



BILANCIO 2011

INFRATRASPORTI.TO srl
con socio unico Città di Torino

Relazione e bilancio al 31.12.2011

Sede legale in Torino – C.so Siccardi 15
Iscritta al Registro delle Imprese di Torino – Codice Fiscale e n. iscrizione 10319310016
Iscritta al R.E.A. di Torino al n. 1123292
Capitale sociale euro 192.112.216,00= interamente versato
Partita IVA 10319310016

ORGANI SOCIETARI

AMMINISTRATORE UNICO

GIANCARLO GUIATI

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE

DOTT. ALDO MILANESE

SINDACI EFFETTIVI

DOTT. MAURO BUSSO

DOTT. STEFANO RIGON

SINDACI SUPPLENTI

DOTT. SSA BARBARA BUCCHIONI

DOTT. SSA FIORELLA VASCHETTI

IL DIRETTORE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

INDICE

Pag. 4 – *Relazione sulla gestione*

8 – *Il quadro congiunturale generale*

9 – *Il quadro congiunturale piemontese*

10 – *Il mercato europeo delle opere infrastrutturali*

11 – *Il mercato italiano delle opere infrastrutturali*

13 – *La dotazione di infrastrutture in Italia*

14 – *Disponibilità e utilizzo delle risorse pubbliche*

15 – *Le infrastrutture in Piemonte*

16 – *Situazione patrimoniale ed economica*

18 – *Andamento generale della gestione operativa*

20 – *Oneri e proventi finanziari e straordinari; imposte sul reddito*

21 – *Investimenti*

25 – *Rischi connessi all'attività aziendale/ coperture assicurative*

26 – *Informazioni attinenti alla sicurezza, all'ambiente e al personale*

28 – *Rapporti con imprese controllate, collegate e controllanti*

28 – *Fatti di rilievo dei primi mesi del 2012-06-11*

30 – *Evoluzione prevedibile della gestione*

31 – *Gestione dei rischi*

35 – *Privacy – Legge 231 – Sedi secondarie*

36 – *Proposte all'assemblea*

37 – *Bilancio d'esercizio al 31.12.2012*

41 – *Nota integrativa*

74 – *Prospetti complementari:*

- *indici di bilancio*

- *rendiconto finanziario*

77 – *Relazione dei sindaci*

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Il 2011 è stato il primo esercizio completo della nuova società delle infrastrutture tpi di Torino, Infratrasporti.To S.r.l. – operativa dalla data di efficacia della scissione del Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.A. (14 settembre 2010), attuata ai sensi dell'art.113, comma 13, del TUEL – ed il relativo bilancio si è chiuso con un risultato positivo, al netto delle imposte, di Euro 19.708 confermando sostanzialmente le previsioni delineate in sede di budget e le proiezioni del piano industriale (elaborato col supporto di Bancalmi) e del progetto di scissione approvato il 26 maggio 2010.

Nel corso del 2011 la società ha operato in linea con gli obiettivi previsti nelle motivazioni della sua costituzione e con le scelte deliberate dall'Amministrazione Comunale, che sono state attuate sia sul piano dell'operatività tecnica-prestazionale sia al livello della gestione finanziaria, pur con le difficoltà determinate dal protrarsi e dall'aggravarsi della crisi produttiva, economica e finanziaria che sta attraversando il Paese e tutto il mondo occidentale.

In effetti l'obiettivo prioritario in questo anno di gestione è stato quello di affrontare le sempre crescenti difficoltà al reperimento delle risorse necessarie per il completamento dei lavori programmati della Metropolitana, garantendo alle imprese quelle condizioni di tranquillità e reciproca fiducia indispensabili per l'avanzamento e la conclusione puntuale dei lavori, coincisa con l'inizio delle celebrazioni del 150° anniversario dell'unità d'Italia, particolarmente importanti per la Città di Torino.

Coerentemente, l'attività di questo primo anno di esercizio si è concentrata, soprattutto nei primi mesi, nell'implementazione della nuova organizzazione aziendale e, parallelamente, si è mirato ogni sforzo per garantire nei tempi stabiliti il completamento dei lavori della seconda tratta della Metropolitana, Porta Nuova-Lingotto, inaugurata il 6 marzo 2011, e per l'ultimazione della Stazione di Porta Susa, aperta al pubblico il 10 settembre 2011.

Al riguardo vale la pena ricordare che, dopo soli 4 anni dall'apertura della prima tratta metro fino a Porta Nuova, è stata completata e messa in esercizio la seconda tratta di 4,5 km con 6 nuove stazioni, per cui complessivamente in appena 10 anni da Collegno a Lingotto – attraversando in galleria profonda il centro di Torino – sono stati completati ben 13,2 km di metropolitana e 21 stazioni.

Tale notevole risultato è stato riconosciuto da tutti i soggetti – istituzionali e non – a vario titolo coinvolti, che hanno particolarmente apprezzato la capacità dimostrata di realizzare nei tempi programmati questa importante infrastruttura, citata in tal senso ad esempio in pubblicazioni specializzate del settore a livello europeo.

Un primato anche dal punto di vista finanziario: la costruzione di 13 km di linea in galleria profonda con 21 stazioni (compresi il materiale rotabile e le officine) ad un costo finale di 75 milioni a km è un risultato unico in Italia, anche perché rispetto ad un parallelo aumento di costi nel settore del 30% dal 1998, quelli consuntivati per la metropolitana torinese sono saliti solo dell'8% rispetto ai computi progettuali.

Inoltre la realizzazione dell'opera ha determinato un impatto significativo al livello occupazionale ed è importante evidenziare che ad oggi la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana ha comportato l'impegno medio di circa 150 addetti al giorno, con punte che hanno anche raggiunto i 500 addetti, su un complesso di circa 40 imprese che a loro volta hanno coinvolto altre 150 imprese assegnatarie di sub affidamenti.

Parallelamente va rilevato con grande soddisfazione che in questi dieci anni di lavori per la realizzazione dell'opera non si siano verificati incidenti di rilievo sul lavoro o significative irregolarità agli adempimenti di legge in materia di lavoro, questo grazie al continuo e assiduo controllo congiunto con gli Organismi di prevenzione dedicati alla sicurezza sul lavoro e al continuo e metodico rapporto di collaborazione e confronto anche con le OO.SS.

Ci sono stati momenti delicati nella fase costruttiva: i problemi nelle stazioni Nizza e Spezia, e le preoccupazioni per alcuni edifici, situazioni tutte risolte con soluzioni tecniche che stanno già facendo scuola per la realizzazione di altre infrastrutture. Un tale risultato è certamente stato ottenuto anche grazie all'impegno professionale dei tecnici di Infratrasporti.To, delle imprese ed alla collaborazione con i dipartimenti del Politecnico di Torino e degli Enti preposti alla sicurezza del lavoro e degli impianti.

Sempre nel 2011, in parallelo ai lavori di completamento della tratta fino a Lingotto, sono continuate le attività mirate all'ulteriore sviluppo della Metropolitana, segnatamente della tratta del prolungamento sud Lingotto-Bengasi per la quale sono stati confermati il contributo statale ed i cofinanziamenti locali del Comune di Torino e della Regione Piemonte (che a tal fine ha destinato parte dei fondi FAS).

Questo importante risultato per la città ha evidenziato come l'utilizzo delle risorse pubbliche possa essere felicemente coniugato col rilevante patrimonio di capacità tecnico-professionali dell'Amministrazione e della sua società delle infrastrutture, al fine di realizzare opere complesse ed innovative quale la Metropolitana Automatica, primo impianto "full automation" realizzato in Italia.

La messa in esercizio della nuova tratta di Metropolitana Automatica, assieme all'esito della gara per l'affidamento del servizio TPL dell'area metropolitana di Torino, vinta da GTT, costituisce una conferma della validità delle scelte di riordino del settore del trasporto pubblico operate dal Comune di Torino e deve al tempo stesso rappresentare per Infratrasporti premessa e stimolo per il perseguimento degli obiettivi di ulteriore sviluppo degli impianti fissi dell'area metropolitana di Torino, con il completamento della Linea 1 e con la futura Linea 2 – fondamentale per la riqualificazione urbanistica del quadrante nord della città – e per l'ammodernamento della rete tranviaria torinese, una tra le più importanti d'Europa per dimensioni ed entità del servizio offerto.

Così il trasferimento della Linea 4 – linea tranviaria protetta, completamente ristrutturata e potenziata col parziale contributo statale ex lege 211/1992 – può prefigurare futuri interventi di ammodernamento di altre importanti linee tranviarie nell'ottica del complessivo riassetto della rete dei trasporti pubblici della conurbazione torinese, riassetto necessariamente funzionale alla progressiva attivazione delle tratte di metropolitana ed agli altri importanti interventi di potenziamento del passante ferroviario.

Parimenti assume valenza strategica la relazione ed il coordinamento progettuale degli interventi di ammodernamento e potenziamento del sistema ferroviario comprensoriale con quelli già affidati a Infratrasporti per lo sviluppo della metropolitana automatica, degli impianti fissi e della rete tranviaria di Torino: relazione e coordinamento che presuppongono una sempre più stretta collaborazione con la Regione Piemonte, chiamata ad assicurare un adeguato sostegno finanziario degli investimenti necessari.

In tal senso la Regione Piemonte ha confermato l'11 aprile 2011 tra le opere prioritarie, oggetto dell'Intesa Generale Quadro ex lege 443/2001, i prolungamenti della Linea 1 sud ed ovest, l'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario e la Linea 2, indicando Infratrasporti quale **"soggetto aggiudicatore"** e **"gestore del**

progetto". In successive occasioni, anche con la Città di Torino, la Regione ha confermato di attribuire ad Infratrasporti il ruolo di soggetto primario nelle attività di engineering per la realizzazione del collegamento della Torino-Ceres con il passante ferroviario.

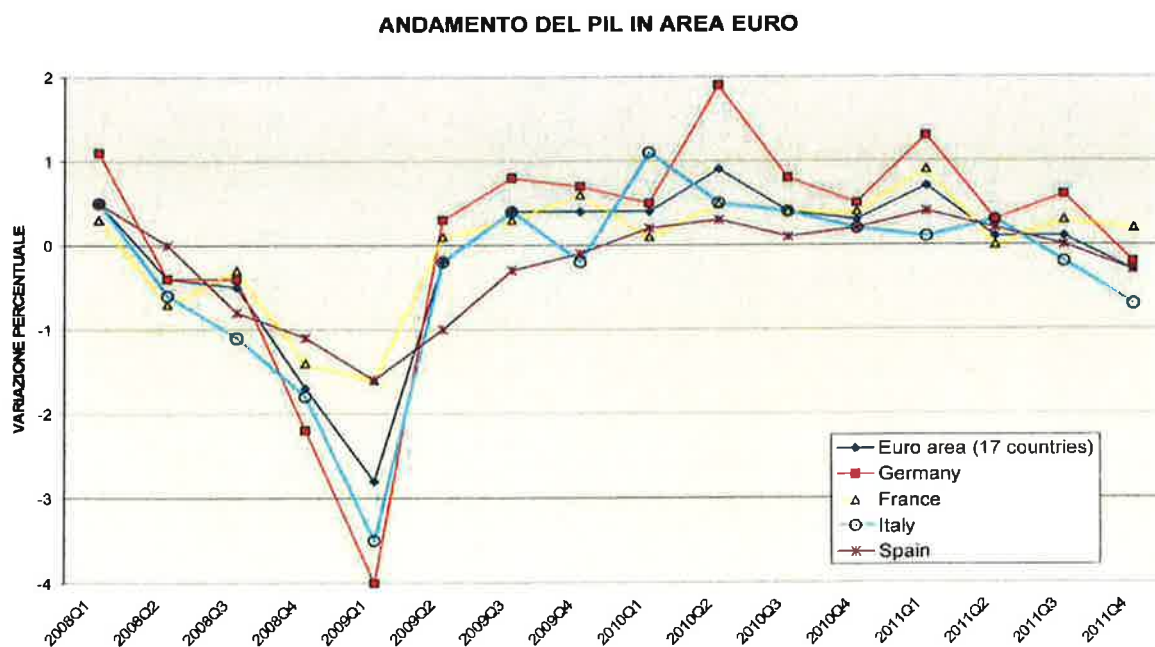
Questi importanti presupposti devono spingere Infratrasporti a svolgere un ruolo maggiormente propositivo nei confronti degli Enti di riferimento, in quanto il sostegno finanziario dello Stato in primo luogo, e della Regione, sono essenziali e indispensabili per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, a maggior ragione in questa fase difficile per la finanza pubblica locale e segnatamente dei grandi comuni metropolitani come Torino.

IL QUADRO CONGIUNTURALE GENERALE

L'economia globale nel corso del 2011, ha evidenziato un significativo rallentamento dall'inizio dell'anno e condizioni notevolmente degradate soprattutto dopo l'estate. Nel corso dell'anno si sono registrate sempre maggiori tensioni sul debito sovrano di molti paesi dell'Eurozona, per cui sono cresciuti i differenziali di tasso fra i titoli di Stato dei paesi europei, solo parzialmente attenuati dalla scelta della BCE di acquistare sui mercati i titoli maggiormente esposti all'aggressione della speculazione finanziaria ed a seguito dell'istituzione dell' European Financial Stability Facility, la cui capacità di intervento è stata però finora piuttosto limitata e insufficiente.

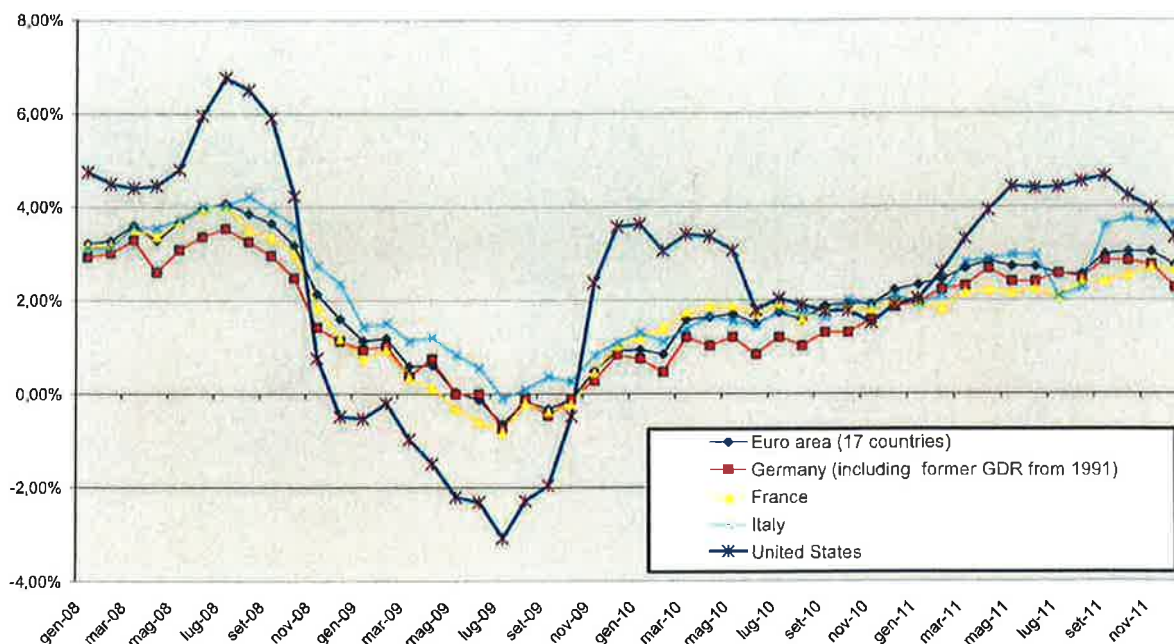
In particolare nell'area Euro l'attività economica, già negativamente condizionata dalla crisi mondiale, è stata ulteriormente frenata dalla decisione della BCE di aumentare il tasso di sconto di 0,5% in due step rispettivamente di 0,25% nel mese di aprile e di luglio, situazione tardivamente corretta dopo l'insediamento del nuovo presidente Draghi che nell'ultimo bimestre ha riportato il tasso di sconto all'1%.

Il PIL nell'area Euro, che pure era moderatamente cresciuto all'inizio dell'anno, ha registrato progressivi rallentamenti e addirittura un arretramento nell'ultimo quadrimestre, particolarmente sensibile in Italia, anche a motivo delle manovre governative di contenimento della spesa pubblica.



L'inflazione nell'area Euro ha evidenziato un andamento crescente, tuttavia frenato già dal secondo trimestre dell'anno dal cennato rallentamento dell'economia globale e dalle politiche monetarie restrittive della BCE, corrette solo nell'ultimo bimestre.

ANDAMENTO DELL'INFLAZIONE TENDENZIALE



Fonte: Dati Eurostat

Nel 2011 in Italia la crescita economica misurata sul PIL è proseguita a ritmi contenuti nel primo e nel secondo trimestre dell'anno, per rallentare decisamente nel terzo trimestre (-0,2%), e soprattutto (-0,7%) nell'ultimo trimestre.

Sostanzialmente la dinamica del valore aggiunto risente del rialzo dei costi di finanziamento, per l'aggravarsi della crisi del debito sovrano, e del rallentamento del commercio mondiale, mentre le *manovre correttive di finanza pubblica*, ritenute indispensabili per evitare più gravi conseguenze sulla stabilità finanziaria del paese, hanno determinato una riduzione della domanda interna, per di più accompagnata dal rialzo dei prezzi al consumo comportato dagli aumenti delle imposte indirette e delle accise.

QUADRO CONGIUNTURALE PIEMONTESE

A livello regionale, nel primo semestre del 2011 è proseguita in Piemonte la ripresa avviata nel 2009, anche se a ritmi più contenuti dell'anno precedente, sostanzialmente in linea con l'andamento nazionale.

A partire dall'estate il rallentamento dell'economia europea si è riflesso negativamente sull'attività e sulle attese degli operatori per cui la produzione industriale si è ridotta, così come gli investimenti e l'occupazione della forza lavoro (il tasso di disoccupazione ed il ricorso alla cassa integrazione continua a essere il più elevato tra le regioni del Nord).

Le condizioni del credito alle imprese, in modestissima ripresa dopo la forte stretta del 2010, si sono inasprite in generale e soprattutto sulle posizioni più rischiose, mentre si è ulteriormente contratto il credito al consumo anche a fronte della debole dinamica della raccolta bancaria presso le famiglie e le imprese.

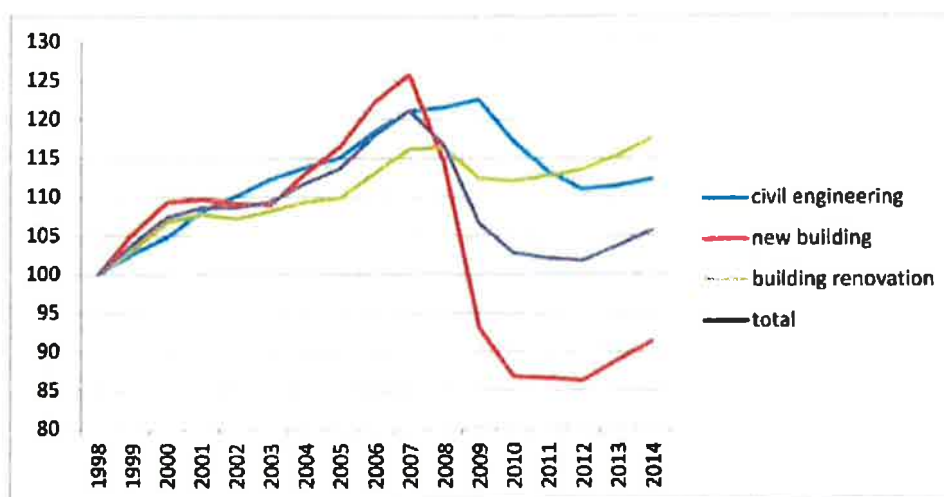
IL MERCATO EUROPEO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

Le infrastrutture, da sempre considerate strategiche nell'ambito delle politiche anticrisi, nella fase attuale sono oggetto di politiche contraddittorie a fronte di esigenze percepite come opposte: da un lato restano al centro delle politiche europee per il rilancio auspicato dell'economia, dall'altro sono frenate dalla crisi dei debiti sovrani.

Rileva a tal proposito menzionare il piano da 50 miliardi di Euro per le infrastrutture (il cosiddetto Connecting Europe Facility) , destinato a *migliorare le reti di trasporto*, quelle *energetiche* e quelle *digitali*, adottato dalla Commissione Europea lo scorso 19 ottobre 2011. Questi investimenti dovrebbero favorire crescita e occupazione, in una situazione particolarmente difficile, ed allo stesso tempo rafforzare la competitività dell'Europa, facilitando gli spostamenti di persone e merci e contribuendo inoltre agli obiettivi della UE in materia di ecologia e clima attraverso la riduzione di CO2 dei trasporti.

Al tempo stesso però il settore pubblico, cui incombe il maggior onere per il finanziamento delle opere infrastrutturali, deve oggi fronteggiare il problema di un debito pubblico cresciuto e le tensioni speculative sul debito sovrano, che i governi europei stanno affrontando tramite **politiche di austerità** e riduzioni della spesa pubblica obiettivamente recessive.

I dati dell'ultima conferenza Euroconstruct dello scorso novembre 2011 inducono al riguardo previsioni a medio termine fortemente negative per tutti i comparti del settore delle costruzioni.



IL MERCATO ITALIANO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

In Italia per il settore delle costruzioni l'attuale crisi ha peggiorato una situazione che dal 2008 ha registrato un continuo progressivo declino di fatturato.

Tale situazione coinvolge sia il comparto pubblico che quello privato con la sola eccezione della manutenzione delle abitazioni che tiene i livelli di mercato degli anni precedenti anche grazie agli incentivi fiscali Irpef.

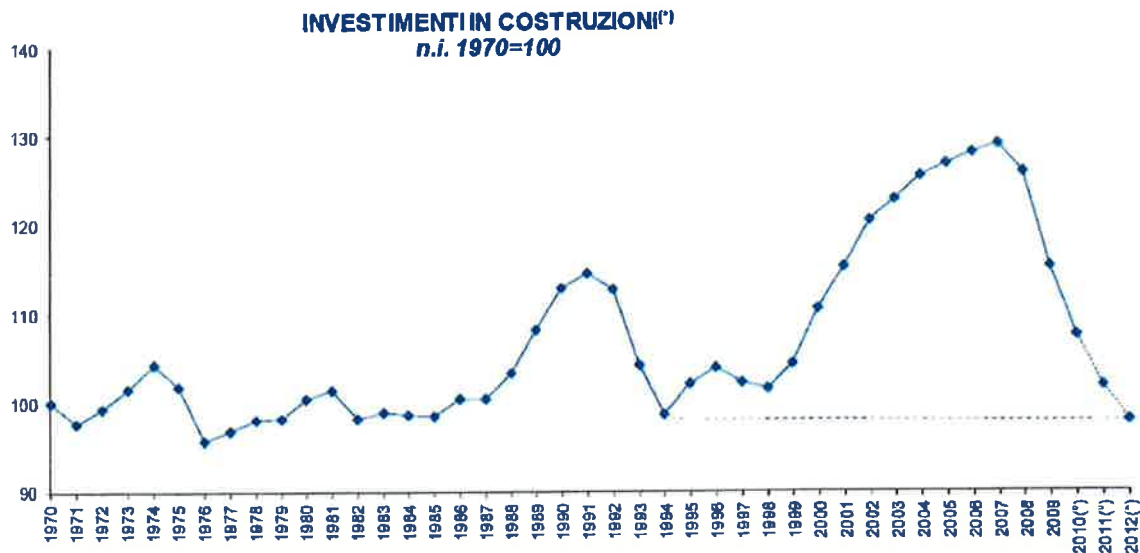
Secondo l'Ance il 2011 si chiuderà con una riduzione degli investimenti in costruzioni del 5,4%, mentre si prevede una ulteriore diminuzione del 3,8% per il 2012, per cui in cinque anni, dal 2008 al 2012, il settore delle costruzioni avrà perso il 24,1% in termini di investimenti, scendendo così ai livelli della metà degli anni '90.

Nello stesso periodo, per quanto attiene in modo specifico i lavori pubblici, la riduzione degli investimenti si attesterebbe al 37,2%, ma se si tiene conto dell'andamento negativo già in atto dal 2005 il calo produttivo raggiungerebbe il 44,5%.

	2008	2009	2010	2011	2012
COSTRUZIONI	164,582	150,594	140,611	133,057	127,973
ABITAZIONI	82,728	74,981	71,118	69,040	67,556
- nuove	42,712	34,725	30,419	28,138	26,449
- manutenzione straordinaria	40,016	40,256	40,699	40,902	41,107
NON RESIDENZIALI	81,854	75,613	69,493	64,017	60,416
- private	46,533	42,764	40,455	38,028	36,507
- pubbliche	35,321	32,848	29,038	25,989	23,910

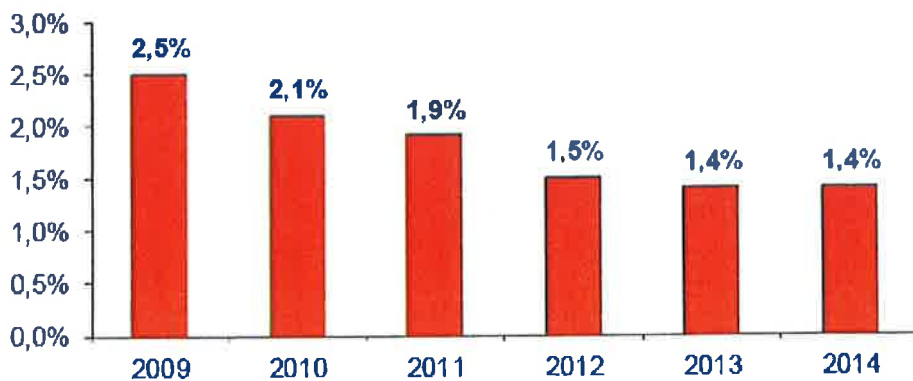
Fonte ANCE - Dati in milioni di Euro

L'ANCE afferma che il profilo recessivo della domanda di investimenti in costruzioni e l'assenza di prospettive di miglioramento stanno determinando forti contraccolpi sia alla struttura produttiva delle imprese sia sotto il profilo occupazionale (è stimata una perdita di posti di lavoro nel settore, tenuto conto del calo del 20% delle ore lavorate dall'inizio della crisi, pari a circa 250.000 unità, che considerando anche gli effetti sui settori collegati, salirebbe a circa 380.000 unità).



(*) Investimenti in costruzioni a prezzi costanti al netto dei costi per trasferimento di proprietà
(*) Stima Ance

**SPESA DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE PER
INVESTIMENTI FISSI LORDI IN ITALIA - % sul PIL**



Elaborazione Ance su Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza -
Sett. 2011

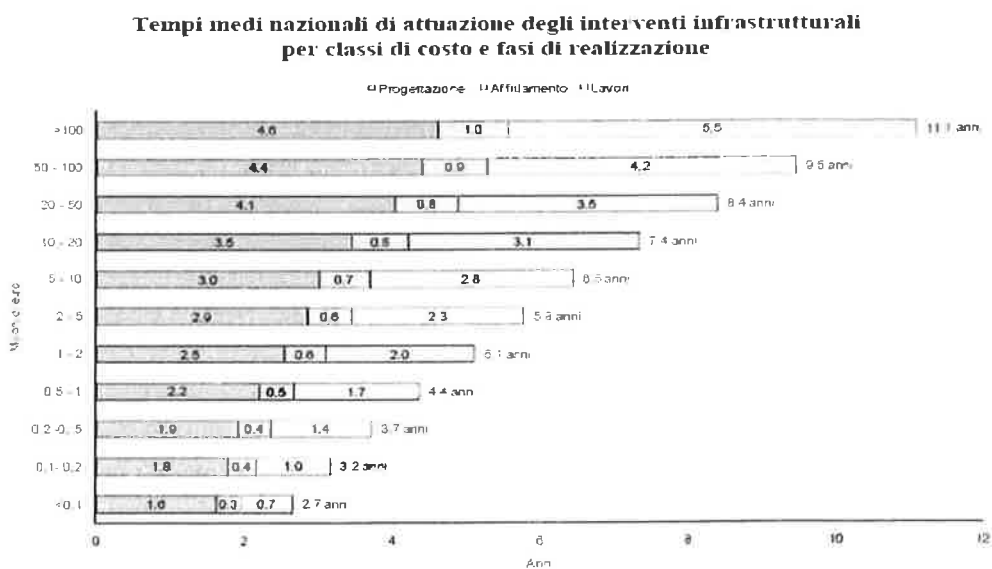
LA DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE IN ITALIA

Un recente studio della Banca d'Italia sulle infrastrutture indica che l'Italia ha accumulato negli anni un forte ritardo infrastrutturale rispetto agli altri grandi paesi europei, ritardo che graverebbe sullo sviluppo economico, comportando maggiori oneri per le imprese e rendendo più difficoltose le attività economiche.

Lo studio della Banca d'Italia ritiene pertanto fondamentale in ordine al giudizio sulla finanziabilità di un'opera infrastrutturale il rispetto dei tempi e dei costi preventivati in sede di progetto, circostanza questa maggiormente sensibile nel caso di infrastrutture complesse (come per le metropolitane) in cui l'investimento debba garantire tramite i risultati del relativo esercizio la redditività di eventuali capitali privati coinvolti nella realizzazione.

In merito gli analisti di via Nazionale aggiungono che gli scostamenti di costo registrati a consuntivo per le opere pubbliche risultano maggiori negli appalti di **lavori complessi** e quando il meccanismo di selezione del contraente è un'asta al massimo ribasso rispetto a una procedura negoziata.

L'indicazione di policy che si evince dal documento della Banca d'Italia è che le aste al massimo ribasso sono efficienti in caso di lavori semplici mentre le procedure negoziate dovrebbero essere preferite in presenza di lavori complessi (senza però sottacere il fatto che se l'appalto integrato ha il vantaggio di ridurre la conflittualità tra impresa e stazione appaltante in fase di esecuzione dei lavori, la massima cura va posta al contrasto di comportamenti opportunistici dell'impresa nella gestione delle varianti in fase di progettazione).



Fonte: elaborazioni Uver su dati APQ

In effetti i dati dello studio evidenziano che gli appalti integrati di progettazione e lavori presentano una maggiore attitudine al rispetto di costi e tempi.

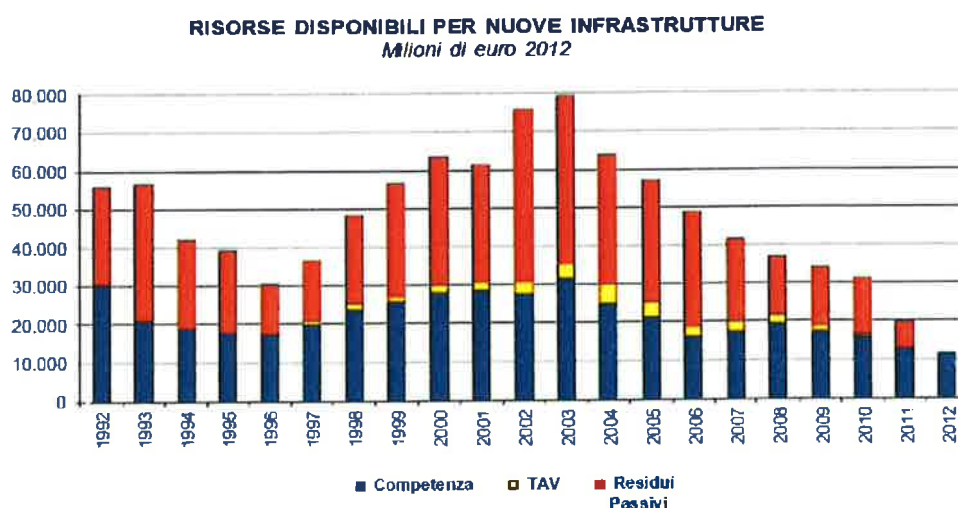
Anche da questo punto di vista si conferma l'opportunità delle scelte operate dall'azienda e dalla Città di Torino per la realizzazione della Metropolitana Automatica, per quanto attiene la nuova tratta Lingotto-Bengasi.

Le opere infrastrutturali sono normalmente oggetto di rilevanti contribuzioni pubbliche perché non consentono ritorni economici del capitale investito in tempi sufficientemente brevi, per cui la costruzione del "package finanziario" necessario alla realizzazione dell'opera rappresenta un ulteriore ostacolo, soprattutto in questi ultimi anni in cui il ricorso al co-finanziamento locale delle grandi infrastrutture è sempre più rilevante.

Da tale punto di vista, nuovamente il sistema Infratrasporti/GTT/Comune di Torino ha rappresentato un esempio di ottima pratica, consentendo la realizzazione in poco più di un decennio di ben due tratte di metropolitana per un complesso di lavori di oltre 1 miliardo di Euro, registrando (in un contesto congiunturale certamente poco favorevole) incrementi di costi di poco superiori all'8% rispetto a computi progettuali definiti tra il 1996 ed il 2002.

DISPONIBILITA' E UTILIZZO DELLE RISORSE PUBBLICHE

Anche nel 2011 gli stanziamenti di nuove risorse per opere pubbliche in Italia hanno registrato una riduzione, proseguendo così la tendenza in atto dal 2008 (ma la situazione appare ancora più grave se si considera la progressiva riduzione – dal 2003 – della complessiva disponibilità finanziaria, comprensiva dello stock dei residui passivi).



Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

Per il 2012, salvo auspicabili rettifiche da parte del Governo, si stima una ulteriore contrazione delle disponibilità finanziarie di competenza, tenuto conto dell'incremento derivante dalla prima annualità (900 milioni di Euro) del "Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie", istituito dal DL 138/2011 e della riduzione dei Fondi per le Aree Sottoutilizzate (-9,5 miliardi di euro nel periodo 2012-2015), per cui rischiano di non trovare adeguata copertura diversi interventi del Piano delle Opere Prioritarie approvato dal CIPE il 26 giugno 2009.

In un contesto connotato dalla progressiva forte riduzione delle risorse, il rilancio della politica infrastrutturale al livello territoriale passa, sempre di più, per il rapido utilizzo dei fondi disponibili e la tempestiva realizzazione dei progetti approvati, per cui è sommamente necessario accelerare l'utilizzo delle risorse destinate e segnatamente dei fondi strutturali europei (Fondi FAS, bloccati dal continuo rinvio dell'approvazione dei programmi attuativi da parte dell'Esecutivo nazionale e dal conseguente mancato trasferimento alle Regioni e, di conseguenza, ai soggetti attuatori).

LE INFRASTRUTTURE IN PIEMONTE

Nel DPFR 2010-2012 (ultimo disponibile) si prevedeva una spesa complessiva di circa 33,4 miliardi di Euro per il Governo del Territorio, di cui la quota più significativa (circa 30,7 miliardi di Euro) per l'accessibilità, anche a fronte dell'Intesa Generale Quadro sottoscritta nel 2011 dalla Regione Piemonte con il Governo Italiano per la riprogrammazione degli interventi infrastrutturali aventi carattere di "*preminente interesse strategico*" inseriti nel Programma approvato dal CIPE (Del.n.121 del 21/12/2001).

Tra gli interventi strutturali spiccano, per l'importanza che rivestono per Infratrasporti e per la Città, il completamento della Linea 1 della Metropolitana Automatica, l'adeguamento infrastrutturale e funzionale del nodo ferroviario (completamento del passante FS e attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano) e la Linea 2 della Metropolitana Automatica.

SITUAZIONE PATRIMONIALE ED ECONOMICA

Le risultanze patrimoniali dell'esercizio 2011 sono sintetizzate con raffronto all'esercizio precedente:

STATO PATRIMONIALE (migliaia di Euro)

	2010	2011
ATTIVITA'	1.555.281	1.618.144
PASSIVITA'	1.363.071	1.425.913
PATRIMONIO NETTO	192.112	192.210
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	98	20

Dai dati esposti emerge, come si preciserà più avanti, il rilevante impegno finanziario e tecnico dell'azienda per le attività di rinnovo e sviluppo del sistema infrastrutturale di trasporto pubblico della città di Torino.

Più in dettaglio, riportando per confronto anche l'iniziale Stato Patrimoniale inserito nel progetto di scissione al 31/12/2009, appare ancor più evidente l'impegno dell'azienda e del socio per il potenziamento degli investimenti infrastrutturali a fronte di un parallelo supporto del sistema bancario.

	Progetto di scissione 31/12/2009	Scissione 14/9/2010	Bilancio 31/12/2010	Bilancio 31/12/2011
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	75.865	81.958	71.152	80.168
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.039.267	1.075.566	1.160.061	1.168.311
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-	2	6
ATTIVO CIRCOLANTE	314.800	326.630	324.063	369.507
- di cui vs Comune di Torino	314.450	321.144	319.066	333.870
- di cui disponibilità liquide	-	-	745	16.978
RISCONTI ATTIVI	-	-	2	151
TOTALE ATTIVO	1.429.932	1.484.154	1.555.281	1.618.144
PATRIMONIO NETTO	192.062	192.062	192.210	192.230
FONDO RISCHI	40.612	39.588	35.318	35.352
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.095	593	600	615
DEBITI VS. BANCHE	321.675	309.877	357.408	352.012
DEBITI VS. FORNITORI	-	-	26.032	42.315
DEBITI VS. CONTROLLANTI	-	-	-	11.457
ALTRI DEBITI	280	267	718	16.359
RISCONTI PASSIVI	874.207	941.769	942.996	967.804
TOTALE PASSIVO	1.429.932	1.484.154	1.555.281	1.618.144

Il risultato ante imposte ammonta a 194,23 mila Euro, in linea con le previsioni elaborate in sede di budget.

Si raffrontano i dati del conto economico dell'esercizio 2011 con i dati dell'esercizio 2010 anno in cui l'attività si è svolta solo nell'ultimo trimestre.

CONTO ECONOMICO (migliaia di Euro)

	2010	2011
VALORE DELLA PRODUZIONE	12.102	56.348
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(522)	(11.619)
EBITDA	11.580	44.728
AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.626)	(40.470)
EBIT	954	4.258
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	(755)	(4.116)
PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	(1)	52
RISULTATO ANTE IMPOSTE	199	194
IMPOSTE CORRENTI E ANTICIPATE	(101)	(175)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	98	20

La tabella che precede sintetizza i principali dati economici del 2011 ed evidenzia un risultato positivo sia in termini di EBITDA che di EBIT.

In merito all'EBITDA va considerato che il *valore della produzione* – come normalmente avviene per le società concessionarie di importanti compendi infrastrutturali – risulta fortemente influenzato dal risconto delle quote annue dei contributi pubblici acquisiti per la realizzazione della Metropolitana (circa 31,6 milioni di Euro).

Per converso grava sul risultato di bilancio il saldo negativo della gestione finanziaria in relazione all'elevato servizio del debito contratto per la copertura dei notevolissimi investimenti e acquisizioni. Nel 2011 gli interessi passivi, al lordo dei rimborsi ricevuti dal Comune di Torino (10,45 milioni di Euro), ammontano ad Euro 14,34 milioni, pari al 4,14% dell'indebitamento medio (346 milioni di Euro)

Per completezza di informazione si raffrontano i dati del conto economico (consuntivo con preventivo) depurati dei dati relativi alla contribuzione pubblica in conto investimenti.

CONTO ECONOMICO (migliaia di Euro)

	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Preventivo 2011
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.755	22.082	21.541
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(843)	(11.619)	(11.292)
<i>Costi capitalizzati</i>	525	2.668	3.326
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(317)	(8.952)	(7.966)
EBITDA	3.437	13.130	13.575
<i>Ammortamenti</i>	(10.626)	(40.436)	(38.362)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	8.403	31.599	29.496
<i>Accantonamenti</i>	0	(34)	0
EBITDA	1.214	4.258	4.710
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.014)	(4.116)	(4.351)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(1)	52	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	199	194	359
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(101)	(175)	(354)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	98	20	4

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE OPERATIVA

Il valore della produzione di Infratrasporti, rettificato, come s'è detto, dagli effetti dei risconti dei contributi, nel 2011 è risultato pari a 22,1 milioni di Euro, in sensibile aumento (+2,5%) rispetto alle previsioni budgetarie (21,5 milioni di Euro). I ricavi sono rappresentati quasi essenzialmente (l'88,5%) dai canoni corrisposti a termini di legge (art.113, comma 13 del TUEL) per l'utilizzo delle infrastrutture da parte di GTT, gestore pro-tempore del servizio, ed in parte minore da servizi di engineering resi allo stesso GTT e a terzi operatori (3,5%), contributi CCNL autoferrotranvieri (1,1%), rimborsi assicurativi dalle imprese appaltatrici e rimborsi delle spese tecniche e di supporto generale ai lavori della metropolitana, contrattualmente riconosciuti.

Per quanto riguarda i costi operativi della produzione al lordo delle capitalizzazioni, il Bilancio evidenzia complessivamente oneri per circa 11,62 milioni di Euro, in lieve

incremento rispetto alle previsioni del budget (+2,9%, +327 mila Euro circa in valore assoluto).

La seguente tabella riporta in sintesi i principali costi della produzione (in migliaia di Euro):

	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Preventivo 2011
- <i>Servizi</i>	206	1.490	1.271
- <i>Godimento beni di terzi</i>	-	7.550	7.529
- <i>Costi per il Personale</i>	624	2.527	2.453
- <i>Oneri diversi di gestione</i>	13	52	40
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	843	11.619	11.292

I costi per servizi, complessivamente pari a circa 1,5 milioni di Euro, sono aumentati rispetto alle previsioni budgetarie principalmente a causa dei costi assicurativi (da 480 mila Euro a 675 mila Euro circa); va comunque sottolineato che tali costi sono quasi totalmente rimborsati dalle imprese appaltatrici e hanno in buona parte determinato l'aumento del valore della produzione (+360 mila Euro in valore assoluto).

Il costo del personale dipendente al lordo delle capitalizzazioni è risultato pari a circa 2,53 milioni di Euro: ai 34 dipendenti (17 impiegati, 14 funzionari e tecnici e 3 dirigenti) in forza dal 1 ottobre 2010 si sono aggiunti 3 addetti in comando da GTT (assunti poi definitivamente da Infratrasporti all'inizio del corrente esercizio 2012). Il costo medio unitario risulta pari a 68,3 mila Euro.

Stante la specificità strumentale della società Infratrasporti, costituita dal Comune per la realizzazione e lo sviluppo di tutte le attività e funzioni delle reti infrastrutturali dei trasporti di Torino, i costi del personale specificamente dedicato alla progettazione ed all'"*alta vigilanza*" dei lavori della Metropolitana e degli Impianti tranviari sono stati capitalizzati in quanto accessori delle opere in corso di realizzazione (rispettivamente per 1,79 milioni di Euro e 0,42 milioni di Euro circa).

Gli ammortamenti dell'esercizio, al lordo dei risconti pro-quota dei contributi pubblici, ammontano a 40,44 milioni di Euro e riguardano per l'87,5% gli investimenti delle infrastrutture della Linea 1 della Metropolitana Automatica (tratta Collegno-Porta Nuova-Lingotto); per il 5,8% quelli delle infrastrutture ferofilotranviarie di proprietà (Linea 4) distinte nelle due componenti "impianti" e "costruzioni leggere"; per il 6,08% gli interventi di

miglioria degli impianti tranviari di proprietà del Comune di Torino; mentre il residuo 0,6% si riferisce alle immobilizzazioni immateriali e segnatamente all'ammortamento degli oneri connessi alla complessa operazione di ristrutturazione dell'indebitamento finanziario dell'azienda, ed ai costi pluriennali derivanti dalla scissione.

Le quote annue dei contributi riscontati sono state pari a circa 31,6 milioni di Euro, di cui il 97,5% relative ai contributi pubblici per la realizzazione della Metropolitana.

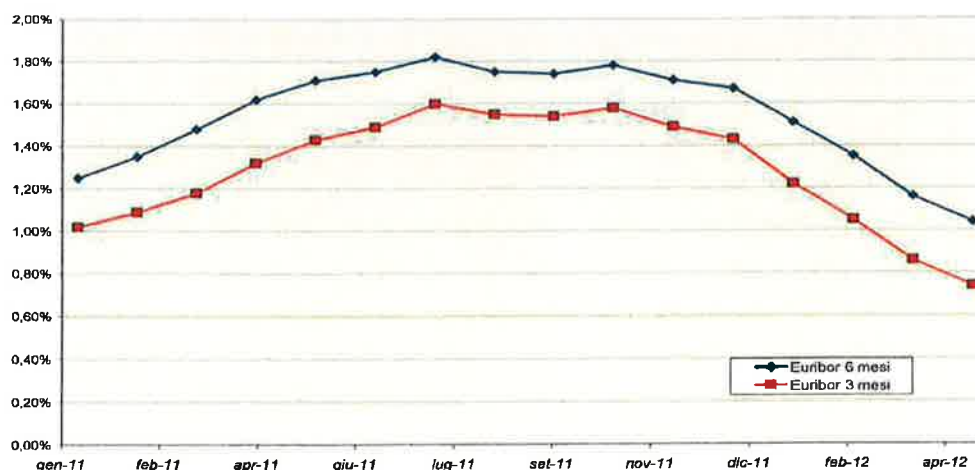
ONERI E PROVENTI FINANZIARI E STRAORDINARI; IMPOSTE SUL REDDITO

Il saldo fra i proventi e gli oneri finanziari, al netto dei rimborsi dovuti dal Comune di Torino a Infratrasporti.To per l'ammortamento delle competenti quote di finanziamento, risulta negativo per complessivi 4,1 milioni di Euro, di cui circa 252 mila Euro connessi alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana Automatica e pertanto capitalizzati.

Tale risultato è sostanzialmente in linea con le previsioni budgetarie che pure erano state più prudenziali rispetto all'effettivo andamento dei tassi d'interesse. Infatti si è effettivamente registrata una sensibile positiva riduzione degli oneri finanziari (circa 210 mila Euro in meno rispetto al dato preventivato), ma si è parallelamente consuntivata una riduzione dei rimborsi da parte della Città.

La favorevole riduzione degli oneri finanziari deriva dalla trasformazione di buona parte dell'indebitamento da tasso fisso a tasso variabile (operazione finanziaria concertata con il Comune di Torino e finalizzata alla rimodulazione su vent'anni dei rimborsi di circa 234 milioni di Euro di indebitamento finanziario), che seppur gravato da uno "spread" di 225 b.p. ha potuto beneficiare del rallentamento nella seconda parte dell'anno della crescita dell'Euribor (in decisa flessione da dicembre 2011 e nel primo quadrimestre 2012).

ANDAMENTO DEL TASSO MEDIO MENSILE EURIBOR



Complessivamente, come s'è detto, nel 2011 i mutui di Infratrasporti hanno generato oneri finanziari lordi per 14,34 milioni di Euro, per cui tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, pari a circa 351,9 milioni di Euro, il tasso medio annuo ponderato è stato pari al 4,07%.

I rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano nel 2011 a 10,45 milioni di Euro, per cui, considerato l'indebitamento medio di periodo di circa 255,3 milioni di Euro, il tasso medio ponderato è stato pari al 4,09%.

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di circa 52 mila Euro, costituita principalmente dal recupero delle imposte (IRES) contabilizzate nel 2010 e non dovute per effetto di perdite pregresse comunicate dalla società GTT in periodo successivo alla redazione del bilancio 2010, ma relative ai rapporti inerenti alla scissione.

Le imposte correnti e anticipate sono state pari a circa 174 mila Euro: imposte correnti circa 263 mila Euro (di cui circa 253 mila di euro per IRAP) e imposte anticipate 88 mila Euro.

Il risultato d'esercizio dopo le imposte è positivo per Euro 19.708.

INVESTIMENTI

Nel corso del 2011 Infratrasporti ha proseguito l'attività di potenziamento ed ammodernamento degli impianti e delle reti infrastrutturali della Città di Torino – in linea con le indicazioni del Piano degli Investimenti adottato dall'Assemblea – con il supporto finanziario del socio. Nelle more dell'applicazione della legge 211/92, la società si è autofinanziata. Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2011 ammontano a circa 57,7 milioni di Euro, tutti relativi a nuove opere (metropolitana e infrastrutture tranviarie).

METROPOLITANA AUTOMATICA

Il valore degli interventi relativi alla metropolitana realizzati nel 2011 ammonta a 45,3 milioni di euro, pari al 78,5% degli investimenti.

Questi hanno essenzialmente riguardato il completamento della tratta Porta Nuova-Lingotto per una spesa complessiva di circa 43 milioni di Euro, mentre i restanti 2,3 milioni

di Euro si riferiscono alla tratta Collegno-Porta Nuova, quasi tutti relativi al completamento della stazione di Porta Susa.

Si evidenzia al riguardo anche l'importante attività di manutenzione straordinaria condotta di concerto con GTT (Correnti Forti – sostituzione delle batterie UPS di trazione; Materiale rotabile – sostituzione dei doppi giunti omocinetici; Vie di corsa – interventi sugli scambi; Impianti IGNS – Sostituzione delle batterie UPS; Videosorveglianza – Sostituzione di componenti a bordo dei veicoli, nelle stazioni e lungo la linea e nel centro di controllo; Impianti di sollevamento – Interventi di manutenzione straordinaria sugli ascensori) che ha comportato investimenti per complessivi 482 mila Euro, autofinanziati dall'azienda grazie all'adeguamento dei canoni riconosciuti dal gestore del servizio ai sensi dell'art. 5.6 della convenzione per l'uso dell'infrastruttura della Linea 1 della Metropolitana .

ATTIVITA' DI ALTA SORVEGLIANZA DEI LAVORI

TRATTA COLLEGNO-PORTA NUOVA

Sulla tratta Collegno-Porta Nuova è stata completata la stazione di Porta Susa, la cui attivazione era stata rinviata in relazione ai ritardi dei lavori di RFI per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa; l'inaugurazione della stazione della metropolitana è avvenuta il 10 settembre.

Sulla tratta Collegno-Porta Nuova di concerto con Italferr/RFI si è monitorato in continuo gli effetti indotti dalla realizzazione della “canna” est del passante ferroviario sulla galleria della metropolitana in corrispondenza di piazza Statuto. Gli oneri di tale attività, commissionata al Politecnico di Torino, saranno riaddebitati ad Italferr.

TRATTA PORTA NUOVA-LINGOTTO

La tratta è stata attivata il 6 marzo a seguito del completamento dell'armamento e di tutte le attività preliminari alla messa in esercizio della linea (verifica del corretto funzionamento degli apparati di circolazione e sicurezza dei treni e degli altri impianti di stazione).

Parallelamente sono stati ultimati in ognuna delle sei stazioni i lavori di finitura, la realizzazione degli impianti “non di sistema” e le attività per l'installazione delle “tornellerie”, delle emettitrici e dell'impianto di videosorveglianza – fondamentale per una metropolitana “full automation” – rispettando i tempi pianificati”.

Le installazioni dei cantieri, particolarmente impattanti sulla città, sono state completamente rimosse, ripristinando la viabilità sulla carreggiata di via Nizza in corrispondenza di tutte le stazioni.

Al riguardo si segnalano gli impegnativi lavori di sistemazione della Piazza Carducci, per la quale, in coerenza con il progetto del Comune di Torino, sono stati realizzati, lavori di riqualificazione ambientale, oltre ai normali interventi di ripristino funzionale, con importanti economie di tempi e costi.

Al fine di poter provvedere all'ampliamento dell'officina sono stati realizzati nel comprensorio di Collegno i lavori di posa dell'armamento di nuove ulteriori vie di corsa VAL 208.

TRATTA LINGOTTO BENGASI

È stata svolta la procedura di affidamento dei lavori che si è conclusa con l'individuazione del raggruppamento d'impresе che dovrà realizzare le opere civili della nuova tratta nei prossimi quattro anni.

ATTIVITA' DI ENGINEERING

Per quanto attiene le attività di engineering, come s'è accennato, è stato completato il monitoraggio della galleria della metropolitana in corrispondenza dell'interferenza con i lavori della canna est del Passante Ferroviario in corrispondenza della Piazza Statuto.

Con riferimento alle attività di completamento della Stazione Porta Susa sono stati redatti i Piani di Sicurezza e Coordinamento relativi ai diversi appalti dei lavori.

Per quanto concerne il progetto esecutivo dell'ampliamento del Comprensorio Tecnico di Collegno, funzionale all'incremento delle percorrenze conseguente all'attivazione della tratta Porta Nuova-Lingotto, nel corso dell'anno sono state avviate le pratiche autorizzative presso il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, il Comune di Collegno e l'ASL.

Parallelamente si è provveduto all'assistenza alle fasi di gara dell'appalto integrato per le opere civili della tratta Lingotto-Bengasi, mentre, per quanto attiene la tratta Collegno – Cascine Vica, si segnala che il relativo progetto preliminare ha ottenuto in data 16/02/2011 parere tecnico economico favorevole dalla Commissione Interministeriale 1042/69.

Per quanto concerne la Linea 2, su richiesta degli Assessori all'urbanistica ed alla mobilità del Comune di Torino, sono stati svolti alcuni approfondimenti relativi allo studio di fattibilità, con particolare riferimento al tracciato della linea sotto Via Roma ed all'interscambio con la linea 1 in corrispondenza della Stazione Porta Nuova.

Sono stati infine effettuati rilievi topografici sull'area del parcheggio Fermi.

IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE

Nel corso del 2011 gli investimenti per interventi di miglioria e manutenzione ciclica/straordinaria della rete tranviaria concessa in gestione a Infratrasporti sono ammontati a circa 12,3 milioni di Euro, di cui 638 mila Euro sulla Linea 4 ed hanno riguardato: Manutenzione armamento (passante c.so Regina-Oddone; c.so Regina-via Napione; largo Regina Margherita; c.so Regina via Rossini; Rondò Forca; spostamento binari v. Borgaro; piazza Sabotino; raccordo Stadio delle Alpi; interventi diffusi per la protezione delle linee di ripristino del suolo pubblico); Fibra ottica (collegamenti in fibra ottica fra siti GTT e 5T); Fermate (interventi di manutenzione straordinaria sulla linea 2; interventi per migliorare l'accessibilità a clienti disabili e l'illuminazione); Linea aerea (interventi diffusi sulla rete di rinnovo dei pali e dei cavi di alimentazione); Sistema di alimentazione (interventi sulle sotto stazioni elettriche e sostituzione cavi guasti o deteriorati); Telecomando e telecontrollo (estensione rete impianti semaforici asserviti e apparati controllo in remoto degli impianti della rete).

ATTIVITA' DI ENGINEERING

Nell'ambito dell'attività di engineering sono stati completati, in coordinamento con GTT, i progetti compresi nel PAIRT 2011 (rete tranviaria + capolinea Stadio e deposito Venaria) nonché quelli relativi all'abbattimento delle barriere architettoniche e per lo spostamento di fermate tranviarie.

E' stata inoltre effettuata la progettazione della tratta ponte Mosca – Piazza della Repubblica della Linea tranviaria 4.

ATTIVITA' DI ENGINEERING PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Nel corso dell'anno è stata fornita assistenza alla Regione Piemonte per le fasi approvative del progetto definitivo per il collegamento interrato della linea ferroviaria Torino-Ceres al nodo ferroviario di Torino (rete RFI – passante ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto.

Nell'ambito dell'attività progettuale è stato emesso il progetto definitivo (fasi B e C) per gli interventi di messa in sicurezza dei versanti della tratta Germagnano – Ceres della linea Torino – Ceres.

Sono stati inoltre aggiornati il progetto esecutivo per la bonifica ed il recupero architettonico delle coperture in fibrocemento amianto dei fabbricati ferroviari di

Germagnano, Funghera, Traves, Losa, Pessinetto e Mezzenile, oltre alla predisposizione delle pratiche edilizie e della documentazione di gara.

Nel corso del 2011 si sono conclusi i lavori per l'adeguamento normativo e funzionale dell'officina ferroviaria di Rivarolo e per la realizzazione del muro di recinzione del Comprensorio di Porta Milano, mentre sono stati avviati gli interventi di revisione generale e livellamento binari di entrambe le ferrovie.

Sono stati infine effettuati i seguenti rilievi: versanti nel tratto Germagnano–Ceres, Villanova C.se, stazione Dora, sulla linea ferroviaria Torino-Ceres ; rilievi puntuali delle stazioni di .Cuornè e Feletto sulla linea ferroviaria Canavesana

ALTRI INVESTIMENTI

L'azienda ha inoltre realizzato investimenti minori per complessivi 39 mila Euro circa per licenze e implementazione di software applicativi necessari all'attività tecnica svolta dall'azienda (circa 3.600 Euro); mobili e arredi per gli uffici aziendali (circa 12.300 Euro); Macchine d'ufficio elettroniche (circa 7.100 Euro); altri impianti realizzati negli uffici aziendali (circa 15.700 Euro).

RISCHI CONNESSI ALL'ATTIVITA' AZIENDALE

I rischi relativi all'attività aziendale sono principalmente legati all'emergenza di maggiori costi degli interventi infrastrutturali che l'azienda sta realizzando, che non trovino congrua copertura da parte degli Enti di riferimento.

Le procedure di monitoraggio tecnico e finanziario per la valutazione e la verifica degli avanzamenti degli interventi suddetti, attuate e perfezionate in base ad un'esperienza ormai più che decennale, consentono di prevenire e provvedere alle opportune mitigazioni di tali rischi.

I rischi connessi alla gestione operativa dal lato ricavi sono mitigati dalla possibilità di sostituire il gestore del servizio che si dovesse rendere significativamente inadempiente alle proprie obbligazioni, mentre dal lato dei costi rileva considerare che essi sono abbastanza contenuti finanziariamente e rappresentano una componente inferiore al 50% dei ricavi operativi.

COPERTURE ASSICURATIVE

Per quanto riguarda le coperture assicurative sui beni e sulla responsabilità civile della Società, nel mese di settembre è stata stipulata polizza all risks che assicura tutto quanto

costituisce il patrimonio immobiliare e mobiliare, anche di proprietà di terzi, compresi fissi ed infissi ed opere di fondazione od interrato, gallerie e stazioni, sono esclusi i veicoli circolanti su rotaia che sono assicurati da GTT SpA, mentre la Linea 4 è ancora coperta dall'assicurazione dei beni patrimoniali del Comune di Torino, copertura che scadrà a giugno del 2012.

I lavori sono assicurati direttamente dall'azienda che successivamente ribalta in gran parte il costo dei premi alle ditte appaltatrici, ciò al fine di evitare conflitti fra diverse compagnie di assicurazioni nel caso in cui il sinistro possa coinvolgere più soggetti attivi sui cantieri.

I rischi connessi a cattiva esecuzione delle opere realizzate sono coperti dalla polizza decennale postuma.

L'azienda è assicurata per la responsabilità civile verso dipendenti, nonché per gli infortuni sul lavoro subiti dai dipendenti di Infratrasporti a copertura della rivalsa INAIL o del così detto danno differenziale lamentato dal dipendente rispetto quanto percepito dall'INAIL.

INFORMAZIONI ATTINENTI ALLA SICUREZZA, ALL'AMBIENTE E AL PERSONALE

➤ PERSONALE

I dipendenti, nell'anno 2011, sono 34 (di cui 9 donne): 31 impiegati e 3 dirigenti a cui si devono aggiungere 3 addetti distaccati da GTT (2 commessi e un funzionario quadro).

L'organico non ha subito variazioni nel corso dell'anno.

La forza economica media del personale Infratrasporti è stata pari a 33,6 FTE (Full Time Equivalent), in quanto 3 addetti svolgono attività part-time

Il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 204,7.

Dal punto di vista dell'impegno nelle Business Unit aziendali si è registrata la seguente distribuzione:

- Metropolitana: 16 addetti
- Tranvie: 6 addetti
- Ferrovie: 5 addetti
- Supporto generale: 7 addetti

N.B. Il personale di supporto generale è il personale della direzione finanziaria e amministrativa (AFC) e parte del personale della segreteria generale.

➤ **SICUREZZA E AMBIENTE**

Nel 2011, Infratrasporti ha garantito l'esecuzione del piano di sorveglianza sanitaria affidando ad una struttura sanitaria convenzionata il compito dell'espletamento delle visite mediche programmate, in attuazione del protocollo sanitario concordato con il Medico Competente.

Ai sensi all'art. 37 del D.Lgs 81/2008, inerente alla formazione obbligatoria in materia di sicurezza sul lavoro, l'ing. Luca Seccatore, nominato RSPP dall'Amministratore Unico con lettera Prot. 233 del 24 febbraio 2011, ha tenuto dei corsi di formazione in materia di salute e sicurezza a tutto il personale di Infra.To con particolare attenzione a:

- concetti di rischio, danno, prevenzione e protezione, organizzazione della prevenzione aziendale, diritti e doveri dei vari soggetti aziendali, organi di vigilanza, controllo e assistenza;
- rischi riferiti alle mansioni e ai possibili danni e alle conseguenti misure e procedure di prevenzione e protezione caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.

L'azienda ha infine definito un sistema di gestione adeguato a tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività, e ne ricerca sistematicamente il miglioramento in modo coerente, efficace e soprattutto sostenibile. Al riguardo, in particolare, viene prestata attenzione alle politiche di smaltimento e riciclaggio dei rifiuti.

➤ **RELAZIONI INDUSTRIALI**

Nel corso del 2011 si è instaurato un confronto costruttivo con le rappresentanze sindacali dei lavoratori.

In particolare è stato confermato ed integralmente applicato l'accordo siglato dalle rappresentanze sindacali con GTT in occasione della scissione del Gruppo Torinese Trasporti e della costituzione di Infratrasporti.To.

Inoltre, con riferimento all'inquadramento previdenziale del personale, è stata avviata una proficua collaborazione con le rappresentanze sindacali, a livello informativo, finalizzata al riconoscimento da parte dell'INPS dell'appartenenza dei dipendenti Infratrasporti al comparto autoferrotranviario al pari dei colleghi dell'azienda scissa di provenienza GTT, in quanto la scissione deriva unicamente dalla riorganizzazione - disposta per legge - del settore del tpl, che va in ogni caso considerato unitariamente nel suo insieme.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

La società non svolge attività di ricerca.

Infratrasporti investe nella formazione come strumento di sviluppo delle competenze interne. Gli interventi formativi sono rivolti alle seguenti aree tematiche:

- formazione obbligatoria: sicurezza e legale (qualità, privacy, mod. 231);
- addestramento: formazione tecnica di aggiornamento, specifica per l'attività svolta;
- altre attività formative: il personale direttivo di Infratrasporti partecipa frequentemente a convegni e seminari, anche con funzioni di relatore.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTI

Nel corso dell'esercizio sono stati trattenuti i seguenti rapporti:

- con controllante Comune di Torino

Crediti finanziari	Crediti commerciali	Debiti finanziari	Debiti commerciali	Prestazioni di servizio
333.870.258	-	-	11.457.000	-

I contributi deliberati dal Comune di Torino nel corso dell'esercizio 2011 ammontano a circa 57 milioni di euro, di cui 10 per la manutenzione straordinaria della rete tranviaria, 20,5 milioni per i lavori della Metropolitana Automatica (inclusi gli interventi di sistemazione di Piazza Carducci) e 26,5 milioni di Euro per gli oneri accessori degli anni 2010 e 2011 connessi alla realizzazione della Metropolitana così come definiti nella Convenzione Finanziaria di dettaglio.

Infratrasporti non detiene partecipazioni in altre società, che a sensi art. 2359 C.C., possano essere considerate controllate o collegate.

FATTI DI RILIEVO DEI PRIMI MESI DEL 2012

Di seguito vengono ricordati gli eventi più rilevanti dei primi mesi del 2012

- L'11 gennaio è stato notificato dall'Assessorato alla mobilità del Comune di Torino il Decreto Interministeriale emanato il 23 settembre 2011 e registrato alla Corte dei Conti il 23 novembre 2011 che autorizza l'utilizzo da parte della Città di Torino dei contributi ex art. 2 comma 257 Legge 244/2007 per il finanziamento dei lavori del prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino – Tratta 4, Lingotto-Bengasi. Si tratta della prima tranches di circa 53 milioni di Euro di contributi, che dovranno essere finanziati da un istituto di credito a fronte dello sconto dei contributi quindicennali stanziati dallo Stato (rata annua Euro 4.954.343 dal 2009 fino al 2023).
- Il 12 gennaio Infratrasporti ha stipulato con il R.T.I. SELI SpA–Coopsette Soc. Coop. il contratto d'appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione delle opere civili della tratta Lingotto-Bengasi articolato su due lotti: 1) opere civili al rustico e 2) opere architettoniche di completamento ed impianti connessi al sistema per un importo complessivo di 69,6 milioni di Euro circa.
- Il 24 gennaio il Comune di Torino ha deliberato (mecc. 2012-00184) di indicare la società Infratrasporti.To al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale soggetto direttamente beneficiario dei contributi statali ex Legge 244/2007 nella sua qualità di concessionario di costruzione e gestione della Linea 1 della Metropolitana di Torino.
- Il 7 febbraio 2012 l'Assessorato ai Trasporti del Comune di Torino con nota Prot. 1613 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alla Struttura Tecnica di Missione la suddetta deliberazione (mecc. 2012-00184)
- Il CIPE nella seduta del 23 marzo ha preso atto della succitata delibera mecc. 2012-00184 del Comune ed ha pertanto assentito la designazione di Infratrasporti.To quale "soggetto aggiudicatore" della Metropolitana automatica di Torino tratta Lingotto–Bengasi.
- Nella medesima riunione il CIPE ha altresì approvato un contributo di 20 milioni di Euro per lavori relativi alla stazione di Rebaudengo, nell'ambito delle opere prioritarie connesse con alla linea AV, a valere sul Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011; si tratta dei lavori del collegamento interrato della linea ferroviaria Torino-Ceres alla stazione di Rebaudengo lungo la direttrice di Corso Grosseto.

- Nei primi mesi dell'anno il personale in comando da GTT è stato definitivamente trasferito in Infratrasporti, per cui il personale attuale dipendente dell'azienda è salito da 34 a 37 unità.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'azienda nei prossimi anni sarà impegnata nella realizzazione del prolungamento sud della Linea 1 della Metropolitana Automatica (tratta Lingotto-Bengasi) e sul progetto per l'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres al passante ferroviario di Torino.

Per quanto attiene l'attività di gestione delle infrastrutture già in esercizio, l'aziendale sarà impegnata nella realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria di Torino (inclusa la Linea 4 acquisita dal Comune) e sulla Metropolitana. Di particolare rilievo saranno gli interventi di revisione generale del materiale rotabile, attività che, per l'importanza che assume, necessita di un consistente lavoro di pianificazione e valutazione di intervento finalizzata a selezionare le scelte più razionali.

Dal punto di vista finanziario rileva la necessità di perfezionare tutti gli atti necessari all'ottenimento delle risorse statali disponibili sul progetto della Metropolitana Lingotto-Bengasi così come definite dalla Delibera CIPE del 26 giugno 2009.

Per quanto riguarda l'istanza di unificazione dei finanziamenti statali destinati al co-finanziamento della Linea 1 di Metropolitana, avanzata con lettera congiunta Comune di Torino/Infratrasporti nel 20 dicembre 2010, dopo aver mantenuto un dialogo con le strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si procederà alla formalizzazione della documentazione comprovante i maggiori costi (stimati in circa 90 milioni di Euro) risultanti a consuntivo per la realizzazione del progetto delle tratte Collegno-Porta Nuova e Porta Nuova-Lingotto, finanziate con fondi ex Lege 211/92 così come unificati con delibera CIPE 13 dicembre 2003. Tale documentazione costituisce il primo passo necessario all'attivazione delle procedure per il reperimento di nuove risorse da destinare al progetto. In tal senso l'unificazione dei finanziamenti ex Lege 211/92 con quelli della Legge obiettivo, consente di chiudere i lavori della tratta Porta Nuova-Lingotto – in esercizio da oltre un anno – e parallelamente avviare i lavori della tratta Lingotto-Bengasi, nelle more dell'individuazione di nuove risorse statali per circa 55 milioni di Euro, avendo quasi tre anni di tempo a disposizione.

Nel corso dei prossimi anni il progetto di scissione di GTT andrà sempre più precisandosi definendo meglio i distinti ruoli fra il gestore del servizio ed il gestore delle infrastrutture; le strutture aziendali, specialmente quelle tecniche, dovranno essere opportunamente

potenziate al fine di poter effettuare le attività di gestione delle reti affidate dalla Città con la massima professionalità ed efficienza.

Dal lato delle attività di progettazione e pianificazione degli interventi infrastrutturali, l'azienda sarà impegnata alla definizione del progetto definitivo della tratta Collegno-Cascine Vica (parte del prolungamento ovest inserito nelle opere prioritarie della Legge obiettivo), ma anche le progettazioni preliminari della Linea 2, opera di fondamentale importanza per la Città in quanto collegata ai rilevanti interventi di riassetto territoriale previsti nella variante 200.

GESTIONE DEI RISCHI

In generale i rischi di un'attività aziendale sono di tre tipi:

- **rischio di mercato** è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato. Il rischio di mercato comprende tre tipi di rischi: *rischi valutari*, *rischi di prezzo* e *rischi di tasso d'interesse*;
- **rischio di credito** è il rischio che una delle parti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria all'altra parte non adempiendo a un'obbligazione;
- **rischio di liquidità** è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni conseguenti alle passività finanziarie.

L'attività aziendale è soggetta al rischio di liquidità potendosi determinare la condizione di incapacità di far fronte ai propri impegni di pagamento per effetto del mancato rispetto degli impegni da parte di soggetti terzi (in primo luogo gli Enti di riferimento che erogano i contributi conto investimento).

Rischio di mercato : Rischi valutari

Infratrasporti non presenta attività in valuta e pertanto non sussistono rischi valutari.

Rischio di mercato : Rischi di prezzo

Il valore della produzione aziendale è principalmente determinato dai canoni d'uso delle Infrastrutture gestite e realizzate, definiti nelle relative convenzioni d'uso; pertanto le variazioni dei canoni sono definite contrattualmente e non costituiscono un rischio di

prezzo. Parallelamente i costi della produzione non sono significativamente dipendenti dai prezzi delle commodity e quindi anche da questo punto di vista non si apprezzano significativi rischi di prezzo.

Rischio di mercato : *Rischi connessi alla variazione dei tassi d'interesse*

Infratrasporti.To S.r.l è esposta alle fluttuazioni del tasso d'interesse per quanto concerne la misura degli oneri finanziari relativi all'indebitamento a tasso variabile; l'azienda quindi valuta regolarmente la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse.

Il tasso d'interesse cui l'azienda è maggiormente esposta è l'Euribor a 3 mesi, anche se la maggior parte dell'indebitamento è regolato dal tasso Euribor 6 mesi.

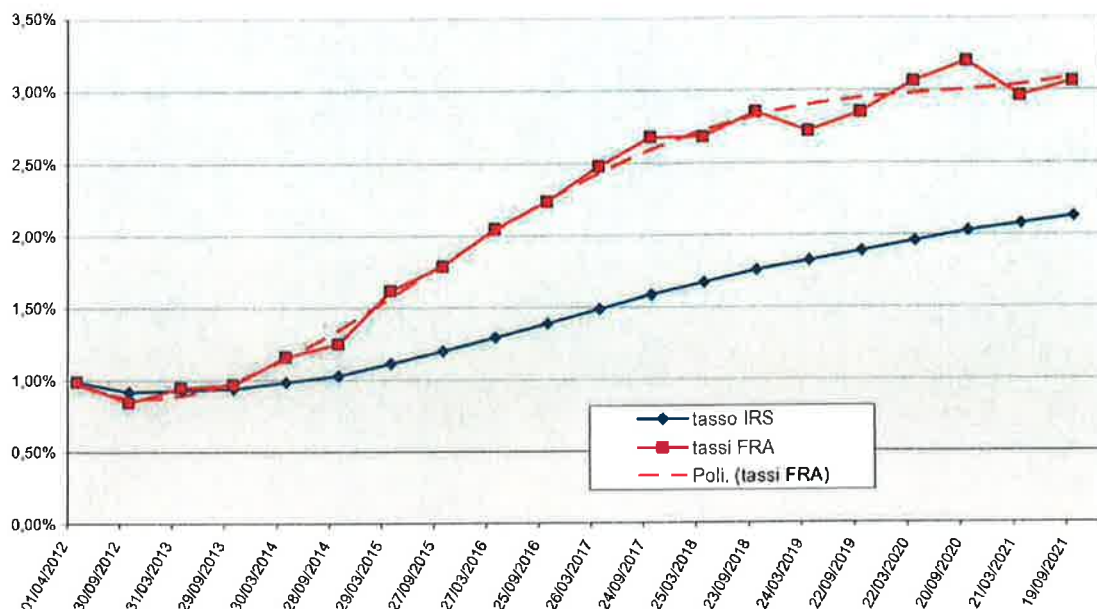
La tabella che esposta nella pagina successiva riporta il livello di indebitamento finanziario netto ed il relativo tasso di riferimento:

Esposizione finanziaria lorda	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Mutui tasso Euribor 6m	234.045.747	234.045.747
Mutui a tasso Fisso	62.595.960	70.013.144
Mutui tasso Euribor 3m	50.000.000	50.000.000
Finanziamenti Factor Euribor 1m	15.414.575	-
Totale esposizione finanziaria lorda	362.056.283	354.058.891
Quota mutui tasso Euribor 6m garantiti Comune	197.534.882	197.534.882
Quota mutui tasso Fisso garantiti Comune	51.817.795	57.948.618
Totale mutui garantiti da Comune Torino	249.352.677	255.483.500
Totale esposizione finanziaria netta	112.703.606	98.575.392

In effetti il rischio di variazione sui tassi d'interesse può generare oneri finanziari supplementari limitatamente ad una quota di 86,5 milioni di Euro circa – ovvero il residuo debito dei mutui a tasso variabile, al netto della quota di competenza del Comune di Torino – tenuto conto della condizione di breve periodo del finanziamento in essere con il Factor IFITALIA, finanziamento che verrà sostituito da apposito finanziamento garantito integralmente dal Comune di Torino (Delibera mecc. 2011 07973)

L'andamento favorevole dei tassi Euribor nel corso del 2011, anticipato dalla forma della curva dei tassi, ha sconsigliato di procedere alla strutturazione di operazioni di hedging, condizione che parrebbe permanere per tutto il 2012 e parte del 2013 (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA sotto riportata).

ANDAMENTO DELLA CURVA DEI TASSI



In relazione a quanto sopra esposto la direzione finanziaria dell'azienda, in collegamento con i competenti uffici del Comune di Torino, sta esaminando possibili strategie di hedging da porre in essere con effetto dalla seconda metà del 2013 fino al 2020, valutandone gli effetti

L'azienda ha altresì aderito ad un programma, promosso dal gruppo bancario IntesaSanpaolo, per un progetto pilota finalizzato a fornire strumenti per il controllo del debito finanziario. Nell'ambito di tale programma per un periodo di un trimestre sono stati forniti da specialisti del settore dei report sull'andamento del mercato finanziario ed il relativo comportamento del debito.

Infine l'azienda, anche per garantire un maggiore coordinamento con gli uffici finanziari del Comune di Torino, a cui è legata da impegni definiti nell'ambito della Convenzione finanziaria di dettaglio, ha intenzione di munirsi degli stessi strumenti utilizzati dalla città per il controllo e le strutture di reporting sul debito finanziario, servizi garantiti via web dalla società Finance Active.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti.

La liquidità, i flussi di cassa ed i fabbisogni per il finanziamento degli investimenti di Infratrasporti sono gestiti, di concerto con l'azionista unico Comune di Torino, attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione del rischio di liquidità.

In particolare Infratrasporti:

- monitora e gestisce, in coordinamento con gli uffici finanziari del Comune di Torino, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha avviato consultazioni con il sistema finanziario finalizzato ad ottenere linee di credito committed coerenti con gli impegni finanziari aziendali derivanti dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- pianifica gli andamenti prospettici della liquidità nell'ambito di un processo continuo di riprogrammazione del budget e degli investimenti.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da Infratrasporti mediante un'attenta gestione del capitale circolante, cui concorrono la consistenza dei crediti e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di factoring indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Fra gli impegni figurano naturalmente gli impegni al rimborso dei finanziamenti concessi dal sistema bancario, in gran parte garantiti dall'azionista unico.

Pertanto il reperimento di fonti di finanziamento a lungo termine costituisce una condizione essenziale allo sviluppo delle attività aziendali. La crisi del debito che ha investito recentemente i mercati finanziari internazionali determinando una riduzione di liquidità al sistema bancario, ha reso più complesso il reperimento delle fonti di finanziamento.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione di Infratrasporti a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali che finanziarie (Comune di Torino per rimborsi rate dei mutui garantiti).

I crediti commerciali sono essenzialmente relativi ai canoni d'uso delle Infrastrutture gestite dall'azienda. La grave e reiterata inadempienza da parte del gestore del servizio di trasporto pubblico costituisce condizione di risoluzione del relativo contratto, con l'individuazione di un nuovo concessionario che dovrà subentrare al concessionario precedente.

Al fine di controllare tale rischio Infratrasporti verifica periodicamente il livello dei propri crediti commerciali, mettendo in essere tutte le azioni necessarie all'eventuale recupero del credito, mentre per i crediti finanziari la stretta relazione con gli uffici finanziari del Comune di Torino garantisce l'adozioni di azioni coerenti e corrette.

PRIVACY

Per quanto riguarda il trattamento dei dati personali, la Società ha adottato la autocertificazione di cui all'art 34 comma 1 bis del d.lgs 163/2001 e al Provvedimento a Carattere Generale del 27/11/2008 del Garante per la protezione dei dati personali, ricorrendone i presupposti.

LEGGE 231

E' stato predisposto da un gruppo di lavoro interno con la collaborazione dello Studio Lageard il Modello organizzativo per la prevenzione dei rischi da responsabilità societaria ai sensi del d.lgs 231 /2001.

Il Modello consta di una parte generale di descrizione e valutazione delle attività societarie e dei rischi correlati, corredato da un codice di comportamento, e da quattro parti speciali che disciplinano le procedure aziendali nelle aree ritenute maggiormente sensibili, ovvero attività nei confronti della pubblica amministrazione, attività societaria e di formazione del Bilancio, sicurezza del lavoro e utilizzo degli strumenti informatici.

Con determinazione dell'Amministratore Unico il giorno 8 giugno 2011 è stato approvato il Modello ed è stato nominato l'Organismo di Vigilanza.

SEDI SECONDARIE

A sensi art. 2428 C.C. IV comma, la società non ha sedi secondarie.

* * *

Ai fini dell'approvazione del presente bilancio, si è ritenuto necessario ricorrere al maggior periodo, secondo quanto previsto dall'art. 28 dello Statuto sociale, dal momento che, rappresentando l'anno 2011 il primo esercizio completo d'attività, la struttura amministrativa ha dovuto approfondire i fatti di gestione in relazione alle voci di bilancio.

DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO

Signor socio,

in considerazione di quanto esposto si invita all'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2011 così come proposto e a destinare l'utile d'esercizio pari ad Euro 19.708,36 come segue:

- 5% alla Riserva Legale per Euro 985,42=
- 95% a Riserva Facoltativa per Euro 18.722,94=

Torino 22 maggio 2012

L'Amministratore Unico

Giancarlo Guiati



Bilancio al 31/12/2011

(Valori in Euro)

STATO PATRIMONIALE

ATIVO		Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
B	IMMOBILIZZAZIONI	1.248.485.414	1.231.216.216
B.I	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	80.168.401	71.152.322
- B.I.1	Costi di impianto	149.761	141.223
- B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	3.630	2.400
- B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	4.945.775	3.239.775
- B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali	75.069.235	67.768.924
B.II	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.168.311.222	1.160.061.499
- B.II.2	Impianti e macchinario	62.464.390	63.989.558
- B.II.4	Altri beni materiali	1.094.843.464	808.258.047
- B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti	11.003.368	287.813.894
B.III	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	5.790	2.396
- B.III.2	Crediti	5.790	2.395
C	ATTIVO CIRCOLANTE	369.506.790	324.062.787
C.II	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	352.528.408	323.317.660
- C.II.1	Crediti verso clienti (entro)	13.228.905	137.982
- C.II.4	Crediti verso imprese controllanti	333.870.258	319.065.548
- C.II.4-bis	Crediti tributari (entro)	1.153.963	133.584
- C.II.5	Crediti verso altri (entro)	4.273.082	3.980.546
- C.II.5	Crediti verso altri (oltre)	2.200	-
C.IV	DISPONIBILITA' LIQUIDE	16.978.382	746.127
- C.IV.1	Depositi bancari e postali	16.978.090	744.802
- C.IV.3	Denaro e valori in cassa	292	325
D	RATEI E RISCONTI ATTIVI	151.331	2.064
D.II	Altri ratei e risconti attivi	151.331	2.064
TOTALE ATTIVO		1.618.143.535	1.555.281.066

PASSIVO		Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
A	PATRIMONIO NETTO	192.230.094	192.210.386
A.I	Capitale	192.112.216	192.112.216
A.IV	Riserva Legale	4.909	-
A.VII	Altre Riserve	93.261	-
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio	19.708	98.170
B	FONDI RISCHI E ONERI	35.351.727	35.317.601
B.3	Altri fondi	35.351.727	35.317.601
C	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	614.777	600.016
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	614.777	600.016
D	DEBITI	422.142.851	384.157.298
D.4	Debiti verso banche	352.011.855	357.407.964
- D.4.2	Banche c/anticipi	150	282
- D.4.3	Mutui passivi bancari	352.011.705	357.407.682
D.7	Debiti verso fornitori	42.314.891	26.031.676
D.11	Debiti verso controllanti	11.457.000	-
D.12	Debiti tributari	286.333	188.977
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	165.524	148.657
D.14	Altri Debiti	15.907.250	380.024
E	RATEI E RISCONTI PASSIVI	967.804.085	942.995.766
E.II	Altri ratei e risconti passivi	0	942.995.766
TOTALE PASSIVO		1.618.143.535	1.555.281.067
CONTI D'ORDINE			
K.1.1d	Fidelussioni ad altre imprese	51.535.807	51.533.607
K.2	Garanzie ricevute	(24.653.124)	(35.558.771)
K.3	Altri conti d'ordine	(221.664.050)	(221.664.050)
TOTALE CONTI D'ORDINE		(194.781.367)	(205.689.214)

CONTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO		Al 31/12/2011		Al 31/12/2010	
A	VALORE DELLA PRODUZIONE	56.347.886		12.101.986	
- A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.254.944		3.555.000	
- A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.667.623		-	
- A.5	Altri ricavi e proventi	33.425.320		8.546.986	
B	COSTI DELLA PRODUZIONE	52.089.769		11.147.837	
		Parziali		Parziali	
- B.7	Costi per servizi	1.490.080		182.930	
- B.8	Costi per godimento beni di terzi	7.550.260		-	
- B.9	Costi per il personale	2.527.095		324.509	
B.9.a	Salari e stipendi	1.861.188		153.924	
B.9.b	Oneri sociali	531.685		140.165	
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	119.670		30.420	
B.9.e	Altri costi	14.552		-	
- B.10	Ammortamenti e svalutazioni	40.436.178		10.626.300	
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.706.444		135.541	
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	37.729.734		10.490.760	
- B.12	Accantonamento per rischi	34.126		-	
- B.14	Oneri diversi di gestione	52.030		14.098	
Differenza fra valore e costi della produzione		4.258.118		954.149	
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI	- 4.115.644		- 754.720	
- C.16	Altri proventi finanziari	39.519		272	
- C.17	Interessi ed altri oneri finanziari	- 4.155.164		- 754.992	
E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	51.752		- 598	
- E.20	Proventi straordinari	58.065		-	
- E.21	Oneri straordinari	- 6.313		- 598	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		194.225		198.831	
		Parziali		Parziali	
- 22	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	174.517		100.661	
22.a	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	174.517		100.661	
23	UTILE (perdite) DELL'ESERCIZIO	19.708		98.170	

INFRATRASPORTI.TO S.r.l.
 L'Amministratore Unico
 Giancarlo GUIATI



INFRATRASPORTI.TO srl con socio unico

Sede legale in Torino – C.so Siccardi 15
Iscritta al Registro delle Imprese di Torino – Codice Fiscale e n. iscrizione 10319310016
Iscritta al R.E.A. di Torino al n. 1123292
Capitale sociale euro 192.112.216,00= interamente versato
Partita IVA 10319310016

Bilancio al 31/12/2011

NOTA INTEGRATIVA

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2011 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla presente Nota Integrativa; non appare significativo il confronto con i dati dell'anno precedente in quanto questi ultimi fanno riferimento ad una gestione parziale derivante dalla scissione con GTT Spa con effetti giuridici dal 14/09/2010.

Il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico è quello previsto dagli artt. 2424 e 2425 del Codice Civile; si precisa in proposito che le voci non espressamente riportate s'intendono a saldo zero.

La presente Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi e, in taluni casi, un'integrazione dei dati di Bilancio; contiene inoltre le informazioni richieste dall'art. 2427 Codice Civile, da altre disposizioni del D.Lgs. n. 127/1991 o da altre leggi vigenti.

Per quanto riguarda i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e le informazioni concernenti i settori di attività, si rinvia al contenuto della relazione sulla gestione.

PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

A) POSTULATI E PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

In aderenza al disposto dell'art. 2423 Codice Civile, nella redazione del Bilancio si sono osservati i postulati generali della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società e del risultato economico d'esercizio.

Le norme di legge di riferimento sono quelle vigenti al 31/12/2011; i rinvii al Codice Civile si riferiscono agli articoli in vigore a tale data ancorché successivamente abrogati o modificati nei contenuti e/o nella numerazione.

Si sono osservati i principi statuiti dall'art. 2423-bis Codice Civile e segnatamente:

- la valutazione delle voci è stata fatta secondo prudenza tenuto conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo e del passivo considerato;
- gli utili indicati in bilancio sono esclusivamente quelli realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
- i proventi e gli oneri indicati sono quelli di competenza dell'esercizio indipendentemente dalla data di incasso o di pagamento;
- si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la data di chiusura dell'esercizio;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.

Ai sensi dell'art. 2423 comma 5 del Codice Civile, il bilancio è stato redatto in unità di euro, senza cifre decimali.

Nella redazione del Bilancio il riferimento, compatibilmente con le norme di legge, è ai principi contabili statuiti dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) e non si è fatto ricorso all'esercizio della deroga di cui all'art. 2423, comma 4, Codice Civile.

B) CRITERI DI VALUTAZIONE

La valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Nei successivi paragrafi sono illustrati dettagliatamente i principi contabili ed i criteri di valutazione delle voci di bilancio.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo d'acquisizione comprensivo degli oneri accessori ed ammortizzate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

I software sono ammortizzati per un periodo di 3 anni, i costi d'impianto e ampliamento sono ammortizzati per un periodo di 5 esercizi.

Le migliorie su beni di terzi (Impianti Fissi – Rete Tranviaria) sono ammortizzate per un periodo di anni 30, in considerazione della vita utile media del relativo complesso di cespiti.

Le spese accessorie sulle operazioni finanziarie realizzate nel settembre del 2010, sono ammortizzate in relazione alla durata dei finanziamenti (scadenza 30/06/2030).

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

In bilancio sono iscritte al costo di acquisto comprensivo di eventuali oneri accessori e dei costi diretti necessari a rendere l'attività disponibile per l'uso è al netto dei corrispondenti fondi di ammortamento.

Il valore dei beni gratuitamente devolvibili (Metropolitana Automatica) ricomprende anche gli oneri finanziari ed i costi generali capitalizzabili in corso d'opera, in conformità con quanto previsto dalla normativa civilistica ed in linea con i corretti principi contabili. Tale valore è esposto al netto dell'ammortamento finanziario calcolato sulla durata della concessione che, a seguito di delibera di Giunta Comunale mecc. 2011-02525 del 10 maggio 2011, è stata prorogata, rispetto al precedente provvedimento, indicando il periodo in trenta anni a far data dal 6/3/2011.

Le quote di ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali sono determinate tenuto conto dell'utilizzo, della destinazione e della durata tecnico-economica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione. Le aliquote applicate sono state ridotte alla metà per i beni acquisiti nell'esercizio.

Le aliquote su base annua sono le seguenti:

IMMOBILIZZAZIONI ALIQUOTE SU BASE ANNUA	
Immobilizzazioni	Aliquote
<i>Impianti Filoferrotranviari</i>	3,33%
<i>Macchine elettroniche d'ufficio</i>	20%
<i>Mobili e Arredi</i>	12%
<i>Impianti generici</i>	10%
<i>Costruzioni leggere</i>	3,33%

La voce "immobilizzazioni in corso" comprende le opere non ancora terminate.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Sono costituite dai crediti relativi all'anticipo di imposta su TFR istituito dalla Legge 140/97, non comportanti, come tali, rischi di mancato realizzo; sono esposti al valore nominale e rivalutati a norma della Legge medesima.

CREDITI

Sono iscritti in bilancio al valore nominale.

Le attività per imposte anticipate, in aderenza al principio generale della prudenza, sono state rilevate in presenza di ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui le stessi si riverteranno, di imponibili fiscali futuri che potranno assorbire le perdite riportabili. I crediti per imposte anticipate sono computati tenendo conto delle aliquote e normativa fiscale vigenti alla data della stesura di questo bilancio.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Sono iscritte al valore nominale.

RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI

Sono iscritte in tali voci le quote di costi e proventi comuni a due o più esercizi, in base al principio della competenza temporale.

Nei risconti passivi pluriennali figurano i contributi erogati dallo Stato, dalla Regione Piemonte e dal Comune di Torino in conto investimenti per la realizzazione della Metropolitana Automatica secondo quanto previsto, per la parte più rilevante, dalla Legge 211/92 o da apposite delibere degli Enti di riferimento. Detti contributi sono iscritti nel passivo del bilancio al momento della deliberazione da parte dell'Ente e registrati tra i Risconti passivi trattandosi di ricavi differiti; essi vengono ridotti alla fine d'ogni esercizio di

una quota correlata all'aliquota d'ammortamento del cespite cui si riferiscono ed in contropartita accreditati tra i proventi del Conto Economico.

PATRIMONIO NETTO

Le poste di patrimonio netto sono iscritte ai valori di libro risultanti in conseguenza degli atti deliberativi societari.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati in applicazione a quanto previsto dall'art. 2424 bis Codice Civile per coprire oneri, perdite o debiti di natura determinata e d'esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

E' stato calcolato secondo quanto previsto dall'art. 2120 del C.C.

DEBITI

I debiti sono iscritti al valore nominale, tenuto conto di resi o di rettifiche di fatturazione.

CONTI D'ORDINE

Sono rappresentati dagli impianti filoferrotranviari del Comune di Torino e dalle fidejussioni prestate o ricevute da terzi oltre a garanzie assunte verso terzi.

RICAVI E COSTI

I ricavi e i costi sono iscritti secondo i principi della prudenza e della competenza temporale; in particolare: i contributi in conto investimenti, commisurati al costo delle immobilizzazioni materiali, sono registrati per competenza in relazione all'ammortamento dei beni a cui si riferiscono.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte correnti sul reddito sono calcolate sulla base della normativa. Il debito rilevato nel passivo dello stato patrimoniale è esposto al netto degli acconti versati, e delle ritenute subite.

Le imposte differite sono determinate in base alle differenze temporanee al valore attribuito alle attività e alle passività secondo i criteri civilistico e quelli fiscali.

Le imposte anticipate sono state iscritte nell'attivo del bilancio, in quanto esiste una ragionevole certezza di realizzare in futuro utili in grado di riassorbire le predette differenze temporanee.

COMMENTO ALLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE

Nelle pagine successive sono indicate le variazioni intervenute nella consistenza delle voci dell'attivo e del passivo rispetto all'esercizio precedente, evidenziando, in particolare per le voci di patrimonio netto, per i fondi e per il trattamento di fine rapporto, la formazione e gli utilizzi.

Tutti gli importi di seguito riportati sono espressi in euro, senza cifre decimali.

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

Non sussistono crediti verso soci per versamenti ancora dovuti.

B) IMMOBILIZZAZIONI

Euro 1.248.485.414

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

B.1) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Euro 80.168.401

La voce è così composta:

Costi di impianto e di ampliamento	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	141.223	-
Acquisizioni	54.805	176.529
Ammortamenti	(46.267)	(35.306)
Valore finale	149.761	141.223

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	2.400	-
Acquisizioni	3.645	3.600
Ammortamenti	(2.415)	(1.200)
Valore finale	3.630	2.400

Altre Immobilizzazioni immateriali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	67.768.924	81.471.501
Acquisizioni	6.718.298	6.991.411
Riclassificazione	3.239.775	(20.594.953)
Ammortamenti	(2.657.762)	(99.035)
Valore finale	75.069.235	67.768.924

Immobilizzazioni in corso e acconti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	3.239.775	486.914
Acquisizioni	4.945.775	3.239.775
Riclassificazione	(3.239.775)	(486.914)
Valore finale	4.945.775	3.239.775

Per migliore lettura del bilancio si espongono i dettagli della voce "Altre immobilizzazioni immateriali"

Spese accessorie su mutui	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	3.009.040	-
Acquisizioni	-	3.086.195
Riclassificazione	-	-
Ammortamenti	(154.310)	(77.155)
Valore finale	2.854.730	3.009.040

Spese stipula finanziamento	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	853.320	-
Acquisizioni	-	875.200
Riclassificazione	-	-
Ammortamenti	(43.760)	(21.880)
Valore finale	809.560	853.320

Migliorie beni di terzi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	63.906.564	81.471.501
Acquisizioni	6.718.298	3.030.016
Riclassificazione	3.239.775	(20.594.953)
Ammortamenti	(2.459.692)	-
Valore finale	71.404.945	63.906.564

B.II) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Euro 1.168.311.222

Le immobilizzazioni materiali, costituite dai beni strumentali alla produzione, ammontano a 1.168,3 milioni di euro circa, in aumento di 8.250 migliaia di euro, rispetto ai 1.160 milioni di euro del 31 dicembre 2010.

La variazione è riconducibile alle acquisizioni dell'esercizio ed agli ammortamenti effettuati.

La seguente tabella illustra le variazioni dell'esercizio:

	Impianti e macchinari	beni gratuitamente devolvibili	mobili e arredi	macchine d'ufficio elettr.	costruzioni leggere	immobilizzazioni in corso	Totale
Valori iniziali al 31/12/2010	63.989.558	803.336.733	10.807	10.848	4.900.859	287.813.894	1.160.061.800
<i>Variazioni al 31/12/2011:</i>							
- Acquisizioni	653.307	322.117.287	12.261	7.128	-	45.306.763	368.096.746
- Alienazioni	-	-	-	-	-	-	-
- Ammortamenti	(2.178.475)	(35.378.555)	(3.611)	(3.124)	(165.971)	-	(37.729.735)
- Diminuzioni	-	-	-	-	-	(322.117.289)	(322.117.289)
Totale variazioni	(1.525.168)	286.738.732	8.650	4.004	(165.971)	(276.810.526)	8.249.722
Valori al 31/12/2011	62.464.390	1.090.074.465	19.257	14.853	4.734.888	11.003.368	1.168.311.222
<i>Di cui:</i>							
- Costo Storico	65.729.640	1.242.553.927	36.222	19.181,86	4.984.094	11.003.368	1.324.326.433
- Ammortamenti	(3.265.249)	(152.479.462)	(16.964,95)	(4.328,91)	(249.206)	-	(156.015.211)
Valore netto	62.464.391	1.090.074.465	19.257	14.853	4.734.888	11.003.368	1.168.311.222

La voce **Impianti e macchinari** si riferisce alla linea tranviaria 4 acquisita nel 2010 dalla Città di Torino.

Le acquisizioni si riferiscono principalmente ad interventi di manutenzione straordinaria eseguiti sulla linea tranviaria per complessivi 638 mila Euro circa.

Impianti e macchinari	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	63.989.558	-
Acquisizioni Linea 4	637.620	65.076.333
Acquisizioni Impianti generici	15.687	-
Ammortamenti	(2.178.474)	(1.086.775)
Valore finale	62.464.391	63.989.558

Gli altri beni materiali ricomprendono mobili e arredi, macchine d'ufficio, costruzioni leggere e beni gratuitamente devolvibili, connessi alle infrastrutture in concessione (Metropolitana Automatica).

Altri beni materiali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore storico	808.258.049	916.178.098
Riclassificazione	-	4.269.999
Acquisizioni	322.136.678	4.996.148
Fondo ammortamento apporti Metropolitana	-	(107.782.211)
Ammortamenti	(35.551.260)	(9.403.985)
Valore finale	1.094.843.467	808.258.049

La voce **Mobili ed Arredi** si riferisce ai mobili ed agli arredi delle sedi aziendali.

Mobili e arredi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	10.607	11.458
Acquisizioni	12.261	-
Ammortamenti	(3.611)	(851)
Valore finale	19.257	10.607

La voce **Macchine d'ufficio elettroniche** riguarda le macchine d'ufficio elettroniche e le attrezzature generiche utilizzate nello svolgimento dell'attività aziendale.

Macchine ufficio elettroniche	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	10.849	-
Acquisizioni	7.128	12.054
Ammortamenti	(3.124)	(1.205)
Valore finale	14.853	10.849

La voce **costruzioni leggere** riguarda le strutture leggere realizzate durante la costruzione della linea tranviaria 4.

Costruzioni leggere	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	4.900.860	-
Acquisizioni	-	4.984.094
Ammortamenti	(165.970)	(83.234)
Valore finale	4.734.890	4.900.860

La voce **Beni gratuitamente devolvibili** comprende i beni infrastrutturali relativi alla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, concessi per 30 anni a far data dall'avvio dell'esercizio della nuova tratta Porta Nuova-Lingotto (6/3/2011), ivi comprese le relative progettazioni.

Beni gratuitamente devolvibili - Metro	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Valore iniziale	803.335.733	916.166.639
Riclassificazione	-	4.269.999
Acquisizioni	322.117.289	-
Fondo ammortamento	-	(107.782.211)
Ammortamento	(35.378.555)	(9.318.694)
Decrementi	-	-
Valore finale	1.090.074.467	803.335.733

Sono state analizzate tutte le opere trasferite nell'atto di scissione nonché quelle realizzate nel corso dell'anno. Sono state identificate opere che, seppure realizzate, costituiscono predisposizioni per il futuro sviluppo della metropolitana e che non sono al momento utilizzate dal gestore del servizio: si è provveduto pertanto a riclassificare tra le immobilizzazioni in corso le seguenti opere.

- *L'ampliamento dell'officina a Collegno* – è stata realizzata e attrezzata la linea VAL di raccordo dell'area in cui sarà edificato l'ampliamento dell'officina, ove è stato anche stabilizzato il terreno di fondazione;
- *Il "salto di montone"* – è il tratto di linea che sovrappassa il raccordo che conduce al deposito; l'opera costituisce un elemento essenziale per la futura realizzazione della tratta Collegno-Cascine Vica;
- *Retrostazione Lingotto* – il corpo di fabbrica della stazione di Lingotto è stato ampliato (circa 15 metri) per favorire la giunzione dell'impianto esistente con la futura tratta Lingotto-Bengasi;
- *Banchina Stazione Lingotto* – la stazione di Lingotto è già predisposta per la fermata dei convogli provenienti in futuro da Piazza Bengasi per cui attualmente viene utilizzata solo una delle due banchine.

La voce **immobilizzazioni in corso e acconti** riguarda le opere infrastrutturali della Metropolitana automatica che sono da completare in relazione alle tratte dei prolungamenti sud (Lingotto-Bengasi) ed ovest (Collegno-Cascine Vica) della Linea 1, oltre alle attività preliminari (studi, progettazioni) relativi alla Linea 2.

Immobilizzazioni in corso e acconti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Valore iniziale</i>	287.813.894	267.170.458
<i>Acquisizioni</i>	45.306.763	20.643.436
<i>Diminuzioni</i>	(322.117.289)	-
Valore finale	11.003.368	287.813.894

B.III) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Euro 5.790

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie, comprensivo delle rivalutazioni annuali è al netto dei recuperi già operati, corrisponde al credito verso lo Stato che deriva dall'anticipo dell'IRPEF sul TFR versato ai sensi delle Legge 28 maggio 1997 n. 440.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

Euro 369.506.790

C.II) CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Euro 352.528.408

Crediti verso clienti

Euro 13.228.905

I crediti sono principalmente connessi ai canoni riconosciuti da GTT, attuale gestore del servizio TPL della città di Torino, per l'uso delle infrastrutture di proprietà, in concessione ed in gestione all'azienda, in forza di apposite convenzioni, nonché derivanti dalla Delibera G.C. mecc. 2011-02525.

L'andamento dei crediti commerciali nel corso dell'esercizio evidenzia un aumento di Euro 13.090.923 dovuto al progressivo ritardo nel pagamento dei canoni.

Crediti commerciali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Fatture emesse a GTT Spa	12.755.050	-
Fattura emessa a Coopsette Società Cooperativa	400.093	-
Fattura emessa a S.I.F.E.L. Spa	56.768	-
Fattura emessa a Torino Metano Srl	8.000	-
Fattura emessa a Funkwerk Plettac Electronic	7.658	-
Fattura emessa a Thales Italia Spa	1.336	-
Fatture da emettere	-	137.982
Totale Crediti Commerciali	13.228.905	137.982

Crediti verso Città di Torino

Euro 333.870.258

A sensi art. 2427, comma 1 n. 6 Codice Civile, si specifica: che i crediti con scadenza superiore a cinque anni sono esclusivamente nei confronti della Città di Torino, socio unico della società, e riguardano le quote di competenza del Comune, inerenti gli oneri derivanti dai contratti di mutuo stipulati con Istituti di Credito diversi, per il finanziamento dei lavori di costruzione e di manutenzione straordinaria delle infrastrutture in proprietà, in concessione e in gestione (pari a Euro 302.765.513).

Si segnalano inoltre 31.104.744 Euro di crediti per contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture aziendali deliberati nell'anno. Nella posta sono stati registrati i seguenti contributi: 26,5 milioni di Euro per la copertura degli oneri accessori del biennio 2010-2011; 648 mila Euro per interventi di sistemazione di Piazza Carducci a seguito dei lavori della Metropolitana; 3,97 milioni di Euro per investimenti sulla rete tranviaria.

Crediti verso il Comune di Torino	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Mutui per lavori Metropolitana	206.028.362	214.546.955
Mutui per oneri accessori Metropolitana	87.262.339	93.765.507
Mutui per impianti fissi tranviari	9.474.812	10.753.085
Contributi per infrastrutture	31.104.744	-
Totale verso il Comune di Torino	333.870.258	319.065.548

I crediti verso il Socio Unico sono aumentati di 14,8 milioni di Euro.

Nella tabella che segue i crediti vengono dettagliati per singolo finanziamento e per scadenza:

Crediti v/Comune di Torino

ESERCIZIO 2011						
	Mutuo	Settore	Residuo debito	Rate Scadute	Entro 5 anni	Oltre 5 anni
1	Mutuo CCDDPP	MTR	32.473.599	7.558.646	12.265.940	12.649.013
2	Mutuo Banca OPI	MTR	5.309.029	2.414.285	543.081	2.351.664
3	Mutuo Dexia - Crediop	MTR	4.023.225	2.711.548	1.311.677	-
4	Mutuo Banca OPI	MTR	18.867.900	2.945.508	2.987.189	12.935.203
5	Mutuo Unicredit Banca	MTR	42.306.634	7.115.019	6.602.275	28.589.340
6	Mutuo Unicredit Banca	MTR	9.417.087	2.326.047	1.330.345	5.760.695
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	6.398.554	181.337	2.133.399	4.083.818
8	Mutuo Banca OPI	MTR	54.297.374	6.291.631	9.006.325	38.999.417
9	Mutuo Banca OPI	MTR	13.407.954	2.942.211	1.963.471	8.502.272
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.076.259	-	925.414	2.150.844
11	Mutuo Banca Intesa	MTR	39.888.387	2.989.872	6.922.506	29.976.009
12	Mutuo BIIS	MTR	10.693.162	1.980.203	1.634.632	7.078.326
13	Mutuo BIIS	MTR	18.194.470	2.031.157	3.032.388	13.130.924
14	Mutuo BIIS	MTR	19.678.478	3.489.658	3.037.174	13.151.646
15	Mutuo CCDDPP	MTR	24.733.404	8.435.714	13.241.000	3.056.690
Totale Crediti			302.765.513	53.412.836	66.936.817	182.415.861

Legenda	MTR	Metropolitana
	II.FF.	Impianti Fissi

Crediti tributari

Euro 1.153.963

La voce al 31/12/2011 è così dettagliata :

Crediti Tributari (entro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Crediti verso Erario per IVA	1.061.100	133.511
Crediti verso Erario per ritenute	1.065	73
Credito per acconto imposta IRES	3.798	-
Crediti per imposte anticipate	88.000	-
Totale Crediti Tributari	1.153.963	133.584

Informazioni in merito ai "crediti per imposte anticipate" vengono fornite nella sezione "imposte dell'esercizio".

Crediti verso altri

Euro 4.275.281

La voce risulta in crescita di Euro 294.735 rispetto al dato 2010 ed è così suddivisa:

Crediti verso altri (entro 5 anni)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Crediti v/Terzi per contributi	2.543.102	2.543.102
Crediti v/fornitori per anticipi su servizi	20.642	2.240
Crediti v/GTT Spa	1.515.896	1.370.852
Crediti verso altri soggetti	139.450	-
Crediti verso personale per prestiti aziende	933	3.910
Crediti verso personale per abbonamenti	516	479
Altri crediti verso i dipendenti	122	-
Crediti verso INAIL	9.228	4.363
Crediti verso fornitore per nota di credito	2.464	50
Contributi CCNL Regione Piemonte	23.181	54.739
Crediti v/Inps per contributi su malattia	17.547	811
Totale Crediti verso altri (entro 5 anni)	4.273.081	3.980.545
Crediti verso altri (oltre 5 anni)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Crediti per depositi cauzionali in denaro	2.200	-
Totale Crediti verso altri (oltre 5 anni)	2.200	-
Totale crediti verso altri	4.275.281	3.980.545

Il credito verso terzi per contributi ricomprende i contributi deliberati dalla Città di Torino nel 2010 per finanziare le infrastrutture tranviarie ed erogati a GTT.

C.IV) DISPONIBILITA' LIQUIDE

Euro 16.978.382

Le disponibilità liquide aumentano di Euro 16.233.256 principalmente per la crescita dei depositi bancari.

Disponibilità liquide	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Depositi presso Unicredit	12.332.270	599.467
Depositi presso Banca IIS	4.596.029	145.334
Depositi presso BNL	49.791	-
Contante esistente in Cassa	292	325
Totale disponibilità liquide	16.978.382	745.126

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Euro 151.331

La voce risulta in aumento di 149.267 Euro rispetto al dato del 2010 ed è composta esclusivamente da risconti attivi principalmente relativi ai premi assicurativi, canoni di affitto delle sedi aziendali e contratti di assistenza software di competenza dell'esercizio successivo.

Ratei e risconti attivi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Risconti atti su assicurazioni</i>	141.920	-
<i>Risconti attivi su canoni</i>	8.404	2.064
<i>Risconti attivi su contratti</i>	1.007	-
<i>Totale ratei e risconti attivi</i>	151.331	2.064

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Euro 192.230.094

Il patrimonio netto è costituito dalle seguenti voci:

Patrimonio netto	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Capitale sociale	192.112.216	192.112.216
Riserva Legale	4.909	-
Riserva straordinaria	93.261	-
Utile d'esercizio	19.708	98.170
Totale Patrimonio netto	192.230.094	192.210.386

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Euro 35.351.727

La voce è costituita da:

- **Fondo Rinnovo Legge 204** di Euro 31.825.000: il fondo è stato costituito dal Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. a fronte dei contributi statali straordinari finalizzati al rafforzamento finanziario delle aziende di trasporto nell'ottica del rinnovo e dell'ammodernamento delle tecnostutture nell'ambito del trasporto pubblico.
- **Fondo Rinnovo e ripristino beni gratuitamente devolvibili** di Euro 3.492.601: il fondo è stato costituito dal Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. per garantire la copertura degli oneri derivanti dalla sostituzione ovvero il ripristino dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili.
- **Fondo rischi** equivalente all'accantonamento effettuato per l'adeguamento Canoni di Euro 34.126: il fondo è stato costituito per copertura del rischio di mancato riconoscimento dell'aumento dei canoni Metropolitana e Linea 4 in riferimento all'inflazione programmata.

Fondi rischi ed oneri	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Fondo Rinnovo Legge 204	31.825.000	31.825.000
Fondo rinnovo beni gratuitamente devolvibili	3.492.601	3.492.601
Fondo rischi	34.126	-
Totale Fondi rischi ed oneri	35.351.727	35.317.601

C) FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Euro 614.777

Il fondo TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2011. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge.

La movimentazione del fondo è stata la seguente:

Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Valore iniziale</i>	600.016	592.834
<i>Incrementi</i>	119.670	30.909
<i>Decrementi</i>	(104.908)	(23.727)
Valore finale Trattamento di fine rappo	614.777	600.016

L'incremento del fondo è rappresentato dalla quota di TFR maturata nell'anno mentre i decrementi sono rappresentati da versamento quota TFR destinato a Fondi Pensione, versamento quota TFR Tesoreria INPS ed anticipazione TFR ad un dipendente.

D) DEBITI

Euro 422.142.851

La voce è formata dai seguenti debiti:

Debiti verso banche

Euro 352.011.855

La voce è così formata:

- Banche c/to anticipi Euro 150 relativi a spese per carte di credito.
- Mutui passivi bancari per complessivi 346.641.707 Euro, in riduzioni rispetto al bilancio 2011 di 10.765.974 Euro.
- Debiti per competenze da liquidare sui mutui per 5.369.997 Euro

Nella tabella che segue vengono riportati i residui debiti dei mutui per tipologia di infrastruttura finanziata:

Mutui passivi bancari	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Mutui per lavori Metropolitana</i>	224.466.486	230.511.327
<i>Mutui per oneri accessori Metropolitana</i>	62.959.517	66.614.049
<i>Mutui per Impianti fissi tranviari</i>	9.215.704	9.822.900
<i>Mutui per acquisto Linea 4</i>	50.000.000	50.459.405
Totale Mutui passivi bancari	346.641.707	357.407.681

Nella tabella della pagina seguente vengono riportati per i singoli mutui l'importo originariamente erogato, il residuo debito al 31/12/2011 le quote capitali scadenti entro l'anno 2012 (complessivamente pari a 18.544.593 Euro) ed il residuo debito scadente oltre il 2012 (pari a 333.467.112 Euro).

Debiti verso le banche Esercizio 2011						
Mutuo	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	Entro 5 anni	Oltre 5 anni	
1	Mutuo CCDDPP	MTR	51.533.607	30.366.498	14.949.803	15.416.695
2	Mutuo Banca OPI	MTR	12.011.755	2.894.745	543.081	2.351.664
3	Mutuo Dexia - Crediop	MTR	10.839.543	1.311.677	1.311.677	-
4	Mutuo Banca OPI	MTR	23.361.344	17.781.024	3.335.886	14.445.138
5	Mutuo Unicredit Banca	MTR	55.876.000	44.141.253	8.281.311	35.859.942
6	Mutuo Unicredit Banca	MTR	15.735.307	7.091.040	1.330.345	5.760.695
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	6.149.131	2.065.314	4.083.818
8	Mutuo Banca OPI	MTR	59.836.339	48.005.742	9.006.325	38.999.417
9	Mutuo Banca OPI	MTR	21.143.911	10.465.743	1.963.471	8.502.272
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	3.066.573	915.729	2.150.844
11	Mutuo Banca Intesa	MTR	59.500.000	49.712.154	9.326.464	40.385.690
12	Mutuo BUIS	MTR	13.469.065	8.712.958	1.634.632	7.078.326
13	Mutuo BUIS	MTR	39.920.000	29.052.267	5.450.476	23.601.790
14	Mutuo BUIS	MTR	23.250.257	16.188.820	3.037.174	13.151.646
15	Mutuo CCDDPP	MTR	33.000.000	21.702.081	17.631.778	4.070.303
16	Mutuo Unicredit Banca	LINEA 4	50.000.000	50.000.000	9.380.467	40.619.534
Totale Mutui passivi bancari			481.949.129	346.641.707	90.163.933	256.477.775
Debiti per competenza da liquidare					5.369.997	
				346.641.707	95.533.930	256.477.775

Legenda	MTR	Metropolitana
	II.FF.	Impianti Fissi
	LINEA 4	Linea 4

Detti debiti finanziari trovano riscontro dalla contropartita registrata tra i crediti verso il Comune di Torino, trattandosi di operazioni finanziarie in tutto o in parte controgarantite da fondi deliberati dall'azionista, con esclusione del mutuo stipulato con la banca Unicredit per l'acquisto della Linea 4.

Debiti fornitori Euro 42.314.891

La voce è pari ad € 42.314.891 di cui € 17.271.205 per fatture da ricevere relative a servizi. Il dato evidenzia una crescita rispetto al 2010 di 16.282.215 Euro.

Tutti i debiti verso fornitori hanno scadenza entro il termine di un anno e non sono assistiti da garanzie reali.

Debiti verso controllanti Euro 11.457.000

La voce rappresenta il debito verso il Comune di Torino per i canoni relativi alla concessione della gestione della rete tranviaria cittadina (5,75 milioni di Euro), il canone per l'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana (1,7 milioni di Euro) e la quota per l'anno 2011 dei costi indotti dai cantieri della Metropolitana ("disagio cantieri") sostenuti dal Comune e da questi riaddebitati all'azienda (4 milioni di Euro).

Debiti tributari Euro 286.333

La voce, in crescita di 97.356 Euro rispetto al 2011, è così composta:

Debiti Tributarî	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Erario c/IRES	-	55.806
Erario c/IRAP	208.057	44.855
Erario c/ritenute lavoratori dipendenti	66.612	41.593
Erario c/ritenute lavoratori autonomi	6.250	44.327
Erario per imposte sostitutive	1.304	2.395
Erario c/ritenute Co.Pro - Co.co.co	3.205	-
Erario c/ritenute Addizionali Regionali	703	-
Erario c/ritenute Addizionali Comunali	201	-
Totale Debiti Tributarî	286.333	188.976

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale Euro 165.524

La voce è così composta:

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Debiti verso INPS	77.930	59.655
Debiti INPS gestione separata	2.269	977
Debiti INAIL	313	-
Contributi MBO Dirigenti	19.398	7.371
Contributi su premio dipendenti	7.261	3.209
Contributi SIAMM	45.338	14.283
Contributi rinnovo contratto	13.014	2.973
Contributi dirigenti retribuzioni da liquidare	-	18.887
Contributi su retribuzioni da liquidare a dipend.	-	38.721
Altri debiti vs. enti previdenziali	-	2.580
Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	165.524	148.656

I debiti verso Istituti di previdenza sono interamente scadenti entro il termine di un anno e non sono assistiti da garanzie né gravati da interessi.

Altri debiti Euro 15.907.250

Gli altri debiti aumentano nel 2011 di 15.527 migliaia di Euro.

Nella tabella che segue si riportano i dati di dettaglio:

Altri Debiti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Debiti verso il personale	345.583	311.381
Debiti verso Fondi di previdenza complementare	18.415	14.517
Debiti diversi verso GTT	7.279	5.759
Debiti verso IFITALIA (factor)	15.414.575	-
Debiti verso diversi	121.397	48.367
Totale Altri debiti	15.907.250	380.024

I suddetti debiti sono estinguibili entro l'esercizio successivo.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Euro 967.804.085

La voce è così composta:

Risconti passivi pluriennali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Ratei passivi su canoni</i>		1.534
<i>Contributi in conto investimento rete tranviaria</i>	18.337.540	9.011.143
<i>Stato c/finanziamento Metro</i>	505.014.150	521.723.922
<i>Regione c/finanziamento Metro</i>	78.142.599	80.611.317
<i>Comune di Torino c/finanziamento Metro</i>	361.777.880	327.426.816
<i>Contributo rinnovo ricambi Metro</i>	4.531.916	4.221.035
Totale risconti passivi pluriennali	967.804.085	942.995.766

Come sancito dal Principio Contabile n. 16 la voce Risconti passivi pluriennali comprende quote di contributi in conto impianti contabilizzate al netto delle quote imputate agli esercizi di competenza in relazione all'ammortamento dei cespiti cui si riferiscono.

	<i>Contributi per la rete tranviaria</i>	<i>Contributi dello Stato per Metro</i>	<i>Contributi Regionali per Metro</i>	<i>Contributi Comune Torino per Metro</i>	<i>Contributi ricambi Metro</i>	<i>Totale</i>
Valori iniziali al 31/12/2010	9.011.143	521.723.922	80.611.317	327.426.816	4.221.035	942.994.232
<i>Variazioni al 31/12/2011:</i>						
- Acquisizioni	9.958.073	-	-	46.450.435	-	56.408.508
- Diminuzioni	(631.675)	(16.246.179)	(2.468.719)	(12.099.371)	(152.712)	(31.598.655)
- Riclassifica ad altra attività	-	(463.593)	-	-	463.593	-
Totale variazioni	9.326.398	(16.709.772)	(2.468.719)	34.351.064	310.881	24.809.862
Valori al 31/12/2011	18.337.540	505.014.150	78.142.598	361.777.880	4.531.916	967.804.085

La tabella sopra riportata indica la variazione che hanno subito nel 2011 i contributi da riscontare negli esercizi futuri.

CONTI D'ORDINE – GARANZIE PRESTATE E RICEVUTE

Conti d'ordine

Al 31/12/2011 i conti d'ordine, appostati in calce allo Stato Patrimoniale, risultano pari a 297.852.981 Euro e sono indicati nella seguente tabella:

CONTI D'ORDINE	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Fidejussioni prestate a terzi</i>	51.535.807	51.533.607
<i>Fidejussioni ricevute</i>	24.653.124	35.558.771
<i>Beni immobili di terzi in uso/prestito</i>	221.664.050	221.664.050

I beni immobili di terzi sono costituiti dalla rete tranviaria della città di Torino, con esclusione della Linea 4, impianto acquistato dalla città stessa.

Con atti notarili del 23/09/2010 la società ha ceduto, a sensi art. 70 R.D. 2440/1923, i seguenti crediti:

- a Unicredit Corporate Banking SpA (siglabile UCCB spa) prosolvendo a titolo di garanzia il 100% di tutti i crediti attualmente in essere o che possano sorgere in futuro per i canoni dovuti da GTT S.p.A. ad Infratrasporti S.r.l. per la concessione in uso della Linea 4 (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti UCCB SpA derivanti dal contratto di finanziamento – capitale 50 milioni di Euro);
- a Unicredit Corporate Banking SpA (siglabile UCCB SpA) prosolvendo a titolo di garanzia il 50% di tutti i crediti per i canoni dovuti da GTT S.p.A. ad Infratrasporti S.r.l. per la concessione in uso della tratta Collegno-Porta Nuova della Linea 1 della Metropolitana Automatica (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti UCCB derivanti dal contratto di finanziamento e/o contratti di mutuo rimodulati);
- a Unicredit Corporate Banking spa (siglabile UCCB spa) a titolo di garanzia il 21,41% di ogni importo derivante dai contributi che il Comune di Torino è impegnato a rimborsare ad Infratrasporti S.r.l. per il rimborso delle rate future dei finanziamenti rimodulati (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti UCCB derivanti dai contratti di mutuo);
- a Infrastrutture Innovazioni Sviluppo spa (siglabile BISS spa) prosolvendo a titolo di garanzia il 50% di tutti i crediti per i canoni dovuti da GTT S.p.A. ad Infratrasporti S.r.l. per la concessione in uso della tratta Collegno-Porta Nuova della Linea 1 della Metropolitana Automatica (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti BISS spa derivanti dai contratti di mutuo rimodulati);
- a Infrastrutture Innovazioni Sviluppo spa (siglabile BISS SpA) a titolo di garanzia il 78,59% di ogni importo derivante dai contributi che il Comune di Torino è impegnato a rimborsare ad Infratrasporti S.r.l. per il rimborso delle rate future dei finanziamenti rimodulati (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti BISS SpA derivanti dai contratti di mutuo).

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Euro 56.347.886

La voce è così composta:

A	VALORE DELLA PRODUZIONE	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010	differenza
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.254.944	3.555.000	16.699.944
A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.667.623	-	2.667.623
A.5	Altri ricavi e proventi	33.425.320	8.546.988	24.878.332

Di seguito vengono dettagliate le singole componenti del Valore della produzione.

A.1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI **Euro 20.254.944**

A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Canone utilizzo Metropolitana Collegno - P. Nuova</i>	6.347.250	1.855.000
<i>Canone utilizzo Metropolitana P. Nuova - Lingotto</i>	2.267.168	-
<i>Canone utilizzo Linea 4</i>	3.425.500	1.700.000
<i>Canone Rete Tranviaria di Torino</i>	7.455.500	-
<i>Servizi di Engineering</i>	461.150	-
<i>Concessioni spazi pubblicitari</i>	250.000	-
<i>Adeguamento Canoni</i>	48.376	-
A.1 Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.254.944	3.555.000

Per il commento sulle singole voci si rimanda alla relazione sulla gestione.

A.4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI DI BENI PATRIMONIALI **Euro 2.667.623**

La voce è così composta:

A.4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
<i>Engineering tranviario capitalizzato</i>	458.073	-
<i>Capitalizzazione costo del personale dedicato alla Metro</i>	1.785.699	-
<i>Capitalizzazione oneri accessori personale Metro</i>	172.320	-
<i>Capitalizzazione oneri finanziari Metro</i>	251.531	-
A.4 Totale incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.667.623	-

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 2.667.623 Euro, comprendono costi patrimonializzati (principalmente spese di personale) sostenuti in relazione alla realizzazione delle infrastrutture in proprietà o in concessione, nonché agli intereventi sulla rete tranviaria del Comune di Torino.

Si tratta in sostanza dei costi connessi agli investimenti per la realizzazione di nuove infrastrutture (tratta Porta Nuova-Lingotto, tratta Lingotto-Bengasi e stazione di Porta Susa) nonché agli interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture in esercizio (tratta Collegno-Porta Nuova, Linea 4 e resto rete tranviaria di Torino).

Sono altresì capitalizzati oneri finanziari per complessivi 251.531 Euro calcolati sulla quota di finanziamento connessa alle nuove realizzazione ed ai lavori in corso.

A.5) ALTRI RICAVI E PROVENTI **Euro 33.425.320**

La voce è articolata nelle seguenti sottocategorie:

A.5	Altri ricavi e proventi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	<i>Ricavi diversi</i>	60.903	6.000
	<i>Rimborsi assicurativi</i>	801.408	1.982
	<i>Contributo CCNL</i>	235.203	-
	<i>Contributi su spese tecniche Metro</i>	678.012	-
	<i>Contributi su spese tecniche progetti Tranviari</i>	41.927	-
	<i>Contributi su investimenti</i>	31.598.655	8.403.003
	<i>Arrotondamenti Attivi</i>	1	2
	<i>Rimborsi diversi</i>	325	136.000
	<i>Rimborso mensa del personale</i>	8.885	-
A.5.B	Totale Ricavi e proventi diversi	33.425.320	8.546.988

La posta è costituita in prevalenza da contributi connessi agli investimenti (circa 96,7% del totale) ovvero dal risconto dei contributi concessi dagli Enti di riferimento e portati a ricavo con lo stesso criterio di calcolo utilizzato per gli ammortamenti.

I Rimborsi assicurativi rappresentano il riaddebito agli appaltatori dei costi delle coperture assicurative sostenuti dall'azienda per le polizze CAR lavori.

I contributi per i maggiori oneri derivanti dai rinnovi - nel periodo dal 2000 al 2007 - del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro degli Autoferrotranvieri-Internavigatori (TPL-Mobilità) sono contributi erogati dallo Stato e dalla Regione Piemonte alle aziende del settore.

Le spese tecniche costituiscono costi sostenuti dall'azienda connessi agli investimenti infrastrutturali che non possono essere capitalizzati ma che sono tuttavia contribuiti ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 della Convenzione finanziaria di dettaglio.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Euro 52.089.769

La voce comprende:

B	COSTI DELLA PRODUZIONE	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010	differenza
B.7	<i>Costi per servizi</i>	1.490.080	182.930	1.307.150
B.8	<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	7.550.260	-	7.550.260
B.9	<i>Costo del Personale</i>	2.527.095	324.508	2.202.587
B.10	<i>Ammortamenti</i>	40.436.178	10.626.301	29.809.877
B.12	<i>Accantonamento per rischi</i>	34.126	-	34.126
B.14	<i>Oneri diversi di gestione</i>	52.030	14.098	37.932
B	TOTALE DEI COSTI DELLA PRODUZIONE	52.089.769	11.147.837	40.941.932

Per il commento sulle singole voci si rimanda alla relazione sulla gestione.

B.7) COSTI PER SERVIZI

Euro 1.490.080

I costi per servizi sono riportati nella tabella che segue:

B.7	Costi per servizi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	<i>Manutenzioni e riparazioni</i>	93.573	-
	<i>Spese per coperture assicurative</i>	781.280	16.703
	<i>Ufenze (telefonia, energia elettrica, ecc.)</i>	43.900	13.289
	<i>Spese servizi informatici</i>	15.992	233
	<i>Consulenze professionali</i>	252.232	67.398
	<i>Mensa di terzi e Buoni pasto</i>	31.920	7.319
	<i>Emolumento Collegio Sindacale</i>	72.800	19.134
	<i>Emolumento amministratore</i>	68.977	29.556
	<i>Spese di pubblicità, promozione e rappresentanza</i>	17.417	1.106
	<i>Quote associative</i>	16.766	-
	<i>Spese generali</i>	28.047	7.094
	<i>Altri servizi</i>	67.178	21.096
B.7	Totale costi per servizi	1.490.080	182.930

Si evidenzia che le spese per coperture assicurative, costituite dai premi di competenza dell'esercizio, sono da considerare parallelamente ai rimborsi assicurativi riaddebitati alle imprese appaltatrici dei lavori per la realizzazione della Metropolitana.

B.8) COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Euro 7.550.260

I costi per godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infratrasporti S.r.l. deve riconoscere al Comune di Torino per la concessione della gestione della infrastruttura tranviaria e per l'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana Automatica, ai sensi e per gli effetti della Delibera di Giunta del Comune di Torino mecc. 2011 02525.

B.8	Costi per godimento beni di terzi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	<i>Affitti e locazioni</i>	84.939	-
	<i>Spese condominiali</i>	6.905	-
	<i>Noleggi</i>	1.416	-
	<i>Canoni a Comune di Torino per Rete Tranviaria</i>	5.742.750	-
	<i>Canoni per allungamento Concessione Metro</i>	1.700.000	-
	<i>Adeguamento canone Tranviario</i>	14.250	-
B.8	Totale costi per godimento beni di terzi	7.550.260	-

In coerenza a quanto indicato nella citata delibera, il canone per la rete tranviaria è stato adeguato di un'ulteriore 0,25% per tenere conto della modifica del tasso di inflazione programmata modificata dal Governo nel mese di settembre 2011 e portato all'2% dal precedente 1,5%.

B.9) COSTI PER IL PERSONALE**Euro 2.527.095**

La voce comprende:

B.9	Costo del Personale	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
B.9.a	Salari e stipendi	1.861.188	153.923
B.9.b	Oneri sociali	531.685	140.165
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	119.670	30.419
B.9.e	Altri costi	14.552	-
B.9	Totale costo del personale	2.527.095	324.508

Vengono di seguito riportati le singole voci di costo in dettaglio:

Salari e stipendi**Euro 1.861.188**

B.9.a	Salari e stipendi	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	Stipendi impiegati	1.718.362	131.120
	Personale dipendente comandato	142.066	22.803
	Visite mediche	760	-
B.9.a	Totale salari e stipendi	1.861.188	153.923

Oneri sociali**Euro 531.685**

B.9.b	Oneri sociali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	Contributi INPS dipendenti	489.840	128.327
	Inail	20.109	4.104
	PREVINDAI	13.850	5.154
	PRIAMO	7.886	2.580
B.9.b	Totale oneri sociali	531.685	140.165

Trattamento di fine rapporto**Euro 119.670**

B.9.c	Trattamento di fine rapporto	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	T.F.R. dell'esercizio	96.347	30.419
	F.do Previndai quota TFR Dirigenti	16.412	-
	F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti	6.911	-
B.9.c	Totale trattamento di fine rapporto	119.670	30.419

Altri costi

Euro 14.552

B.9.e Altri costi del personale	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
FASI	11.196	-
ASSIDAI - DIRIGENTI	3.356	-
B.9.e Totale altri costi del personale	14.552	-

B.10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Euro 40.436.178

La voce comprende:

B.10 Ammortamenti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
B.10.a Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.706.444	135.541
B.10.b Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	37.729.734	10.490.760
B.10 Totale ammortamenti	40.436.178	10.626.301

Amm.to immobilizzazioni immateriali

Euro 2.706.444

B.10.a Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Quota ammort.to spese costituzione società	46.267	35.306
Quota ammort.to software	2.415	1.200
Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi	2.459.692	-
Quota ammort.to spese accessorie su mutui	154.310	77.155
Quota ammort.to spese stipula finanziamento	43.760	21.880
B.10.a Totale ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.706.444	135.541

Amm.to immobilizzazioni materiali

Euro 37.729.734

B.10.b Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova	26.563.503	9.318.695
Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto	8.815.052	-
Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari	2.177.690	1.086.775
Quota ammort.to Costruzioni Leggere	165.970	83.234
Quota ammort.to Impianti Generici	784	-
Quota ammort.to mobili e arredi	3.611	851
Quota ammort.to macchine d'ufficio elettroniche	3.124	1.205
B.10.b Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	37.729.734	10.490.760

B.12) ACCANTONAMENTO PER RISCHI

Euro 34.126

L'accantonamento è stato effettuato per le motivazioni già descritte nel commento dello Stato Patrimoniale.

B.14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE**Euro 52.030**

Gli oneri diversi di gestione sono dettagliati nella tabella che segue:

B.14	Oneri diversi di gestione	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	Imposte di bollo	193	-
	Dritti Camerali CCIAA	1.420	-
	Imposta di registro	642	-
	Tasse di concessione governativa	516	-
	Tassa rifiuti - TARSU	4.713	-
	Altre imposte e tasse	2.780	3.738
	Acquisti vari	2.237	32
	Vestiaro dipendenti	640	-
	Spese di cancelleria	23.822	4.480
	Spese varie	3.078	58
	ICI	10.259	3.409
	Sanzion - Multe - ravvedimenti	178	-
	Altri costi indeducibili	1.552	263
	Abbonamenti, libri e pubblicazioni	-	1.891
	Valori bollati	-	227
B.14	Totale oneri diversi di gestione	52.030	14.098

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI**Euro 4.115.644****C.16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI****Euro 39.519**

La voce è costituita da interessi attivi su conto correnti bancari.

C.17) INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI VERSO ALTRI**Euro 4.155.164**

La voce è così composta:

C.17.d	Interessi ed altri oneri finanziari verso altri	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	Interessi passivi debiti verso banche	1.144	-
	Interessi passivi su mutui	3.891.282	754.993
	Spese, commissioni e interessi su Factor	262.036	-
	Interessi passivi debiti verso enti previdenziali e assistenziali	1	-
	Interessi passivi su imposte e tasse	701	-
C.17.d	Totale interessi ed altri oneri finanziari verso altri	4.155.164	754.993

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI**Euro 51.752**

La voce comprende le seguenti poste contabili:

E.20	Proventi e Oneri straordinari	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
E.20.d	Altri Proventi straordinari	58.065	-
	<i>Sopravvenienze attive</i>	58.065	-
E.20.c	Oneri straordinari	- 6.313	- 598
	<i>Sopravvenienze passive</i>	- 6.313	- 489
	<i>Multe, ammende, sanzioni</i>	- -	109
E.20	Totale proventi ed oneri straordinari	51.752	598

In particolare si segnala che le "Sopravvenienze attive" sono costituite principalmente da 55.806 Euro derivanti da IRES contabilizzata nel 2010 e non dovuta per effetto di perdite pregresse comunicate dalla società GTT in periodo successivo alla redazione del Bilancio 2010 ma relative ai rapporti inerenti alla scissione.

22) IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO**Euro 174.517**

Le imposte correnti sul reddito alla fine dell'esercizio 2011 sono pari a Euro 262.517, così dettagliate:

- IRAP	252.912
- IRES	9.605

Le imposte anticipate ammontano ad euro 88.000.

Si riportano le informazioni richieste dall'art. 2427, punto 14 lettera a) del Codice Civile relativamente alle imposte anticipate.

In relazione alla comunicazione pervenuta dalla società GTT Spa nel corso dell'anno 2011 di trasferimenti, a seguito della scissione, di perdite fiscali le stesse risultano essere le seguenti:

Anno	Importo
2005	1.094.650,18
2006	3.537.746,72
2007	0
2008	3.783.793,29
2009	1.517.801,27
Totale	9.933.991,46

Si è ritenuto, in base ai budgets redatti e che verranno approvati nell' assemblea contestualmente al bilancio, di assumere quale imponibile fiscale, per il solo anno 2012, euro 400.000.

- IRES	Imponibile fiscale	80%	27,5%
	400.000	320.000	88.000

Per motivi di prudenza non si sono presi in considerazione gli anni successivi ancorché i budgets evidenzino utili civilistico.

ELENCO DELLE PARTECIPATE

La società non detiene quote in società partecipate

CREDITI DI DURATA RESIDUA SUPERIORE A 5 ANNI

I crediti di durata superiore a 5 anni sono i seguenti:

C.2.4 - CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Breve termine	151.454.397	-	-	-	151.454.397
Lungo termine	182.415.861	-	-	-	182.415.861

CREDITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA

C.2.1 - CREDITI VERSO CLIENTI

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Breve termine	13.221.247	7.658	-	-	13.228.905

C.2.4a - CREDITI TRIBUTARI

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Breve termine	1.153.963	-	-	-	1.153.963

C.2.5 - CREDITI VERSO ALTRI

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Breve termine	4.275.282	-	-	-	4.275.282

DEBITI DI DURATA RESIDUA SUPERIORE AI 5 ANNI

I debiti di durata superiore a 5 anni sono i seguenti, non sono assistiti da garanzie reali:

D.4.3 - MUTUI PASSIVI BANCARI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	95.533.930	-	-	-	95.533.930
Lungo termine	256.477.775	-	-	-	256.477.775

DEBITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA

D.4.2 - BANCHE C/ANTICIPI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	150	-	-	-	150

D.7 - DEBITI VERSO FORNITORI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	42.060.777	254.114	-	-	42.314.891

D.11 - DEBITI VERSO CONTROLLANTI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	11.457.000	-	-	-	11.457.000

D.12 - DEBITI TRIBUTARI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	286.333	-	-	-	286.333

D.13 - DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	165.524	-	-	-	165.524

D.14 - ALTRI DEBITI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	15.907.250	-	-	-	15.907.250

INTERESSI e ALTRI ONERI FINANZIARI CAPITALIZZATI

Sono stati capitalizzati gli interessi su mutui nella percentuale del 46,68 (percentuale già utilizzata il passato anno come rapporto fra i co-finanziamenti aziendali per le opere in corso ed il complesso dei co-finanziamenti aziendali) limitatamente al periodo in cui la tratta Collegno-Lingotto non era ancora in esercizio.

Oltre la data di entrata in servizio della tratta Porta Nuova-Lingotto sono stati capitalizzati interessi sui mutui afferenti i lavori in corso (predisposizioni).

Voci di patrimonio netto

Nel seguente prospetto sono indicate le voci di patrimonio netto, con specificazione della loro origine.

Prospetto delle Disponibilità/Utilizzazioni delle Poste del Netto

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	192.112.216				
RISERVE DI CAPITALE	-	A			
RISERVE DI UTILI	4.909	B	-		
- Riserva Legale	4.909				
ALTRE RISERVE	93.261	A,B,C	93.261		
- Riserva Straordinaria	93.261				
TOTALE	192.210.386		93.261		

Legenda:

- A) per aumento di capitale
- B) per copertura perdite
- C) per distribuzione ai soci

	IRES	IMPONIBILE	% IRES
Risultato prima delle Imposte		194.225	
IRES teorica (27,50)%			53.412
Differenze permanenti			
- Spese indeducibili		1.552	
- Spese telefoniche indeducibili		7.162	
- Imposte indeducibili		10.259	
- Spese di rappresentanza		331	
- Accantonamenti per rischi e oneri		34.126	
- Multe ammende e sanzioni		178	
- Sopravvenienze passive		6.313	
- Deduzione IRAP 10% forfait		(8.971)	
- Proventi Straordinari		(55.815)	

Imponibile IRES da variazioni	(4.865)	
IRES su imponibile da variazioni		(1.338)
TOTALE IMPONIBILE TEORICO	189.360	
<i>IRES teorica</i>		52.074
80% Perdite pregresse	(151.489)	
ACE	(2.945)	
IRES		(42.469)
TOTALE IMPONIBILE	34.926	
IRES effettiva		9.605

IRAP	IMPONIBILE	%IRAP
Differenza tra valore e costi della produzione	4.258.118	
IRAP teorica (4,20)%		178.840
- Costo del personale dipendente	2.526.335	
- Inail dipendenti	(20.109)	
- Deduzione cuneo fiscale	(713.982)	
- Deduzione rimborso CCNL	(235.203)	
IMPONIBILE IRAP costo dipendenti	1.557.041	
IRAP su costo del personale		65.396
Differenze permanenti		
- Spese indeducibili	1.552	
- Spese di rappresentanza	331	
- Imposte indeducibili	10.437	
- Costo telefono indeducibile (20%)	7.162	
- Accantonamento per rischi e oneri	34.126	
- Prestazioni occasionali	56.500	
- Contributi su prestazioni occasionali e amministratore	17.877	
- Rimborso chilometrico	7.351	
- Compenso Amministratore	68.977	
- Sopravvenienza attiva	2.250	
IMPONIBILE IRAP da variazioni	206.563	
IRAP su imponibile da variazioni		8.676
TOTALE IMPONIBILE	6.021.722	
IRAP effettiva		252.912

NUMERO MEDIO DIPENDENTI

Il personale dipendente assunto dal 01/10/2010 è così suddiviso:

- Dirigenti 3
- Quadri 4
- Impiegati 27

oltre a 3 dipendenti (1 quadro e 2 impiegati) distaccati da GTT Spa.

Il numero dei dipendenti occupati per singola categoria è risultato invariato per tutto il 2011.

INFORMAZIONI RELATIVI AI COMPENSI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE

(Art. 2427 – 1° comma – n. 16 bis C.C.)

Il controllo contabile è stato affidato al Collegio Sindacale e pertanto il corrispettivo per l'attività di revisione legale è compreso nel compenso sottoindicato.

COMPENSO AMMINISTRATORI E SINDACI

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti all'Amministratore Unico ed al Collegio Sindacale (art. 2427 – 1° comma - n. 16 C.C.)

Qualifica	Compenso
Amministratore	68.977 oltre contributi
Collegio Sindacale	72.800

I compensi sopraindicati per l'Amministratore Unico, e riportati in bilancio, corrispondono a quanto deliberato nell'assemblea dei soci.

Essi sono stati stabiliti ed erogati nel rispetto della normativa prevista dall'art. 6 Legge 122/2010 di conversione del D.L. 78 (Manovra correttiva dei Conti Pubblici)

STRUMENTI FINANZIARI

La società non ha emesso strumenti finanziari (art. 2427 – 11° comma – n. 19 C.C.) né a strumenti finanziari derivati (art. 2427 bis – 1° comma – n. 1 C.C.)

INFORMAZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI REALIZZATE CON PARTI CORRELATE

(Art. 2427 – comma 1 – n. 22 bis C.C.)

La società nel corso dell'esercizio ha posto in essere operazioni con parti correlate. In particolare trattasi di operazioni di acquisto beni e servizi e prestazioni di servizi a seguito di contratti e convenzioni con il socio, impresa controllante Comune di Torino e GTT Spa.

La società ha altresì realizzato le iniziative affidate dall'Ente socio che ha erogato specifici contributi deliberati allo scopo.

I crediti e debiti generati dalle operazioni in oggetto sono evidenziati nel commento delle voci crediti e debiti verso controllanti nella presente Nota Integrativa e nell'apposito prospetto della Relazione sulla Gestione.

INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

(Art. 2427 – comma 1 – n. 22 ter C.C.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

PATRIMONI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

(Art. 2427 – comma 1 – n. 20)

Non sussistono

FINANZIAMENTI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

(Art. 2427 – comma 1 – n. 21)

Non sussistono

CONTRATTI DI LEASING FINANZIARIO

(Art. 2427 – comma 1 – n. 22)

Non sussistono

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il presente Bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società e corrisponde alle scritture contabili.

L'Amministratore Unico



PROSPETTI COMPLEMENTARI

INDICI DI BILANCIO

COMPOSIZIONE IMPIEGHI	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
IMMOBILIZZAZIONI SU TOTALE IMPIEGHI	77,15	79,16
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	4,95	4,67
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6,42	5,78
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	72,20	74,59
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	93,58	94,22
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	65.736.444	4.999.303
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO SU TOTALE IMPIEGHI	4,06	0,32
LIQUIDITA' DIFFERITE	48.758.062	4.254.176
LIQUIDITA' DIFFERITE SU TOTALE IMPIEGHI	3,01	0,27
LIQUIDITA' DIFFERITE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	74,17	85,10
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU TOTALE IMPIEGHI	1,05	0,05
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	25,83	14,90

COMPOSIZIONE FONTI	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
CAPITALE PROPRIO SU TOTALI FONTI	11,88	12,36
PASSIVITA' CONSOLIDATE	382.608.212	385.993.789
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE FONTI	23,64	24,82
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE DEBITI	26,83	28,32
PASSIVITA' CORRENTI	1.043.350.085	977.076.892
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE FONTI	64,48	63
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE DEBITI	73,17	71,68
INDICE INDEBITAMENTO	741,77	709,00

MARGINI ED INDICI DI STRUTTURA	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	- 977.613.641 -	- 972.077.589
MARGINE DI STRUTTURA PRIMARIO	- 1.056.373.198 -	- 1.039.005.830
INDICE DI COPERTURA/STRUTTURA PRIMARIO	15,39	16,61
MARGINE DI STRUTTURA SECONDARIO	- 673.639.105 -	- 653.012.041
INDICE DI COPERTURA SECONDARIO	46,04	46,96

MARGINI ED INDICI DI TESORERIA	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
MARGINE DI TESORERIA PRIMARIO	- 977.613.641 -	- 972.077.589
INDICE DI DISPONIBILITA'	6,40	0,51
MARGINE DI TESORERIA SECONDARIO	- 1.026.371.703 -	- 976.331.766
INDICE DI LIQUIDITA'	1,63	0,08

INDICI DI ROTAZIONE	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
ROTAZIONE DEI CREDITI COMMERCIALI	1,53	25,76

ANALISI DEL RISULTATO D'ESERCIZIO	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
R.O.E. (Return on Equity) <i>Redditività del Capitale Proprio</i>	0,01	0,05
REDDITIVITA' DELLA PRODUZIONE	0,26	0,06
ONEROSITA' MEDIA DEI FINANZIAMENTI	0,98	0,20

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
COPERTURA IMMOBILIZZAZIONI	15,40	15,61
BANCHE SU CIRCOLANTE	95,25	110,29
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO	88,13	87,64
ONERI FINANZIARI SU FATTURATO	20,51	21,24

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
R.O.S. (Redditività delle rendite)	21,02	26,84
R.O.A.	0,26	0,06
M.O.L. (Margine operativo lordo)	11.321.005	3.047.561

RENDICONTO FINANZIARIO AL 31/12/2011

A. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	745.126
B. FLUSSI MONETARI DA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	
Risultato d'esercizio	19.708,36
Ammortamenti	40.436.178
Accantonamento TFR	119.670
Accantonamento fondo rischi	34.126
Utilizzo fondi rischi e oneri	-
Utilizzo TFR	- 104.908
(aumento)/diminuzione crediti vs. clienti	- 13.090.923
(aumento)/diminuzione crediti di natura diversa	- 1.315.114
(aumento)/diminuzione dei ratei e risconti attivi	- 149.268
aumento/(diminuzione) debiti vs. fornitori	16.283.215
aumento/(diminuzione) debiti vs. controllanti	11.457.000
aumento/(diminuzione) dei ratei e risconti passivi	24.808.319
Flusso di cassa assorbito dalla gestione reddituale	78.498.003
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI	
Investimenti in immobilizzazioni:	
Immateriali	- 11.722.522
Materiali	- 45.979.458
Finanziarie	- 3.396
Flusso di cassa assorbito dall'attività d'investimento	- 57.705.376
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' FINANZIARIA	
Accensione di nuovi mutui	-
Rimborso mutui	- 5.395.977
(aumento)/diminuzione crediti vs. soci per finanziamenti	- 14.804.710
aumento/(diminuzione) debiti vs. altri finanziatori	15.641.316
Pagamento dividendi	-
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di finanziamento	- 4.559.371
E. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D)	16.233.257
G. DISPONIBILITA' FINANZIARIE NETTE (A+E)	16.978.383

INFRATRASPORTI.TO S.R.L.
Società con unico socio

Sede legale in Torino – C.so Siccardi N. 15
Registro delle Imprese di Torino – Codice fiscale e P.IVA 10319310016
Capitale sociale Euro 192.112.216 i.v.

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2011

Al socio unico.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2011, l'attività del Collegio sindacale è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

* . * . *

D) RELAZIONE DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

1. Abbiamo svolto la revisione legale dei conti del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'organo amministrativo della Società. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione legale dei conti.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo principi di revisione declinati e adattati secondo l'esperienza e competenza tecnica dei revisori in relazione alla situazione di fatto della Società. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata 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 controllo contabile è stato svolto in modo coerente con la dimensione della società e con il suo assetto organizzativo. Esso comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti 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 a fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 maggio 2011.
3. A nostro giudizio, il soprammenzionato bilancio d'esercizio è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete all'organo amministrativo della Società. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 14 del D.Lgs. 39/2010. A tal fine, abbiamo svolto procedure conformi alle indicazioni del principio di revisione n. PR 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob, opportunamente adattate in relazione alla specificità e alle finalità della realtà oggetto di revisione. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2011.

* . * . *

II) RELAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2 C.C., SULL'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SVOLTA DAL COLLEGIO E SUL BILANCIO DI ESERCIZIO.

Avuto riguardo alle modalità con cui si è svolta l'attività istituzionale di nostra competenza diamo atto:

- di aver vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- di aver tenuto periodiche riunioni con l'Amministratore Unico al fine di ottenere tempestive ed idonee informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società.

In relazione alle informazioni acquisite diamo atto di non aver rilevato violazioni della legge e dello statuto sociale, operazioni atipiche o inusuali né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

L'Organo amministrativo dà evidenza nella propria relazione dell'esposizione al rischio di tasso di interesse della gestione aziendale, rilevando che una variazione dei tassi può generare oneri finanziari addizionali in relazione alla residua esposizione debitoria a tasso variabile;

- di avere acquisito gli elementi di conoscenza necessari per svolgere l'attività di nostra competenza sulla valutazione del grado di adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, nonché sull'adeguatezza del sistema dei controlli in relazione alle esigenze aziendali. Sulla base delle informazioni acquisite non abbiamo rilevato disfunzioni e omissioni tali da ostacolare il regolare svolgimento dell'attività aziendale;
- mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, di avere riscontrato l'affidabilità del sistema amministrativo-contabile a recepire e rappresentare correttamente i fatti di gestione e a tradurli in sistemi affidabili di dati per la realizzazione dell'informazione esterna;
- che nel corso dell'esercizio non sono state presentate denunce di cui all'art. 2408 c.c. o esposti al collegio sindacale da parte di chicchessia;
- che la nostra attività di vigilanza si è svolta nel corso dell'esercizio 2011 con carattere di normalità e che da essa non sono emersi fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione.

Abbiamo esaminato il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 e la Relazione sulla gestione, in relazione ai quali, avendo preliminarmente constatato, come anzi precisato, l'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile a recepire e rappresentare correttamente i fatti di gestione e a tradurli in sistemi affidabili di dati per la realizzazione dell'informazione esterna, e

rinviano, per l'esito dell'attività di revisione legale del bilancio, alla prima parte della presente relazione, riferiamo quanto in appresso riportato:

- abbiamo vigilato sull'impostazione generale data al bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e 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, c.c.;
- ai sensi dell'art. 2426, n. 5, c.c. abbiamo espresso il nostro consenso all'iscrizione nell'attivo dello stato patrimoniale di costi di impianto e di ampliamento.

* * *

III) CONCLUSIONI

Alla luce delle considerazioni sopra svolte, esprimiamo, sotto i profili di nostra competenza, parere favorevole all'approvazione del Bilancio e diamo atto della conformità alla legge e allo statuto della proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dall'organo amministrativo.

Torino, lì 31 maggio 2012.

Il Collegio Sindacale

Aldo Milanese

Mauro Busso

Stefano Rigon