130	35%
B.Crediti finanziari correnti	16.027	11.897	4.130	35%
Obbligazioni - quota corrente	(2.400)	(2.143)	(257)	12%
Debiti correnti verso banche per mutui/finanziamenti	(16.820)	(27.869)	11.049	(40%)
Debiti verso banche per affidamenti	(89.111)	(47.027)	(42.084)	89%
Debiti correnti verso altri finanziatori	(5.435)	-	(5.435)	100%
Debiti verso controllante per dividendi	(4.736)	(2.988)	(1.748)	58%
C.Debiti finanziari correnti	(118.503)	(80.027)	(38.476)	48%
Obbligazioni - quota non corrente	(2.320)	(4.720)	2.400	(51%)
Debiti non correnti verso banche per mutui/finanziamenti	(56.798)	(65.001)	8.203	(13%)
Debiti non correnti verso altri finanziatori	(19.393)	-	(19.393)	(100%)
D.Debiti finanziari non correnti	(78.512)	(69.721)	(8.790)	13%
E.INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (A+B+C+D)	(179.578)	(134.463)	(45.115)	34%

Si precisa che l'indebitamento finanziario netto, così come richiesto dal Documento dell'ESMA sopra citato, non include i crediti finanziari verso il Comune di Torino per rimborso mutui aventi natura non corrente in quanto con scadenza oltre i 12 mesi, pari a 44,8 milioni di euro al 31 dicembre 2014 (49,4 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

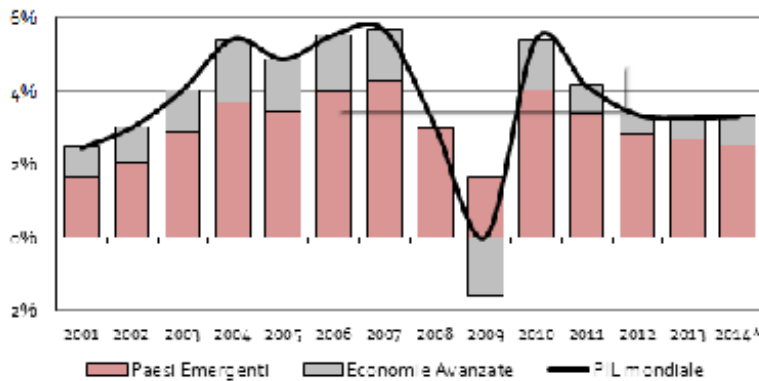
Per i commenti relativi all'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014 e all'evoluzione dello stesso rispetto al 31 dicembre 2013 si rinvia al paragrafo della Relazione sulla Gestione dedicato all'Andamento generale della gestione.

Situazione Finanziaria

SCENARIO DI RIFERIMENTO

La crescita dell'economia mondiale è oggi più lenta rispetto al periodo pre-crisi, ma anche ai primi due anni di ripresa.

1 – CRESCITA DEL PIL REALE E CONTRIBUTI PER MACRO-REGIONI



A partire dal 2011/2012 si è verificato un rallentamento della crescita nelle economie emergenti, e in particolare nei cosiddetti BRIC (Brasile, Russia, India e Cina). India e Cina mantengono comunque una crescita economica elevata, anche se inferiore rispetto ai livelli senza precedenti (e probabilmente non sostenibili a lungo) degli ultimi 15 anni. In Brasile è invece in atto una vera e propria stagnazione, dovuta al crollo degli investimenti privati e al declino del prezzo delle materie prime che il paese esporta. La Russia sta entrando in una dura crisi economica, causata dal crollo del prezzo del petrolio e dalle sanzioni dei paesi occidentali.

La **crescita delle economie avanzate** ha invece accelerato negli ultimi due anni, a causa di una robusta ripresa in USA e UK. L'Eurozona, tuttavia, rimane in stagnazione, per via delle politiche di austerità che si è auto-inflitta. In Giappone – dopo un ritorno alla crescita nel 2013 dovuto a politiche economiche espansive – il 2014 ha visto il ritorno della recessione, probabilmente generata da un prematuro cambio di segno della politica fiscale, che quest'anno è tornata restrittiva (in particolare ci sono stati due forti aumenti della tassazione sui consumi).

Coerentemente con l'andamento dell'attività economica, la **crescita del commercio mondiale** ha attraversato una fase di progressivo rallentamento negli ultimi tre anni. Come avvenuto per il PIL globale, la seconda metà del 2013 aveva visto un'accelerazione, sfumata però nei mesi successivi. Le prospettive sulle dinamiche commerciali si sono raffreddate molto negli ultimi mesi.

Dopo l'impennata dei primi anni Duemila, i **prezzi delle materie prime** sui mercati internazionali si sono stabilizzati, con una leggera tendenza al declino, a partire dalla seconda metà del 2011. Nel secondo e terzo trimestre 2014 il trend declinante si è rafforzato, trasformandosi in una netta discesa dei prezzi. In particolare sta crollando il prezzo del petrolio, la cui discesa per ora sembra molto più ripida di quanto suggerito dalle previsioni FMI. Negli ultimi anni, i prezzi delle materie prime sono entrati in una fase di moderazione per due principali ragioni: il rallentamento della crescita economica e il forte aumento della produzione di materie prime energetiche degli Stati Uniti, reso possibile dallo sfruttamento di fonti non convenzionali (shale gas e shale oil). Negli ultimi mesi le aspettative riguardo politica monetaria e tassi di cambio degli investitori finanziari, che oggi controllano in larga parte i mercati delle materie prime, hanno probabilmente contribuito in modo decisivo al crollo dei prezzi delle materie prime.

I mercati finanziari hanno giocato un ruolo centrale nell'attuale accelerazione della crescita di alcuni paesi avanzati (USA in primis). Wall Street ha fatto registrare un nuovo boom a partire dal 2011/2012.

Il nuovo boom finanziario USA non appare pienamente giustificato dall'andamento dell'economia reale. Secondo alcuni riflette gli alti tassi di profitto (dovuti al ridotto potere contrattuale dei lavoratori) e l'accumulo di liquidità da parte delle imprese (queste stanno infatti trattenendo gran parte dei profitti realizzati nel proprio Bilancio invece di effettuare investimenti produttivi). Tuttavia appare probabile che abbia giocato un ruolo anche la politica monetaria iper-espansiva. Federal Reserve e Bank of England hanno infatti inondato l'economia di liquidità (tramite l'acquisto di titoli di Stato con moneta di nuova creazione – il cosiddetto 'quantitative easing'). Questa ondata di liquidità, probabilmente, è stata utilizzata in larga parte per acquistare asset finanziari, gonfiandone così il valore.

I paesi emergenti hanno ricevuto forti flussi di capitali in entrata subito dopo la crisi (2009-2011), ma poi questa dinamica è rallentata bruscamente, per via della forte ripresa di USA e UK e dell'aspettativa che la Federal Reserve inizi gradualmente a rialzare i tassi d'interesse negli USA.

I mercati finanziari Europei hanno avuto invece un andamento più incerto, segnato da una ulteriore crisi tra il 2010 e il 2012, legata alla possibilità di una rottura dell'Unione Monetaria. I mercati azionari Europei si sono ripresi a partire dall'estate 2012, dopo che la BCE ha dichiarato la propria disponibilità a fare 'qualsiasi cosa sia necessaria' per preservare l'unione monetaria (cioè a fare da prestatore di ultima istanza acquistando titoli di Stato in caso di necessità). Oggi tuttavia i mercati finanziari Europei sono di nuovo in ribasso, a causa della possibilità di nuove elezioni in Grecia, che secondo gli investitori potrebbe aumentare il rischio di deflagrazione dell'Unione Monetaria Europea. La crisi finanziaria dell'Eurozona sembra poter riemergere da un momento all'altro.

Ci sono oggi **tre importanti fattori di rischio** che potrebbero avere (e forse stanno già avendo) forti conseguenze negative sui mercati finanziari internazionali: una recrudescenza della crisi dell'Euro; il crollo del prezzo del petrolio (che mette in difficoltà grandi imprese energetiche quotate in Borsa); il ritiro delle misure di *quantitative easing* della Federal Reserve, che provocherà un rialzo del costo del credito e quindi una riduzione dell'incentivo agli investimenti finanziari.

ATTIVITA' SVOLTA

Nel corso del 2014 GTT S.p.A. ha incassato una quota pari a circa l'84% dei corrispettivi di competenza dovuti dagli Enti. Il mancato incasso dei corrispettivi spettanti e dei crediti pregressi verso gli Enti ha costretto la Società a convivere con problemi di liquidità e di conseguenza al rischio di non poter adempiere alle obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nelle scadenze prestabilite.

La Società ha ceduto anche nell'esercizio 2014 parte dei propri crediti verso gli Enti a SACE Fct e precisamente:

- nel mese di novembre Euro 22,841 milioni di crediti dell'AMMR;
- nel mese di dicembre Euro 12,056 milioni di crediti: verso la Regione Piemonte Euro

7,99 milioni per CCNL e Euro 4,066 milioni per crediti verso l'AMMR.

Nel corso del 2014 non sono stati perfezionati nuovi contratti di finanziamento e gli investimenti sono stati effettuati con il flusso derivante dalla gestione corrente.

RISK MANAGEMENT

La gestione dei rischi aziendali rappresenta una componente essenziale del Sistema di Controllo Interno di corporate governance di una Società.

Vengono individuate le seguenti tipologie di rischio:

- 1) rischi finanziari (tasso d'interesse, tasso di cambio, spread, liquidità)
- 2) rischio di credito
- 3) rischio energetico
- 4) rischi operativi

1) RISCHI FINANZIARI

L'attività del Gruppo è soggetta al rischio di liquidità, ovvero che l'impresa 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 nel caso in cui l'impresa sia costretta a sostenere costi aggiuntivi per fronteggiare i propri impegni o, come estrema conseguenza, una situazione di insolvibilità che pone a rischio la continuità aziendale. L'obiettivo di risk management GTT S.p.A. è quello di porre in essere, nell'ambito del "Piano Finanziario", una struttura finanziaria che garantisca un livello di liquidità adeguato per la nostra Società, minimizzando il relativo costo opportunità e mantenga un equilibrio in termini di durata e di composizione del debito.

Nel corso dell'anno proprio per minimizzare il rischio di liquidità, come precedentemente dettagliato, sono stati ceduti alla società di Factoring SACE Fct, crediti verso Enti per Euro 34,9 milioni (nel 2013 per Euro 46,6 milioni).

2) RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva essenzialmente dal rapporto con gli Enti Comune di Torino e Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale (per conto delle Regione Piemonte) e dalla forte concentrazione di tali crediti.

Il montante dei crediti si è ridotto rispetto all'esercizio precedente soprattutto per effetto dell'operazione di factoring sopra descritta e dell'operazione di anticipazione di liquidità da

parte di C.D.P. perfezionata nel mese di ottobre 2014, per le finalità di cui all'articolo 31 del D.L.66/2014 convertito nella Legge 89/2014.

Il perdurare del ritardo negli incassi dagli Enti ha determinato, anche per l'esercizio 2014, una situazione di tensione finanziaria che la Società ha fronteggiato mediante l'operazione di cessione parziale dei crediti verso gli Enti al factor SACE, nonché tramite l'anticipo di liquidità da parte di C.D.P. ed un maggior utilizzo delle linee di affidamento. Le suddette operazioni hanno consentito di ridurre significativamente l'esposizione verso fornitori.

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 sette 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.

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 231/2002, GTT S.p.A., ha iscritto in Bilancio al 31 dicembre 2014, interessi attivi per ritardati incassi pari a 3,9 milioni di Euro di cui 2,6 milioni di Euro verso il Comune di Torino ed 1 milione di Euro verso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

Il calcolo degli interessi verso il Comune di Torino derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, in attesa di creare una Tesoreria accentrata con il Socio unico, sulla base di un tasso d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti -accesi a causa dei ritardati incassi – e che risulta essere pari al 3,8% (in leggero rialzo rispetto agli esercizi precedenti).

Gli interessi sono stati calcolati a partire dall'esercizio 2011, anno in cui GTT S.p.A. si è aggiudicata la gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Torino e non ha più usufruito di un'aggiudicazione *in-house*.

In merito agli interessi verso l'Agenzia della Mobilità Metropolitana e Regionale, considerando irragionevolmente bassi quelli indicati nel contratto di servizio (EURIBOR semestrale maggiorato di uno spread pari a 0,35 punti percentuali), GTT S.p.A. ha applicato la stessa metodologia utilizzata per il Comune di Torino.

3) RISCHIO ENERGETICO

Tale tipologia di rischio, strutturale, dipende dalle oscillazioni dei prezzi di metano e gasolio,

sui mercati. In merito al rischio di fluttuazione dei prezzi dei combustibili, esso è tanto più rilevante quanto maggiore è la propensione di GTT al rischio, vale a dire alla scelta di approvvigionamento a breve termine dei combustibili necessari per l'attività produttiva. GTT già nel corso del 2012 ha provveduto a rivedere le sue scelte di approvvigionamento, intendendo effettuare politiche di copertura di tale rischio.

4) RISCHI OPERATIVI

Rientrano in questa categoria tutti i rischi non ricompresi negli ambiti precedenti che possono impattare sul conseguimento degli obiettivi operativi, vale a dire relativi all'efficacia ed all'efficienza delle operazioni aziendali inclusi i livelli di performance, di redditività e di protezione delle risorse da eventuali perdite.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

E' stata presentata nell'Allegato 9 alla Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali ed economici al 31 dicembre 2014 con la società controllante, le società controllate e collegate.

Si precisa che la principale parte correlata è il socio unico Comune di Torino che controlla la GTT SpA mediante la società finanziaria "FCT Holding Srl".

L'art. 6 comma 4 del D.L. n.95 del 6 Luglio 2012 convertito con modificazioni della L. n.135 del 7 Agosto 2012 prevede che: "A decorrere dall'esercizio finanziario 2012, i Comuni e le Province allegano al rendiconto della gestione una nota informativa contenente la verifica dei crediti e debiti reciproci tra l'Ente e le società partecipate. La predetta nota, asseverata dai rispettivi organi di revisione, evidenzia analiticamente eventuali discordanze e ne fornisce la motivazione; in tal caso il Comune o la Provincia adottano senza indugio, e comunque non oltre il termine dell'esercizio finanziario in corso, i provvedimenti necessari ai fini della riconciliazione delle partite debitorie e creditorie".

In ottemperanza alla suddetta normativa, in data 10 febbraio 2015, la società FCT Holding Srl, per conto del Comune di Torino, inviava alle proprie partecipate la richiesta dei saldi reciproci di debito e credito al 31.12.2014 per la riconciliazione dei saldi stessi, al fine di consentire al Comune di Torino la redazione del Rendiconto per l'esercizio 2014. La riconciliazione dei saldi contabili fra la Società e il socio unico presenta dei disallineamenti imputabili ai differenti criteri contabili applicati nella redazione del Bilancio di GTT SpA e del Rendiconto della gestione del Comune di Torino: la GTT SpA espone nel proprio Bilancio i

crediti in base all'impegno assunto mediante sottoscrizione del contratto di servizio con la controparte nonché di delibere/determine, al contrario il Comune di Torino riporta l'impegno dell'anno se supportato da adeguata copertura finanziaria. Con riferimento ai saldi riconciliati si precisa che a fronte dei disallineamenti evidenziati dal Comune di Torino, GTT SpA ha iscritto nel proprio Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 adeguate poste rettificative ad eccezione dei disallineamenti per le partite riferite al servizio con la linea metropolitana. Con lettera del 6 marzo 2015 e con successiva lettera di integrazione del 2 aprile 2015, il Comune di Torino inviava alla GTT SpA e alla società di revisione il dettaglio dei debiti verso la GTT al 31.12.2014 corredato di note esplicative, evidenziando con riferimento alle partite relative all'esercizio della metropolitana automatica negli anni 2006-2012 un disallineamento di 23.992 Euro/000 pari alla differenza tra il saldo a debito confermato dal Comune di Torino di 20.886 Euro/000 e il saldo a credito iscritto nel Bilancio di GTT al 31.12.2014 per 44.878 Euro/000. Il Comune riconosce a GTT di aver esercito il servizio di trasporto della metro con regolarità e puntualità in ottemperanza al contratto di servizio e, ancorchè per tali partite attualmente lo stanziamento sia nullo, in coerenza con gli stanziamenti previsti nel Programma triennale regionale dei servizi TPL 2013-2015 (approvato con la D.G.R. n. 18 – 6536 del 22 ottobre 2013), il Comune attesta che liquiderà GTT non appena incasserà dalla Regione Piemonte.

Il suddetto Programma Triennale regionale, sulla base del quale il Comune ha adeguato gli stanziamenti a favore di GTT per il servizio metro per gli anni 2006-2012 e il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale (approvato con la DGR 19-6537/2013) sono stati oggetto di ricorso al Tar Piemonte e di ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte di alcuni Enti soggetti di delega nonché da parte di vettori esercenti il trasporto pubblico di persone tra cui GTT SpA. Il Tar Piemonte ha concesso ai ricorrenti la sospensione del provvedimento, contro la quale l'Avvocatura regionale ha interposto appello al Consiglio di Stato il quale ha accolto l'appello respingendo l'istanza cautelare proposta in primo grado. Recentemente è emersa tra i rappresentanti della Regione ed i rappresentanti degli Enti ricorrenti la disponibilità a pervenire ad una risoluzione transattiva dei ricorsi. La Regione Piemonte, attraverso la sua avvocatura, ha inviato a fine novembre 2014 ai soggetti ricorrenti contro le DGR 18-6536 e DGR 19-6537 del 22/10/2013, una bozza di accordo volto a definire transattivamente le controversie in materia di tagli al TPL pendenti dinanzi al TAR Piemonte ed al Capo dello Stato, con l'obiettivo di sottoscrivere l'atto prima dell'udienza fissata per il 17 dicembre 2014. All'udienza del 17 dicembre 2014 è stato ac-

cordato un ulteriore rinvio al 2015 ed è stato riferito dell'impegno della Regione a ridefinire il quadro delle risorse per il 2015.

Sulla base dei fatti sopra descritti, stante l'incertezza nelle tempistiche di incasso, gli Amministratori ritengono che i crediti per il servizio con linea metropolitana siano certi ed esigibili in forza del contratto di servizio e della produzione chilometrica disposta dagli Enti competenti e, conseguentemente, nel Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 non hanno provveduto allo stanziamento di alcuna posta rettificativa per far fronte al sopra citato disallineamento di 23.992 Euro/000.

PROGETTO BIP (Biglietto Integrato Piemonte)

Il progetto BIP nel corso del 2014 prosegue il suo cammino di implementazione e diffusione a larga scala.

Il progetto Biglietto Integrato Piemonte finanziato dalla Regione Piemonte, si prefigge di facilitare l'accesso ai servizi di mobilità, contrastare l'evasione e le frodi, migliorare la qualità, l'efficienza e la sicurezza del servizio di trasporto pubblico anche con sistemi di monitoraggio della flotta e videosorveglianza a bordo. Il nuovo sistema di bigliettazione si basa su una "smart card" con microchip ove caricare titoli di viaggio elettronici. Una carta intelligente che ha l'obiettivo di offrire all'utenza una maggiore libertà di viaggio sul trasporto regionale, ora utilizzabile sui veicoli di tutte le aziende di trasporto dell'area metropolitana (compresi i treni GTT e Trenitalia) nonché nella Provincia di Cuneo. E' una carta della mobilità perché nasce per essere interoperabile con altri servizi quali car sharing, bike sharing. Una moderna tecnologia grazie alla quale la validazione del titolo di viaggio non avviene più tramite le vecchie obliterate, ma semplicemente avvicinando il nuovo documento di viaggio di tipo contactless (senza contatto) al validatore (di colore blu sui mezzi GTT).

Il progetto prevede la sostituzione progressiva di tutti i titoli di viaggio cartacei (abbonamenti e biglietti) con nuovi titoli elettronici: smart card (BIP) per gli abbonamenti e "chip on paper" (biglietto cartaceo intelligente) per biglietti e carnet.

Tutta la flotta urbana e suburbana (tram e bus) è stata dotata a partire dal 2012 delle unità di bordo e delle validatrici in operatività. Il parco complessivo attrezzato ammonta a circa 1300 veicoli. A questi si aggiungono 300 veicoli GTT extraurbani facenti parte del Consorzio Extra.To. Il livello di funzionalità visto dal cliente è migliorato nel tempo attestandosi nel 2014

su livelli superiori al 98% sia per i veicoli urbani, sia per i veicoli extraurbani, sebbene questi ultimi siano entrati in operatività successivamente (novembre 2013). Nel corso del 2014, per agevolare la validazione dei titoli elettronici, è stato installato sui veicoli urbani da 12 metri un ulteriore validatore in corrispondenza della porta posteriore.

A seguito di sottoscrizione, con le associazioni dei commercianti, di un protocollo di condivisione delle modifiche contrattuali determinate dal BIP (tra cui il livello di aggio, le procedure di addebito, i costi del GPRS), a cominciare da febbraio 2013 è stata avviata la procedura di sottoscrizione dei contratti con le singole rivendite; procedura ultimata a maggio 2013. Le installazioni dei terminali di vendita, denominati POS (Point Of Sale), sono state avviate di conseguenza e completate ad agosto 2013. Da allora oltre 900 rivendite urbane sono operative con il POS. A partire dagli incassi del mese di agosto 2013 tali rivendite sono state tutte abilitate all'addebito tramite RID bancario, oggi SDD (Sepa Direct Debit).

Analogamente si è proceduto per le rivendite extraurbane GTT: tutte le 265 rivendite da luglio 2013 sono dotate di POS e da ottobre 2013 sono state progressivamente abilitate all'addebito tramite SDD.

Dall'avvio dell'installazione dei POS è stato attivato un numero verde per l'assistenza alla rete di vendita con POS, ogni giorno risponde a un numero di chiamate inferiore a 10 per richieste di informazioni, chiarimenti o interventi.

Dopo l'avvio nel 2012 dei titoli GTT (abbonamenti annuali e plurimensili studenti da agosto 2012, carnet prevalorizzati da 5 e 15 corse da dicembre 2012), da febbraio 2013 è stata avviata la vendita degli abbonamenti urbani mensili – compresi studenti – e settimanali. Da maggio 2013 si sono aggiunti i mensili e settimanali Formula sulla rete di vendita urbana e da ottobre 2013 anche sulla rete di vendita extraurbana GTT. E' opportuno sottolineare che in origine solo 373 rivendite urbane-suburbane erano abilitate a vendere titoli Formula in versione cartacea; con il passaggio al BIP tutte le rivendite urbane ed extraurbane possono vendere titoli Formula.

Nel marzo 2014 è stata avviata la vendita in formato elettronico delle espansioni Formula; nel giugno 2014 è stata avviata la vendita elettronica dei titoli della Rete Urbana di Ivrea, con contestuale apertura di una biglietteria BIP, e nel luglio successivo è stata infine avviata la vendita elettronica dei biglietti singoli extraurbani (un unico supporto chip on paper per le 10 tariffe a fasce esistenti).

Parallelamente all'introduzione dei nuovi titoli di viaggio elettronici, si è provveduto tramite specifiche campagne informative al ritiro progressivo dei titoli cartacei dalla rete di vendita.

Nel luglio 2014 sono state aperte le biglietterie BIP presso le stazioni ferroviarie di Torino Dora e Ciriè, e sono state installate le emettitrici automatiche di biglietti, denominate TVM (Ticket Vending Machine) presso le stazioni ferroviarie di Rivarolo, Torino Dora, Madonna di Campagna, Venaria, Caselle Aeroporto, San Maurizio, Ciriè e Nole.

Nella campagna studenti 2014 è stato possibile rinnovare gli abbonamenti annuali/plurimensili studenti anche presso la rete di vendita tramite POS (con l'aggiunta di una piccola commissione per il costo del servizio) e ricaricare gli abbonamenti acquistati on-line o presso gli ATM bancari direttamente a bordo dei mezzi extraurbani (in aggiunta ai consueti canali di ricarica quali TVM e boe di ricarica presso i Centri Servizi).

Nel 2014 sono stati complessivamente venduti oltre 1.300.000 carnet 5 e 15 corse su chip on paper ed oltre 300.000 biglietti singoli extraurbani su chip on paper; le validazioni sugli apparati BIP nel mese di settembre 2014 hanno superato il milione.

Sono iniziate inoltre le prime sperimentazioni per l'utilizzo di apparati di telefonia mobile quale canale di vendita dei titoli di viaggio elettronico ed emulazione delle smart card BIP mediante tecnologia NFC.

La rete di vendita (circa 1300 rivendite GTT) è stata attrezzata con terminali in grado di vendere e caricare titoli elettronici (POS collegati al server centrale in GTT tramite GPRS). Oltre a smaterializzare il biglietto eliminando immagazzinamento e trasporto di carta con valore, sono stati così efficientati i rapporti commerciali: prima l'incasso del venduto avveniva fisicamente, mediante raccolta, presso le singole rivendite, da parte di un operatore specializzato. Con il BIP, viceversa, gli accrediti avvengono direttamente, per il tramite del POS e della procedura SDD, dal conto corrente del rivenditore a quello di GTT (4 incassi al mese).

Il ritmo dell'implementazione del progetto e della sua diffusione è anche testimoniato dall'andamento dei volumi mensili di vendita attraverso la rete POS. Si è passati dai 700 Euro di marzo 2013, a 1.000.000 di Euro di settembre 2013, ai 2.500.000 di Euro di gennaio 2014, sino ai circa 4.000.000 del novembre 2014.

L'obiettivo ora è di completare entro l'anno 2015 la migrazione di abbonamenti e titoli da cartaceo a elettronico ad eccezione del biglietto singolo urbano e di introdurre la vendita a bordo dei veicoli extraurbani mediante dispositivi elettronici.

Il progetto BIP, inserito come obbligazione contrattuale del gestore in tutti i contratti di servi-

zio TPL del bacino, è destinato a determinare un impatto relevantissimo su tutti gli attori del settore: dalla rete di vendita ai cittadini, dagli Enti concedenti agli assetti organizzativi degli operatori (e ai loro incassi). Permette infine agli Enti e alle aziende un monitoraggio preciso dell'utilizzo del trasporto pubblico, in particolare per l'analisi dei flussi di utilizzo per linea, per fascia oraria e per copertura territoriale, per un'erogazione efficiente del servizio in funzione delle esigenze dei clienti finali.

INNOVAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Le attività di ricerca e sviluppo svolte nell'ambito nell'anno 2014 sono state prevalentemente orientate all'introduzione di nuove soluzioni applicative dedicate all'incremento dell'efficienza interna. Come di consueto, le iniziative più complesse sono state gestite con un'organizzazione di progetto dedicata. Si riportano di seguito le principali iniziative che hanno caratterizzato l'attività di ricerca e sviluppo nell'anno 2014.

ARCGIS (MAPPO)

A fronte della necessità, manifestata dalla Divisione Impianti di GTT, di gestire con strumenti evoluti i processi di manutenzione e ripristino della pavimentazione in sede promiscua, è stato realizzato un prodotto software, basato su un sistema a base cartografica (ArcGIS), che consente il monitoraggio in tempo reale dello stato delle segnalazioni di anomalie sulla pavimentazione stradale.

Il sistema permette l'acquisizione sul campo, tramite apparati di tipo mobile (tablet e/o smartphone), di documentazione fotografica relativa alla segnalazione, oltre al tracciamento dello stato della lavorazione da parte delle strutture GTT.

L'applicazione dà inoltre visibilità "geografica" dello stato delle segnalazioni, mediante visualizzazione centralizzata di un "sinottico" di controllo dedicato alla Direzione competente.

Piattaforma ZTL

E' stata realizzata una piattaforma web, per il momento dedicata agli alberghi cittadini situati all'interno della ZTL cittadina, per l'automazione della trasmissione delle autorizzazioni

d'accesso allo stesso perimetro ZTL garantite ai clienti delle strutture d'accoglienza.

Tramite questo portale, le strutture alberghiere possono in autonomia trasmettere a GTT l'elenco delle targhe degli automezzi dei propri ospiti. Grazie alla ri-organizzazione del processo introdotta da questo nuovo sistema, si è automatizzato il processo eliminando le fasi di digitazione manuale, si è ridotto al minimo il rischio d'errore spostando all'origine della rilevazione del dato e, infine, si è implementato un meccanismo sistemico di tracciamento delle operazioni e delle responsabilità legate alle stesse.

Il portale è in fase di evoluzione per l'apertura dei propri servizi anche ad altre tipologie di operatori commerciali e/o di operatori interni GTT, con l'obiettivo di consolidare su questo strumento la gestione delle autorizzazioni d'accesso a priori e posteriori alla ZTL cittadina la cui gestione è in capo a GTT.

Progetto Anagrafica Fermate Regionale

Date le esigenze derivanti dall'introduzione delle bigliettazione elettronica sul territorio regionale, è stato avviato un progetto congiunto in collaborazione con CSI Piemonte per la realizzazione di una piattaforma software per la consultazione e la codifica delle nuove fermate TPL, con la definizione delle nuove modalità di invio delle variazioni aggiornate delle fermate di competenza GTT.

Tramite tale piattaforma è inoltre possibile, per gli operatori TPL, consultare ed eventualmente condividere fermate già definite da altri operatori, aumentando in tal modo l'efficienza generale della rete TPL regionale.

Progetto INFOMOB 2.0

E' stato realizzato e avviato il progetto di revisione della piattaforma centralizzata per la gestione ed invio annunci audio/video a bordo mezzi.

Nella revisione è stato realizzata l'automazione dell'interfacciamento con i sistemi di produzione dei turni e orari delle diverse famiglie TPL (urbano, extraurbano, ferrovia), che sono state consolidate all'interno della piattaforma MAIOR.

Il sistema è in grado di alimentare e generare in automatico i sistemi di sintesi vocale di annuncio delle fermate presenti a bordo mezzi.

SISTEMI E PROGETTI TELEMATICI

I progetti e le attività gestiti nell'ambito dell'area Sistemi e Progetti telematici sono trasversali in azienda e caratterizzati dall'utilizzo di apparati di elevata tecnologia in materia di informazione, comunicazioni su veicolo, videosorveglianza e sistemi di bigliettazione elettronica.

Tali progetti ed attività hanno come obiettivo il mantenimento in efficienza e la manutenzione degli apparati di bordo minimizzando il più possibile il fermo dei veicoli e l'eventuale recidività delle riparazioni effettuate.

La manutenzione degli apparati avviene in un contesto di gestione e unificazione delle attività con l'obiettivo di superare la parcellizzazione delle lavorazioni in varie aree aziendali o enti esterni.

Oltre alla manutenzione, l'area Sistemi e Progetti telematici svolge attività che riguardano il miglioramento della funzionalità dei sistemi che danno informazioni audio e video al cliente e di quelli finalizzati alla sicurezza di conducenti e passeggeri a bordo dei veicoli; le rilevazioni di dati e informazioni di bordo sono memorizzate e trasmesse per l'analisi e l'utilizzo presso specifici centri informatizzati di controllo aziendali.

Le considerazioni di cui sopra valgono per tutti i mezzi della flotta GTT su gomma e su rotaia con la sola esclusione dei treni in dotazione alla Metropolitana.

Le principali attività svolte nel 2014 sono state:

- il presidio, il coordinamento e lo sviluppo di progetti tecnologici e telematici per il servizio di trasporto pubblico di tutte le aree servite da mezzi GTT;
- l'evoluzione della Centrale operativa SIS attraverso l'adeguamento tecnologico del software; il sistema sarà in grado di generare previsioni sempre più attendibili sui tempi di percorrenza delle tratte considerando i disservizi generatisi lungo il percorso al fine di fornire informazioni sempre più precise a bordo riguardo alle fermate successive e al calcolo dei percorsi e migliorare inoltre la regolarizzazione dei mezzi su tutta la rete;
- la cura dei rapporti con i provider tecnologici;
- le attività di manutenzione, sia in ambito urbano che extraurbano, dei seguenti apparati di bordo: SIS, info di bordo, annuncio esterno, indicatori di linea;
- le attività di manutenzione dei sistemi di videosorveglianza a bordo mezzi (681 unità) e in fermata (100 unità), del sistema VIA alle fermate (343 unità);
- l'attività di interfaccia tra la Centrale operativa SIS e l'area addetta alla manutenzione dei veicoli su gomma e rotaia (esclusa la Metropolitana) per la pianificazione degli interventi e per la gestione degli eventi accidentali;

- la definizione degli indicatori di funzionalità degli apparati e il relativo monitoraggio; nel caso dei sistemi di videosorveglianza l'invio di reportistica e la segnalazione di eventuali anomalie anche al security manager aziendale.

PERSONALE

ORGANICO

La forza media complessiva del Gruppo Torinese Trasporti nell'anno 2014 è stata di 5.053. Al 31/12/2014 la forza totale era di 5.008 persone, 86 unità in meno rispetto al valore puntuale dell'inizio dell'anno. La contrazione dell'organico è in coerenza con gli obiettivi di efficientamento e di riduzione dei costi definiti dal piano industriale aziendale.

SVILUPPO, ORGANIZZAZIONE, FORMAZIONE, COMUNICAZIONE INTERNA

Nel 2014, le principali attività di organizzazione e processi hanno riguardato:

- analisi organizzative sui processi di supporto volte a ridisegnare gli stessi per renderli maggiormente efficaci e/o efficienti;
- aggiornamento e sviluppo del risponditore automatico del call center per la clientela. L'innovazione ha portato ad una maggiore fruibilità delle informazioni per il cliente e ad un risparmio in termini di costi per la telefonia;
- tracciabilità a sistema informatico delle dotazioni aziendali assegnate ai dipendenti;
- informatizzazione del processo di bigliettazione per la tranvia Sassi-Superga;
- supporto all'introduzione del bar code nei magazzini periferici;
- sviluppo della gestione informatica delle abilitazioni del personale.

Per quanto riguarda la comunicazione interna e gli adempimenti amministrativi, si sottolinea che il sito internet dedicato ai dipendenti "Sportello personale" è in progressivo sviluppo ed è diventato il mezzo più utilizzato per la diffusione delle comunicazioni istituzionali e per la

fruizione dei servizi offerti (es. consultazione busta paga e CUD, prenotazione divise, comunicazione stato di malattia, cambio residenza e IBAN, preconnoscenza del servizio per alcuni settori, modulistica e documenti vari). Da maggio 2014 è cessata la distribuzione cartacea del cedolino di busta paga per tutti i funzionari e gli impiegati, con relativo risparmio di risorse. A fine 2014 la percentuale di utilizzo del sito ha raggiunto l'80% dei dipendenti.

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

- formazione obbligatoria: sicurezza (antincendio, primo soccorso), ambiente (normativa di riferimento, emissioni in atmosfera), energia (elettrica e metano) e legale (qualità, privacy, mod. 231);
- formazione al ruolo e comportamenti organizzativi (comunicazione interpersonale, gestione del conflitto, gestione del tempo, problem solving, people management, formazione formatori);
- formazione tecnica di aggiornamento, specifica per ogni settore aziendale, basata sul ruolo;
- convegni-seminari.

La quantità complessiva di formazione erogata nel 2014 è stata pari a circa 43.000 ore ed ha coinvolto più di 4.800 partecipanti.

Nel 2014 sono stati attivati 19 piani di formazione finanziata con fondi interprofessionali (Fonservizi e Fondirigenti nel nostro caso) e si è registrato il rientro dei fondi impegnati con i piani attivati nel 2013.

Buona parte delle risorse è stata destinata alla formazione obbligatoria e sulla sicurezza, ma si è dato spazio anche alla formazione di tipo comportamentale dedicata prevalentemente al personale operante a contatto col pubblico, in particolare con corsi sulla comunicazione assertiva, la gestione del conflitto, la gestione delle emergenze e di lingue straniere.

Per i conducenti di linea, sia del servizio urbano che extraurbano, sono stati organizzati, come nel 2013, corsi di guida sicura, atti a sviluppare maggiormente le competenze tecniche, al fine di migliorare la sicurezza ed il comfort.

Inoltre, è proseguito il percorso di formazione destinato al personale che gestisce risorse umane allo scopo di migliorarne le competenze manageriali “soft”.

Nei piani formativi si è dato infine spazio anche alla formazione specialistica per il settore Information Technology e all’aggiornamento tecnico nel settore manutentivo.

SALUTE E SICUREZZA

La riduzione dei rischi e degli infortuni sul lavoro è obiettivo di primaria importanza per l’azienda. Nel 2014 si è infatti registrata una diminuzione del 3% circa rispetto all’anno precedente (riduzione del 6% circa senza considerare gli eventi in "itinere") e, complessivamente, il confronto 2014-2009 evidenzia un decremento degli infortuni pari a circa il 20% (a parità di perimetro). Anche per il 2014 GTT ha garantito l’attuazione del piano di sorveglianza sanitaria con la struttura convenzionata; le visite sono state effettuate con modalità idonee ad un costante miglioramento del processo e contenimento dei costi. Proseguono con regolarità i controlli alcolimetrici nei vari siti aziendali, finalizzati ad una maggior sicurezza dell’esercizio e dei lavoratori interessati.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nonostante il perdurare del difficile scenario del settore (in particolare, contrazione delle risorse disponibili per il TPL, gare, mancato rinnovo del ccnl), nel 2014 le Relazioni Industriali hanno consentito la stipula di importanti intese che hanno permesso di ridurre la potenziale conflittualità.

Uno dei principali argomenti di confronto tra le parti è stato finalizzato al miglioramento della qualità e della sicurezza sul lavoro, con particolare riferimento alla sicurezza sia degli utenti sia del personale, anche attraverso la condivisione dell’utilizzo delle nuove tecnologie e l’impegno per un piano di investimenti volti a migliorare igiene e sicurezza del posto di lavoro. Su questo argomento, oltre l’accordo quadro sulla tassazione sostitutiva, sono state raggiunte intese in particolare nel settore della verifica e controllo sul territorio (assistenti alla clientela).

Con riferimento alla tassazione sostitutiva l’intesa raggiunta che ne ha permesso l’applicazione, consentendo, a parità di costo per l’azienda, di migliorare la retribuzione netta della quasi totalità dei dipendenti.

Altre intese rilevanti hanno riguardato interventi di flessibilità nell’organizzazione di alcuni settori come i Parcheggi (sinergie con l’Esercizio della Metropolitana), l’Extraurbano TPL (sinergie tra il deposito di Canale e l’Esercizio Urbano) e la Ferrovia (introduzione del CTC).

WELFARE AZIENDALE ANNO 2014

Anche nel 2014, oltre alle consuete iniziative di welfare aziendale a favore dei dipendenti (Fondo sussidi straordinari, Prestiti aziendali, Conciliazione tempi, Telelavoro) è proseguita l'iniziativa legata all'Estate Ragazzi, rivolta ai figli dei dipendenti frequentanti la scuola elementare. GTT anche quest'anno ha, infatti, finanziato la quota di iscrizione di ogni bambino per la durata di due settimane.

Il Centro di Ascolto continua negli anni ad avere un ruolo importante per i dipendenti di GTT e per le loro famiglie.

Istituito nel 2005 all'interno del Protocollo Aziendale sulla Responsabilità Sociale dell'Impresa, è un servizio offerto a tutti i dipendenti per orientarsi ed affrontare le difficoltà personali, di incertezza, di ansia e di stress.

Il primo sportello è stato aperto a novembre del 2005 presso l'impianto Venaria. Nel 2007 sono state aperte due nuove sedi: una presso il Comprensorio Manin e l'altra presso l'impianto Gerbido.

Presso questa struttura è possibile confrontarsi con psicologi abilitati alla professione ed iscritti all'Albo, nella completa garanzia della privacy e dell'anonimato.

Il Centro di Ascolto offre consulenze psicologiche il cui obiettivo è informare, orientare e fornire un primo sostegno al disagio personale.

Negli anni si è registrato un sempre maggiore afflusso di utenti al servizio. Il costante afflusso è indicatore della "vitalità del servizio", che ha realizzato nel tempo una costante crescita. Si ipotizza che ciò sia collegato con:

1. un accresciuto riconoscimento del servizio tra i dipendenti come servizio di supporto al proprio malessere sia causato da difficoltà lavorative che personali;
2. un accresciuto rapporto di fiducia verso il servizio;
3. una maggiore consapevolezza del disagio.

Ad oggi nelle consultazioni avvenute all'interno del centro d'ascolto non si è verificato nessun caso categorizzabile come patologia da stress e che fosse ascrivibile principalmente a fattori di origine lavorativa.

QUALITA', AMBIENTE E SICUREZZA, SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

L'intera organizzazione GTT è certificata per la qualità secondo la norma ISO 9001 con riferimento alle seguenti categorie di attività (i codici sono definiti dall'Ente European cooperation for Accreditation: EA):

- **EA 31a - trasporti;** il sistema comprende il trasporto pubblico su metropolitana, tram, autobus, ferrovia, e la gestione di parcheggi per auto private.

- **EA 28 - EA 34 – costruzioni ed ingegneria:** il sistema comprende le attività di manutenzione ordinaria della metropolitana automatica, la progettazione, costruzione e manutenzione di ferrovie, tranvie, infrastrutture, fabbricati;
- **EA 29a - Commercio all'ingrosso, al dettaglio e intermediari del commercio.**

Tutte le attività GTT sono certificate secondo la **norma ISO 14001 in materia di Tutela Ambientale** e secondo la **OHSAS 18001 in materia di Sicurezza e Salute dei Lavoratori**.

Dal 2009, inoltre, il settore GTT preposto all'informatica è certificato secondo la **norma ISO 27001** per la sicurezza delle informazioni (categorie EA 31a – trasporti e EA 33 – tecnologie dell'informazione).

Nel corso del 2014 sono stati effettuati da parte dell'ente di certificazione un audit di rinnovo per il Sistema di Gestione Sicurezza e Sistema di Gestione Qualità, un audit di sorveglianza per gli altri Sistemi di Gestione (Ambiente e Sicurezza delle Informazioni). Tutti gli audit hanno dato esiti positivi, senza il rilascio di “Non Conformità”.

TUTELA DELL'AMBIENTE E SICUREZZA E SALUTE DEGLI AMBIENTI DI LAVORO

L'impegno di GTT per la Protezione dell'Ambiente e per la Sicurezza e Salute dei lavoratori è principalmente testimoniato dall'adozione di un Sistema di Gestione e dal perseguimento di obiettivi di miglioramento continuo, secondo il modello concettuale Plan-Do-Check-Act.

Per quanto riguarda la protezione dell'ambiente, le principali linee di azione nell'anno 2014 sono state individuate nella riduzione dei consumi energetici, in particolare per quanto riguarda gli impianti di illuminazione, nell'efficientamento nella gestione e utilizzo dei prodotti chimici, nella riduzione delle emissioni.

Per quanto riguarda la Sicurezza e Salute dei lavoratori, nel 2014 è proseguito il forte impegno sulla formazione dei lavoratori, nonché una specifica attività di supporto da parte del Servizio di Prevenzione e Protezione ai siti dislocati sul territorio.

A luglio 2014 sono inoltre stati realizzati 4 presidi DAE (Defibrillatori Semi Automatici) presso le Stazioni Metropolitana Fermi, Porta Susa, Porta Nuova, Lingotto, dando avvio ad un progetto di cardioprotezione aziendale che si pone come primo obiettivo di rendere la metropolitana torinese completamente cardioprotetta entro l'inizio 2015.

MODELLO ORGANIZZATIVO EX. D.LGS. 231/2011

Il D.Lgs. 231/2001 ha introdotto nell'ordinamento italiano il principio per cui "societas delinquere potest", ovvero un nuovo regime di responsabilità degli enti che si affianca alla responsabilità penale della persona fisica che abbia commesso determinate fattispecie di reato (es. corruzione e concussione) nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi.

L'istituto prevede specifiche condizioni per l'insorgenza della responsabilità e condizioni da essa esimenti, laddove la società si sia dotata di un'efficace sistema di prevenzione dei reati (Modelli organizzativi e gestionali; Codice di comportamento; presenza, autonomia concreta operatività di un Organismo di Vigilanza).

Ogni impresa è teoricamente libera di non dotarsi di tali strumenti, correndo il rischio di rispondere penalmente con pesanti sanzioni patrimoniali ed interdittive, anche se negli ultimi anni si è imboccata la strada della "obbligatorietà di fatto", sia per gli orientamenti interpretativi della magistratura penale e civile che per le prassi di Regioni ed Enti Locali che sempre più spesso impongono l'adozione di tali modelli alle proprie controparti contrattuali.

Sin dal 2003, anno di costituzione, GTT ha avviato il percorso di adeguamento al D.LGS. 231, pur in un contesto di facoltatività giuridica.

Il processo di implementazione è stato il seguente:

- 1) incrocio tra reati-fattispecie e processi/procedure aziendali con identificazione degli "snodi critici" (punti di teorica commissibilità del reato);
- 2) verifica dei sistemi di prevenzione e (ove necessario) loro adeguamento, rafforzamento, aggiornamento;
- 3) progressiva adozione e gestione operativa dei Modelli, approvati dal CdA;
- 4) nomina e concreta operatività dell'Organismo di Vigilanza attraverso:
 - verifiche ispettive presso le funzioni aziendali
 - proposte di adeguamento/aggiornamento del Modello
- 5) aggiornamento del Modello
- 6) relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza al Consiglio di Amministrazione.

Nel 2014 il "Sistema 231" è stato implementato con la Parte Speciale relativa ai reati informatici, ossia specifiche fattispecie criminose che possono essere realizzate attraverso l'ausilio di sistemi informatici o telematici. Prima dell'emissione della Parte Speciale, GTT presidiava comunque la materia attraverso la certificazione ISO 27001.

A seguito di ciò il MOG è così composto:

1. Parte Generale e Codice di Comportamento
2. Integrazione Codice Etico
3. Parte Speciale A – reati nei rapporti con la P.A.
4. Parte Speciale B - reati societari
5. Parte Speciale C-E – reati in materia di igiene e di sicurezza sul lavoro - reati ambientali.
6. Parte Speciale D – Criminalità Informatica.

GTT non è mai incorsa in procedimenti sanzionatori per fattispecie previste dal D.Lgs. 231/2001.

CONTESTO NORMATIVO

IL QUADRO di RIFERIMENTO

Con il Referendum del giugno 2011 in materia di servizi pubblici locali, che ha abrogato l'art. 23-bis del D.L. 112/2008 (come modificato dall'art. 15 della L.166/2009) e successivamente con la sentenza n. 199 del 20/07/2012 della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 4 del D.L. 138/2011 (convertito con L.148/2011) è stato compromesso il tentativo del legislatore di definire una disciplina generale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, all'interno della quale regolare anche il trasporto pubblico locale.

L'attuale assetto normativo del settore del Trasporto Pubblico risulta quindi essenzialmente determinato dalla disciplina dell'Unione Europea e dalla legislazione nazionale e regionale.

□ Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia entrato in vigore il 3.12.2009. Il Regolamento è intervenuto su tre profili: le compensazioni degli obblighi del servizio di trasporto pubblico, le modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico e la durata di tali contratti.

□ D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 che ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni.

□ Leggi regionali di settore (Legge Regionale Piemonte 01/2000 e s.m.i.); da ultima la L.R. 1/2015 del 27.01.2015 ha istituito la nuova Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), che subentra all'Agenzia della Mobilità Metropolitana e Regionale nella programmazione del trasporto pubblico dell'intera regione.

Il necessario riordino e coordinamento normativo ed il riavvio / completamento del processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, sono contenuti in un disegno di legge di riforma organica del Trasporto Pubblico Locale attualmente all'attenzione del Consiglio dei Ministri.

Sul piano dell'assetto societario, il sistema di governance delle società partecipate pubbliche che svolgono attività di gestione del servizio (anche) di trasporto pubblico locale è stato oggetto di numerosi interventi legislativi che hanno da un lato rafforzato i vincoli operativi in materia di Bilancio, appalti, personale, incarichi e dall'altro posto una serie di obblighi di trasparenza e di adempimenti in tema di prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegittimità nella pubblica amministrazione.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE E FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

GTT & Trenitalia: Firmata lettera di intenti per la costituzione di una NEWCO

Una lettera di intenti è stata sottoscritta, il 20 gennaio 2015, tra Trenitalia e GTT per valutare congiuntamente la possibilità di costituzione di una Newco finalizzata alla gestione del servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino. All'incontro erano presenti i vertici di Regione Piemonte, Città di Torino, dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale, di GTT, del Gruppo FS Italiane e di Trenitalia.



Come già deciso dall'Amministrazione Regionale, le gare rimangono l'obiettivo finale; tuttavia, considerata la complessità strutturale del nodo metropolitano, si è deciso di iniziare a procedere con quelle relative al lotto nord (SFR1) e al lotto sud (SFR 2) del sistema ferroviario regionale.

Se, come si immagina, le verifiche tecniche che seguiranno avranno esito positivo, si procederà all'affidamento diretto alla Newco, ovvero del raggruppamento di imprese che la precederà, della rete di Torino, rimandando la gara ad un momento successivo, in modo da consentire ad eventuali competitors interessati di poter concorrere all'aggiudicazione del servizio anche su questo importante nodo.

Si tratta di una strategia adottata anche in Germania dove i Länder hanno promosso le gare escludendo, nella fase iniziale, i nodi metropolitani che, per le loro caratteristiche tecniche, comportano modalità di gestione e tempi di attuazione differenti.

Oggi il Servizio Ferroviario Metropolitano del Nodo di Torino è gestito congiuntamente ed in partnership da GTT e Trenitalia sulle seguenti direttrici di traffico:

- SFM1 (Pont Canavese) Rivarolo – Chieri
- SFM2 Pinerolo – Chivasso
- SFM3 Torino P.N. – Susa / Bardonecchia
- SFM4 Torino Stura – Bra
- SFM6 Torino Stura – Asti
- SFM7 Torino Stura – Fossano
- SFMA Torino Dora – Aeroporto – Ceres
- SFMB Alba – Bra – Cavallermaggiore

Si tratta complessivamente di 6,25M Tr/Km che, a partire dal 2019, con la realizzazione dell'interconnessione Rebaudengo – Grosseto e l'apertura della nuova linea SFM5 Orbassano – Torino Stura (Chivasso), diventeranno 8M Tr/Km.

Per quanto riguarda la costituzione della Newco (e del raggruppamento di imprese che la precederà) sono stati rimandati alle strutture tecniche delle Aziende: gli opportuni approfondimenti, le modalità di istituzione, le valutazioni patrimoniali e gli asset da conferire,

Scorporando di fatto una componente dell'attuale contratto di servizio tra Regione e Trenitalia, l'affidamento del nodo di Torino al nuovo soggetto consentirà una rinegoziazione anticipata del contratto stesso (considerato decaduto) per il periodo che precederà l'affidamento tramite gare. Con questa iniziativa la Regione conta di assicurare un miglioramento del servizio per poi ottenere, anche prima delle gare, un risparmio in termini economici. Come previsto dalle procedure per la regolamentazione della concorrenza, saranno presi contatti con le autorità nazionali e comunitarie competenti.

Bando per la presentazione delle manifestazioni di interesse per Atm - Alessandria

GTT, insieme ad un'altra azienda piemontese, si è candidata come aspirante partner per il servizio cittadino di Alessandria.



L'obiettivo è quello di arrivare a gestire il trasporto nella città piemontese, in modo da non perdere la grande occasione della sinergia relativa all'imminente apertura dell'Expo per trasportare i visitatori da e per le località di Alessandria.

L'azienda Alessandrina sta avendo i primi risultati dell'investimento sui nuovi mezzi che "ormai sono diventati tutti operativi".

I nuovi autobus hanno a bordo l'emettitore di biglietti ed ha consentito di abbassare l'evasione, il Comune ha deliberato **un aumento del prezzo del ticket**: la corsa semplice passa da 1,20 Euro a 1,30 Euro. L'acquisto del biglietto a bordo passa da 1,50 a 2 Euro.

Approvato il prolungamento della metropolitana a Rivoli

La Giunta Comunale ha approvato il prolungamento della metropolitana automatica di Torino, che prevede una nuova tratta di 3.400 metri, con quattro nuove stazioni: Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica. Il completamento è previsto per il 2020. Per i sindaci interessati dal percorso si tratta di un tassello fondamentale nella nuova Città Metropolitana.



Tra 18 mesi talpa in azione. Nella prima metà del 2016 la talpa che dovrà scavare 3,4 chilometri sotto terra tra Collegno e Rivoli entrerà in azione per l'ultimo tratto della metropolitana

E' stato previsto anche un parcheggio interrato di interscambio con la tangenziale da 350 posti auto. La galleria verrà realizzata a foro cieco, quindi con impatto minimo sul traffico di corso Francia. La nuova tratta si svilupperà lungo via De Amicis fino all'incrocio con corso Pastrengo, poi sotto la ferrovia Torino-Modane e lungo corso Francia fino a Cascine Vica in corrispondenza dell'intersezione con la tangenziale est. La stazione Certosa sarà quella di interscambio con la stazione di Collegno. Prima del via libera è ancora necessaria l'approvazione di Conferenza dei servizi del Mit e del Cipe.

La Giunta Comunale approva l'istituzione della nuova Agenzia della Mobilità Piemontese

Il Consiglio Regionale del Piemonte nella seduta del 20 gennaio ha licenziato il testo definitivo di modifica alla legge n. 1 del 2000 che regola il trasporto pubblico locale. Con tale modifica viene istituita la nuova Agenzia della Mobilità Piemontese, che subentra all'Agenzia della Mobilità Metropolitana nella programmazione del trasporto pubblico dell'intera regione.

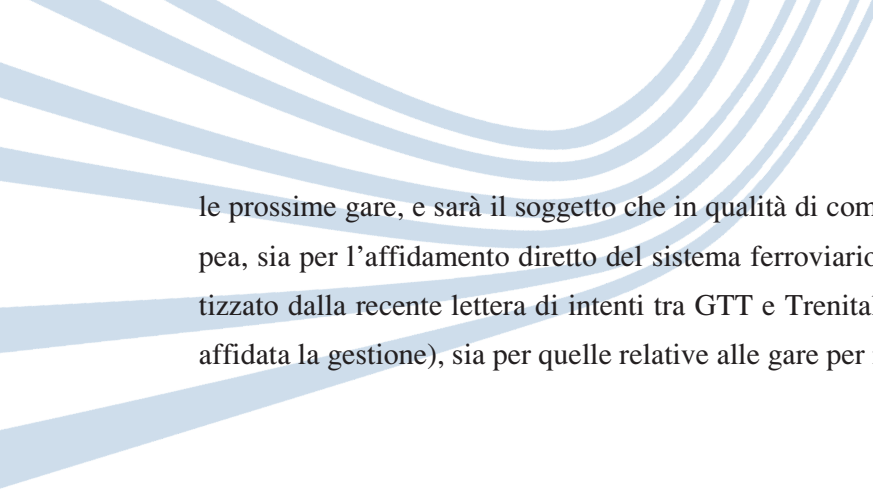
All'Agenzia aderiranno tutti gli attuali soggetti di delega (Province e Comuni dotati di conurbazione), nonché i comuni al disopra dei 15.000 abitanti che ne faranno richiesta.

Fondamentale sarà il suo ruolo nella definizione delle linee guida del TPL, portando ad una riduzione dei centri di costo e superando di fatto l'attuale mancanza di coordinamento tra i vari soggetti che ha generato sovrapposizioni ed inefficienze.

L'Agenzia sarà intestataria di tutti i contratti della gomma (subentrando agli attuali committenti), ed in prospettiva di quelli del ferro (anche prima dell'assegnazione tramite gara del servizio ferroviario), consentendo alla Regione di risparmiare sui trasferimenti grazie al parziale recupero dell'IVA.

L'approvazione della legge rappresenta il primo tassello nel disegno complessivo della giunta Chiamparino e dell'assessore ai Trasporti Francesco Balocco che porterà alla riorganizzazione del TPL su quadranti, in cui le province si assoceranno sotto forma di consorzio: Area metropolitana, Quadrante nord (province di Novara, Vercelli, Biella Verbano Cusio Ossola) Quadrante est (provincia di Asti e Alessandria) e Quadrante sud con la provincia di Cuneo.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, l'AMP provvederà a definire i capitolati e indire i bandi del-



le prossime gare, e sarà il soggetto che in qualità di committente invierà le lettere alla Comunità Europea, sia per l'affidamento diretto del sistema ferroviario metropolitano del nodo di Torino (come ipotizzato dalla recente lettera di intenti tra GTT e Trenitalia per la costituzione della Newco a cui verrà affidata la gestione), sia per quelle relative alle gare per il lotto nord (SFR1) e al lotto sud (SFR2).

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 effettuato attività di Ricerca e Sviluppo capitalizzate.

Con riferimento alla vigente normativa in materia di privacy, si comunica che la Società ha adottato il Documento Programmatico sulla Sicurezza nel trattamento dei dati personali, in conformità a quanto previsto dall'Allegato B del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

Il Bilancio è stato redatto sul presupposto della continuità aziendale; la Società, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze in merito alla continuità aziendale.

Il Bilancio consolidato viene predisposto dalla società capogruppo FCT Holding Srl. Ai sensi del D. Lgs. 127/1991 art. 27 comma 3 non sono soggette all'obbligo a redigere il Bilancio consolidato le imprese a loro volta controllate quando la controllante sia titolare di oltre il 95 per cento delle azioni o quote dell'impresa controllata.

Ai sensi di legge si evidenzia che i compensi spettanti alla Società di Revisione per l'attività di revisione legale dei conti ammontano ad Euro 42 migliaia.

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

Signor Azionista,

in relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2014 che chiude con un utile pari a Euro 2,191 milioni
- approvare la seguente proposta di destinazione dell'utile:
 - Euro 109 migliaia (pari al 5%) a Riserva Legale;
 - Euro 2,082 migliaia (pari al 95%) a Riserva Straordinaria.

Torino, 28 aprile 2015

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

(Ing. Walter CERESOLI)



STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2014

A T T I V O

	31/12/2014	31/12/2013
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B. IMMOBILIZZAZIONI:		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
1. Costi di impianto e di ampliamento	-	-
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	-	-
3. Diritti di brevetto ind.le e di utilizz.di opere dell'ingegno	9.617.111	6.557.004
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	27.067	27.943
5. Avviamento	-	-
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	7.060.413	8.424.786
7. Altre		
- Migliorie a beni di terzi - Migliorie diverse	1.493.306	1.960.453
- Migliorie a beni di terzi - Parcheggi	121.429	63.225
Totale Immobilizzazioni Immateriali	18.319.326	17.033.411
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	170.745.585	172.519.061
2. Impianti e macchinario	25.436.874	27.226.659
3. Attrezzature industriali e commerciali	2.504.924	2.554.764
4. Altri beni:		
- Mobili	910.893	979.320
- Macchine d'ufficio	7.800.769	3.016.886
- Automezzi	974.275	858.116
- Migliorie a beni di terzi	-	-
- Beni gratuitamente devolvibili:		
Impianti e materiale ferroviario	336.876.304	356.531.112
Fondo copertura (Comune di Torino)	- 36.189.307	- 36.189.307
Fondo copertura (Stato, Regione)	- 300.686.997	- 320.341.805
5. Materiale rotabile	218.449.872	213.699.680
6. Immobilizzazioni parcheggi:		
- Opere Civili	21.085.703	23.116.564
- Altre immobilizzazioni	3.285.718	3.241.102
7. Immobilizzazioni in corso e acconti:		
- Investimenti diversi	16.442.327	29.091.922
- Investimenti parcheggi	4.647.463	3.841.149
- Beni gratuitamente devolvibili.		
Impianti e materiale ferroviario	4.671.309	17.443.655
Fondo copertura (Stato, Regione)	- 4.671.309	- 17.443.655
Totale Immobilizzazioni Materiali	472.284.403	480.145.223

segue:

ATTIVO

	31/12/2014	31/12/2013
III. Immobilizzazioni finanziarie		
1. Partecipazioni in:		
a) <i>Imprese controllate</i>	3.594.686	3.569.686
b) <i>Imprese collegate</i>	6.277.828	6.277.828
c) <i>Enti controllanti</i>	-	-
d) <i>altre imprese</i>	3.396.455	3.396.455
2. Crediti:		
a) <i>verso Imprese controllate</i>	1.009.427	1.009.427
b) <i>verso Imprese collegate</i>	-	-
c) <i>verso Enti controllanti</i>	-	-
d) <i>verso altri:</i>		
1) <i>Stato, Regione, altri Enti territoriali</i>	-	-
2) <i>Altri enti del settore pubblico allargato</i>	-	-
3) <i>Diversi</i>	-	-
3. Altri titoli	-	-
4. Azioni proprie	-	-
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	14.278.396	14.253.396
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	504.882.125	511.432.030
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
I. Rimanenze:		
1. Materie prime sussidiarie e di consumo	28.189.450	29.668.625
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3. Lavori in corso su ordinazione	-	-
4. Prodotti finiti e merci	-	-
5. Acconti	-	-
Totale Rimanenze	28.189.450	29.668.625
II. Crediti		
1. Verso clienti	108.877.799	124.306.147
2. Verso Imprese controllate	3.309.229	3.827.884
3. Verso Imprese collegate	6.894.756	7.030.284
4. Verso Enti controllanti	126.830.851	134.388.715
4 - bis Crediti tributari	8.780.670	11.373.946
4 - ter Imposte anticipate	12.018.568	11.762.515
5. Verso altri:		
a) <i>Stato, Regione, altri Enti territoriali</i>	44.643.217	57.496.774
b) <i>Altri enti del settore pubblico allargato</i>	334.173	205.641
c) <i>Diversi</i>	29.225.876	32.300.760
Totale Crediti	340.915.139	382.692.666

ATTIVO		
<i>segue:</i>	31/12/2014	31/12/2013
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:		
1. Partecipazioni in Imprese controllate	-	-
2. Partecipazione in Imprese collegate	-	-
3. Partecipazioni in Enti controllanti	-	-
4. Altre partecipazioni	-	-
5. Azioni proprie	-	-
6. Altri titoli	1.925.799	1.501.774
Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	1.925.799	1.501.774
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali presso:		
a) Banche	664.297	2.796.531
b) Poste	176.378	146.441
2. Assegni	171.415	165.245
3. Denaro e valori in cassa	397.796	280.737
Totale Disponibilità Liquide	1.409.886	3.388.954
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	372.440.274	417.252.019
D. RATEI E RISCONTI	9.641.885	8.649.392
TOTALE ATTIVO	886.964.284	937.333.441

STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2014

PASSIVO

	31/12/2014	31/12/2013
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	76.006.664	76.006.664
II. Riserve da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione		
a) riserva di rivalutazione L.2/2009	97.405.995	97.405.995
IV. Riserva legale	811.970	719.963
V. Riserve statutarie	-	-
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VII. Altre riserve:		
a) riserva straordinaria	2.688.527	2.688.527
b) riserva avanzo di fusione	809.531	809.531
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	-	-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	2.190.913	1.840.143
Totale Patrimonio Netto	179.913.600	179.470.823
B. FONDI PER RISCHI E ONERI		
1. per trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2. per imposte, anche differite	3.211.557	2.213.504
3. altri	28.731.354	44.062.698
Totale Fondi per Rischi e Oneri	31.942.911	46.276.202
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	74.842.282	77.893.943
D. DEBITI		
1. Obbligazioni	4.720.081	6.863.408
2. Obbligazioni convertibili	-	-
3. Debiti verso Soci per finanziamenti	-	-
4. Debiti verso:		
a) Banche per linee di fido	89.111.500	47.026.547
b) Banche per mutui	49.467.584	53.869.595
c) Banche per finanziamenti	24.150.675	39.000.000
5. Debiti verso altri finanziatori	24.828.765	-
6. Acconti	288.089	44.725
7. Debiti verso Fornitori	132.352.000	204.892.075
8. Debiti rappresentati da titoli di credito	-	-
9. Debiti verso Imprese controllate	8.690.199	8.726.269
10. Debiti verso Imprese collegate	1.514.609	1.503.984
11. Debiti verso Enti controllanti	53.447.765	40.021.859
12. Debiti tributari	13.834.301	21.462.187
13. Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	11.666.824	12.762.626
14. Altri debiti	26.092.386	28.455.485
Totale Debiti	440.164.778	464.628.760
E. RATEI E RISCONTI		
1. Ratei e risconti	13.109.355	12.859.702
2. Contributi in conto investimenti	146.991.358	156.204.011
Totale Ratei e Risconti	160.100.713	169.063.713
TOTALE PASSIVO	886.964.284	937.333.441
CONTI D'ORDINE	369.846.193	324.373.389

CONTO ECONOMICO

	31/12/2014	31/12/2013
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi	143.669.574	143.912.793
<i>a) delle vendite e delle prestazioni</i>	137.297.100	137.361.721
<i>b) da copertura di costi sociali</i>	6.372.474	6.551.072
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	21.499.685	21.579.078
5) Altri ricavi e proventi:	301.015.369	293.288.613
<i>a) diversi</i>	86.298.376	87.382.147
<i>b) quota annua di contributi in c/investimenti</i>	11.880.912	9.920.366
<i>c) compensazioni economiche</i>	202.836.081	195.986.100
Totale Valore della Produzione (A)	466.184.628	458.780.484
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(45.657.332)	(48.888.070)
7) Per servizi	(97.950.062)	(100.379.968)
8) Per godimento di beni di terzi	(35.082.669)	(39.487.878)
9) Per il personale:	(229.802.878)	(230.816.141)
<i>a) Salari e stipendi</i>	(168.556.151)	(168.617.480)
<i>b) Oneri sociali</i>	(46.830.774)	(47.793.209)
<i>c) Trattamento di fine rapporto</i>	(9.160.497)	(9.728.652)
<i>d) Trattamento di quiescenza e simili</i>	(2.924.609)	(2.839.201)
<i>e) Altri costi</i>	(2.330.847)	(1.837.599)
10) Ammortamenti e svalutazioni	(40.416.727)	(33.463.466)
<i>a) Ammortamento delle Immobilizzazioni Immateriali</i>	(4.598.427)	(4.960.141)
<i>b) Ammortamento delle Immobilizzazioni Materiali:</i>	(31.414.218)	(28.503.325)
<i>c) Altre svalutazioni delle Immobilizzazioni</i>	-	-
<i>d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide</i>	(4.404.082)	-
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(1.479.901)	89.453
12) Accantonamenti per rischi	-	-
13) Altri accantonamenti	-	(35.214)
14) Oneri diversi di gestione	(4.530.134)	(4.703.875)
Totale Costi della Produzione (B)	(454.919.703)	(457.685.159)
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	11.264.925	1.095.325

segue:

CONTO ECONOMICO

	31/12/2014	31/12/2013
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
<i>a) in imprese controllate</i>	-	-
<i>b) in imprese collegate</i>	720.000	-
<i>c) in altre imprese</i>	3.971	12.708
16) Altri proventi finanziari:		
<i>a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso:</i>		
1) imprese controllate	-	-
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	-	-
4) altri	-	-
<i>b) da titoli iscritti nelle immobiliz. che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>d) proventi diversi dai precedenti da:</i>		
1) imprese controllate	11.660	12.610
2) imprese collegate	-	-
3) enti controllanti	2.598.907	1.878.597
4) altri	1.281.837	1.037.808
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
<i>a) imprese controllate</i>	-	-
<i>b) imprese collegate</i>	-	-
<i>c) enti controllanti</i>	(2.809.974)	(551.411)
<i>d) altri</i>	(7.135.115)	(7.604.442)
17-bis) Utili e perdite su cambi	-	-
Totale proventi e oneri finanziari (C)	(5.328.714)	(5.214.130)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni		
<i>a) di partecipazioni</i>	-	-
<i>b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>d) altre</i>	-	-
19) Svalutazioni		
<i>a) di partecipazioni</i>	(150.000)	-
<i>b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni</i>	-	-
<i>d) altre</i>	-	-
Totale delle rettifiche (D)	(150.000)	-
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi straordinari		
<i>a) plusvalenze da alienazioni</i>	222.774	323.212
<i>b) plusvalenze da partecipazioni</i>	-	-
<i>c) sopravvenienze attive/insussistenze del passivo</i>	6.742.102	5.795.426
21) Oneri straordinari		
<i>a) minusvalenze da alienazioni</i>	(958.011)	(1.405)
<i>b) sopravvenienze passive/insussistenze dell'attivo</i>	(4.567.060)	(1.602.815)
Totale oneri e proventi straordinari (E)	1.439.805	4.514.418
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	7.226.016	395.613
22) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
- correnti	(4.293.103)	(4.777.414)
- anticipate	256.053	6.534.000
- differite	(998.053)	(312.056)
23) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	2.190.913	1.840.143

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Ing.  Censi

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014

Stato Patrimoniale

Conto Economico

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 Comune di Torino

NOTA INTEGRATIVA

Struttura e contenuto del Bilancio

Il presente Bilancio d'esercizio è stato predisposto in conformità alla normativa del Codice Civile ed in base ai principi e criteri contabili nazionali emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili come recepiti dall'Organismo Italiano di Contabilità.

I criteri di valutazione adottati per la redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 risultano invariati rispetto ai criteri adottati per la redazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2013.

Ai sensi dell'art. 2423-Ter c.5 del c.c. le voci "Credito per imposte anticipate" e "Fondo Imposte differite" relative all'esercizio precedente sono state adattate affinché risultassero comparabili con i saldi delle stesse voci al 31 dicembre 2014.

La natura dell'attività svolta dalla Società, i rapporti con le parti correlate nonché i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono riportati nella Relazione degli Amministratori sulla gestione.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisizione o di produzione incluso 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. Si precisa che i costi riferiti all'esercizio precedente venivano ammortizzati al 33% e, a partire dall'esercizio 2014 l'aliquota è stata modificata al 10% sulla base di valutazioni effettuate dalla Direzione.

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 alla attività immateriale. In mancanza di uno soltanto degli accennati requi-

siti, 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 ammortizzati in tre anni.

Le altre immobilizzazioni immateriali riguardano migliorie su beni di terzi (ammortizzate sulla base della durata del rapporto contrattuale sottostante), e al 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 ricerca, sviluppo e di pubblicità	5 anni	Altre - Migliorie a beni di Terzi - Parcheggi	9 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. Negli oneri accessori sono inclusi gli oneri finanziari che vengono capitalizzati per la quota imputabile ai beni fino al momento della loro entrata in funzione, nel caso di cespiti che rispettino i requisiti richiesti al riguardo dai Principi contabili di riferimento.

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

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

La rivalutazione operata ai sensi della L. 2/2009 nell'esercizio 2008 con l'applicazione del metodo misto che prevedeva lo "storno del fondo ammortamento" nonché la "rivalutazione del costo storico" per la parte eccedente ha prodotto un prolungamento del processo di am-

mortamento. Nonostante ciò, la Società non ha provveduto a modificare l'aliquota annua di ammortamento per i fabbricati strumentali in quanto tale coefficiente è rappresentativo della maggior vita utile dei beni anche a seguito delle stime effettuate in occasione della rivalutazione.

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

Immobilizzazioni	Aliquote	Immobilizzazioni	Aliquote
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	3,33%	Macchinari	7,50%
Fabbricati industriali	3,00%	Mobili ed arredi	9,00%
Tram serie 2800-3100	6,25%	Macchine elettroniche	20,00%
Tram serie 6000	3,33%	Personal Computers e Hardware	33,00%
Tram 5000-7000 e relativi accessori	8,34%	Automezzi di servizio	15,00%
Autobus	6,67%	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 d'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 compendi ferroviario e ferrotranviario si è tenuto conto di molteplici fattori comuni sia alla relativa titolarità, sia alle fonti dei corrispettivi finanziamenti e co-finanziamenti, che agli e-

ventuali 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. Le partecipazioni acquisite successivamente sono valutate 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, ottenuto con il metodo del costo medio ponderato ed il presumibile valore di sostituzione rilevato dall'andamento di 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 di Bilancio.

Crediti e debiti

I crediti e i debiti sono iscritti al valore nominale; per i crediti tale valore è ridotto al presumibile valore di realizzazione tramite l'iscrizione del fondo svalutazione crediti esposto a diretta riduzione dei crediti stessi.

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 sette 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.

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 231/2002, GTT S.p.A., ha iscritto in Bilancio al 31 dicembre 2014, interessi attivi per ritardati incassi pari a Euro 3,86 milioni di cui Euro 2,6 milioni verso il Comune di Torino, Euro 1,03 milioni verso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed Euro 0,23 milioni verso INFRA.TO.

Il calcolo degli interessi verso il Comune di Torino derivanti dai mancati incassi, è stato effettuato, prudentemente, in attesa di creare una Tesoreria accentrata con il Socio unico, sulla base di un tasso d'interesse risultato dalla media ponderata mensile del tasso pagato sugli affidamenti -accesi a causa dei ritardati incassi – e che risulta essere pari al 3,8% (in leggero rialzo rispetto agli esercizi precedenti)

Gli interessi sono inoltre stati calcolati a partire dall'esercizio 2011, anno in cui GTT S.p.A. si è aggiudicata la gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Torino e non ha più usufruito di un'aggiudicazione *in-house*.

In merito agli interessi verso l'Agenzia della Mobilità Metropolitana, considerando irragionevolmente bassi, e quindi iniqui, quelli indicati nel contratto di servizio (EURIBOR semestrale

maggiorato di uno spread pari a 0,35 punti percentuali), GTT S.p.A. ha applicato la stessa metodologia utilizzata per il Comune di Torino.

Ratei e risconti

Riguardano quote di componenti positivi e negativi di reddito comuni a due o più esercizi e sono determinati in funzione della competenza temporale.

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" al passivo 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 nella Nota Integrativa, nella parte di commento dei fondi, 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 T.F.R.

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 alle vendite.

In particolare:

- i ricavi sono rappresentati dai proventi del traffico, dai ricavi della gestione parcheggi e dai ricavi a copertura d'oneri sociali, nonché dalle erogazioni spettanti ai sensi dell'art.19 del D.lgs. del 19 novembre 1997 n. 422 per il trasporto pubblico locale.
- 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.

Imposte sul reddito

Il calcolo delle imposte è determinato sulla base di una realistica previsione dell'onere d'imposta di pertinenza del periodo determinato in applicazione della vigente normativa fiscale.

Inoltre, ove esistenti, in ottemperanza a quanto previsto nell'OIC n. 25 elaborato dalla Commissione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sono stanziate in Bilancio le imposte differite. Il loro computo trae origine dalle differenze temporanee tra i valori inseriti in Bilancio e i relativi valori riconosciuti ai fini fiscali.

Le imposte differite generate nel periodo sono indicate nel conto economico in un'apposita linea della voce "Imposte sul reddito del periodo", in quanto dette imposte, al pari di quelle correnti, sono considerate oneri del periodo.

Eventuali imposte differite generate in esercizi precedenti sono contabilizzate nella voce "Proventi ed oneri straordinari".

Le imposte differite sono state calcolate considerando l'aliquota fiscale prevista per l'esercizio in cui le differenze si riverseranno e le imposte anticipate vengono rilevate nel rispetto del principio della prudenza, sulla base della ragionevole certezza dell'esistenza negli esercizi futuri in cui si riverseranno le suddette differenze, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte in calce allo Stato Patrimoniale 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

Si precisa preliminarmente, agli effetti del n. 3-bis) dell'art. 2427 del Codice Civile, che non si sono effettuate, nel presente esercizio così come nei precedenti, svalutazioni e riduzioni di valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, al di fuori degli ammortamenti sotto riportati.

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 2014 (Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno) si riferiscono principalmente a software applicativo acquistato a titolo di proprietà, a software applicativo acquistato a titolo di licenza d'uso a tempo determinato e a costi sostenuti per software applicativo sviluppato internamente.

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 (SL, Major) per la parte in fase di realizzazione e i costi sostenuti per il proseguimento del Progetto BIP.

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. Si

precisa che i costi riferiti all'esercizio precedente venivano ammortizzati al 33% e, a partire dall'esercizio 2014 l'aliquota è stata modificata al 10% sulla base di valutazioni effettuate dalla Direzione.

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 macchinario;
- 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 negli Allegati n. 2, n. 2A e n. 2B.

Le aliquote d'ammortamento utilizzate sono evidenziate nell'Allegato n. 4.

La variazione dell'esercizio è dovuta principalmente all'effetto combinato e di segno opposto degli ammortamenti dell'anno e dell'acquisto di nuovo materiale rotabile; in particolare nel 2014 sono stati immessi in esercizio 28 autobus di nuova acquisizione. Si segnala che, nel corso dell'esercizio, si è dismesso materiale rotabile per Euro 7,9 mln per n. 73 vecchi autobus (mod. 280-380-480-490-580).

Si precisa che l'aliquota d'ammortamento è stata ridotta del 50% per tutte le immobilizzazioni acquisite nell'esercizio.

Immobilizzazioni finanziarie

Le Immobilizzazioni finanziarie, per Euro 14.278.396, sono così formate:

(in migliaia di Euro)	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Partecipazioni in imprese controllate	3.595	25	3.570
Partecipazioni in imprese collegate	6.278	-	6.278
Partecipazioni in altre imprese	3.396	-	3.396
Crediti verso imprese controllate	1.009	-	1.009
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	14.278	25	14.253

(Importi in migliaia di Euro)

Le partecipazioni di GTT ammontano a EURO 13.268.969. Nel corso del 2014 si è proceduto al conferimento a “Torino Parcheggio S.r.l.”, di cui GTT S.p.A. detiene il 100% delle quote, di ulteriori Euro 25.000.

Per il dettaglio delle partecipazioni si veda l'allegato 5. Si riportano di seguito le informazioni su alcune partecipate, precisando che per alcune i valori di Bilancio indicati sono relativi al 2013, in quanto i dati del 2014 non sono ancora disponibili per tutte le Società.

Car City Club S.r.l.

La Società svolge attività di progettazione e gestione di servizi per la mobilità complementari al trasporto locale e destinati a promuovere i trasporti di persone in forma collettiva in base ai modelli “Car sharing” e “Car pooling”, nonché l'organizzazione e la prestazione dei servizi volti all'attuazione dei piani degli spostamenti individuali.

GTT detiene il 51% del capitale, Leasys S.p.A. (gruppo FIAT) il 33% e Ca.Nova S.p.A. il restante 16%. Di seguito i dati di Bilancio 2013:

Valore della Produzione	1.511
Costi della Produzione	(1.505)
Risultato ante imposte	19
Utile (perdita) d'esercizio	4

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	155	Patrimonio Netto	112
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	845	TFR	57
Disponibilità	190	Debiti	674
Ratei e risconti	17	Ratei e Risconti	365
Totale Attivo	1.207	Totale Passivo	1.207

(Importi in migliaia di Euro)

Publitransport GTT S.r.l in liquidazione,

la cui attività consiste nell'acquisto di spazi pubblicitari e di rivendita degli stessi, dopo averne curato l'allestimento (pubblicità dinamica e fissa). GTT detiene il 51% del capitale sociale di EURO 100.000 mentre il restante 49% è detenuto da IGP Decaux. Si precisa inoltre che la Società è stata posta in liquidazione con atto del 24 dicembre 2014. Di seguito i dati di Bilancio 2013:

Valore della Produzione	3.667
Costi della Produzione	(3.603)
Risultato ante imposte	57
Utile d'esercizio	29

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	427	Patrimonio Netto	118
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	2.757	TFR	182
Disponibilità	556	Debiti	3.442
Ratei e risconti	1	Ratei e Risconti	.
Totale Attivo	3.741	Totale Passivo	3.741

(Importi in migliaia di Euro)

Extra.To S.c.ar.l.

In data 17.09.2010 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 2014:

Valore della Produzione	41.376
Costi della Produzione	(41.376)
Risultato ante imposte	10
Utile (Perdita) d'esercizio	6

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	118	Patrimonio Netto	113
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	20.030	TFR	-
Disponibilità	863	Debiti	20.916
Ratei e risconti	20	Ratei e Risconti	2
Totale Attivo	21.031	Totale Passivo	21.031

(Importi in migliaia di Euro)

GTT City Sightseeing Torino S.r.l.

La Società opera nel settore della gestione dell'affidamento dei servizi turistici, di noleggio con o senza conducente ed è attiva dalla fine del 2007. Il capitale sociale risulta suddiviso fra GTT (51%), City Sightseeing Italy (40%) e Turismo Torino (9%). Di seguito i dati di Bilancio 2014:

Valore della Produzione	469
Costi della Produzione	(395)
Risultato ante imposte	76
Utile (Perdita) d'esercizio	51

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	186	Patrimonio Netto	155
Rimanenze	-	Fondi	-
Crediti	143	TFR	16
Disponibilità	238	Debiti	398
Ratei e risconti	3	Ratei e Risconti	1
Totale Attivo	570	Totale Passivo	570

(Importi in migliaia di Euro)

5 T S.r.l.

la cui attività consiste nella realizzazione di nuove tecnologie telematiche riguardanti i trasporti pubblici per Torino e l'area conurbata e nel migliorare e promuovere quelle già esistenti.

Il Capitale sociale è pari a EURO 100.000 ed è così ripartito:

G.T.T. S.p.A.	35,00%	Regione Piemonte	30,00%
Comune di Torino	30,00%	Provincia di Torino	5,00%

Di seguito i dati di Bilancio 2014:

Valore della Produzione	5.170
Costi della Produzione	(5.085)
Risultato ante imposte	89
Utile (Perdita) d'esercizio	56

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	273	Patrimonio Netto	2.431
Rimanenze	67	Fondi	80
Crediti	5.827	TFR	583
Disponibilità	171	Debiti	3.150
Ratei e risconti	62	Ratei e Risconti	156
Totale Attivo	6.400	Totale Passivo	6.400

(Importi in migliaia di Euro)

A.T.I. Trasporti Interurbani S.p.A.

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. Svolge, altresì, servizio di trasporto inter-regionale e di noleggio autobus. Nel corso del 2014 è stato avviato un processo di analisi volto a valutare i benefici connessi ad una integrazione tra le società A.T.I. S.p.A. e SEAG S.r.l. e a predisporre il relativo progetto. Tale progetto, sostenuto da G.T.T. S.p.A., si perfezionerà nel prossimo esercizio. Il capitale sociale è così ripartito:

Famiglia Galleano	30%
G.T.T. S.p.A.	30%
SEAG S.r.l.	40%

Di seguito i dati di Bilancio 2013:

Valore della Produzione	22.816
Costi della Produzione	(19.750)
Risultato ante imposte	3.108
Utile d'esercizio	1.857

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	18.156	Patrimonio Netto	25.036
Rimanenze	607	Fondi	2.028
Crediti	16.580	TFR	2.287
Disponibilità	7.248	Debiti	12.974
Ratei e risconti	185	Ratei e Risconti	451
Totale Attivo	42.776	Totale Passivo	42.776

(Importi in migliaia di Euro)

Ca.Nova S.p.A.

G.T.T. S.p.A.	59,34%
AMC s.s.	30,09%
Intercar SpA	10,37%

Di seguito i dati di Bilancio 2014:

Valore della Produzione	16.288
Costi della Produzione	(15.862)
Risultato ante imposte	214
Utile d'esercizio	68

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	5.820	Patrimonio Netto	3.290
Rimanenze	209	Fondi	-
Crediti	11.056	TFR	1.084
Attività finanz.che non cost.immobilizz.	17	Debiti	11.435
Disponibilità	69	Ratei e Risconti	1.546
Ratei e risconti	184	Totale Passivo	17.355
Totale Attivo	17.355		

(Importi in migliaia di Euro)

Millerivoli S.r.l. (dati di Bilancio 2014)

G.T.T. S.p.A.	40%
Comune di Rivoli	60%

Valore della Produzione	753
Costi della Produzione	(785)
Risultato ante imposte	(121)
Utile d'esercizio	(131)

(Importi in migliaia di Euro)

ATTIVO		PASSIVO	
Immobilizzazioni Nette	3.881	Patrimonio Netto	745
Rimanenze	-	Fondi	85
Crediti	91	TFR	86
Disponibilità	70	Debiti	3.131
Ratei e risconti	5	Ratei e Risconti	-
Totale Attivo	4.047	Totale Passivo	4.047

(Importi in migliaia di Euro)

Le restanti partecipazioni, pur costituendo impegno duraturo, non rappresentano, dal punto di vista Patrimoniale e/o dei volumi economici, immobilizzi con valori significativi.

Crediti verso Imprese controllate

I crediti iscritti a questo titolo, per l'importo totale di EURO 1.009.427 e distinti per natura e movimentazioni, sono enunciati nei prospetti che seguono:

	Finanz.to Soci	Finanz.to fruttifero	Totale crediti
Publitransport GTT S.r.l.	-	500	500
Ca.Nova S.p.A.	409	-	409
Car City Club S.r.l.	-	100	100
Totale	409	600	1.009

(Importi in migliaia di Euro)

	Valore al 31/12/13	Incrementi	Decrementi	Valore al 31/12/14
Publitransport GTT S.r.l.	500	-	-	500
Ca.Nova S.p.A.	409	-	-	409
Car City Club S.r.l.	100	-	-	100
Totale	1.009	-	-	1.009

(Importi in migliaia di Euro)

Crediti verso Imprese collegate

Non ve ne sono.

Crediti verso lo Stato

Non ve ne sono.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, alla chiusura dell'esercizio 2014, risultano pari a EURO 28.189.450 come dal dettaglio che segue:

	31/12/2014	Variazioni	Rettifiche	31/12/2013
Ricambi per materiale rotabile	22.718	(168)	-	22.886
Materiali per impianti	5.303	(323)	-	5.626
Ricambi per materiale ferroviario	2.363	(32)	-	2.395
Materie prime e materiali vari	2.122	203	-	1.919
Combustibili e carburanti	1.142	(293)	-	1.435
Materiali presso terzi	1.123	79	-	1.044
Oli lubrificanti	599	154	-	445
Materiali per impianti ferroviari	399	132	-	267
Materiale ferroviario finanziato	89	-	-	89
Pneumatici	18	(1)	-	19
Svalutazione magazzino	(7.687)	(1.230)	-	(6.457)
Totale	28.189	(1.479)	-	29.668

(Importi in migliaia di Euro)

Rispetto al 31/12/2013 si è verificato un decremento delle rimanenze totali di materiali al lordo del Fondo Svalutazione Magazzino dovuto in parte al calo delle scorte di materiali per impianti e di combustibili e carburanti; per contro si sono costituite scorte di materie prime e materiali vari e di oli lubrificanti. Il fondo svalutazione magazzino è stato costituito per tenere conto dell'obsolescenza tecnica e della scarsa movimentazione di alcune giacenze di materiali e il suo ammontare è stato incrementato per Euro 1.229.524 rispetto al precedente esercizio per effetto della riclassifica operata dal fondo rinnovo ricambi ferroviari.

CREDITI

	2014	2013
Verso clienti	114.776	126.569
Verso imprese controllate	3.309	3.828
Verso imprese collegate	6.895	7.030
Verso Enti controllanti	141.873	150.084
Crediti tributari	9.546	11.517
Imposte anticipate	12.018	11.763
Verso Altri	75.003	90.003
Totale	363.420	400.794
Fondo Svalutazione Crediti	(22.505)	(18.101)
Totale Netto	340.915	382.693

(Importi in migliaia di Euro)

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è ottenuto mediante apposito fondo di svalutazione che, nel corso dell'esercizio, si è ritenuto di incrementato per Euro 4.404.082. Alla chiusura dell'esercizio il fondo presenta quindi un saldo pari a Euro 22.505.460.

La movimentazione del fondo nel corso dell'esercizio è la seguente:

	31/12/2013	Acc.ti	Utilizzi	31/12/2014
Fondo Svalutazione crediti	18.101	4.404	-	22.505
Totale	18.101	4.404	-	22.505

(Importi in migliaia di Euro)

Crediti verso clienti

Sono relativi principalmente a crediti per vendite e prestazioni diverse. Sono crediti con esigibilità entro 12 mesi dalla chiusura del presente esercizio e risultano, per Euro 108.877.799, così composti:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Agenzia Mobilità Metropolitana	76.030	(10.612)	86.642
Infra.TO S.r.l.	18.475	(2.423)	20.898
Clienti diversi	15.219	1.258	13.961
Regione Piemonte	3.143	(19)	3.162
Provincia di Torino	1.909	3	1.906
Fondo Svalutazione Crediti	(5.898)	(3.635)	(2.263)
Totale	108.878	(15.428)	124.306

(Importi in migliaia di Euro)

Per quanto concerne l’Agenzia Mobilità Metropolitana si precisa che la composizione del credito riguarda in particolare:

	Importo
Contratto di Servizio TPL Urbano 2011-14	34.082
Contratto Metro	10.119
Agevolazioni tariffarie ed altro	8.972
Interessi attivi su ritardati pagamenti	8.580
IVA su fatture	7.933
“Addendum” compensazioni	3.407
Contratto di Servizio Ferrovie	2.933
Contributi CCNL	4
Totale	76.030

Il credito verso Infra.TO S.r.l. include gli addebiti operati a fronte dei lavori eseguiti per conto della Società sulla rete tranviaria e sulla Metropolitana rispettivamente per Euro 15.813.538 e per Euro 1.774.094. Sono inoltre inclusi Euro 586.489 relativi a lavori eseguiti sulla Linea 4 ed addebiti di varia natura per Euro 301.268. Il credito verso “Clienti diversi” è così composto:

Cliente	Credito al 31/12/14
Trenitalia	6.154
Acimmagine	721
A.T.M. Messina	446
C.O.A.S. Consorzio Astigiano	265
SCAT-Soc.Consortile Alessandrina	221
Gruppo Argenta	206
Alstom Ferroviaria S.p.A.	187
Iren	171
Selex Elsag	167
A.M.I.A.T.	165
People & Communication	151
Vodafone Omnitel	142
OTIS	139
SADEM	135
S.M.A.T.	112
Clienti diversi < Euro 100.000	5.837
Totale	15.219

(Importi in migliaia di Euro)

Per quanto attiene la Provincia di Torino il credito riguarda:

Cliente	Credito al 31/12/14
Contratti di Servizio	1.849
Abbonamenti progetto "Mobilityamoci"	59
Totale	1.908

(Importi in migliaia di Euro)

Crediti verso imprese controllate

Al 31/12/2014 la voce, di Euro 3.309.229, è così dettagliata:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Publitransport GTT S.r.l.	2.522	(455)	2.977
Ca.Nova S.p.A.	452	9	443
GTT-City Sightseeing S.r.l.	230	15	215
Car City Club S.r.l.	64	(89)	153
Meccanica Moretta S.r.l.	41	1	40
Totale	3.309	(519)	3.828

(Importi in migliaia di Euro)

I crediti in oggetto presentano esigibilità entro l'esercizio successivo.

Crediti verso imprese collegate

Sono pari a Euro 6.894.756 e comprendono:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Extra.TO S.c.r.l.	6.118	(349)	6.467
A.T.I. S.p.A.	412	305	107
Millerivoli S.r.l.	315	(16)	331
5T S.r.l.	38	(74)	112
S.A.P. S.r.l. (da liquidazione)	12	-	12
Totale	6.895	(134)	7.029

(Importi in migliaia di Euro)

I crediti verso le imprese collegate sono sostanzialmente in linea con la consistenza dell'esercizio precedente.

Crediti verso Città di Torino

I crediti nei confronti del Comune ammontano, al 31/12/2014, a Euro 126.830.851 (al netto di un

Fondo Svalutazione Crediti di Euro 15.042 mila) così dettagliati:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Fatture emesse e da emettere	70.776	(5.969)	76.745
Contributi su mutui per investimenti	60.825	(511)	61.336
Addebito costo Ausiliari della Sosta	6.393	-	6.393
Diversi	1.505	(968)	2.473
Contributo manutenzione segnaletica	1.500	-	1.500
Contributo oneri rinnovo CCNL	874	(763)	1.637
Fondo Svalutazione crediti	(15.042)	653	(15.695)
Totale	126.831	(7.558)	134.389

(Importi in migliaia di Euro)

La composizione dei contributi per investimenti trova riferimento all'allegato n. 10, mentre le fatture emesse e da emettere comprendono:

	Credito al 31/12/14
Contratto di servizio gestione Metropolitana	37.486
Interessi attivi	11.698
Iva su contratti e affidamenti diversi (compr.metro)	9.756
Agevolazioni tariffarie	4.545
Linea 4	2.331
Ausiliari sosta	2.049
Estensione progetto 5T - PSM	1.239
Rilasci attestati sosta	645
Abbonam.progetto "Mobilityamoci"	532
Varie (cessione titoli viaggio - Trambusto)	249
Trasporto disabili taxi - minibus	182
Settore Educativo Scuolabus	64
Totale	70.776

(Importi in migliaia di Euro)

E' stata presentata nell'Allegato 9 alla Nota Integrativa la situazione dettagliata dei rapporti patrimoniali ed economici al 31 dicembre 2014 con la società controllante, le società controllate e collegate.

Si precisa che la principale parte correlata è il socio unico Comune di Torino che controlla la GTT SpA mediante la società finanziaria "FCT Holding Srl".

L'art. 6 comma 4 del D.L. n.95 del 6 Luglio 2012 convertito con modificazioni della L. n.135 del 7 Agosto 2012 prevede che: "A decorrere dall'esercizio finanziario 2012, i Comuni e le Province allegano al rendiconto della gestione una nota informativa contenente la verifica dei crediti e debiti reciproci tra l'Ente e le società partecipate. La predetta nota, asseverata dai rispettivi organi di revisione, evidenzia analiticamente eventuali discordanze e ne fornisce la motivazione; in tal caso il Comune o la Provincia adottano senza indugio, e comunque non oltre il termine dell'esercizio finanziario in corso, i provvedimenti necessari ai fini della riconciliazione delle partite debitorie e creditorie".

In ottemperanza alla suddetta normativa, in data 10 febbraio 2015, la società FCT Holding Srl, per conto del Comune di Torino, inviava alle proprie partecipate la richiesta dei saldi reciproci di debito e credito al 31.12.2014 per la riconciliazione dei saldi stessi al fine di consentire al Comune di Torino la redazione del Rendiconto per l'esercizio 2014. La riconciliazione dei saldi contabili fra la Società e il socio unico presenta dei disallineamenti imputabili ai differenti criteri contabili applicati nella redazione del Bilancio di GTT SpA e del Rendiconto della gestione del Comune di Torino: la GTT SpA espone nel proprio Bilancio i crediti in base all'impegno assunto mediante sottoscrizione del contratto di servizio con la controparte e di delibere/determine, al contrario il Comune di Torino riporta l'impegno dell'anno se supportato da adeguata copertura finanziaria. Con riferimento ai saldi riconciliati si precisa che a fronte dei disallineamenti evidenziati dal Comune di Torino, GTT SpA ha iscritto nel proprio Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 adeguate poste rettificative ad eccezione dei disallineamenti per le partite riferite al servizio con la linea metropolitana. Con lettera del 6 marzo 2015 e con successiva lettera di integrazione del 2 aprile 2015, il Comune di Torino inviava alla GTT SpA e alla società di revisione il dettaglio dei debiti verso la GTT al 31.12.2014 corredato di note esplicative, evidenziando con riferimento alle partite relative all'esercizio della metropolitana automatica negli anni 2006-2012 un disallineamento di 23.992 Euro/000 pari alla differenza tra il saldo a debito confermato dal Comune di Torino di 20.886 Euro/000 e il saldo a credito iscritto nel Bilancio di GTT al 31.12.2014 per 44.878

Euro/000. Il Comune riconosce a GTT di aver esercito il servizio di trasporto della metro con regolarità e puntualità in ottemperanza al contratto di servizio e, ancorché per tali partite attualmente lo stanziamento sia nullo, in coerenza con gli stanziamenti previsti nel Programma triennale regionale dei servizi TPL 2013-2015 (approvato con la D.G.R. n. 18 – 6536 del 22 ottobre 2013), il Comune attesta che liquiderà GTT non appena incasserà dalla Regione Piemonte.

Il suddetto Programma Triennale regionale sulla base del quale il Comune ha adeguato gli stanziamenti a favore di GTT per il servizio metro per gli anni 2006-2012 e il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale (approvato con la DGR 19-65 37/2013) sono stati oggetto di ricorso al Tar Piemonte e di ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte di alcuni Enti soggetti di delega nonché da parte di vettori esercenti il trasporto pubblico di persone tra cui GTT SpA. Il Tar Piemonte ha concesso ai ricorrenti la sospensiva del provvedimento, contro la quale l'Avvocatura regionale ha interposto appello al Consiglio di Stato il quale ha accolto l'appello respingendo l'istanza cautelare proposta in primo grado. Recentemente è emersa tra i rappresentanti della Regione ed i rappresentanti degli Enti ricorrenti la disponibilità a pervenire ad una risoluzione transattiva dei ricorsi. La Regione Piemonte, attraverso la sua avvocatura, ha inviato a fine novembre 2014 ai soggetti ricorrenti contro le DGR 18-6536 e 19-6537 del 22/10/2013, una bozza di accordo volto a definire transattivamente le controversie in materia di tagli al TPL pendenti dinanzi al TAR Piemonte ed al Capo dello Stato, con l'obiettivo di sottoscrivere l'atto prima dell'udienza fissata per il 17 dicembre 2014. All'udienza del 17 dicembre 2014 è stato accordato un ulteriore rinvio al 2015 ed è stato riferito dell'impegno della Regione a ridefinire il quadro delle risorse per il 2015. Sulla base dei fatti sopra descritti, stante l'incertezza nelle tempistiche di incasso, gli Amministratori ritengono che i crediti per il servizio con linea metropolitana siano certi ed esigibili, in forza del contratto di servizio e della produzione chilometrica disposta dagli Enti competenti e, conseguentemente, nel Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 non hanno provveduto allo stanziamento di alcuna posta rettificativa per far fronte al sopra citato disallineamento di 23.992 Euro/000.

Crediti tributari

La voce, al 31/12/2014, è pari a Euro 8.780.670 ed è così composta:

	31/12/2014	31/12/2013
Credito verso Erario		
per Irap versata in acconto	4.855	5.892
per rit.acc. su int. da c/c bancari e postali	2.348	2.525
per IVA	1.562	2.319
per crediti di imposta	781	781
Fondo Svalutazione Crediti	(765)	(143)
Totale	8.781	11.374

(Importi in migliaia di Euro)

Crediti per imposte anticipate

Tale voce è pari a Euro 12.018.568 al 31 dicembre 2014 e si è movimentata nell'esercizio per:

- utilizzi pari ad Euro 2.497.745 a fronte del rilascio di alcuni fondi rischi ed oneri;
- incrementi pari a Euro 2.753.807 a fronte del Fondo svalutazione crediti (quota tassata) per Euro 1.211.123 e della perdita fiscale dell'esercizio sulla quale sono state parzialmente stanziante anticipate per circa Euro 770.000. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione del conto economico dedicata all'informativa sulla voce Imposte sul reddito dell'esercizio e all'Allegato n. 7a.

Crediti verso altri

La voce, di Euro 74.203.266, è così suddivisa:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Verso Regione Piemonte	27.612	(19.788)	47.400
Verso Stato per contributi rinnovo CCNL	15.371	7.392	7.979
Crediti diversi	13.919	(2.102)	16.021
Verso Agenzia Defendini	7.757	-	7.757
Crediti verso il personale	6.174	(177)	6.351
Verso Ag.Mob.Metrop.per contr.CCNL	1.430	111	1.319
Crediti per sinistri attivi	951	(93)	1.044
V/rivenditori titoli viaggio/sosta	582	(387)	969
Verso Inail	334	128	206
Verso Stato per contr.ferrovia Canaves.	288	(53)	341
Verso Provincia di Torino	265	-	265
Depositi cauzionali	123	15	108
Verso Comuni diversi	90	-	90
Verso province diverse	60	(43)	103
Verso diversi per conguagli "Formula"	47	(3)	50
Fondo Svalutazione Crediti	(800)	(800)	-
Totale	74.203	(15.800)	90.003

(Importi in migliaia di Euro)

Alla voce "Crediti verso la Regione Piemonte" sono iscritti gli importi dei contributi per l'acquisto di n. 158 autobus urbani (L.296/06) per Euro 5.927.480 e per gli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL di categoria nella misura di Euro 11.319.487 al riguardo dell'esercizio 2012; di Euro 7.722.030 riferiti all'esercizio 2013; per quanto riguarda il 2014 si precisa che l'importo di competenza, pari a Euro 28.532.809, è stato interamente introitato nel corso dell'esercizio. Si rende noto inoltre che è compreso nella voce il credito di Euro 2.137.982 afferente il contributo al "Progetto Bip".

La voce “Crediti diversi” include crediti di varia natura, importo e debitore, i più significativi sono:

Natura del credito	Importo al 31/12/14
Decreto ingiuntivo v/Operosa in attesa sentenza	2.905
Museo del Cinema – Ascensore Mole A.	2.265
Sace – residuo da incassare per cessione crediti	1.824
Agenzia M.M. – contrib.piano ricerca GTT-Irisbus	1.703
Crediti diversi per pratiche di recupero	846
Crediti v/rivendite per rid insoluti	188
Turismo Torino e Provincia – cessione titoli viaggio/sosta	109
Anticipi a Fornitori	12
Altre voci diverse	4.067
Totale	13.919

(Importi in migliaia di Euro)

Ai sensi dell’art. 2427, comma 1, n. 6 Codice Civile, si precisa che i crediti con scadenza oltre i cinque anni sono esclusivamente nei confronti della Città di Torino, azionista unico del Gruppo, e riguardano le quote di competenza del Comune, al riguardo degli oneri derivanti dai contratti di mutuo stipulati con Istituti di Credito diversi per l’acquisto di motrici tranviarie:

Mutuo	Finanziamento	Importo credito oltre i 5 anni
Banca OPI del 12/09/2002	Materiale Rotabile	9.718
Banca OPI del 31/03/2004	Materiale Rotabile	9.233
Unicredit B.Impresa del 21/12/2004	Materiale Rotabile	4.990
Totale		23.941

(Importi in migliaia di Euro)

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.

ATTIVITA’ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Altri Titoli

Sono qui registrati gli importi di Euro 1.499.892 e di Euro 424.133 versati rispettivamente il primo su un conto corrente vincolato presso la Banca Nazionale del Lavoro a titolo di “Riserva del debito” quale garanzia a fronte di eventuali ritardati pagamenti delle quote di rientro

del finanziamento in essere e il secondo 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. S.p.A. per Euro 1.774 di proprietà di GTT S.p.A.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

L'importo di Euro 1.409.886 è costituito dalle giacenze liquide così ripartite:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Depositi bancari	664	(2.133)	2.797
Denaro e valori in cassa	398	117	281
Depositi postali	176	30	146
Assegni	172	7	165
Totale	1.410	(1.979)	3.389

(Importi in migliaia di Euro)

D) RATEI E RISCOINTI ATTIVI

Sono composti esclusivamente da risconti attivi; al 31 dicembre 2014 ammontano ad Euro 9.641.885, così ripartiti:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Interessi Iveco Finanziaria	3.322	3.322	-
Sp.registraz.contr.servizio TPL	2.718	(209)	2.927
Assicurazioni	2.592	(1.827)	4.419
Canone battelli 2012-2020	778	(129)	907
Altri	224	(141)	365
Affitti	8	(22)	30
Totale Risconti attivi	9.642	994	8.648

(Importi in migliaia di Euro)

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto è pari a Euro 179.913.600.

Nell'allegato prospetto n. 8a sono dettagliate la composizione e le variazioni dello stesso al 31 dicembre 2014.

In conformità al n. 7- bis) del comma 1 dell'art. 2427, Codice Civile nell'Allegato n. 8b si riporta l'indicazione, distinta per ciascuna voce di Patrimonio Netto, della loro possibilità di utilizzazione e di distribuibilità, oltre il loro impiego nei precedenti esercizi.

Il Capitale sociale, di Euro 76.006.664, 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 27 giugno 2014 ha deliberato la destinazione dell'utile d'esercizio 2013, pari a Euro 1.840.143, nella seguente misura:

- Euro 92.007 a Riserva Legale (pari al 5%)
- Euro 1.748.136 da distribuirsi all'Azionista (pari al 95%).

Indisponibilità di parte delle riserve ed utili portati a nuovo

I costi di impianto ed ampliamento, nonché di ricerca, sviluppo e pubblicità 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 pari a EURO 0 (zero), come si può riscontrare nell'Allegato n.10.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Per imposte, anche differite

Tale voce pari a Euro 3.211.557 al 31 dicembre 2014 si è incrementata nell'esercizio per Euro 998.053 per gli interessi attivi di mora maturati nell'esercizio 2014 sullo scaduto verso gli Enti. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione del conto economico dedicata all'informativa sulla voce Imposte sul reddito dell'esercizio e nell'Allegato n. 7a.

Altri Fondi

Al 31 dicembre 2014 il valore dei Fondi per Rischi e Oneri iscritto in Bilancio è pari ad Euro 28.731.354 (Euro 44.062.698 al 31 dicembre 2013)

Descrizione	31/12/2013	Utilizzi/ Proventizzazioni	Accantonamenti	31/12/2014
Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali	21.350	(15.650)	9.120	14.820
Altri Fondi	5.000	-	-	5.000
Fondo oneri L.336/70-270/88 e TFR	3.760	-	-	3.760
Fondo per altri rischi ed oneri	10.431	(7.767)	350	3.014
Fondo per vertenze	2.217	(80)	-	2.137
Fondo rinnovo ricambi ferroviari	1.304	(1.387)	83	0
Totale	44.062	(24.884)	9.553	28.731

(Importi in migliaia di Euro)

- Il Fondo passività contrattuali ed altre passività potenziali si riferisce per la maggior parte al possibile debito di cui non si conosce attualmente l'"an et quantum debeatur" relativo alla chiusura della 'vacatio contrattuale' in attesa del rinnovo del contratto collettivo nazionale e ad altri rischi contrattuali nei confronti degli Enti.
- Il Fondo per altri Rischi ed Oneri si riferisce alla copertura di passività connesse a situazioni già esistenti ma con esito pendente in quanto si risolveranno in futuro.
- 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;

- Gli Altri Fondi sono stati costituiti a fronte del rischio di inesigibilità del saldo netto creditore nei confronti del fornitore Agenzia Defendini Srl alla luce degli avvenimenti che hanno portato la chiusura del principale contratto in essere con tale azienda
- Nel Fondo per Vertenze, pari ad Euro 2.137.000 trovano allocazione principalmente, gli accantonamenti riguardanti:
 1. spese legali e vertenze con il personale in fase di definizione o all'inizio;
 2. costi per manutenzione ciclica imbarcazioni (Valentino e Valentina);
 3. costi per manutenzione ciclica ascensore Mole Antonelliana.
- Il Fondo "rinnovo ricambi ferroviari" è stato riclassificato al Fondo Svalutazione magazzino, per una più corretta allocazione.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il debito per TFR identifica l'effettivo impegno dell'Azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31 dicembre 2014 e ammonta a EURO 74.842.282. Corrisponde al valore complessivo delle indennità di fine rapporto di lavoro maturate dal personale in servizio al 31 dicembre 2014. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge e tenuto conto della rivalutazione.

A partire dal 1° gennaio 2007 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. Le informazioni di cui al punto 4) dell'art. 2427 del c.c. interessano i seguenti movimenti dell'esercizio:

	2014	2013
Saldo a inizio esercizio	77.893	78.951
Quota maturata e stanziata a Conto Economico	1.963	2.394
Trasferimenti da/per altre Aziende	-	(28)
Indennità liquidate nell'esercizio	(5.014)	(3.424)
Saldo a fine esercizio	74.842	77.893

(Importi in migliaia di Euro)

La tabella che segue evidenzia gli importi trasferiti all'INPS per effetto della nuova normativa che regola il TFR a partire dall'esercizio 2007:

Esercizio 2013	7.334
Esercizio 2014	7.198

(Importi in migliaia di Euro)

D) DEBITI

Obbligazioni

Il prestito obbligazionario di Euro 10.000.000 è stato emesso nel corso del 2007 da G.T.T. S.p.a. di concerto e con la collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. E' un prestito emesso a tasso agevolato allo scopo 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 2014 il valore risulta quindi essere pari a Euro 4.720.081.

Debiti verso banche

• *Per linee di fido*

Sono iscritti a tale titolo Euro 89.111.500:

- Unicredit per Euro 40.262.612;
- Cariparma per Euro 7.115.171;
- Intesa San Paolo per Euro 19.283.704;
- Banca Nazionale del Lavoro per Euro 14.926.181;
- Credito Valtellinese per Euro 7.523.832;

- *Per mutui*

Riguardano, in particolare, debiti a medio-lungo termine afferenti operazioni di mutuo e sono pari a Euro 49.467.584, con una riduzione rispetto al 2013 di Euro 4.402.011. 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)	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Mutuo OPI per materiale rotabile	21.842	(2.163)	24.005
Mutuo OPI per acquisto materiale rotabile	18.491	(1.536)	20.027
Mutuo Unicredit per acquisto materiale rotabile	9.135	(703)	9.838
Totale	49.468	(4.402)	53.870

(Importi in migliaia di Euro)

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a Euro 44.798.243.

L'analisi delle variazioni della situazione finanziaria del Gruppo è rinviata al rendiconto finanziario riportato nell'Allegato 12.

- *Per finanziamenti*

In relazione alla necessità di assicurare i mezzi finanziari necessari per il pagamento residuo delle fatture scadute riferite alla linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino e per la fornitura di n. 100 autobus Iveco, si è reso necessario stipulare un contratto di finanziamento con Unicredit con durata di 60 mesi per complessivi Euro 50.000.000. Il residuo debito al 31/12/2014 è pari a Euro 5.000.000. E' in essere un altro finanziamento con Banca Nazionale del Lavoro per Euro 19.500.000 al fine di garantire le risorse necessarie a far fronte agli investimenti del progetto "Italia 150". L'importo totale dell'esposizione risulta quindi pari a Euro 24.500.000. Si precisa che, dato atto la presenza di una disponibilità su quest'ultimo conto, l'importo netto del debito risulta essere di Euro 24.150.675.

Debiti verso altri finanziatori

L'importo di Euro 24.828.765 ivi iscritto rappresenta il valore del debito nei confronti di Iveco Finanziaria per l'accensione di un finanziamento volto a saldare il debito di GTT verso Iri-sbus S.p.A. per la fornitura del materiale rotabile identificato come obiettivo del piano investimenti 2011 della Regione Piemonte. Tale finanziamento ha la durata di 50 mesi e verrà rimborsato, dal 2015, in quote mensili.

Debiti verso fornitori

L'esposizione debitoria verso fornitori è, al 31 dicembre 2014, pari ad Euro 132.352.000.

Sono debiti che giungeranno a scadenza nel corso dell'esercizio 2015.

La voce nel corso dell'esercizio ha registrato, rispetto al 31 Dicembre 2013, un decremento pari a circa Euro 72,54 milioni; si riporta di seguito l'elenco dei fornitori più significativi:

Fornitore	Saldo al 31/12/14	Fatturato 2014	Tipologia fornitura/prestazione
Infratrasporti.To S.r.l.	21.068	20.459	Canoni utilizzo rete tranviaria e metropolitana
Iren Mercato S.p.A.	8.010	17.512	Fornitura energia elettrica
Europam	7.089	21.582	Fornitura gasolio
Selex ES S.p.A.	2.873	499	Fornitura e manutenzione software
Iveco Orecchia S.p.A.	2.760	3.866	Manutenzione e ricambi autobus
Alstom Ferroviaria S.p.A.	2.741	3.525	Manutenzione treni e fornitura ricambi
AEM Torino Distribuzione S.p.A.	2.589	1.099	Conversione energia elettrica a manut.apparati
Transfima Geie	2.378	3.063	Manutenzione metropolitana
ENI S.p.A.	1.582	6.085	Fornitura metano per trazione
Telecontrol Vigilanza S.p.A.	1.236	2.907	Servizi di vigilanza
Dussmann Service S.r.l.	1.080	2.335	Servizi di pulizia veicoli e fabbricati
CNS – Società cooperativa	1.040	2.810	Servizi di pulizia veicoli e fabbricati
Siemens S.p.A.	583	2.449	Manutenzione metropolitana
Eni Fuel Nord S.p.A.	-	7.962	Fornitura gasolio

(Importi in migliaia di Euro)

Debiti verso controllate

Il valore totale è pari a Euro 8.690.199, riferibile quasi interamente a debiti commerciali; in dettaglio:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Ca.Nova S.p.A.	8.594	(79)	8.673
Meccanica Moretta S.r.l.	69	16	53
Car City Club S.r.l.	27	27	-
Totale	8.690	(36)	8.726

(Importi in migliaia di Euro)

Debiti verso collegate

Il valore al 31 dicembre 2014 è in linea con l'anno precedente ed è pari a Euro 1.514.609. e riguarda in particolare debiti commerciali; nel dettaglio:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
5T S.r.l.	1.196	227	969
A.T.I. S.p.A.	268	(211)	479
Extra TO S.c.r.l.	51	(5)	56
Totale	1.515	11	1.504

(Importi in migliaia di Euro)

Debiti verso controllanti

L'esposizione verso la Città e verso F.C.T. Holding S.r.l. ammonta a Euro 53.447.765.

La specifica dei suddetti debiti, che scadono entro il 2015, è la seguente:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
<i>Verso la Città di Torino:</i>			
Canoni parcheggi	39.521	9.056	30.465
Per ripristini e varie	9.191	2.622	6.569
<i>Verso F.C.T. Holding S.r.l.:</i>			
Per quote di utili d'esercizio	4.736	1.748	2.988
Totale	53.448	13.426	40.022

(Importi in migliaia di Euro)

Debiti tributari

La posta, pari a Euro 13.834.301 (Euro 21.462.187 al 31 dicembre 2013), è così suddivisa:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Debiti v/erario per iva	6.111	(5.819)	11.930
Debiti v/erario per Irap	4.293	(485)	4.778
Debiti v/erario per ritenute Irpef	3.430	(1.324)	4.754
TOTALE	13.834	(7.628)	21.462

(Importi in migliaia di Euro)

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 da regolarsi successivamente al 31 dicembre 2014 in base alle scadenze stabilite dalla legge.

Sono contributi da versare agli Enti previdenziali calcolati sulle mensilità corrisposte a dicembre 2014. L'importo di Euro 11.666.824 scade entro il 2015.

Altri debiti

Il dettaglio, per l'importo di Euro 26.092.386, è il seguente:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Verso dipendenti	17.214	729	16.485
Altre voci	6.333	933	5.400
Opere Ferroviarie	1.203	(3.902)	5.105
Proventi del traffico di competenza es.2015	961	3	958
Cauzioni in denaro da terzi	269	(128)	397
Verso vettori diversi per conguagli "Formula"	75	-	75
Verso Infra.TO S.r.l.	37	2	35
Totale	26.092	(2.363)	28.455

(Importi in migliaia di Euro)

Si tratta di debiti che scadono entro 12 mesi ad eccezione dei depositi cauzionali infruttiferi pari a Euro 268.808.

In ossequio all'art. 2427 paragrafo 6) del Codice Civile, i debiti con scadenza superiore a cinque anni, oltre ai depositi cauzionali indicati negli "altri debiti", sono costituiti dalle risorse finanziarie erogate a titolo di mutuo da Istituti di Credito diversi per l'acquisto di motrici tranviarie:

Mutuo	Finanziamento	Importo debito oltre i 5 anni
Banca OPI del 12/09/2002	Materiale Rotabile	9.718
Banca OPI del 31/03/2004	Materiale Rotabile	9.233
Unicredit B.Impresa del 21/12/2004	Materiale Rotabile	4.990
Totale		23.941

(Importi in migliaia di Euro)

In ottemperanza alla citata norma, l'Allegato 6 riporta l'indicazione della specifica dei crediti e dei debiti secondo l'area geografica. Come stabilito dal documento OIC n.1,

l'evidenziazione del rischio Paese, distinta per ciascuna voce, è fornita per tutti i debiti.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Alla chiusura dell'esercizio 2014 i ratei e risconti passivi presentano un saldo di Euro 160.100.713. In dettaglio:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
<u>Ratei passivi:</u>			
Interessi su mutui	545	(50)	595
Assicurazioni	37	(293)	330
Totale	582	(343)	925
<u>Risconti passivi:</u>			
Abbonamenti plurimensili studenti	12.304	795	11.509
Altre voci	224	(201)	425
Totale	12.528	594	11.934
<u>Risconti passivi pluriennali:</u>			
Contributi per acquisto materiale rotabile	108.026	(8.016)	116.042
Contributi realizzazione Parcheggi	20.355	(1.564)	21.919
Contributi vari	18.610	367	18.243
Totale	146.991	(9.213)	156.204
Totale ratei e risconti passivi	160.101	(8.962)	169.063

(Importi in migliaia di Euro)

La voce Risconti passivi pluriennali include, come previsto dal Principio contabile 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.

CONTI D'ORDINE

Al 31 dicembre 2014 i conti d'ordine, appostati in calce allo Stato Patrimoniale, ammontano a Euro 369.846.193 e sono così formati:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Polizze fideiussorie costituite a garanzia di obblighi verso terzi e partecipate	247.359	(19.134)	266.493
Materiale ferroviario retrocesso alla Regione Piemonte	74.876	74.876	-
Cessione di crediti a Società di Factoring	33.010	(4.631)	37.641
Polizze fideiussorie versate a garanzia obblighi contrattuali	13.485	(5.005)	18.490
Titoli di viaggio e di sosta in deposito presso le rivendite	1.105	(634)	1.739
Materiali di terzi presso l'Azienda	11	1	10
Totale	369.846	45.473	324.373

(Importi in migliaia di Euro)

Le polizze fidejussorie versate a garanzia di obblighi verso terzi si riferiscono principalmente a:

- Garanzie verso INFRA.TO per 180.151 Euro/000 a fronte del canone di concessione ceduto in garanzia a Cassa Depositi e Prestiti per tutta la durata del contratto di servizio e un'ulteriore garanzia di 970 Euro/000.
- Garanzie verso la Città di Torino nonché azionista per 11.635 Euro/000.
- Garanzie verso la controllata Ca.Nova SpA per 1.613 Euro/000.

La cessione dei crediti al Factor rappresenta il rischio di regresso relativo ai crediti vs AMM/Regione ceduti alla società di factoring "SACE" e anticipati a GTT ma non ancora incassati dalla Regione per complessivi 33.010 Euro/000.

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 S.p.A. fornisce alle rivendite contestualmente all'accensione del contratto di fornitura con le stesse.

Per completezza espositiva si precisa che la Società ha presso la Meccanica Moretta beni di proprietà in comodato d'uso gratuito come 2 sollevatori per rialzo carrozze ferroviarie.

COMMENTO ALLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO E VARIAZIONI INTERVENUTE

Sono qui indicati i valori esposti nelle voci del Conto Economico, comparati ai corrispondenti dell'esercizio precedente, che hanno determinato il risultato della gestione.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni si attestano a Euro 137.297.100.

Per il commento delle singole voci si rinvia a quanto indicato nella relazione sulla gestione.

Ricavi per categoria di attività

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Proventi del Traffico	104.819	1.106	103.713
Parcheggi	27.486	(1.267)	28.753
Altri proventi	3.083	182	2.901
Vendita metano	1.817	(118)	1.935
Noleggi	92	32	60
Totale	137.297	(65)	137.362

(Importi in migliaia di Euro)

La composizione degli "Altri proventi" è la seguente:

Descrizione	Importo
Biglietti ascensore Mole Antonelliana	1.227
Servizi vari di trasporto	982
Biglietti linea Sassi-Superga	510
Servizi per c/Comuni diversi	191
Biglietti Navigazione sul Po	173

(Importi in migliaia di Euro)

Ricavi a copertura di costi sociali

L'importo di Euro 6.372.474, erogato a titolo di rimborso dal Comune di Torino e dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana Regionale, riguarda il contributo forfettario, rela-

tivo alle agevolazioni tariffarie concesse ad alcune categorie di utenti (pensionati a basso reddito, anziani, disoccupati). Si tratta di un importo corrispondente a quanto impegnato dal Comune e nel caso dell'Agenzia per Mobilità Metropolitana Regionale a quanto erogato negli anni precedenti.

Incrementi delle immobilizzazioni per lavori interni

L'importo totale di complessivi Euro 21.499.685, include: la mano d'opera diretta ed indiretta imputabile alle commesse per Euro 12.470.931, i costi di materiali di magazzino sostenuti per la realizzazione interna di investimenti per Euro 2.878.133, gli oneri sostenuti sui finanziamenti per l'acquisto di materiale rotabile per Euro 764.000 e le spese sostenute per prestazioni di servizi inerenti manutenzioni straordinarie, prevalentemente di tram e autobus per Euro 5.386.621.

Altri ricavi e proventi

La composizione analitica dell'importo di Euro 86.298.376 si evince dal prospetto che segue:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Rimborsi da enti	34.641	(2.383)	37.024
Altri ricavi	30.490	5.138	25.352
Rimborsi diversi	13.613	(3.440)	17.053
Pubblicità	2.083	(486)	2.569
Sanzioni amministrative	1.360	298	1.062
Canoni diversi	1.181	205	976
Rimborso danni	941	(142)	1.083
Rimborso costi gestione mense	799	43	756
Canoni immobili	603	(44)	647
Penali da inadempimenti contrattuali	271	(45)	316
Rimborso da 5T S.c.a r.l.	218	(132)	350
Prestazioni non di trasporto rese a terzi	98	(97)	195
Totale	86.298	(1.085)	87.383

(Importi in migliaia di Euro)

La quota afferente i “rimborsi da enti” è principalmente dovuta ai contributi che sono erogati dagli Enti competenti a fronte dei maggiori oneri del personale derivanti dal rinnovo del C.C.N.L. di categoria per Euro 32.414.670 nonché dal rimborso erogato da parte della Città per il servizio svolto dagli “Ausiliari della Sosta” per Euro 2.049.180, in base ad un accordo siglato tra GTT e il Comune per il solo anno 2014.

Tra i “Rimborsi diversi” figurano:

Descrizione	Importo
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori II.FF. e linea 4	4.901
Rimborso accise su acquisto gasolio autotrazione	4.223
Infra.TO S.r.l.-rimborso lavori Metropolitana	1.774
Altre voci minori	644
Addebito servizi diversi a Soc.Partecipate	502
Rimborso costi formazione personale	418
Addebito ad Acimmagine canone 2012 park centro	239
Rimborsi e differenze incassi Formula	226
Rimborso spese sanzioni amministrative	177
Spese servizio neve	147
ATM Messina – consulenze e prestazioni	105
Metropolitana rimborso spese condominiali	99
Rimborso spese generali per interventi su ferrovia	73
Rimborso cariche elettive	58
Rimborsi riscaldamento, pulizia, enel, imp.registro	26
Rimborsi bolli su fatture attive	1
Totale	13.613

(Importi in migliaia di Euro)

La voce “Altri ricavi” è così composta:

Descrizione	Importo
Rilascio utilizzo fondo passività potenziali	15.650
Utilizzo fondo passività legate all'ambiente	5.100
Rilascio fondo per altri rischi e oneri	2.300
Maggiori accertam.ti costo lavoro esercizi precedenti	1.478
Rilascio fondo rinnovo ricambi ferroviari	1.230
Rimborso e altri ricavi vari	1.229
Rettifica credito per contributi CCNL enti diversi	1.103
Maggiori acc.ti sp.assicurative esercizi precedenti	887
Rimborso Rivendite per restituz.dotazione titoli viaggio	565
Diritti tessera su abbonamenti	432
Incassi Ristotram	229
Vendita materiali	123
Canone battello navigazione sul Po	73
Ricavi mense aziendali	72
Sanzioni parcheggi	19
Totale	30.490

(Importi in migliaia di Euro)

Quota annua di contributi in c/investimenti

Rappresenta la quota di utilizzo dei contributi da Enti diversi per investimenti che si contrappongono alle corrispondenti quote annue di ammortamento. E' pari a Euro 11.880.912 ed è così suddivisa:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Materiale Rotabile	9.196	1.760	7.436
Immobilizzazioni Parcheggi	1.573	(154)	1.727
Impianti Fissi	406	-	406
Apparecchiature Bip	400	400	-
Impianti diversi	302	(45)	347
Fabbricati	4	-	4
Totale	11.881	1.961	9.920

(Importi in migliaia di Euro)

Compensazioni economiche

Ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 19/11/1997 n. 422 in questa voce, pari a Euro 202.836.081, sono evidenziati i trasferimenti dai seguenti Enti:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Agenzia Mobilità Metropolitana – T.P.L.	164.608	2.445	162.163
Agenzia Mobilità Metropolitana – Metropolitana	22.120	7.055	15.065
Extra.TO	13.443	(323)	13.766
Cons.Granda Bus	1.749	(165)	1.914
Consorzio COAS – AT	502	(78)	580
SCAT – AL	414	(85)	499
Agenzia M.M. per Comuni diversi	-	(1.999)	1.999
Totale	202.836	6.850	195.986

(Importi in migliaia di Euro)

La competenza 2014 dei suddetti trasferimenti riguarda in particolare:

- Servizio T.P.L. per Euro 145.788.422;
- Contratto Servizio Metropolitana per Euro 22.120.000;
- Servizi ferroviari per Euro 18.369.339;
- Servizio TPL Extraurbano per Euro 16.108.320;
- Altro (pedaggio ferrovia) per Euro 450.000.

Tali importi sono stati calcolati , in ottemperanza a quanto delineato dal Contratto di Servizio siglato nel 2012, effettuando la moltiplicazione tra i KM prodotti ed inviati mensilmente per la consuntivazione all'AMMR e l'Euro/km da Contratto di Servizio.

Si ricorda infatti che GTT durante il 2014 ha provveduto ad inviare ogni mese la consuntivazione dei km prodotti, al netto dei trasferimenti ad AMMR per le opportune verifiche.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime sussidiarie, di consumo e di merci

Gli acquisti di materiali e le materie prime operati dall'azienda nell'esercizio sono qui esposti

per un complessivo pari a Euro 45.657.332:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Gasolio per trazione	24.302	(2.968)	27.270
Materiali per manutenzioni e consumi	14.777	482	14.295
Metano per trazione	4.803	(483)	5.286
Biglietti e tessere	975	(103)	1.078
Lubrificanti	727	(126)	853
Materie prime	73	(35)	108
Totale	45.657	(3.233)	48.890

(Importi in migliaia di Euro)

Costi per servizi

L'importo Euro 97.950.062 è così suddiviso:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Manutenzioni e riparazioni	23.279	1.700	21.579
Trasporto pubblico affidato a terzi	16.934	(1.109)	18.043
Consumo energia elettrica (trazione e utenze diverse)	16.630	136	16.494
Spese per coperture assicurative	12.949	(2.214)	15.163
Altre spese	6.444	(357)	6.801
Lavaggio veicoli e pulizia locali	5.023	(348)	5.371
Aggio ai rivenditori	3.337	(216)	3.553
Riscaldamento locali	2.350	(258)	2.608
Prestazioni varie e canoni vari	2.324	(183)	2.507

Servizio mensa	2.156	(46)	2.202
Vigilanza	2.047	(83)	2.130
Rifornimento carburante	1.745	38	1.707
Consulenze professionali	1.634	556	1.078
Gestione 5T	817	(12)	829
Compensi al Consiglio di Amministrazione	208	60	148
Compensi al Collegio Sindacale	73	(94)	167
Totale	97.950	(2.430)	100.380

(Importi in migliaia di Euro)

La composizione delle “Altre spese” è la seguente:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Spese telefoniche	1.384	(37)	1.421
Spese e commissioni bancarie	1.300	593	707
Prestazioni diverse	994	(30)	1.024
Visite e controlli sanitari	759	49	710
Acqua, gas	542	108	434
Spese postali	524	(750)	1.274
Spese formazione personale	389	(65)	454
Pubblicità, promozione e comunicazione	204	(187)	391
Smaltimento rifiuti	130	(22)	152
Pubblicazione bandi di gara	122	24	98
Varie	76	(39)	115
Spese di trasporto	20	(1)	21
Totale	6.444	(357)	6.801

(Importi in migliaia di Euro)

Costi per godimento di beni di terzi

Il totale di Euro 35.082.669 è così composto:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Canone concessione Parcheggi	12.914	(3.588)	16.502
Canone linea 1 metropolitana	9.029	(332)	9.361
Concessione d'uso Impianti Fissi	7.400	(187)	7.587
Canone linea 4 tranviaria	3.400	(168)	3.568
Noleggi vari	966	(95)	1.061
Affitti passivi	757	80	677
Canoni per concessioni	617	(115)	732
Totale	35.083	(4.405)	39.488

(Importi in migliaia di Euro)

Costi per il personale

La posta, per un totale di Euro 229.802.878, trova dettaglio nel conto economico e include le competenze 2014, comprensive degli accantonamenti relativi alle ferie maturate e non godute e ad altri importi maturati.

La ripartizione del costo 2014 sostenuto dall'Azienda per quanto attiene i trattamenti di fine rapporto di lavoro si evince dalla tabella seguente:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Accantonamento al T.F.R.	9.160	(569)	9.729
Accantonamento al Fondo Priamo	2.612	65	2.547
Contributo Azienda al Fondo Priamo	1.122	21	1.101
Accantonamento ad altri fondi previdenziali	392	23	369
Totale	13.286	(460)	13.746

(Importi in migliaia di Euro)

L'organico aziendale al 31 dicembre 2014 è pari a n.5.008 unità così formato:

	31/12/2014	31/12/2013	Media 2014	Media 2013
Conducenti di linea	2.395	2.447	2.418	2.457

Operai	801	821(*)	817	827
Impiegati	561	572	566	572
Addetti ai servizi accessori e ausiliari	398	383(*)	392	381
Funzionari	254	259	256	260
Movimento Metroferro	233	237	234	236
Verificatori titoli di viaggio	146	153	149	154
Capi tecnici e capi operai	134	135	135	136
Graduati	68	69	68	68
Dirigenti	18	18	18	18
Totale	5.008	5.094	5.053	5.109

(*) La variazione in diminuzione del numero degli “Addetti ai servizi accessori e ausiliari” e l’aumento degli operai è stata determinata dalla riclassificazione di alcune mansioni tecniche di piazzale

Ammortamenti e svalutazioni

L’importo totale di Euro 40.416.727 è così suddiviso:

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali*

L’ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 4.598.427, è calcolato in ottemperanza ai criteri menzionati all’inizio della presente nota. L’importo è iscritto al lordo di Euro 549.179, che corrispondono alla quota di contributi sui cespiti iscritti in tale sezione.

- *Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali*

L’ammortamento delle immobilizzazioni materiali ammonta a Euro 31.414.218. In dettaglio:

	Esercizio 2014		
	Lordo	Contributi	Netto
Fabbricati	3.433	4	3.429
Impianti fissi ferrotranviari (binari in deposito)	538	-	538
Impianti diversi	2.378	302	2.076
Macchinari	166	-	166
Totale Impianti e Macchinario	3.082	302	2.780
Attrezzature Varie	462	-	462
Mobili e arredi	194	-	194
Macchine elettroniche	1.411	257	1.154
Automezzi	288	-	288
Totale Altri Beni	2.355	257	2.098
Materiale Rotabile	19.500	9.196	10.304

Immobilizzazioni Parcheggi	3.044	1.573	1.471
Totale	31.414	11.332	20.082

(Importi in migliaia di Euro)

La tabella mette in evidenza la riduzione della quota di ammortamento per Euro 11.331.733 riguardante i finanziamenti degli investimenti iscritti tra i ricavi alla voce A-5-b “Quota annua di contributi in c/investimenti”.

La ripartizione nelle sottovoci richieste è elencata nel Conto Economico; dettagli ulteriori sono presenti nei prospetti delle variazioni delle immobilizzazioni, in allegato alla presente Nota.

Svalutazione dei crediti compresi nell’attivo circolante e delle disponibilità liquide

Dopo le opportune valutazioni si è provveduto ad accantonare al Fondo Svalutazione crediti l’importo di Euro 4.404.082. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto enunciato, nella presente Nota Integrativa, relativamente ai crediti verso clienti, Enti controllanti, tributari e crediti diversi.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Le rimanenze di magazzino riscontrano, al 31/12/2014, un differenziale negativo di Euro 1.479.901 rispetto al 2013, da attribuire, per Euro 1.230.250, all’iscrizione del Fondo Rinnovo Ricambi Ferroviari a riduzione del valore delle rimanenze finali, e per Euro 249.651 alla contrazione delle scorte di materiali per impianti e di combustibili e carburanti.

Accantonamenti per rischi

Non presenti.

Altri accantonamenti

Non ve ne sono.

Oneri diversi di gestione

I costi diversi di gestione, pari a Euro 4.530.134, sono dettagliati nella tabella seguente:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
I.M.U.	1.641	(35)	1.676
Imposte e tasse comunali	894	(223)	1.117
Diverse	942	190	752
Quote associative	617	(4)	621
Imposte e tasse erariali	360	(29)	389
Tassa proprietà veicoli	51	(63)	114
Valori bollati e marche	17	(8)	25
Spese di rappresentanza	8	-	8
Totale	4.530	(172)	4.702

(Importi in migliaia di Euro)

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

Il dividendo è pari a Euro 723.971:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
in altre imprese (Soc.Cons.le Alessandri- na Trasporti)	4	4	-
in altre imprese (Nord Ovest Servizi S.p.A.)	-	(13)	13
in altre imprese (ATI Trasporti Interurba- ni S.p.A.)	720	720	-
Totale	724	711	13

(Importi in migliaia di Euro)

Altri proventi finanziari

L'importo di Euro 3.892.404 è così composto:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Proventi diversi:	3.641	1.222	2.419
<i>Enti controllanti – Città di Torino</i>	2.599	720	1.879
<i>Altri – (AMMR)</i>	1.030	503	527
<i>Imprese controllate</i>	12	(1)	13
Altri interessi attivi (Infra.To e vari)	246	(255)	501
Interessi attivi su c/c bancari	3	(2)	5
Interessi su prestiti a dipendenti	1	(3)	4
Interessi attivi su c/c postali	1	-	1
Totale	3.892	962	2.930

(Importi in migliaia di Euro)

Tra i Proventi finanziari verso Enti controllanti sono stati iscritti interessi attivi di ritardato pagamento in relazione a crediti scaduti vantati dalla società nei confronti della Città di Torino conteggiati nella misura del 3,8% nelle more della definizione formale dell'accordo con la Città di Torino stessa, titolare del cento per cento delle quote di FCT HOLDING S.r.l. socio unico di GTT S.p.A.

Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono pari a Euro 9.945.089 col seguente dettaglio:

	31/12/2014	Variazioni	31/12/2013
Interess passivi su c/c bancari	3.672	(426)	4.098

Altri interessi:	4.816	1.902	2.914
<i>Verso Enti Controllanti (Città di Torino)</i>	2.810	2.258	552
<i>Altri</i>	2.006	(356)	2.362
<i>Di cui InfraTo</i>	666	(564)	1.230
Interessi passivi su mutui	440	(480)	920
Interessi su finanziamenti vari	1.017	793	224
Totale	9.945	1.789	8.156

(Importi in migliaia di Euro)

Tra gli Oneri finanziari verso Enti controllanti sono stati iscritti interessi passivi di ritardato pagamento in relazione a debiti scaduti nei confronti della Città di Torino conteggiati al medesimo tasso del 3,8% in precedenza commentato in relazione ai Proventi finanziari verso Enti Controllanti e, quindi, in condizioni di reciprocità.

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

- *Rivalutazioni*

Non ve ne sono.

- *Svalutazioni*

Tale voce evidenzia un importo di Euro 150.000 che si riferisce alle svalutazioni operate sul valore delle partecipazioni in Meccanica Moretta S.r.l.

E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

Proventi straordinari

- *Plusvalenze da alienazioni*

La suddetta voce, determinata dalla cessione di alcuni cespiti aziendali, ha una consistenza di Euro 222.774.

- *Plusvalenze da partecipazioni*

Non ve ne sono.

- *Sopravvenienze attive/insussistenze del passivo*

Nell'importo totale di Euro 6.742.102 sono, tra l'altro, comprese le seguenti voci:

	31/12/2014
Interessi attivi 2013 verso A.M.M.	1.890
Rimborso su polizza Zurich di competenza 2013	1.354
Note di credito da Fornitori esercizi precedenti	1.041
Incasso multe v.t. di esercizi precedenti	746
Contenzioso	487
Rimborso polizze assicurative esercizi precedenti	357
Incasso sanzioni amministrative di esercizi precedenti	305
Minori accertamenti su clienti diversi	274
Introiti di competenza ex Torino Metano Srl	133
Recupero contributi assunzione diversamente abili	62
Introiti ascensore Mole Antonelliana esercizi precedenti	60
Varie	22
Contraffazione documenti/Rate abbonamenti studenti	11
Totale	6.742

(Importi in migliaia di Euro)

Oneri straordinari

- *Sopravvenienze passive/insussistenze dell'attivo*

In questa appostazione sono state rilevate sopravvenienze passive, insussistenze attive e minusvalenze per Euro 5.525.071. Tra queste:

	31/12/2014
Maggiori accertamenti fatture clienti esercizi precedenti	2.562
Minori accertamenti fatture fornitori esercizi precedenti	1.173
Minusvalenze da alienazioni	958
Rettifica investimenti esercizi precedenti	294
Canoni parcheggio stadio Olimpico 2006-2013	283
Premi polizze assicurative e franchigie esercizi precedenti	171
ICI/Tarsu e tasse varie da Comuni diversi esercizi precedenti	50
Varie	17
Contributo gruppo anziani ex satti 2013	15
Ass.circolari rimb.contenzioso e bolli	2
Totale	5.525

(Importi in migliaia di Euro)

22) IMPOSTE SUL REDDITO

Imposte correnti

Le imposte sul reddito sono determinate in base al reddito imponibile e alle aliquote di imposta vigenti alla data del Bilancio (aliquota IRES 27,5% e aliquota IRAP 4,2%).

Le imposte correnti si riferiscono esclusivamente all'IRAP del periodo ed ammontano a Euro 4.293.103 (Euro 4.777.414 nell'esercizio 2013) in quanto la Società chiude l'esercizio 2014 con una perdita fiscale pari a Euro 7.507.111.

L'Allegato 7.b mostra la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria e l'aliquota effettiva IRES e IRAP.

Le imposte totali sul reddito di competenza dell'esercizio (distinte in correnti, differite ed anticipate) sono così composte:

<i>(importi in migliaia di Euro)</i>	31/12/2014
a) imposte correnti:	
• IRES	-
• IRAP	(4.293)
Totale imposte correnti	(4.293)
b) imposte anticipate:	
• IRES	256
• IRAP	-
Totale imposte anticipate	256
c) imposte differite:	
• IRES	(998)
• IRAP	-
Totale imposte differite	(998)
Totale imposte	(5.035)

Ed in dettaglio:

Determinazione dell'imponibile IRES:

(importi in migliaia di Euro)

A) risultato prima delle imposte	7.226
B) totale variazioni in aumento	25.734
C) totale variazioni in diminuzione	-40.467
Totale IRES (A+B-C)	-7.507
Utilizzo perdite fiscali	0
IRES	-

Determinazione dell'imponibile IRAP:

(importi in migliaia di Euro)

Valore della produzione	466.185
Costi della produzione	-454.920
Totale	11.265
- rettifiche in aumento:	
- personale dipendente, assimilati, occasionali	230.193
- accantonamenti	5.634
- oneri indeducibili	5.536
- IMU	1.641
Totale rettifiche in aumento	243.004
Valore della produzione lorda	254.269
Contributi ccnl, recuperi spese pregresse	(62.415)
Inail	(2.683)
Deduzione per cuneo fiscale	(86.954)
base imponibile	102.217
IRAP	4.293

Imposte differite/anticipate

La Società ha rilevato in Bilancio la fiscalità differita in relazione alle differenze temporanee

imponibili che si sono manifestate nel corso dell'esercizio. In particolare le differenze temporanee deducibili che si verificano in presenza di componenti negativi di reddito la cui deduzione è parzialmente o totalmente rinviata ad esercizi successivi, generano attività per imposte anticipate da registrare nella voce C.II.4-ter dell'attivo; le differenze temporanee imponibili che si manifestano in presenza di componenti positivi di reddito tassabili in un esercizio successivo rispetto a quello nel quale hanno rilevanza civilistica ovvero di componenti negativi di reddito dedotti in un esercizio precedente rispetto a quello d'iscrizione in conto economico, generano passività per imposte differite da registrare nella voce B.2 del passivo.

La fiscalità differita è determinata in base all'aliquota fiscale attualmente in vigore e tenuto conto delle aliquote d'imposta previste per gli esercizi futuri.

Quanto riportato alla voce 22) "Imposte sul reddito dell'esercizio" è il risultato della somma algebrica delle imposte correnti e delle imposte differite, in modo da esprimere l'effettivo carico fiscale di competenza dell'esercizio.

Con riferimento alla rivalutazione degli immobili effettuata nel Bilancio 2008, per effetto di quanto disposto dall'art. 15 DL 185/08, come stabilito dal documento OIC n. 25 (§ H.1) non è stata iscritta la fiscalità differita passiva sull'apposita riserva di rivalutazione, dal momento che non si prevede in ottica prospettica la distribuzione della stessa ai soci.

Si precisa che la società ha stanziato nel Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 imposte anticipate per Euro 256 migliaia di cui solo parzialmente sulla perdita fiscale dell'esercizio e imposte differite per Euro 998 migliaia. Per maggiori dettagli sulla natura delle imposte anticipate e differite stanziate nel Conto Economico 2014 si rinvia all'Allegato 7a.

La Società, sulla base dei dati risultanti dal Modello Unico 2014 (rigo RS44), dispone di perdite fiscali riportabili da precedenti esercizi per Euro 26.244.973 come di seguito dettagliato:

<i>(importi in Euro)</i>	
Anno formazione	Importo
2006	3.233.599
2008	3.458.493
2009	1.387.313
2010	790.592
2011	2.666.184
Totale perdite al 31/12/2011	11.536.181
Utilizzo nel 2012	(4.595.054)
Perdita di istanza di rimborso (A)	16.531.042

Totale perdite al 31/12/2012	23.472.169
Perdita 2013	2.772.804
Totale perdite al 31/12/2013	26.244.973
Rettifica 2014 su perdita 2009	(169.477)
Perdita 2014	7.507.111
Totale perdite al 31/12/2014	33.582.607

A: Il saldo include le perdite 2007-2011 risultanti dall'istanza di rimborso IRES per mancata deduzione IRAP sul costo del lavoro.

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 31/12/2014
Allegato 2	Prospetto riepilogativo delle variazioni delle immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2014
Allegato 2A	Prospetto delle variazioni delle immobilizzazioni materiali esclusi i beni gratuitamente devolvibili per l'esercizio chiuso al 31/12/2014
Allegato 2B	Prospetto delle variazioni dei beni gratuitamente devolvibili iscritti tra le immobilizzazioni materiali per l'esercizio chiuso al 31/12/2014
Allegato 3	Prospetto di analisi delle rivalutazioni (Leggi diverse) al 31/12/2014
Allegato 4	Prospetto di analisi degli ammortamenti 2014
Allegato 5	Prospetto delle variazioni delle partecipazioni in altre imprese per l'esercizio chiuso al 31/12/2014
Allegato 6	Crediti e debiti per area geografica al 31/12/2014
Allegato 7 A	Credito per imposte anticipate e Fondo imposte differite al 31/12/2014
Allegato 7 B	Riconciliazione dell'onere fiscale teorico con quello effettivo
Allegato 8A	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso al 31/12/2014
Allegato 8B	Analisi delle voci di Patrimonio Netto al 31/12/2014
Allegato 9	Prospetto dei rapporti con controllanti, controllate e collegate nell'esercizio 2014
Allegato 10	Crediti verso imprese controllanti per contributi su investimenti
Allegato 11	Debiti verso banche e copertura dell'Azionista
Allegato 12	Rendiconto Finanziario

Altre informazioni

Non sono in essere accordi non risultanti dallo stato patrimoniale.

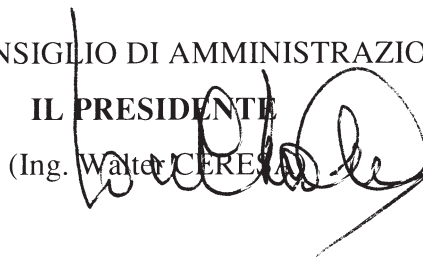
Nell'allegato 9 del presente documento vengono riepilogati i rapporti con parti correlate con cui la società intrattiene rapporti di natura commerciale e finanziaria a normali condizioni di mercato.

Torino, 28 Aprile 2015

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

(Ing. Walter CERESOLI)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Walter Cerese', is written over the printed name. The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2014 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

ALLEGATO 1

	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO						VALORE A FINE ESERCIZIO
	VALORE A INIZIO ESERCIZIO	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	6.557	738	6.314	-	3.992	9.617	9.617
totale	6.557	738	6.314	-	3.992	9.617	9.617
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	28	-	-	-	-	1	27
totale	28	-	-	-	-	1	27
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.425	5.413	-	860	-	7.060	7.060
totale	8.425	5.413	5.918	860	-	7.060	7.060
7) Altre - Migliorie a beni di terzi	1.960	94	-	-	-	561	1.493
- Migliorie diverse	63	103	-	-	-	45	121
- Parcheggi							
totale	2.023	197	-	-	-	606	1.614
TOTALE	17.033	6.348	396	860	-	4.599	18.318

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

ALLEGATO 2

BILANCIO AL 31/12/2014 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

	VALORE INIZIO ESERCIZIO	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		VALORE FINE ESERCIZIO
		VARIAZIONE IMMOBILIZZAZIONI	VARIAZIONE AMMORTAMENTI	
1) TERRENI E FABBRICATI	172.519	1.634	3.409	170.744
2) IMPIANTI E MACCHINARIO	27.227	1.276	3.065	25.438
3) ATTREZZATURE IND.LI & COMM.LI	2.555	412	462	2.505
4) ALTRI BENI	4.854	6.387	1.555	9.686
4) ALTRI BENI - BENI GR.DEVOLVIBILI	-	19.655	-	-
5) MATERIALE ROTABILE	213.700	16.350	11.599	218.451
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI	26.358	809	2.796	24.371
7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI	32.933	11.843	-	21.090
7) IMMOBILIZZ.IN CORSO E ACCONTI - BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI	-	12.772	-	-
TOTALE IMMOBILIZZ.MATERIALI	480.146	17.402	22.886	472.285

BILANCIO AL 31/12/2014 - MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI - ALTRI BENI - BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

	VALORE A INIZIO ESERCIZIO			MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				VALORE A FINE ESERCIZIO							
	COSTO STORICO	FONDI COPERTURA	VALORE NETTO	IMMOBILIZZAZIONI		FONDI COPERTURA	VARIAZIONE TOTALE	COSTO STORICO	FONDI COPERTURA	VALORE NETTO					
				RICLASS. /DISMISS.	ALIENAZ./ACQUISIZ.										
4) ALTRI BENI															
Impianti e materiale ferroviario	356.531	-	356.531	-	3.951	13.890	-	37.496	-	19.655	19.655	336.876	-	336.876	-
totale	356.531	-	356.531	-	3.951	13.890	-	37.496	-	19.655	19.655	336.876	-	336.876	-
TOTALE ALTRI BENI	356.531	-	356.531	-	3.951	13.890	-	37.496	-	19.655	19.655	336.876	-	336.876	-
7) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO															
Impianti e materiale ferroviario	17.443	-	17.443	-	1.118	13.890	-	-	-	12.772	12.772	4.671	-	4.671	-
totale	17.443	-	17.443	-	1.118	13.890	-	-	-	12.772	12.772	4.671	-	4.671	-
TOTALE IMMOBILIZZ. IN CORSO	17.443	-	17.443	-	1.118	13.890	-	-	-	12.772	12.772	4.671	-	4.671	-
TOTALE BENI GR.DEVOLVIBILI	373.974	-	373.974	-	5.069	-	-	37.496	-	32.427	32.427	341.547	-	341.547	-

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2014

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)

CATEGORIA DI BENI	COSTO STORICO	LEGGE 823/73	LEGGE 576/75	LEGGE 72/83	LEGGE 413/91	LEGGE 2/2009	VALORE DI BILANCIO
TERRENI E FABBRICATI	2.819.347	56.810	21.175	109.670	607.612	99.320.177	102.934.791
TOTALE	2.819.347	56.810	21.175	109.670	607.612	99.320.177	102.934.791

BILANCIO AL 31/12/2014

ANALISI AMMORTAMENTI

	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%	33,33%	3.991.516	0,00%	0,00%	-	-	-	3.991.516
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	33,33%	33,33%	876	0,00%	0,00%	-	-	-	876
6) Immobilizzazioni in corso e acconti									
7) Altre - Migliorie a beni di terzi									
- Mole Antonelliana	25,00%	25,00%	561.318	0,00%	0,00%	-	-	-	561.318
- Parcheggi	25,00%	25,00%	44.717	0,00%	0,00%	-	-	-	44.717
- Impianti Fissi	3,33%	3,33%	-	0,00%	0,00%	-	-	-	-
TOTALE BENI IMMATERIALI			4.598.427			-			4.598.427
BENI MATERIALI									
1) TERRENI E FABBRICATI									
- Terreni									
- Fabbricati	3,00%	1,50%	3.432.519	0,00%	0,00%	-	-	-	3.432.519
totale			3.432.519			-			3.432.519
2) IMPIANTI E MACCHINARIO									
- Impianti fissi ferrotranviari (Binari in deposito)	3,33%	1,67%	537.945	0,00%	0,00%	-	-	-	537.945
- Impianti diversi	7,50%	3,75%	2.378.044	0,00%	0,00%	-	-	-	2.378.044
- Macchinari	7,50%	3,75%	166.114	0,00%	0,00%	-	-	-	166.114
totale			3.082.103			-			3.082.103
3) ATTREZZATURE IND. LI & COMM. LI									
- Attrezzature varie	9,00%	4,50%	461.863			-	-	-	461.863
totale			461.863			-			461.863
4) ALTRI BENI									
- Mobili	9,00%	4,50%	194.407	0,00%	0,00%	-	-	-	194.407
- Macchine ufficio/P. Computers e Hardware	20,00% / 33,00%	10,00% / 16,50%	1.411.125	0,00%	0,00%	-	-	-	1.411.125
- Automezzi/Vetture di servizio	15,00% / 18,75%	7,500% / 9,375%	288.053	0,00%	0,00%	-	-	-	288.053
totale			1.893.585			-			1.893.585
5) MATERIALE ROTABILE									
- Autobus	6,67%	3,34%	14.403.590	0,00%	0,00%	-	-	-	14.403.590
- Tram/Tram 5000-7000 e relativi accessori	6,25% / 8,34%	3,125% / 4,170%	4.962.486	0,00%	0,00%	-	-	-	4.962.486
- Battelli	6,75%	3,38%	1.009	0,00%	0,00%	-	-	-	1.009
- Materiale rotabile ferroviario	6,25%	3,13%	133.187	0,00%	0,00%	-	-	-	133.187
totale			19.500.272			-			19.500.272
6) IMMOBILIZZAZIONI PARCHEGGI									
- Immobilizzazioni parcheggi	5,00%	2,50%	3.043.876	0,00%	0,00%	-	-	-	3.043.876
totale			3.043.876			-			3.043.876
TOTALE BENI MATERIALI									
			31.414.218			-			31.414.218
TOTALE GENERALE									
			36.012.645			-			36.012.645

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

ALLEGATO 5

BILANCIO AL 31/12/2014

MOVIMENTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI (in euro)

DENOMINAZIONE AZIENDA PARTECIPATA	SALDO AL 31/12/2013	ACQUISIZIONE QUOTE 2014	SOTTOSCRIZIONE AUMENTI C.S.	COSTITUZIONI EX NOVO E DA FUSIONI	RIVALUTAZIONI & SVALUTAZIONI	TRASFERIMENTI PER FUSIONI	RETTIFICHE DI VALORE	LIQUIDAZ. E CESSIONI	SALDO AL 31/12/2014 (a)	QUOTA P.N. DI COMPETENZA (b)	DIFFERENZA (b-a)	% DI POSSESSO
IMPRESE CONTROLLATE												
CA.NOVA S.p.A.	3.239.673,50	-	-	-	-	-	-	-	3.239.673,50	1.952.597,20	- 1.287.076,31	59,35%
CAR CITY CLUB S.r.l.	198.907,00	-	-	-	-	-	-	-	198.907,00	56.952,21	- 141.954,79	51,00%
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	51.000,00	-	-	-	-	-	-	-	51.000,00	59.937,24	8.937,24	51,00%
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	51.000,00	-	-	-	-	-	-	-	51.000,00	79.154,55	28.154,55	51,00%
MECCANICA MORETTA S.r.l.	19.104,00	-	150.000,00	-	150.000,00	-	-	-	19.104,00	14.453,00	- 3.803,00	100,00%
TORINO PARCHEGGI S.r.l.	10.000,00	-	25.000,00	-	-	-	-	-	35.000,00	9.525,00	- 25.475,00	100,00%
TOTALE	3.569.684,50	-	175.000,00	-	150.000,00	-	-	-	3.594.684,50	2.172.619,20	- 1.421.217,31	
IMPRESE COLLEGATE												
A.T.I. S.p.A.	5.681.025,89	-	-	-	-	-	-	-	5.681.025,89	7.510.749,90	1.829.723,41	30,00%
MILLERIVOLI S.r.l.	300.000,00	-	-	-	-	-	-	-	300.000,00	297.874,00	- 2.126,00	40,00%
5T S.r.l.	258.752,21	-	-	-	-	-	-	-	258.752,21	850.887,10	572.536,99	35,00%
EXTRA TO S.c.a.r.l.	38.050,00	-	-	-	-	-	-	-	38.050,00	43.004,11	4.954,11	38,05%
TOTALE	6.277.828,10	-	-	-	-	-	-	-	6.277.828,10	8.702.514,51	2.405.088,51	
ALTRE IMPRESE												
NORD OVEST SERVIZI S.p.A.	2.625.000,00	-	-	-	-	-	-	-	2.625.000,00	2.665.936,95	40.936,95	15,00%
T.P.L. Linea S.p.A.	735.075,00	-	-	-	-	-	-	-	735.075,00	784.717,02	49.642,02	12,35%
G.E.A.C. S.p.A.	15.210,00	-	-	-	-	-	-	-	15.210,00	-	-	
A.T.C. Esercizio	6.000,00	-	-	-	-	-	-	-	6.000,00	-	-	
Consorzio C.O.A.S.	5.000,00	-	-	-	-	-	-	-	5.000,00	-	-	
Soc.Cons.le Alessandrina Trasporti	2.921,19	-	-	-	-	-	-	-	2.921,19	-	-	
Fondazione "T.FENOGLIO"	2.582,50	-	-	-	-	-	-	-	2.582,50	-	-	
TURISMO TORINO	2.500,00	-	-	-	-	-	-	-	2.500,00	-	-	
Banca ETICA	1.549,20	-	-	-	-	-	-	-	1.549,20	-	-	
Consorzio ATL3	516,46	-	-	-	-	-	-	-	516,46	-	-	
Consorzio MOVINCOM	100,00	-	-	-	-	-	-	-	100,00	-	-	
APAM Esercizio S.p.A.	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	-	
TOTALE	3.396.455,35	-	-	-	-	-	-	-	3.396.455,35	-	-	
TOTALE GENERALE	13.243.967,95	-	175.000,00	-	150.000,00	-	-	-	13.268.967,95	-	-	

BILANCIO AL 31/12/2014

CREDITI E DEBITI PER AREA GEOGRAFICA

Crediti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
1) Verso Clienti	114.676.634	126.475.786	92.899	93.499	6.726	-	-	-	-	-	114.776.259	126.569.285
2) Verso imprese controllate	3.309.229	3.827.884	-	-	-	-	-	-	-	-	3.309.229	3.827.884
3) Verso imprese collegate	6.894.756	7.030.284	-	-	-	-	-	-	-	-	6.894.756	7.030.284
4) Verso Enti controllanti	141.872.851	150.083.955	-	-	-	-	-	-	-	-	141.872.851	150.083.955
4 bis) crediti tributari	9.545.670	11.516.946	-	-	-	-	-	-	-	-	9.545.670	11.516.946
4 ter) imposte anticipate	12.018.568	11.762.515	-	-	-	-	-	-	-	-	12.018.568	11.762.515
5) Verso altri	75.003.266	90.003.175	-	-	-	-	-	-	-	-	75.003.266	90.003.175
TOTALE CREDITI LORDI	363.320.974	400.700.545	92.899	93.499	6.726	-	-	-	-	-	363.420.599	400.794.044
- Fondo svalutazione crediti	- 22.505.460	- 18.101.378	-	-	-	-	-	-	-	-	- 22.505.460	- 18.101.378
TOTALE CREDITI NETTI	340.815.514	382.599.167	92.899	93.499	6.726	-	-	-	-	-	340.915.139	382.692.666

Debiti per area geografica	ITALIA		ALTRI PAESI UE		RESTO D'EUROPA		AMERICA DEL NORD		ALTRI		TOTALE	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
1) Obbligazioni	4.720.081	6.863.408	-	-	-	-	-	-	-	-	4.720.081	6.863.408
2) Obbligazioni convertibili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3) Debiti v/soci per finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4) Debiti V/banche	162.729.759	139.896.142	-	-	-	-	-	-	-	-	162.729.759	139.896.142
5) Debiti V/altri finanziatori	24.828.765	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.828.765	-
6) Acconti	288.089	44.725	-	-	-	-	-	-	-	-	288.089	44.725
7) Debiti V/fornitori	131.766.247	204.443.200	571.604	446.282	-	2.308	14.149	285	-	-	132.352.000	204.892.075
8) Debiti rapp. da titoli di cred.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9) Debiti V/imp. controllate	8.690.199	8.726.269	-	-	-	-	-	-	-	-	8.690.199	8.726.269
10) Debiti V/imp. collegate	1.514.609	1.503.984	-	-	-	-	-	-	-	-	1.514.609	1.503.984
11) Debiti V/Enti controllanti	53.447.765	40.021.859	-	-	-	-	-	-	-	-	53.447.765	40.021.859
12) Debiti tributari	13.834.301	21.462.187	-	-	-	-	-	-	-	-	13.834.301	21.462.187
13) Debiti V/ist.previd.e sic.soc.	11.666.824	12.762.626	-	-	-	-	-	-	-	-	11.666.824	12.762.626
14) Altri debiti	26.092.386	28.455.485	-	-	-	-	-	-	-	-	26.092.386	28.455.485
TOTALE	439.579.025	464.179.885	571.604	446.282	-	2.308	14.149	285	-	-	440.164.778	464.628.760

BILANCIO AL 31/12/2014

CREDITO PER IMPOSTE ANTICIPATE E FONDO IMPOSTE DIFFERITE (Art. 2427 n.14 C.C.)

	31.12.2013			31.12.2014			
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Esercizio 2014 Imposte a conto economico	Effetto fiscale		Credito per imposte anticipate/ F.do imposte differite
		IRES 27,50%	IRAP 3,90%		IRES 27,50%	IRAP 3,90%	
<i>Credito per imposte anticipate</i>							
Acc.to fondo costi personale	19.050.000	5.238.750	-	(1.163.179)	14.820.257	4.075.571	4.075.571
Perdite fiscali pregresse	6.941.127	1.908.810	-	769.941,4	2.799.787	769.941	2.678.751
F.do rischi per Defendini	5.000.000	1.375.000	-	-	-	-	1.375.000
Eccedenza F.do sval.ne crediti	5.147.000	1.415.425	-	1.211.122,6	4.404.082	1.211.123	2.626.548
F.do rischi e oneri (interventi sulla sicurezza/ambiente)	4.853.000	1.334.575	-	(1.334.575)	-	-	-
Interessi passivi di mora 2013	1.781.655	489.955	-	-	-	-	489.955
Interessi passivi di mora 2014	-	-	-	772.743	2.809.974	772.743	772.743
Totale Credito per imposte anticipate		11.762.515		256.053		6.829.378	12.018.568
<i>Fondo imposte differite</i>							
Interessi attivi di mora 2011/2012	5.132.703	(1.411.493)	-	-	-	-	(1.411.493)
Interessi attivi di mora 2013	2.916.404	(802.011)	-	-	-	-	(802.011)
Interessi attivi di mora 2014	-	-	-	(98.053)	3.629.283	(98.053)	(98.053)
Totale Fondo imposte differite		(2.213.504)		(98.053)		(98.053)	(3.211.557)

RICONCILIAZIONE TRA L'ALIQUTA FISCALE TEORICA E QUELLA EFFETTIVA

IRES

Importi in euro	2014	
Risultato dell'esercizio ante imposte		7.226.016
Imposte sul reddito effettive	(2.064.455)	0,0%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- minori imposte su dividendi	113.614	1,6%
- utilizzo fondi tassati	6.376.081	88,2%
- altre variazioni in diminuzione	3.755.088	52,0%
- oneri deduc. in più esercizi	883.801	12,2%
		0,0%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- sopravvenienze passive e oneri non di competenza	(733.955)	-10,2%
- ammortamenti non deducibili	(28.331)	-0,4%
- altre variazioni in aumento	(6.314.688)	-87,4%
Imposte sul reddito teoriche	1.987.154	27,5%
	1.987.154	27,5%

IRAP

Importi in euro	2014	
Valore aggiunto (base imponibile IRAP)		246.702.135
Imposte sul reddito effettive	4.293.103	1,7%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- proventi da distacco personale dipendente	10.013	0,0%
- altre variazioni in diminuzione	6.376.191	2,6%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		0,0%
- oneri non deducibili	(70.114)	0,0%
- costo del personale non deducibile	(16.378)	0,0%
- altre variazioni in aumento	(231.324)	-0,1%
Imposte sul reddito teoriche	10.361.490	4,20%
	10.361.490	4,20%

BILANCIO AL 31/12/2014

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

	CAPITALE SOCIALE	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	RISERVA AVANZO DI FUSIONE	RISULTATO D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO	DISTRIBUZIONE DIVIDENDI
SALDO AL 31/12/2012	76.006.664	97.405.995	425.850	2.688.519	809.531	5.882.273	183.218.832	1.000.000
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 14/03/2013	-	-	294.114	-	-	(5.882.273)	(5.588.159)	5.588.159
Versamento Dividendi all'Azionista (27/12/2013)	-	-	-	-	-	-	-	3.600.000
Arrotondamenti	-	-	(1)	7	-	-	6	-
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2013	-	-	-	-	-	1.840.143	1.840.143	-
SALDO AL 31/12/2013	76.006.664	97.405.995	719.963	2.688.526	809.531	1.840.143	179.470.822	2.988.159
DESTINAZIONE UTILE D'ESERCIZIO Come da delibera assemblea 28/06/2014	-	-	92.007	-	-	(1.840.143)	(1.748.136)	1.748.136
Versamento Dividendi all'Azionista (27/12/2013)	-	-	-	-	-	-	-	-
Arrotondamenti	-	-	-	1	-	-	1	-
UTILE / (PERDITA) D'ESERCIZIO 2014	-	-	-	-	-	2.190.913	2.190.913	-
SALDO AL 31/12/2014	76.006.664	97.405.995	811.970	2.688.527	809.531	2.190.913	179.913.600	4.736.295

BILANCIO AL 31/12/2014

ANALISI DEL PATRIMONIO NETTO

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
Capitale sociale	76.006.664				
Riserve di capitale:	97.405.995	A	-		
- Riserva di rivalutazione L. 2/2009					
Riserve di utili:	811.970	B	-		
- Riserva legale					
Altre riserve:	2.688.527	A, B, C	2.688.527		-
- Riserva straordinaria	809.531	A, B, C	809.531		
- Riserva avanzo di fusione					
Utile (perdita) d'esercizio 2014	2.190.913	A, B, C	2.190.913		
TOTALE	179.913.600		5.688.971	-	-
Quota non distribuibile (*)			0		
Residua quota distribuibile			5.688.971		

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.

BILANCIO AL 31/12/2014

ATTIVO CIRCOLANTE: RAPPORTI CON CONTROLLANTI, CONTROLLATE E COLLEGATE NELL' ESERCIZIO 2014

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI												
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	RICAVI (A1a; A1b)	ALTRI RICAVI	INTERESSI ATTIVI	PROVENTI STRAORDINARI	ACQUISTI DI MATERIALI	SERVIZI	GODIMENTO BENI DI TERZI	ONERI DIVERSI DI GESTIONE	ONERI STRAORDINARI	ACQUISTI PATRIMONIALI
IMPRESE CONTROLLANTI												
COMUNE DI TORINO	55.734.166	29.394	5.786.135	554.494	-	-	-	-	-	-	-	-
FCT Holding S.r.l.	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPRESE CONTROLLATE												
CANOVA S.p.A.	451.825	8.594.268	29.823	301.991	-	-	-	11.264.511	-	-	7.596	-
CAR CITY CLUB S.r.l.	64.150	27.210	267	21.598	5.500	-	-	3.928	46.346	-	20.000	-
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	2.521.682	-	-	2.669.399	6.160	-	-	-	-	-	-	-
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	229.902	-	-	92.382	-	-	-	-	-	-	-	-
MECCANICA MORETTA S.r.l.	41.504	68.721	-	157	-	-	13.961	109.535	-	300	-	506.371
TORINO PARCHEGGI S.r.l.	166	-	-	166	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPRESE COLLEGATE												
A.T.I. S.p.A.	412.119	268.046	33.777	25.429	-	-	-	1.743	25.384	-	-	-
MILLERIVOLI S.r.l.	314.560	-	-	52.247	-	-	-	-	-	-	-	-
5T S.r.l.	37.689	1.053.331	15.296	221.370	-	-	333.084	817.377	-	-	-	63.950
EXTRA TO S.c.a r.l.	6.115.150	51.118	-	13.585.034	-	19.830	-	190.289	14.577	-	-	26.376
S.A.P. S.r.l. (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RAPPORTI FINANZIARI						
DENOMINAZIONE	CREDITI	DEBITI	SOPRAVV. ATT. (PASS)	ONERI (esercizio + patrimonio)	PROVENTI	
IMPRESE CONTROLLANTI						
COMUNE DI TORINO	71.096.684	48.682.076	-	19.238.104	-	7.112.564
FCT Holding S.r.l.	-	4.736.295	604.598	-	-	-
IMPRESE CONTROLLATE						
CANOVA S.p.A.	-	-	-	-	-	-
CAR CITY CLUB S.r.l.	-	-	-	-	-	-
PUBLITRANSPORT GTT S.r.l.	-	-	-	-	-	-
GTT CITY SIGHTSEEING TORINO S.r.l.	-	-	-	-	-	-
MECCANICA MORETTA S.r.l.	-	-	-	-	-	-
TORINO PARCHEGGI S.r.l.	-	-	-	-	-	-
IMPRESE COLLEGATE						
A.T.I. S.p.A.	-	-	-	-	-	-
MILLERIVOLI S.r.l.	-	-	-	-	-	-
5T S.r.l.	-	142.113	-	-	-	-
EXTRA TO S.c.a r.l.	3.329	-	-	-	-	-
S.A.P. S.r.l. (in liquidazione)	11.909	-	-	-	-	-

BILANCIO AL 31/12/2014

ATTIVO CIRCOLANTE: CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI

TIPOLOGIA DEI CONTRIBUTI	ESERCIZIO 2014				ESERCIZIO 2013			
	TOTALE	SCADUTO	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI	TOTALE	SCADUTO	ENTRO 12 MESI	OLTRE 12 MESI
TRAM								
Banca OPI-Mutuo del 310304 Acq. Tram 6000	21.611.731,63	2.913.741,48	1.811.292,94	16.886.697,21	21.961.615,67	1.710.894,80	1.759.720,36	18.491.000,51
Mutuo Unicredit 4023278 Tram 6000	11.302.956,82	2.197.278,03	760.962,42	8.344.716,37	10.945.725,76	1.107.844,24	732.202,73	9.105.678,79
	32.914.688,45	5.111.019,51	2.572.255,36	25.231.413,58	32.907.341,43	2.818.739,04	2.491.923,09	27.596.679,30
LEGGE 204								
Mutuo Banca OPI 120902	27.910.401,14	5.731.027,17	2.612.544,38	19.566.829,59	28.428.542,44	4.052.284,30	2.534.527,76	21.841.730,38
TOTALE	60.825.089,59	10.842.046,68	5.184.799,74	44.798.243,17	61.335.883,87	6.871.023,34	5.026.450,85	49.438.409,68

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

ALLEGATO 11

BILANCIO AL 31/12/2014

DEBITI VERSO BANCHE E COPERTURA DELL'AZIONISTA

	Esercizio 2014		Esercizio 2013	
	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune	Debiti v/Banche	Crediti v/Comune
Mutuo Banca OPI	21.841.730,38	27.910.401,14	24.005.170,70	28.428.542,44
Mutuo Banca OPI	18.491.000,51	21.611.731,63	20.026.542,26	21.961.615,67
Mutuo Unicredit Banca	9.134.853,41	11.302.956,82	9.837.881,52	10.945.725,76
Mutuo Cariparma (ex MET)	-	-	-	-
	49.467.584,30	60.825.089,59	53.869.594,48	61.335.883,87

BILANCIO AL 31/12/2014

RENDICONTO FINANZIARIO

FLUSSO DELLA GESTIONE REDDITUALE DETERMINATO CON IL METODO INDIRETTO <i>Importi in migliaia di Euro</i>	31.12.2014	31.12.2013
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	2.191	1.840
Imposte correnti sul reddito	4.293	4.777
Interessi passivi/(interessi attivi) (Dividendi)	6.049	5.214
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(1.181)	(325)
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	10.632	11.507
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamento F.do Svalutazione Crediti	4.404	-
Accantonamento Fondo rischi e oneri	9.553	9.282
Accantonamento Fondo imposte	998	312
Ammortamenti delle immobilizzazioni	36.013	33.465
Svalutazione magazzino	1.230	-
Rilascio Fondo rischi	(24.280)	-
Altre rettifiche per elementi non monetari	1.010	-
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	39.559	54.566
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	250	(90)
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	15.428	57.009
Decremento/(incremento) dei crediti Infragruppo	10.805	13.007
(Aumento)/Diminuzione crediti per imposte anticipate	(256)	(6.222)
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(72.540)	30.502
Incremento/(decremento) dei debiti infragruppo	13.400	17.488
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	(992)	(20)
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	(8.963)	(10.323)
Altre variazioni del capitale circolante netto	4.956	16.230
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	1.648	172.146
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(6.356)	(7.348)
(Imposte sul reddito pagate)	(3.736)	(6.306)
Dividendi incassati	420	-
(Utilizzo TFR)	(3.052)	(1.057)
(Utilizzo dei fondi rischi e oneri)	(604)	(15.031)
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	(11.679)	142.405
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	(11.679)	142.405
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(29.159)	(52.445)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	139	13
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(6.348)	(7.012)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(25)	(10)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	(424)	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(35.817)	(59.454)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	42.085	(54.594)
Accensione finanziamenti	-	-
Aumento/(Diminuzione) Debiti verso Altri Finanziatori	24.829	-
Rimborso finanziamenti	(19.251)	(20.258)
Mezzi propri		
Rimborso prestito obbligazionario	(2.143)	(2.079)
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	(3.600)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	45.519	(80.531)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(1.978)	2.419
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2014	3.388	969
Disponibilità liquide al 31 dicembre 2014	1.410	3.388

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2429,
SECONDO COMMA, DEL CODICE CIVILE
AL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2014**

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.r.l.

All'Assemblea della "GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A."

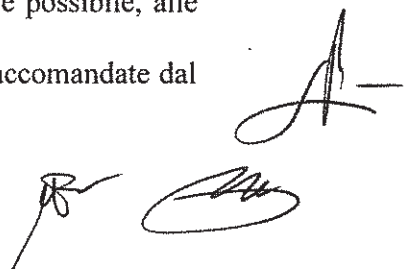
Spettabile Azionista,

ricordiamo che al Collegio Sindacale, nominato in data 4 luglio 2013, è stata attribuita la sola funzione di vigilanza, mentre la funzione di Revisione legale dei conti è stata affidata ad un revisore esterno, che ha rilasciato apposita relazione in data odierna 10 giugno 2015.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione, è stato redatto secondo le disposizioni degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile ed è stato messo a nostra disposizione nel rispetto dei termini previsti dall'articolo 2429 del Codice Civile.

1. Attività svolta

Nel corso dell'esercizio in commento la nostra attività è stata ispirata, ove possibile, alle norme di Legge ed alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal



Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato alle assemblee degli Azionisti ed alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dagli amministratori durante le riunioni svolte, le informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale, per dimensione e caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- non abbiamo riscontrato (salvo quanto specificato oltre) richiami di informativa nella relazione della società di revisione Pricewaterhouse Coopers S.p.A., rilasciata ai sensi dell'articolo 2409-ter del Codice Civile, in cui si attesta che il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società. La società di revisione ha inoltre attestato la corrispondenza al bilancio della relazione sulla gestione;
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa, ed al riguardo non abbiamo osservazioni da riferire;



- abbiamo 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, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo riscontrato l'adeguatezza del sistema di controllo interno e vigilato sull'attività svolta dai preposti al medesimo, anche attraverso incontri periodici con il responsabile della funzione di internal audit;
- abbiamo mantenuto i rapporti ed abbiamo acquisito informazioni dall'Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- abbiamo mantenuto i rapporti ed abbiamo ricevuto informazioni dal soggetto incaricato della Revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- attestiamo che durante l'attività effettuata non sono emersi fatti di significatività tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente relazione;
- informiamo, inoltre, che non sono pervenute denunce ex articolo 2408 del Codice Civile e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Infine, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 31 comma 5 del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013, il Collegio Sindacale dà atto di aver esaminato la relazione predisposta dalla Società secondo le modalità ed i termini previsti dalla citata normativa.

2. Bilancio d'esercizio

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, in aggiunta a quanto precede, Vi attestiamo che:

- abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di Legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, Codice Civile;
- lo Stato Patrimoniale e il Conto Economico presentano, a fini comparativi, i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio dell'esercizio precedente si rimanda alla relazione emessa da questo Collegio Sindacale, in data 10 giugno 2014, in occasione dell'esame di quest'ultimo bilancio;
- abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- abbiamo, infine, verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione ed a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

Il Collegio Sindacale, condividendone il contenuto, richiama alla Vostra attenzione quanto esposto nel paragrafo 4) della Relazione della Società di revisione ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 27.1.2010 n. 39, con riferimento ai rischi di credito e concentrazione nonché al disallineamento dei saldi a credito della società verso la Città di Torino per il servizio di



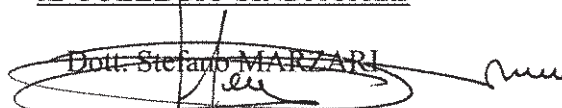
gestione della linea metropolitana fino all'esercizio 2012.

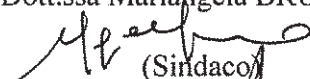
3. Conclusioni

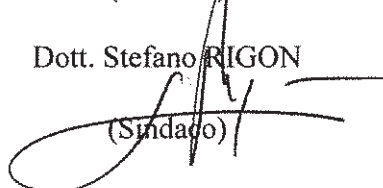
In base alle verifiche effettuate direttamente ed in considerazione di quanto sopra evidenziato, nonché della relazione sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 rilasciata dal soggetto incaricato della Revisione legale dei conti in data odierna dalla quale non emergono rilievi o riserve, proponiamo all'Assemblea degli azionisti di approvare il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, così come redatto dagli Amministratori, concordando altresì sulla proposta di destinazione del risultato positivo d'esercizio.

Torino, li 10 giugno 2015

IL COLLEGIO SINDACALE


Dott. Stefano MARZARI
(Presidente)

Dott.ssa Mariangela BRUNERO

(Sindaco)

Dott. Stefano RIGON

(Sindaco)



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI
DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista della
Gruppo Torinese Trasporti SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA (la "Società") chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Società. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 10 giugno 2014.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Gruppo Torinese Trasporti SpA al 31 dicembre 2014 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
- 4 A titolo di richiamo d'informativa segnaliamo quanto illustrato dagli amministratori:
 - nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione, relativamente al rischio di credito che deriva essenzialmente dal rapporto con il Comune di Torino e con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (per conto della Regione Piemonte) ed alla forte concentrazione di tali crediti che, al 31 dicembre 2014, ammontano complessivamente ad Euro 179 milioni (Euro 231 milioni al 31 dicembre 2013), inclusivi di interessi attivi per ritardati incassi accertati nell'esercizio 2014 per Euro 3,6 milioni (Euro 2,4 milioni nel 2013) ed al netto di poste rettificative e delle partite debitorie verso gli stessi Enti. La rilevanza di tali crediti, ed in particolar modo delle partite creditorie scadute, ha generato anche nel corso del 2014 una crisi di liquidità che ha richiesto il ricorso a fonti esterne di finanziamento, anche tramite la cessione parziale di crediti vantati verso tali Enti a società di factoring per un ammontare pari a Euro 34,9 milioni (Euro 46,6 milioni al 31 dicembre 2013). Ciò ha consentito una significativa riduzione dei debiti verso fornitori, fenomeno che ha comportato un aumento dell'indebitamento finanziario netto della Società rispetto all'analogo dato del 2013;

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

- nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione, relativamente al disallineamento di Euro 24,0 milioni dei saldi a credito della Società verso il Comune di Torino per il servizio di gestione della linea metropolitana fino all'esercizio 2012, rispetto ai corrispondenti impegni di spesa assunti da quest'ultimo, basati sul Programma Triennale Regionale. Tale Programma, unitamente al Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale così come approvati dalla Regione Piemonte, sono stati oggetto di ricorso al TAR e di ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte di alcuni enti soggetti di delega nonché da parte di vettori esercenti il trasporto pubblico di persone, tra cui Gruppo Torinese Trasporti SpA. Gli amministratori, ritenendo che i suddetti crediti siano certi ed esigibili in forza del contratto di servizio e della produzione chilometrica disposta dagli enti competenti, non hanno provveduto allo stanziamento di alcuna posta rettificativa per far fronte al sopra citato disallineamento.
- 5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Gruppo Torinese Trasporti SpA. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2014.

Torino, 10 giugno 2015

PricewaterhouseCoopers SpA



Piero De Lorenzi
(Revisore legale)





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. 0855280018
Partita IVA n. 08559940013
Socio Unico FCT Holding S.r.l.