



## **INFRATRASPORTI.TO srl con socio unico Città di Torino**

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



foto: g. di M. di Ottavio © tutti i diritti riservati

# **BILANCIO 2012**

**INFRATRASPORTI.TO srl**  
**con socio unico Città di Torino**

**Relazione e bilancio al 31.12.2012**

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

#### **SOCIETÀ DI REVISIONE <sup>1</sup>**

BDO S.P.A.

### **IL DIRETTORE AMMINISTRAZIONE E FINANZA**

ING. MARCO CESARETTI

---

<sup>1</sup> Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 18/12/2012

## INDICE

Pag. 5 – Relazione sulla gestione

7 – Il quadro congiunturale generale

8 – Il quadro congiunturale piemontese

9 – Il mercato europeo delle opere infrastrutturali

11 – Il mercato italiano delle opere infrastrutturali

14 – Il ritardo infrastrutturale

18 – Disponibilità e utilizzo delle risorse pubbliche

19 – Le infrastrutture in Piemonte

22 – Situazione patrimoniale ed economica

24 – Andamento generale della gestione operativa

27 – Oneri e proventi finanziari e straordinari; imposte sul reddito

30 – Investimenti:

- Metropolitana automatica
- Attività di alta sorveglianza dei lavori
- Attività di Engineering
- Impianti fissi e Linee Tranviarie
- Attività di Engineering per le infrastrutture ferroviarie
- Altri investimenti

35 – Rischi connessi all'attività aziendale / coperture assicurative

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

43 – Eventi di rilievo dei primi mesi del 2013

45 – Evoluzione prevedibile della gestione

46 – Legge 231

47 – Proposte all'Assemblea: Destinazione dell'utile di esercizio

48 – Bilancio d'esercizio al 31.12.2012

51 – Nota integrativa

87 – Prospetti complementari

- indici di bilancio
- rendiconto finanziario

90 – Relazione del Collegio Sindacale

94 – Relazione del Revisore Legale

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

Il 2012 è il secondo esercizio completo della nuova società delle infrastrutture TPL di Torino, Infratrasporti.To S.r.l. – nata dalla scissione parziale proporzionale del Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.A. nel settembre del 2010 in attuazione dell'art.113, comma 13, del TUEL., ed il primo intero esercizio della tratta Porta Nuova-Lingotto attivata nel marzo del 2011.

Il bilancio 2012 si chiude con un risultato positivo al netto delle imposte di Euro 103.740 migliorando le previsioni delineate in sede di bilancio preventivo, confermando quindi anche le proiezioni del piano industriale (elaborato col supporto di Bancalmi e recentemente aggiornato dagli uffici finanziari della società) e del progetto di scissione approvato nel maggio del 2010.

Nel corso dell'esercizio 2012 la Società ha perseguito con impegno e determinazione i suoi obiettivi istituzionali: la progettazione e l'avvio degli interventi di prolungamento della linea 1 della metropolitana automatica, dalla fermata del Lingotto – in esercizio dal 2011 – alla piazza Bengasi, ai confini di Torino col comune di Moncalieri, ed i lavori di mantenimento e ammodernamento della rete tranviaria torinese, in collaborazione e per il tramite dell'esercente GTT S.p.A., nell'ottica della progressiva ristrutturazione e del potenziamento delle reti e del complessivo sistema dei trasporti pubblici al servizio della conurbazione torinese.

I risultati conseguiti testimoniano con evidenza tale determinazione, confermata e proseguita con forza dopo la scissione, nonostante le difficoltà comportate dalla stretta finanziaria determinata dalla crisi economica che sta ancora attanagliando l'Europa e specialmente l'Italia ed il Piemonte.

La Società Infratrasporti.To gestisce attualmente investimenti per un valore storico totale di quasi 1,4 miliardi di euro connessi al sistema della mobilità dell'hinterland torinese ed ha in corso investimenti per ulteriori 17,5 milioni di Euro, inizio di un programma di investimenti che nel prossimo triennio (2013-2015) indica impegni per complessivi 307 milioni di Euro.

Nell'ambito dei processi realizzativi delle infrastrutture di trasporto, si segnalano i seguenti principali interventi infrastrutturali:

- Prolungamento sud della Linea 1 della Metropolitana (Tratta Lingotto-Bengasi) – sostanziale completamento della progettazione esecutiva delle opere civili ed avviamento dei lavori per lo spostamento dei sottoservizi e del cantiere per le opere civili al rustico;
- Linea 1 tratte in esercizio Collegno-Porta Nuova-Lingotto – ultimazione dei collaudi ed interventi di manutenzione straordinaria;
- Prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana (Tratta Collegno-Cascine Vica) e Linea 2 – collaborazione con il Comune di Torino per completamenti ed approfondimenti dei temi progettuali;
- Collegamento ferroviario del passante ferroviario con la linea Torino-Ceres lungo la direttrice di Corso Grosseto – è stata data assistenza alla Regione Piemonte nell'ambito della complessa procedura di approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dell'opera intervenuta il 26/10/2012;
- Rete Tranviaria Città di Torino (inclusa Linea 4) – sono stati verificati e controllati gli interventi di manutenzione straordinaria e rinnovo necessari al corretto mantenimento dell'infrastruttura e sono stati progettati interventi da realizzare nei prossimi anni.

Se quindi nel 2011 l'attività aziendale era stata caratterizzata soprattutto dal consolidamento dei lavori avviati da GTT e quindi in primis il completamento della seconda tratta della metropolitana automatica Porta Nuova-Lingotto, nel 2012 l'azienda ha principalmente guardato al proprio sviluppo con l'avviamento dei lavori sul prolungamento sud della Linea 1 – tratta Lingotto-Bengasi, ma anche con il sostanziale completamento dell'iter autorizzativo per il collegamento in sotterraneo della Ferrovia Torino-Ceres al Passante Ferroviario di Torino, opera di interesse strategico per il futuro assetto del sistema di trasporto della città di Torino e di tutto il Piemonte.

Resta ancora da completare la procedura avviata con la delibera del maggio 2011 (mecc. 2011 02525/64) al fine di formalizzare il ruolo di gestore dell'infrastruttura tranviaria della Città di Torino definendo il relativo convenzionamento, così come ricordato nell'art 24 comma 2 del Contratto di Servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino stipulato fra GTT S.p.A., Comune di Torino, Agenzia della Mobilità Metropolitana e Infratrasporti.To S.r.l. il 29 ottobre 2012.

## IL QUADRO CONGIUNTURALE GENERALE

L'economia globale nel corso del 2012, ha evidenziato un progressivo rallentamento dall'inizio dell'anno soprattutto a causa dei paesi sviluppati, a partire dall'area dell'Euro dove le difficoltà dei paesi periferici si sono allargate anche alle economie più forti.

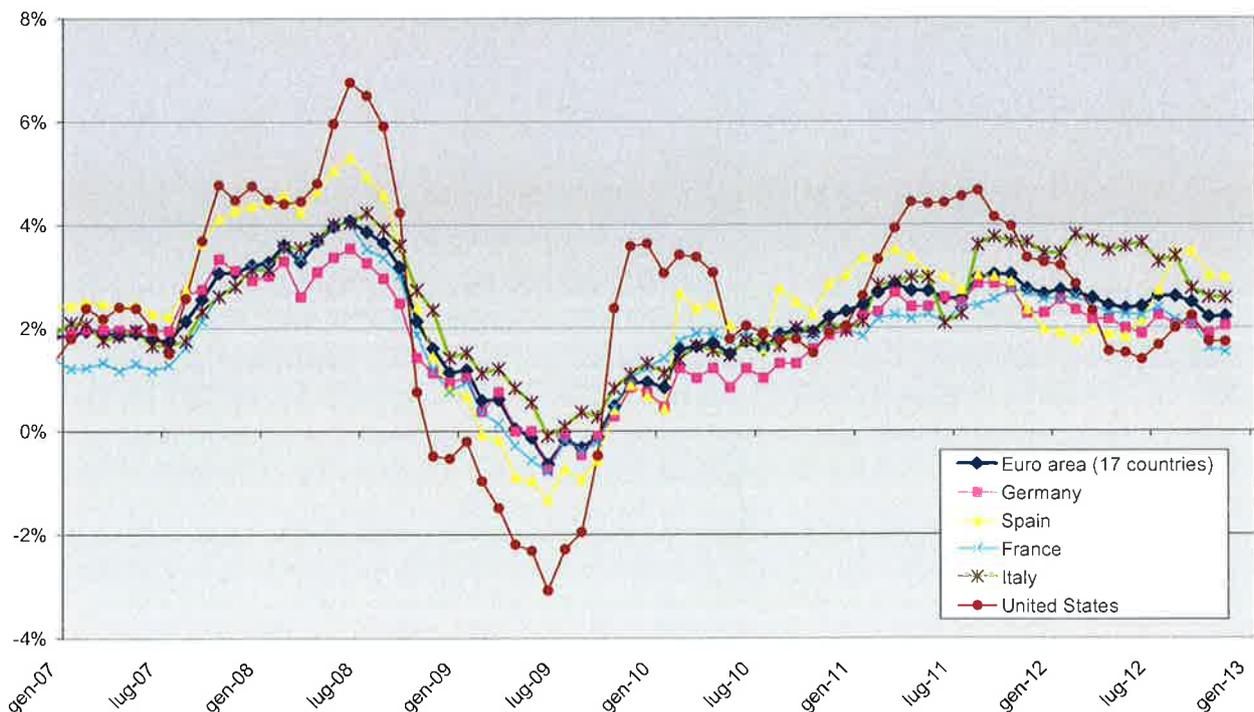
Nel corso dell'anno si sono invece in parte stemperate le tensioni sui debiti sovrani di alcuni paesi dell'Eurozona, per cui si sono attenuati i differenziali di tasso fra i titoli di Stato dei paesi europei, certamente per effetto dei nuovi poteri d'intervento sui mercati attribuiti alla BCE, ma anche dagli accordi sui Piani di Assistenza Finanziaria alla Grecia e dai progressi verso la razionalizzazione dell'Unione bancaria europea.

Nell'area Euro l'attività economica, condizionata dalle politiche di rigore dei paesi periferici e secondariamente dal rallentamento dell'economia mondiale, è stata negativa negli ultimi tre trimestri dell'anno, segnando nel complesso un regresso dello 0,7%.

L'inflazione nell'area Euro si è mantenuta sostanzialmente stabile su valori prossimi al 2,2%, seppure sia da sottolineare come i valori maggiori si sono registrati nei paesi periferici, in ragione delle politiche di assestamento dei conti pubblici.

Più in generale alla decelerazione dell'inflazione ha contribuito in maniera significativa il rallentamento dei prezzi dei prodotti energetici.

### ANDAMENTO INFLAZIONE



Nel 2012 è proseguita la fase recessiva dell'economia italiana attenuatasi nella seconda metà dell'anno; nel complesso il PIL è arretrato del 2,4%.

La domanda interna si è contratta in misura superiore al 3%, riflettendo la perdurante debolezza dei consumi delle famiglie e degli investimenti fissi lordi in flessione di oltre l'8%. Migliorano ancora le esportazioni, ma in misura sensibilmente inferiore al 2011, mentre il saldo commerciale, sostenuto dall'ampio avanzo dei prodotti non energetici (+74,0 miliardi), raggiunge +11,0 miliardi. Questo surplus, il più ampio conseguito dal 1999, si realizza in un contesto annuo di crescita del 3,7% dell'export e di flessione del 5,7% degli acquisti.

A fronte di una sostanziale stabilità del numero di occupati, l'espansione dell'offerta di lavoro ha continuato per tutto il 2012 a spingere verso l'alto il tasso di disoccupazione, ormai stabilmente superiore al 11% (era il 9,5% a dicembre del 2011). La debolezza della domanda di lavoro si riflette nelle ore effettivamente lavorate che si sono ridotte rispetto al 2011 sia nel settore industria che nel settore dei servizi. L'utilizzo delle ore di CIG da parte delle aziende con più di 10 dipendenti è aumentata del 35% rispetto al 2011 ed ha quasi raggiunto il livello record del 2009.

## **QUADRO CONGIUNTURALE PIEMONTESE**

A livello regionale, nel 2012 è proseguita in Piemonte, sostanzialmente in linea con il dato nazionale, la progressiva flessione dell'economia, evidenziata in modo netto dalla flessione della produzione industriale (-4,7% rispetto al 2011). I fatturati delle industrie piemontesi sono infatti risultati in progressiva riduzione, anche per effetto della riduzione, seppure in misura minore, dei fatturati con l'estero (dato in controtendenza a livello nazionale).

Naturalmente il mercato del lavoro ha parallelamente evidenziato la perdita di circa 21 mila posti di lavoro fissando il numero degli occupati nella regione in circa 1,85 milioni. Il numero dei disoccupati è quindi risultato pari a circa 187 mila lavoratori in aumento di circa 33 mila unità (tasso di disoccupazione +9,2%, era il 7,6% nel 2011).

Le condizioni del credito, risentono della debolezza, sia pure in attenuazione, della domanda da parte di imprese e famiglie legata alla congiuntura economica sfavorevole.

I criteri di offerta dei prestiti alle imprese sono divenuti più restrittivi, riflettendo l'aumento del rischio percepito connesso al deterioramento delle prospettive dell'attività economica.

La flessione del costo del credito alle imprese registrata nella prima parte dell'anno si è interrotta nell'estate.

## IL MERCATO EUROPEO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

Nel quadro congiunturale sopra descritto il settore delle costruzioni si trova in una situazione di grande difficoltà. A fine 2012 gli investimenti in costruzioni, nella media dei Paesi UE, hanno registrato un'ulteriore flessione del 2,0% su base annua (-3,8% nel 2010, -0,2% nel 2011) e le recenti previsioni della Commissione Europea indicano per il 2013 una ulteriore riduzione, seppur più contenuta (-0,5%).

La crisi settoriale coinvolge in maniera più o meno intensa tutti i paesi UE; dal 2008 al 2012 c'è stata una contrazione degli investimenti in costruzioni del 18,1% in termini reali.

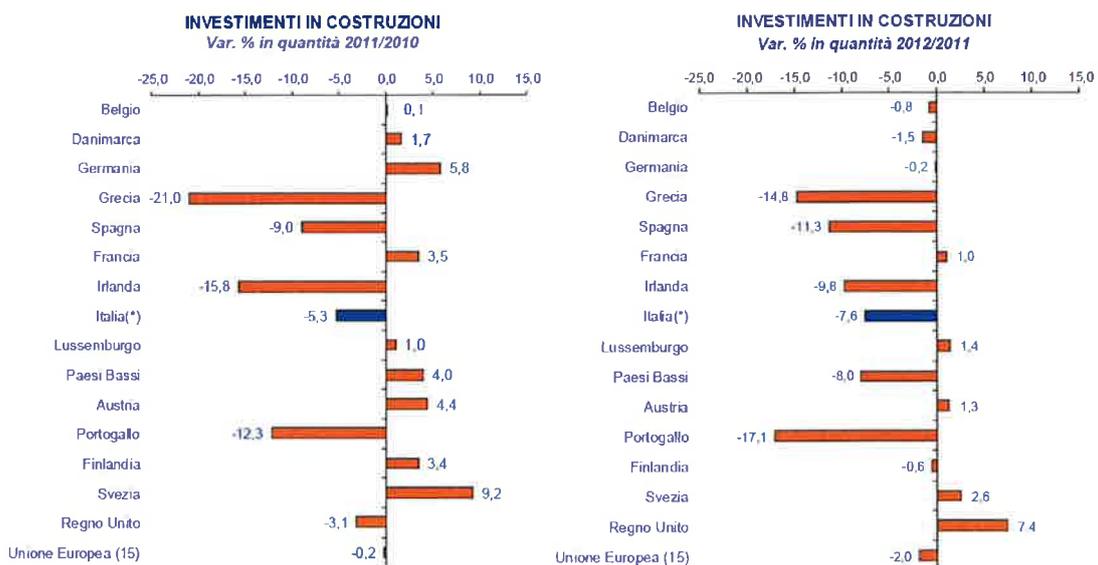
Alcuni paesi stanno, tuttavia, sperimentando una crescita degli investimenti in costruzioni che deriva dall'adozione di mirate politiche economiche settoriali.

Questi Paesi, contrariamente all'Italia, hanno già adottato misure di medio termine in grado di garantire una pianificazione degli investimenti, privati e pubblici, e di assicurare in tal modo più concrete prospettive di crescita del settore. Si tratta di politiche rivolte, soprattutto, al mercato residenziale, ma anche sociali, soprattutto attraverso gli interventi rivolti al miglioramento della qualità del luogo in cui si abita ed al contenimento energetico degli edifici.

Il 2012 è stato, quindi, il quinto anno consecutivo di flessione: dal 2007 al 2012 gli investimenti in costruzioni nella media dei Paesi Ue a 15, ed anche il 2013 si preannuncia essere un anno negativo per buona parte dei paesi europei.

L'analisi per singoli Paesi presenta, tuttavia, dinamiche piuttosto differenziate. Si evidenziano performance positive per pochi Paesi, mentre per gli altri permane una situazione di recessione.

Nel 2012, gli investimenti in costruzioni crescono solo in Francia (+1,0% la stima su base annua), Lussemburgo (+1,4%), Austria (+1,3%), Svezia (+2,6%) e Regno Unito (+7,4%), mentre risultano stazionari in Germania (-0,2%).



In particolare, in Francia, nel 2012, per il secondo anno consecutivo, crescono gli investimenti in abitazioni per effetto dell'efficacia di alcune misure volte a sostenere il comparto residenziale, quali il dispositivo "Scellier" (riconfermato, seppur ridimensionato, per i prossimi quattro anni).

Anche in Germania, prosegue la crescita degli investimenti in abitazioni, strettamente collegata ad incentivi rivolti al mercato residenziale ed in particolare ai lavori di manutenzione e riqualificazione energetica degli edifici.

Con riferimento agli altri paesi dell'Ue a 15, invece, si segnala un ritorno a tassi negativi per gli investimenti in costruzioni in Belgio (-0,8%), Danimarca (-1,5%) e Finlandia (-0,5%). Il settore delle costruzioni continua ad essere in grande difficoltà, soprattutto, in Grecia (-14,8% nel 2012 su base annua), Spagna (-11,3%), Irlanda (-9,8%), Paesi Bassi (-8,0%) e Portogallo (-17,1%), Paesi per i quali l'uscita dalla crisi è prevista non prima del 2014.

In Italia nel corso del 2012 gli investimenti del settore costruzioni è in regresso del 7,6%, peggiorando il già negativo dato del 2011; tutti gli indicatori settoriali disponibili danno evidenza della criticità della situazione del mercato.

Il Piano Europeo denominato "Connecting Europe Facility" destinato a *migliorare le reti di trasporto, quelle energetiche e quelle digitali*, adottato dalla Commissione Europea lo scorso 19 ottobre 2011 e che nelle intenzioni dovrebbe rendere disponibili 50 miliardi di Euro per le infrastrutture di interconnessione dei paesi europei (di cui 31,7 miliardi per l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto), **è stato recentemente confermato come strumento di rilancio delle infrastrutture strategiche** che consentirebbero all'Europa di competere e di crescere in un mondo globalizzato, conformemente alla strategia Europa 2020.

Il CEF costituirà certamente nel futuro l'elemento di facilitazione per molti investimenti necessari nelle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e di Internet nell'UE che diversamente non potrebbero essere realizzati a livello puramente nazionale, a maggior ragione nel contesto della crisi attuale che rende particolarmente difficile l'ottenimento di prestiti bancari a favore di investimenti nel settore delle infrastrutture.

Nel settore delle costruzioni in Europa si prevede che vengano veicolati notevoli investimenti privati grazie agli strumenti finanziari innovativi, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti (***project bond***).

Le reti transeuropee ad alte prestazioni, sostenibili e interconnesse in modo efficiente sono considerate essenziali per il pieno funzionamento del mercato unico europeo e il passaggio ad un'economia a basse emissioni di carbonio più sostenibile.

E' importante anche sottolineare la complementarità della politica UE di coesione con il programma "CEF" sottolineando al tempo stesso l'importanza della politica di coesione ai fini del potenziamento della competitività dell'intera Unione europea.

## IL MERCATO ITALIANO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

La crisi economica in atto, combinata con le politiche di contenimento della spesa pubblica, ha già prodotto un ridimensionamento degli investimenti in costruzioni, nettamente superiore rispetto a quello determinato dalla crisi degli anni novanta. In cinque anni (2008-2012), in Italia il settore delle costruzioni ha perso oltre un quarto degli investimenti (-27,1% in termini reali).



La crisi precedente aveva, invece, prodotto in un periodo più lungo, ovvero sette anni (1992-1998), una caduta degli investimenti in costruzioni di minore entità (-11,4%).

Soffrono tutti i comparti: dalla produzione di nuove abitazioni, che in sei anni avrà perso il 54,2%, all'edilizia non residenziale privata, che segna una riduzione del 31,6%, **alle opere pubbliche, che registrano una caduta del 42,9%**.

**In quest'ultimo comparto il calo produttivo è in atto dal 2005 e complessivamente la flessione raggiunge il 49,5%**. Solo il comparto della riqualificazione degli immobili residenziali mostra una tenuta dei livelli produttivi (+12,6%).

I provvedimenti di incentivazione del mercato delle costruzioni contenuti nel DL Sviluppo (DL 83/2012) hanno dimostrato di avere bisogno di tempi più lunghi per l'avvio e di un quadro di risorse certo. Con riferimento, ad esempio, al "piano per le città", che

rappresenta un importante segnale di attenzione per la valorizzazione delle aree urbane, i progetti inviati dai comuni sono stati 430, per un valore complessivo di 18,5 miliardi.

Il DL Sviluppo ha messo a disposizione 224 milioni e si stanno cercando le risorse, mobilitando disponibilità pubbliche e private, per poter dare cantierabilità alle iniziative.

Anche sul fronte delle infrastrutture si è registrato uno slittamento dell'avvio dei cantieri finanziati dal Cipe con risorse nazionali.

Contemporaneamente il DDL di stabilità 2013 ha ***ulteriormente irrigidito il patto di stabilità interno***, lasciando prevedere una ***ulteriore diminuzione dei lavori finanziati con risorse degli Enti Locali***.

L'intensa caduta dei livelli produttivi settoriali incide pesantemente sul tessuto produttivo e sull'occupazione nelle costruzioni. Il numero di imprese iscritte alle Casse Edili, già in riduzione del 19,3% tra il 2008 ed il 2011, mostra un ulteriore calo tendenziale del 9,3% nei primi otto mesi 2012. Ancor più negativo il bilancio per operai e ore lavorate: rispettivamente -23,2% e -22,7% nel triennio 2009-2011 e -10,3% e -13,8% nel periodo gennaio-agosto di quest'anno.

Il ricorso alla Cassa Integrazioni Guadagni da parte delle imprese di costruzioni continua ad ampliarsi. Il numero delle ore autorizzate dalla CIG per i lavoratori del settore è aumentato del 28,3% nei primi dieci mesi 2012 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La flessione dei livelli occupazionali nel settore emerge anche dai dati Istat sulle forze di lavoro: tra il picco del quarto trimestre 2008 e il quarto trimestre 2011 il numero dei lavoratori operanti nelle costruzioni si è ridotto del 12,1%, e un'ulteriore riduzione del 5,1% si registra nei primi nove mesi del 2012.

Sulla base degli indicatori disponibili, l'ANCE stima che a fine 2012 i posti di lavoro persi nelle costruzioni dall'inizio della crisi economica raggiungano le 360.000 unità (erano 325.000 nella stima di giugno scorso). Considerando anche i settori collegati la perdita occupazionale complessiva sarà di circa 550.000 unità.

Sullo scenario di gravissima crisi sopra descritto, pesano il razionamento del credito e i ***ritardati pagamenti alle imprese da parte della Pubblica Amministrazione***.

A giugno 2012, la stretta del credito nei confronti del settore delle costruzioni ha raggiunto il livello più alto dall'inizio della crisi. La stessa BCE, analizzando le condizioni di accesso al credito (Bank Lending Survey) afferma che le condizioni applicate per l'erogazione di finanziamenti alle PMI da parte delle banche italiane sono state generalmente tra le più rigide tra i 17 Paesi aderenti.

FINANZIAMENTI OLTRE IL BREVE TERMINE PER DESTINAZIONE IN ITALIA  
2007 - Flusso di nuovi mutui, valori %



FINANZIAMENTI OLTRE IL BREVE TERMINE PER DESTINAZIONE IN ITALIA  
I° semestre 2012 - Flusso di nuovi mutui, valori %



Dall'ultima Indagine congiunturale dell'ANCE emerge che quasi il 50% delle imprese associate intervistate ha evidenziato che nel periodo maggio-settembre 2012 la domanda di credito è aumentata; solo il 17%, invece, ha registrato una diminuzione. I motivi alla base di questo aumento della domanda di credito sono riconducibili ai ritardi di pagamento della PA, alla diminuita capacità di autofinanziamento e alla variazione delle esigenze produttive, alla ristrutturazione del debito.

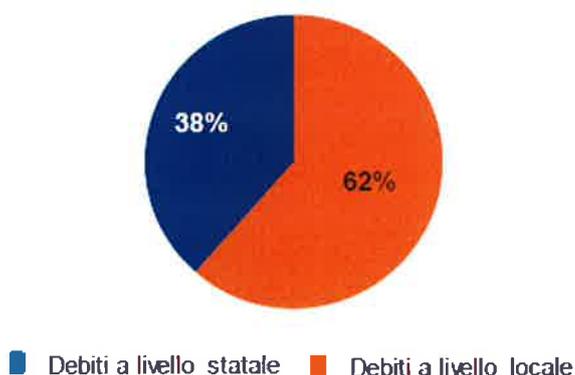
Il risultato di questa situazione, in continuo peggioramento, è un deterioramento del rapporto sofferenze/impieghi per tutti i settori, in modo più marcato per le costruzioni.

***In particolare la dimensione finanziaria dei ritardi di pagamento della Pubblica Amministrazione nel settore dei lavori pubblici ha raggiunto nel 2012 valori prossimi ai 19 miliardi di Euro ed è in costante crescita.***

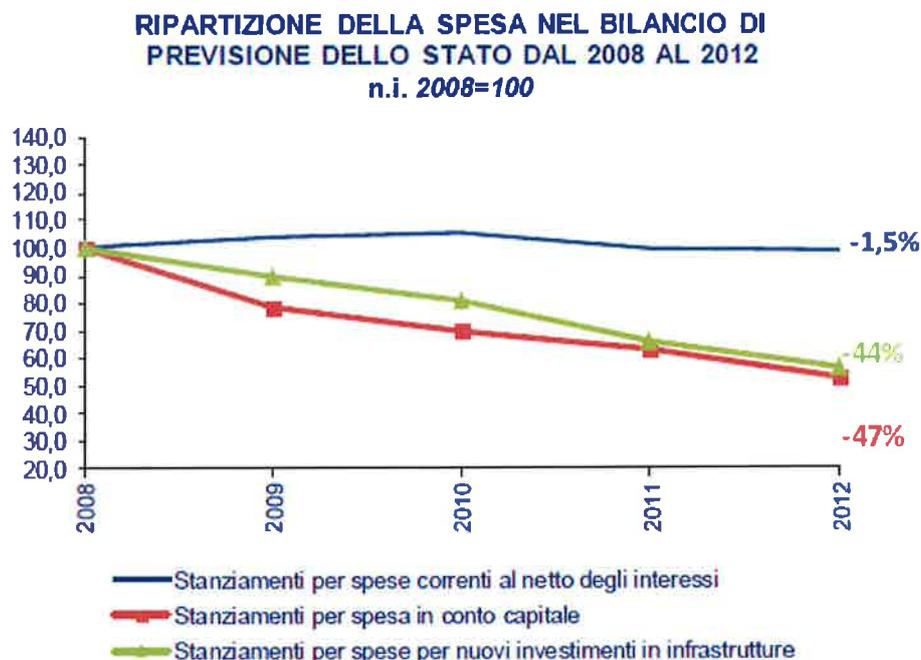
Anche i tempi di pagamento aumentano: in media, le imprese che realizzano lavori pubblici sono **pagate dopo 8 mesi** – circa quindici giorni in più rispetto a maggio scorso- e le punte di ritardo superano ampiamente i 2 anni.

In questo senso il recentissimo DL approvato dal Consiglio dei Ministri dovrebbe rappresentare un'elemento per il cambiamento di tendenza.

I RITARDI DI PAGAMENTO PER LAVORI PUBBLICI IN ITALIA - Composizione % importo



Le scelte di politica economica adottate negli ultimi anni da tutti i Governi che si sono succeduti continuano a penalizzare la spesa per gli investimenti pubblici a fronte di un progressivo aumento della spesa corrente.



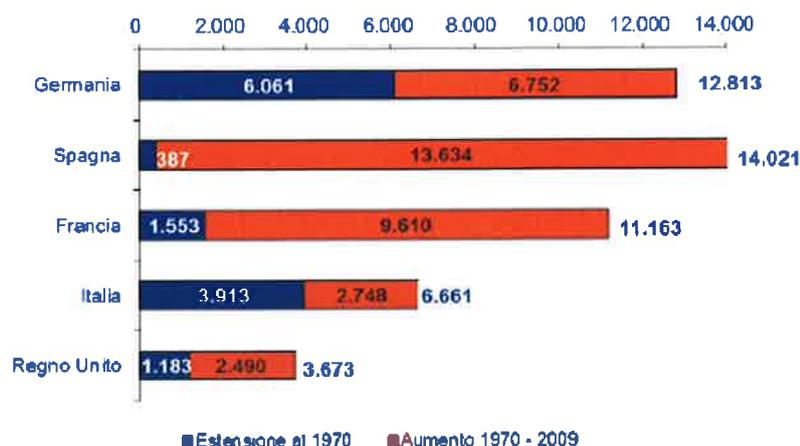
## IL RITARDO INFRASTRUTTURALE

Dal confronto fra la dotazione infrastrutturale italiana e quella dei principali paesi europei emerge una generale inadeguatezza ed obsolescenza delle nostre reti.

Tale fattore influenza in modo negativo le prospettive di sviluppo economico del Paese. Infatti, le infrastrutture italiane non sembrano essere in grado di soddisfare in modo adeguato le esigenze espresse dai vari settori economici, dai cittadini e dai flussi turistici.

Ad esempio la rete autostradale che, in Italia, all'inizio degli anni '70 era tra le più moderne e sviluppate d'Europa, risulta oggi tra le meno estese. Nel 2009, infatti, le autostrade italiane misuravano complessivamente 6.661 km, ovvero circa la metà rispetto alla Germania (12.813 km) e alla Spagna (14.021km).

**Rete autostradale**  
Estensione in km



Oggi la rete italiana mostra i segni di circa 40 anni di mancati investimenti.

Secondo i dati Eurostat, dal 1970 al 2009 la rete autostradale in Spagna è 36 volte la dotazione iniziale, in Francia 7 e in Germania poco più di 2, in Italia poco più di una volta e mezza la dotazione iniziale.

Alla limitata crescita del sistema autostradale, si è accompagnato uno scarso sviluppo anche della rete ferroviaria, compresa quella ad Alta Velocità/Alta Capacità.

**RETE AD ALTA VELOCITA'**  
Estensione in km

	Belgio	Germania	Spagna	Francia	Italia
1981	-	-	-	301	150
1985	-	-	-	419	224
1990	-	90	-	710	224
1995	-	447	471	1.281	248
2000	72	636	471	1.281	248
2001	72	636	471	1.540	248
2002	137	833	471	1.540	248
2003	137	875	1.069	1.540	248
2004	137	1.196	1.069	1.540	248
2005	137	1.196	1.090	1.540	248
2006	137	1.285	1.272	1.540	876
2007	137	1.285	1.511	1.872	562
2008	137	1.285	1.599	1.872	744
2009	209	1.285	1.604	1.872	923
2010	209	1.285	2.056	1.896	923

La competitività e la vivibilità di un territorio non dipendono solo dall'efficienza delle grandi reti di trasporto, ma da uno sviluppo armonico del territorio in cui alle grandi opere di collegamento vengano **affiancate le piccole e medie opere a servizio delle aree**

urbane, che costituiscono il vero motore di sviluppo dell'economia dove si concentrano la maggior parte delle attività sociali ed economiche.

Le aree urbane rappresentano un **fattore strategico per la crescita** e la competitività, a patto di riuscire a conseguire una diffusa valorizzazione del territorio, dell'edificato, dell'accessibilità anche ai fini di una migliore integrazione sociale.

Lo sviluppo disordinato delle città italiane è il frutto di una frammentazione amministrativa che ha sostanzialmente ostacolato sviluppi urbanistici organici, che hanno comportato incoerenza tra pianificazione urbana e politiche dei trasporti.

Questa situazione sta comportando una crescita molto forte della mobilità pendolare con il parallelo aumento del trasporto privato su strada.

**La mobilità rappresenta, quindi, una sfida chiave delle politiche urbane; oggi più che mai, infatti, è strategica la coerenza tra la pianificazione urbana e le politiche dei trasporti, per dare una risposta efficiente e sostenibile alla crescente domanda di spostamento, di persone e merci, anche attraverso l'integrazione tra le reti infrastrutturali lunghe e le nuove e più ampie polarità urbane.**

Rispetto ai temi della mobilità urbana, le città italiane sono da tempo in fase di lenta rincorsa, tentando di recuperare un gap storico legato soprattutto agli scarsi investimenti sul trasporto su ferro, ma anche alla mancanza di politiche di sistema.

Le analisi convergono nella segnalazione di alcuni principali criticità di fondo:

- il ritardo storico nella realizzazione di infrastrutture per il trasporto collettivo di massa testimoniato da una scarsa dotazione di **reti metropolitane**, da una incompleta e obsoleta **rete ferroviaria urbana**;
- il forte squilibrio modale a favore del trasporto individuale su strada, aggravato da una domanda di trasporto cresciuta a ritmi molto sostenuti.

**METROPOLITANE DELLE CITTA' EUROPEE: ESTENSIONE E UTENTI**

Città	Estensione rete	Numero linee	Numero stazioni	Passeggeri /anno (in mln)	Anno entrata servizio
Londra	402 km	11	270	1.065	1863
Madrid	293 km	13	288	627	1919
Parigi	213 km	16	300	1.479	1900
Berlino	146 km	10	173	509	1902
Barcellona	123 km	11	164	405	1924
Stoccolma	106 km	3	100	300	1950
Monaco	103 km	6	100	360	1971
Amburgo	101 km	3	89	206	1912
Oslo	84 km	6	90	98	1928
Milano	83 km	3	94	328	1964
Rotterdam	78 km	5	62	87	1968
Vienna	74 km	5	101	510	1898
Atene	72 km	3	54	342	1957
Francoforte	65 km	9	87	114	1968
Praga	59 km	3	57	585	1974
Bruxelles	56 km	4	69	133	1976
Bilbao	43 km	2	40	89	1995
Amsterdam	42 km	4	52	85	1977
Lisbona	40 km	4	52	166	1959
Roma	39 km	2	48	274	1956
Budapest	33 km	3	42	297	1896
Lione	30 km	4	43	244	1974
Marsiglia	22 km	2	30	68	1977
Helsinki	21 km	1	17	50	1982
Copenhagen	21 km	2	22	46	2002
Napoli	17 km	2	19	29	1993
Torino	13 km	1	21	38	2006

La lunghezza complessiva delle reti metropolitane presenti in Italia, pari a 152 km, non supera di molto quella della città di Berlino, ed è di gran lunga inferiore rispetto alla rete di Parigi (210 km), di Madrid (292 km) e di Londra (402 km).

Inoltre, andando a considerare lo sviluppo e la capillarità della rete metropolitana nelle città, emerge ad esempio che Roma e Milano sono dotate di un servizio di trasporto metropolitano simile a quello presente in città europee di minori dimensioni come Amburgo, Lisbona, Budapest.

Infine, se si mette a confronto la dimensione della rete e il numero di utenti delle metropolitane delle principali città europee, per le città italiane emerge un quadro particolarmente critico in cui alla modesta estensione della rete si accompagna una notevole dimensione dell'utenza.

## DISPONIBILITA' E UTILIZZO DELLE RISORSE PUBBLICHE

La teoria economica conferma l'importanza delle infrastrutture nel processo di crescita.

In base alle evidenze empiriche, le infrastrutture sono considerate una "precondizione" per lo sviluppo economico di un paese o di una regione, ma è stato evidenziato anche come la domanda e l'offerta di infrastrutture aumentino nelle fasi di maggior crescita economica.

All'aumentare del reddito, infatti, le infrastrutture devono adattarsi alle nuove esigenze produttive, e tale adattamento guida a ulteriori incrementi di prodotto e sollecita ulteriore domanda infrastrutturale, plasmandola con le linee strategiche adottate.

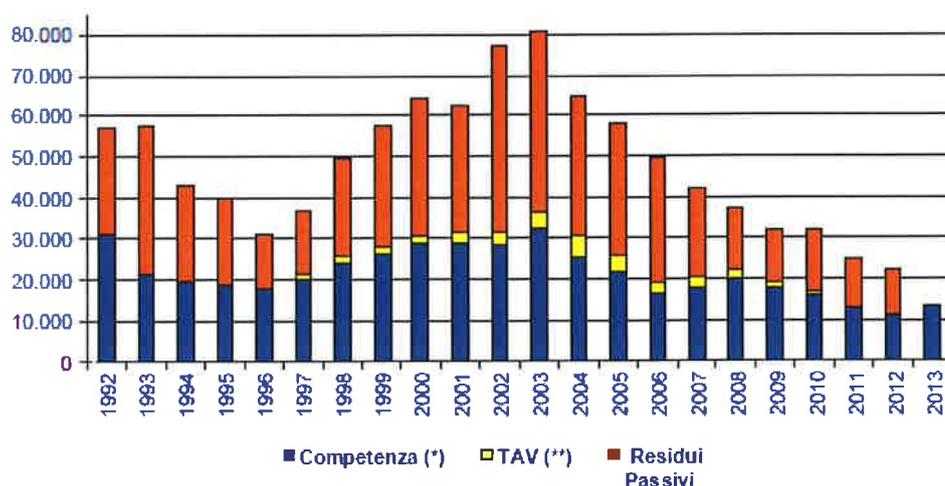
Nei paesi, e nelle regioni, in ritardo di sviluppo c'è una maggiore richiesta di servizi infrastrutturali legati alla distribuzione di acqua potabile, alla sanità e all'igiene (servizi primari). All'aumentare del reddito, cresce l'importanza delle infrastrutture energetiche, dei trasporti, delle telecomunicazioni (servizi secondari), mentre diminuiscono le necessità di impianti di irrigazione e di distribuzione e potabilizzazione dell'acqua.

In Italia alla spesa pubblica per investimenti viene destinata una parte modesta delle risorse pubbliche complessive, pari al 49,9% del PIL nel 2011.

Se si considerano gli investimenti pubblici fissi lordi, che riguardano principalmente le infrastrutture (e solo in minor misura macchinari, mezzi di trasporto e altre immobilizzazioni), l'Italia si colloca agli ultimi posti nell'area Euro.

Nel 2012 gli stanziamenti di nuove risorse per opere pubbliche in Italia hanno nuovamente registrato una riduzione, proseguendo così la tendenza in atto dal 2008 (ma la situazione appare ancora più grave se si considera la progressiva riduzione della complessiva disponibilità finanziaria, comprensiva dello stock dei residui passivi).

**RISORSE DISPONIBILI PER NUOVE INFRASTRUTTURE**  
Milioni di euro 2013



Con la Legge di stabilità per il 2013 si dovrebbe finalmente invertire la tendenza negativa con un aumento delle risorse per nuove infrastrutture del 19,6% in termini reali rispetto al 2012.

### MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2013

#### Risorse per nuove infrastrutture<sup>(1)</sup>

valori in milioni di euro

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Risorse a legislazione vigente *	4.199	2.473	1.996	1.509	1.888	1.888
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella E	14.708	14.005	13.220	11.157	9.060	9.865
Articolato						1.600
<b>Totale risorse</b>	<b>18.907</b>	<b>16.478</b>	<b>15.216</b>	<b>12.666</b>	<b>10.948</b>	<b>13.353</b>
<i>Variazioni in termini nominali</i>		-12,8%	-7,7%	-16,8%	-13,6%	+ 22,0%
<i>Variazioni in termini reali**</i>		-10,4%	-9,5%	-18,4%	- 15,3%	+ 19,6%

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

Lo scenario in cui si colloca il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto è caratterizzato da un profondo cambiamento, derivante dal potenziamento e dalla crescente integrazione delle comunicazioni a livello europeo: i nuovi corridoi della rete Ten-t, le nuove modalità di interscambio, le nuove tecnologie telematiche per una gestione intelligente dei flussi di persone e merci sono i tratti caratteristici di questo nuovo scenario. La collocazione geografica strategica del Piemonte all'incrocio tra il Corridoio Lisbona-Kiev ed il Corridoio Genova-Rotterdam investe la Regione di un ruolo centrale nell'area nord-occidentale dell'Italia.

La principale problematica è costituita dall'integrazione del sistema regionale nella nuova rete transeuropea ridefinendo i livelli gerarchici e funzionali della rete regionale e fissando nuovi standard di prestazione qualitativa e quantitativa da conseguirsi.

Gli interventi infrastrutturali rimodellano lo spazio interno e la sua organizzazione, causando un diverso sistema di relazioni e ***l'incremento di accessibilità***, preconditione per l'innovazione dei sistemi sociali, produttivi e territoriali.

La Regione Piemonte ha programmato una serie di interventi strategici per l'ammodernamento delle reti infrastrutturali (collegamenti stradali ed autostradali, ferrovie, sistemi per il trasporto pubblico locale) finalizzate anche al **rafforzamento dell'area metropolitana torinese (AMT)**.

La linea d'azione si articola nei seguenti obiettivi specifici:

- favorire i collegamenti lungo le linee direttrici del sistema produttivo e migliorare l'accessibilità della diverse zone del Piemonte;
- **migliorare il trasporto pubblico metropolitano** in un ottica di mobilità sostenibile e riorganizzare e **potenziare il nodo ferroviario di Torino**;
- migliorare l'organizzazione trasportistica;
- favorire l'integrazione del trasporto tra gomma (strada) e ferro (rotaia);
- consentire l'aumento della potenzialità e l'integrazione del sistema logistico piemontese;
- rafforzare la capacità di governo di regolazione del traffico e della mobilità delle persone, privata e pubblica, e delle merci.

La linea d'azione prevede i seguenti ambiti di intervento:

#### 1) **RETI INFRASTRUTTURALI**:

*Sistema di viabilità autostradale e stradale:*

- Collegamento autostradale - Pedemontana Piemontese tra l'autostrada A4 – Santhià – Biella – Gattinara - A26 - Romagnano-Ghemme;
- Completamento del sistema tangenziale torinese (Tangenziale Est: progettazione del collegamento delle autostrade A4 Torino Milano e A21 Torino Piacenza e Corridoio plurimodale di C.so Marche: progettazione del raccordo autostradale e connessione con le viabilità esistenti);
- Interventi di viabilità provinciale inseriti nel Piano della viabilità provinciale ed in avanzato stato di progettazione in maniera da consentire l'immediata cantierabilità.

**Sistema ferroviario metropolitano nell'Area metropolitana torinese:**

- **il completamento della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino - prolungamenti Ovest e Sud;**
- **il collegamento ferroviario della linea Torino – Ceres con il Passante ferroviario di Torino;**
- interventi di completamento del passante ferroviario (attivazione stazione Dora e collegamento stazione Dora GTT e stazione Dora FS).

2) SISTEMA LOGISTICO REGIONALE. Si ritiene di promuovere l'attuazione di interventi volti al potenziamento del sistema logistico regionale in linea con gli obiettivi e gli indirizzi previsti dal Piano regionale per la Logistica e in coerenza con le linee di sviluppo del Piano Territoriale Regionale e delle priorità previste dall'allegato A della legge regionale n.8/08.

3) SISTEMA REGIONALE DI INFOMOBILITÀ. Come previsto dal Piano Regionale dell'Infomobilità, si intende procedere alla Realizzazione del Centro Operativo Regionale che si articola nelle due componenti legate al trasporto pubblico e al trasporto privato. Si tratta del Centro Servizi Regionale del BIP (Biglietto Integrato Piemonte) e della Centrale Operativa del Traffico Regionale.

Nel DPF 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 di essi 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

L'andamento economico e patrimoniale della gestione così come risultante dagli schemi di Stato Patrimoniale e di Conto Economico del presente Bilancio, evidenzia un risultato d'esercizio pari a circa 104 mila Euro. Le risultanze patrimoniali dell'esercizio 2012 sono così sintetizzabili:

<b>STATO PATRIMONIALE (migliaia di Euro)</b>			
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
ATTIVITA'	1.555.281	1.618.144	1.600.349
PASSIVITA'	1.363.071	1.425.913	1.408.014
PATRIMONIO NETTO	192.112	192.210	192.231
<b>UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO</b>	<b>98</b>	<b>20</b>	<b>104</b>

Da esse emergono 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 evidente il forte impegno dell'azienda, dell'azionista e degli Enti di riferimento con l'indispensabile supporto del sistema bancario, in un quadro evolutivo comunque equilibrato.

### STATO PATRIMONIALE (migliaia di Euro)

	<b>Progetto di scissione 31/12/2009</b>	<b>Scissione 14/9/2010</b>	<b>Bilancio 31/12/2010</b>	<b>Bilancio 31/12/2011</b>	<b>Bilancio 31/12/2012</b>
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	75.865	81.958	71.152	80.168	86.575
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.039.267	1.075.566	1.160.061	1.168.311	1.136.822
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-	2	6	8
ATTIVO CIRCOLANTE	314.800	326.630	324.063	369.507	376.904
- di cui vs. Comune di Torino	314.450	321.144	319.066	333.870	342.724
- di cui disponibilità liquide	-	-	745	16.978	422
RISCONTI ATTIVI	-	-	2	151	39
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.429.932</b>	<b>1.484.154</b>	<b>1.555.281</b>	<b>1.618.144</b>	<b>1.600.349</b>
PATRIMONIO NETTO	192.062	192.062	192.210	192.230	192.334
FONDO RISCHI	40.612	39.588	35.318	35.352	35.698
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.095	593	600	615	704
DEBITI VS. BANCHE	321.675	309.877	357.408	352.012	348.100
DEBITI VS. FORNITORI	-	-	26.032	42.315	33.648
DEBITI VS. CONTROLLANTI	-	-	-	11.457	18.957
ALTRI DEBITI	280	267	718	16.359	27.472
RISCONTI PASSIVI	874.207	941.769	942.996	967.804	943.436
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.429.932</b>	<b>1.484.154</b>	<b>1.555.281</b>	<b>1.618.144</b>	<b>1.600.349</b>

Il risultato della gestione caratteristica evidenzia un sostanziale pareggio ottenuto, nonostante le difficoltà economiche che hanno investito il paese ed in particolar modo l'amministrazione comunale, concedente e socio unico dell'azienda, grazie alle politiche di contenimento dei costi, a conferma e rafforzamento di quelle già adottate in sede di elaborazione del budget dell'esercizio considerato.

### **CONTO ECONOMICO (migliaia di Euro)**

	<b>Bilancio 2010</b>	<b>Bilancio 2011</b>	<b>Bilancio 2012</b>
VALORE DELLA PRODUZIONE	12.102	56.348	57.994
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(522)	(11.619)	(11.494)
<b>EBITDA</b>	<b>11.580</b>	<b>44.728</b>	<b>46.501</b>
AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.626)	(40.470)	(42.798)
<b>EBIT</b>	<b>954</b>	<b>4.258</b>	<b>3.703</b>
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	(755)	(4.116)	(3.293)
PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	(1)	52	(9)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>199</b>	<b>194</b>	<b>401</b>
IMPOSTE SUL REDDITO	(101)	(175)	(298)
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>98</b>	<b>20</b>	<b>104</b>

La tabella che precede sintetizza i principali dati economici del 2012 ed evidenzia un positivo risultato 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 33,3 milioni di Euro).

Parallelamente grava sul risultato di bilancio il saldo negativo della gestione finanziaria in relazione all'elevato servizio del debito assunto per la copertura dei grandi investimenti realizzati. Nel 2012 l'onere relativo, al lordo dei rimborsi spettanti da parte del Comune di Torino (9,68 milioni di Euro), è stato di complessivi 13,15 milioni di Euro circa, il cui tasso è risultato, fortunatamente, in sensibile riduzione rispetto al livello del 2011 (3,84% rispetto a

4,14% - indebitamento medio di 344,6 milioni di Euro nel 2012 e 352 milioni di Euro nel 2011).

Rettificando i dati contabili del triennio dai costi capitalizzati, inclusi gli oneri finanziari sui mutui accesi per il finanziamento dei lavori in corso, e considerando gli ammortamenti al netto dei risconti pro-quota dei contributi pubblici in conto investimenti, l'EBITDA, come si evince dai dati del prospetto seguente, si normalizza.

### **CONTO ECONOMICO (migliaia di Euro)**

	<b>Bilancio 2010</b>	<b>Bilancio 2011</b>	<b>Bilancio 2012</b>	<b>Preventivo 2012</b>
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.755	22.082	22.382	22.849
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(843)	(11.619)	(11.494)	(11.503)
<i>Costi capitalizzati</i>	525	2.668	2.288	2.193
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(317)	(8.952)	(9.205)	(9.310)
<b>EBITDA</b>	<b>3.437</b>	<b>13.130</b>	<b>13.176</b>	<b>13.539</b>
<i>Ammortamenti</i>	(10.626)	(40.436)	(42.609)	(42.944)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	8.403	31.599	33.324	33.615
<i>Accantonamenti</i>	0	(34)	(189)	(96)
<b>EBIT</b>	<b>1.214</b>	<b>4.258</b>	<b>3.703</b>	<b>4.114</b>
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.014)	(4.116)	(3.293)	(3.790)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(1)	52	(9)	0
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>199</b>	<b>194</b>	<b>401</b>	<b>324</b>
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(101)	(175)	(298)	(300)
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>98</b>	<b>20</b>	<b>104</b>	<b>24</b>

### **ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE OPERATIVA**

Il valore della produzione di InfraTo, rettificato, come s'è detto, dagli effetti dei risconti dei contributi, nel 2012 è risultato pari a 22,4 milioni di Euro, in lieve riduzione (-2,0%) rispetto alle previsioni budgetarie (22,8 milioni di Euro), ma comunque in aumento rispetto al dato di bilancio 2011 (+1,36% + 300 mila Euro in termini assoluti). I ricavi sono costituiti principalmente (90,4%) 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 (3,1%), contributi CCNL autoferrotranvieri (1,0%), 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 11,5 milioni di Euro, in linea rispetto alle previsioni del budget.

La seguente tabella riporta in sintesi i principali costi della produzione, di seguito descritti.

<b>COSTI DELLA PRODUZIONE (migliaia di Euro)</b>				
	<b>Bilancio 2010</b>	<b>Bilancio 2011</b>	<b>Bilancio 2012</b>	<b>Preventivo 2012</b>
- Servizi	206,16	1.490,08	1.238,81	1.197,12
- Godimento beni di terzi	-	7.550,26	7.599,30	7.600,22
- Costi per il Personale	623,93	2.527,09	2.601,31	2.657,67
- Oneri diversi di gestione	12,84	52,03	54,14	48,26
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI</b>	<b>842,92</b>	<b>11.619,46</b>	<b>11.493,56</b>	<b>11.503,27</b>

I costi per servizi, complessivamente pari a circa 1,24 milioni di Euro, sono aumentati rispetto alle previsioni budgetarie, seppur lievemente (+3,5%) ma si riducono significativamente rispetto al 2011 (-16,8% -250 mila Euro in valore assoluto) a dimostrazione dell'efficacia delle politiche di cost control adottate.

L'andamento dei costi delle assicurazioni va distinto negli effetti fra le assicurazioni CAR a copertura dei lavori della Metropolitana Automatica e le altre assicurazioni aziendali. Al riguardo da un lato si segnala una forte riduzione delle assicurazioni CAR che torneranno a crescere con il pieno regime dei lavori sulla nuova tratta Lingotto-Bengasi, ed un sensibile aumento delle altre assicurazioni, con particolare riferimento all'assicurazione patrimoniale "All Risks" che potrebbe crescere in modo rilevante nei prossimi anni sia per effetto dell'aumentato valore dei beni assicurati, sia per gli andamenti del mercato assicurativo connesso alle catastrofi naturali.

La tabella che segue riporta i dati delle principali categorie di servizi ed evidenzia, tra le altre cose, la progressiva autonomia della società da GTT, che ormai fornisce unicamente servizi di natura generale (assistenza IT, personale, ecc.).

### **COSTI PER SERVIZI (migliaia di Euro)**

	<b>Bilancio 2010</b>	<b>Bilancio 2011</b>	<b>Bilancio 2012</b>	<b>Preventivo 2012</b>
- Service da GTT	124,89	173,23	76,09	114,80
- Assicurazioni CAR lavori	-	619,69	269,71	224,93
- Altre Assicurazioni	-	55,98	204,34	287,61
- Altri servizi	81,27	641,18	688,68	569,78
<b>Costi per Servizi</b>	<b>206,16</b>	<b>1.490,08</b>	<b>1.238,81</b>	<b>1.197,12</b>

Il costo del personale dipendente al lordo delle capitalizzazioni è risultato pari a circa 2,6 milioni di Euro; ai 34 dipendenti (17 impiegati, 14 funzionari e tecnici e 3 dirigenti) in forza dal 1 ottobre 2010 si sono aggiunti i 3 addetti in comando da GTT (2 fattorini ed 1 funzionario, assunti da Infratrasporti all'inizio dell'esercizio 2012), per cui il costo medio unitario pari a 70,3 mila Euro si mantiene in linea con quello registrato nel 2011.

Alla fine di giugno è andata in pensione una funzionaria. L'organico aziendale è stato ripristinato con il trasferimento da GTT (formalizzato a partire dal mese di novembre 2012) di una risorsa di pari livello ed esperienza, ciò naturalmente al fine di razionalizzare i costi del sistema.

Considerando la specificità strumentale della società Infratrasporti, costituita dal Comune per la direzione ed il coordinamento di tutte le attività e funzioni deputate alla realizzazione ed allo sviluppo 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 correttamente considerati accessori delle opere in corso di realizzazione (rispettivamente per 1,4 milioni di Euro e 0,46 milioni di Euro circa).

Gli ammortamenti dell'esercizio, al lordo dei risconti pro-quota dei contributi pubblici, ammontano a 42,61 milioni di Euro e riguardano per l'87,7% gli investimenti delle infrastrutture della Linea 1 della Metropolitana Automatica (tratta Collegno-Porta Nuova-Lingotto); per il 5,55% quelli delle infrastrutture ferrolotranviarie di proprietà (Linea 4) distinte nelle due componenti "impianti" e "costruzioni leggere"; per il 6,16% 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.

Con riferimento agli investimenti realizzati da Infratrasporti sulla rete tranviaria di proprietà del Comune di Torino pari a circa 9,2 milioni di Euro, in considerazione di quanto riportato all'art. 5 comma 9 e all'art. 25 comma 16 del Contratto di servizio stipulato in data 29/10/2012, tenuto conto della necessità della Città di conoscere e verificare la correttezza della natura degli investimenti per definirne il relativo stanziamento, si è scelto di considerare gli interventi di che trattasi in sospensione ai fini dell'ammortamento, in relazione alla necessità di provvedere alla deliberazione del relativo contributo, naturalmente a valle della richiamata procedura di controllo. Naturalmente GTT è impegnata, come negli anni passati, a rettificare l'importo dei lavori fatturati in relazione alla richiamata verifica ed autorizzazione.

Le quote annue dei contributi riscontati sono state pari a circa 33,3 milioni di Euro, di cui il 97,6% relative alle sovvenzioni pubbliche per la realizzazione della Metropolitana.

Nel 2012, in considerazione del complesso quadro congiunturale e delle criticità finanziarie che stanno emergendo è stato prudenzialmente scelto di appostare un accantonamento a fondo rischi per un valore complessivo di circa 190 mila Euro.

### **ONERI E PROVENTI FINANZIARI E STRAORDINARI; IMPOSTE SUL REDDITO**

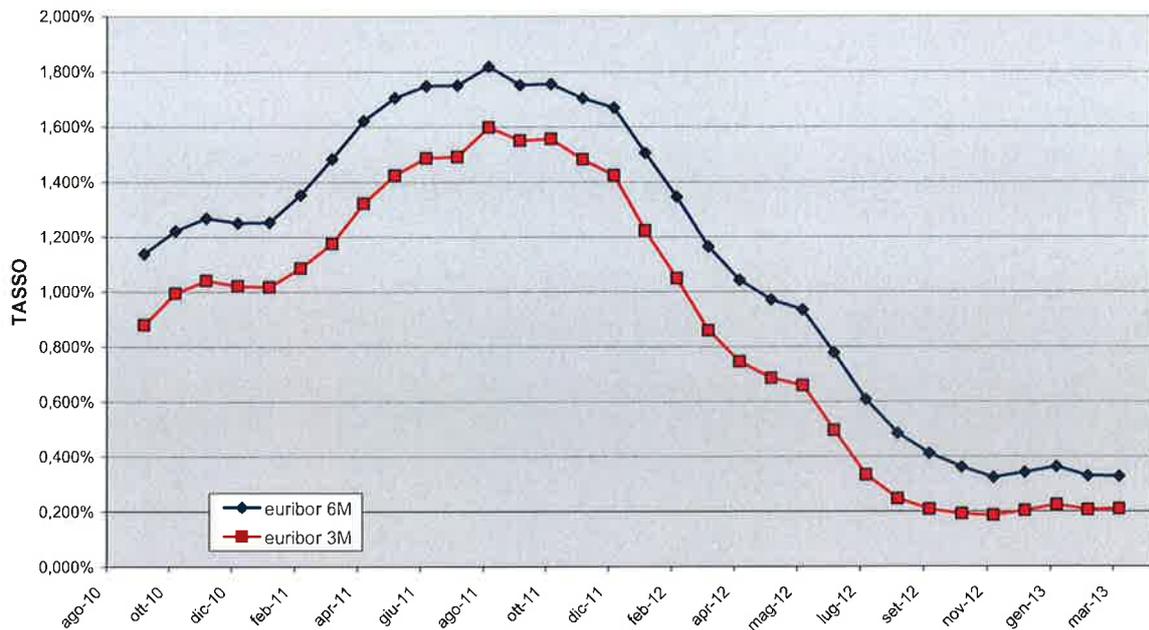
Il saldo fra i proventi e gli oneri finanziari, al netto dei rimborsi dovuti dal Comune di Torino a Infratrasporti.To per l'ammortamento delle competenti quote di finanziamento, risulta negativo per complessivi 3,3 milioni di Euro, di cui circa 150 mila Euro connessi ai costi di costruzione delle predisposizioni per i prolungamenti della Linea 1 della Metropolitana Automatica e pertanto capitalizzati.

Tale risultato è sensibilmente migliore di quanto indicato nelle previsioni budgetarie di circa 500 mila Euro. Tale variazione trova la principale spiegazione nel riaddebito a GTT degli interessi di mora per il ritardato pagamento dei canoni contrattuali (circa 570 mila Euro).

L'effetto della riduzione dei tassi di interesse sui mutui a tasso variabile ha determinato un risparmio di circa 1,04 milione di Euro di oneri finanziari, in gran parte riassorbito dai minori trasferimenti dal Comune di Torino per le quote di interessi di propria competenza (- 850 mila Euro). Il risparmio netto prodotto sui mutui è stato quindi di circa 190 mila Euro.

La riduzione dei tassi di interesse assume invece un valore più consistente se confrontata rispetto al Bilancio 2011 (riduzione dell'onere netto di circa 400 mila Euro).

### ANDAMENTO DEL TASSO EURIBOR



Complessivamente nel 2012 i mutui di Infratrasporti hanno generato oneri finanziari lordi per 13,15 milioni di Euro, per cui tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, pari a circa 344,6 milioni di Euro, il tasso medio annuo ponderato è stato pari al 3,82%; i rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano nel 2012 a 9,68 milioni di Euro, per cui, considerato l'indebitamento medio di periodo di circa 247,6 milioni di Euro, il tasso medio ponderato è stato pari al 3,91%.

	<b>Bilancio 2010</b>	<b>Bilancio 2011</b>	<b>Bilancio 2012</b>	<b>Preventivo 2012</b>
<b>Oneri finanziari su mutui</b>	<b>- 3.865.075</b>	<b>- 14.338.372</b>	<b>- 13.149.578</b>	<b>- 14.192.316</b>
- Mutuo Linea 4	459.405	1.916.000	1.628.250	1.756.375
- Mutui rinegoziati	2.289.585	8.885.447	8.361.797	8.615.830
- Mutui Cassa Depositi e Prestiti	952.872	3.035.413	2.737.321	2.737.321
- Altri mutui	163.212	501.513	422.210	422.210
- Nuovi mutui	-	-	-	660.580
- Mutuo Immobiliare	-	-	-	-
<b>Rimborso oneri finanziari da Comune</b>	<b>2.851.305</b>	<b>10.447.089</b>	<b>9.678.511</b>	<b>10.531.878</b>
- Mutui rinegoziati	1.932.535	7.537.136	7.081.912	7.274.699
- Mutui Cassa Depositi e Prestiti	755.559	2.408.440	2.174.389	2.174.389
- Altri mutui	163.212	501.513	422.210	422.210
- Nuovi mutui	-	-	-	660.580
<b>Oneri Finanziari su mutui netti</b>	<b>- 1.013.770</b>	<b>- 3.891.283</b>	<b>- 3.471.067</b>	<b>- 3.660.438</b>

I ritardati pagamenti dei canoni da parte di GTT hanno comportato un parallelo ritardo nei rimborsi verso la società di factoring che ha liquidato gran parte degli appaltatori della tratta Porta Nuova-Lingotto. Pertanto gli oneri sulle relative operazioni di fattorizzazione

sono decisamente aumentate sia rispetto al dato del 2011 (+136 mila Euro) sia rispetto al dato di preventivo 2012 (+251 mila Euro).

La gestione straordinaria presenta un saldo negativo di circa 8,6 mila Euro principalmente per effetto di sopravvenienze passive derivanti dall'insorgenza di costi di competenza dell'anno 2011.

Le imposte correnti e anticipate sono pari a circa 298 mila Euro: imposte correnti circa 266 mila Euro e riguardano esclusivamente l'IRAP, imposte anticipate circa 125 mila Euro, imposte differite circa 157 mila Euro.

Pertanto il risultato d'esercizio dopo le imposte è positivo per circa 104 mila Euro.

## **INVESTIMENTI**

Nel corso del 2012 Infratrasporti ha proseguito nell'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 – grazie al supporto finanziario dell'azionista, della società di Factoring e impiegando a titolo di anticipazione, nelle more dell'atteso riconoscimento dallo Stato dei maggiori costi sostenuti per il completamento delle opere della Linea 1 tratta Collegno-Porta Nuova-Lingotto, tutto l'autofinanziamento generato dalla gestione economica operativa.

Il relativo contributo dello Stato potrebbe derivare, inizialmente, dall'utilizzo dei contributi esistenti sul prolungamento sud Lingotto-Bengasi, nelle more che venga rifinanziata la legge 211/92. Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2012 ammontano a circa 17,5 milioni di Euro, di cui il 55,9% per lavori di manutenzione straordinaria sulle linee tranviarie (inclusa la linea 4 di proprietà della società), 6,8% per interventi di manutenzione straordinaria realizzati sulla Linea 1 della Metropolitana, 32,9% per i progetti dei nuovi prolungamenti della Metropolitana, 4,2% per l'acquisizione del diritto superficiale dal Comune di Torino su un immobile in cui trasferire le attività di ufficio della società.

### ***METROPOLITANA AUTOMATICA***

Il 2012 è l'anno in cui sono stati avviati i cantieri per la realizzazione della tratta Lingotto-Bengasi, prolungamento sud di circa 1,8 km della Linea 1 attualmente in esercizio su un percorso di 13 km con 21 stazioni.

Il valore degli interventi relativi alle tratte di prolungamento della metropolitana realizzati nel 2012 ammonta a 5,69 milioni di Euro ed hanno essenzialmente riguardato le attività di progettazione, principalmente espletate nel primo semestre dell'anno (circa 910 mila Euro), lavori per lo spostamento dei sottoservizi (circa 1,58 milioni di Euro), lavori di opere civili al rustico (circa 1,4 milioni di Euro), oltre a 1,8 milioni di Euro di costi interni capitalizzati.

Si evidenzia inoltre l'importante attività di manutenzione straordinaria condotta di concerto con GTT (attività preventiva sugli impianti di sistema e non di sistema, interventi straordinari ed evolutivi) che ha comportato investimenti per complessivi 1,19 milioni di Euro, autofinanziati dal punto di vista economico 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.

Il periodo particolarmente gelido occorso nella prima decade di febbraio 2012 ha messo in luce alcune criticità degli impianti che sono state trattate al fine di migliorarne l'affidabilità e la funzionalità. Con riferimento agli interventi di manutenzione straordinaria rileva osservare che una delle principali problematiche affrontate nel corso del 2012 riguarda l'affidabilità delle scale mobili che tra i diversi impianti più risentono di fenomeni di usura.

## **ATTIVITA' DI ALTA SORVEGLIANZA DEI LAVORI**

### *TRATTA COLLEGNO-LINGOTTO*

Sulla tratta Collegno-Porta Nuova è stato completato il collaudo della stazione di Porta Susa con il completamento delle attività residuali dopo la messa in esercizio della stessa. E' stato inoltre effettuato il monitoraggio dello stato di conservazione dell'opera (che ha ormai più di 5 anni di vita) individuando le attività di manutenzione straordinaria necessarie per il corretto mantenimento della stessa.

Parallelamente sulla tratta Porta Nuova-Lingotto sono state completate le attività residuali che hanno consentito il collaudo tecnico amministrativo delle opere civili.

Sull'intera metropolitana in esercizio sono stati pianificati e realizzati con GTT gli interventi di manutenzione straordinaria apportando tutte migliorie necessarie a prevenire le problematiche conseguenti al gelo evidenziate dal periodo particolarmente freddo della prima decade di febbraio 2012.

### *TRATTA LINGOTTO BENGASI*

Sono iniziate le attività di costruzione della tratta; in particolare sono state occupate le aree per la realizzazione delle opere dall'appaltatore (Raggruppamento Temporaneo di Imprese SELI-COOPSETTE) e sono stati spostati i sottoservizi interferenti.

Il cantiere base dell'appaltatore è stato installato in Piazza Bengasi dopo aver spostato il mercato rionale in Corso Onorato Vigliani, attività particolarmente complessa che ha comportato un ritardo rispetto alla pianificazione degli avanzamenti dei lavori.

Parallelamente anche la Bonifica dagli Ordigni Bellici ha presentato difficoltà esecutive per le particolari caratteristiche dell'area da indagare, condizione che ha determinato ulteriori ritardi alla pianificazione dei lavori.

I lavori attualmente eseguiti in Piazza Bengasi sono propedeutici al montaggio ed al successivo avviamento della macchina da scavo (Tunnel Boring Machine del tipo scudato a pressione bilanciata) previsto per la seconda metà del 2013.

Anche per la realizzazione di queste opere l'appaltatore sta incontrando diverse difficoltà, principalmente a causa di frequenti rotture ai macchinari da scavo.

La TBM scaverà prima in direzione di Nichelino fino al pozzo terminale (circa 200 metri); quindi verrà estratta dal pozzo terminale, trasportata e calata di nuovo in Piazza Bengasi da dove inizierà lo scavo in direzione della stazione di Lingotto (circa 1700 metri).

I ritardi segnalati, seppure già di una certa entità, non pregiudicano ancora il sostanziale rispetto del programma generale di realizzazione dell'opera, naturalmente purchè si possa rapidamente procedere all'attuazione degli opportuni interventi di recupero.

### **ATTIVITA' DI ENGINEERING**

Per quanto attiene le attività di engineering, all'interno dell'attività di Alta Sorveglianza della tratta Lingotto–Bengasi, la struttura di Progettazione Metro ha affiancato il Responsabile del Procedimento nella fase di verifica e approvazione del Progetto Esecutivo redatto dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese SELI–COOPSETTE con Progettista Lombardi S.A./Lombardi Reico, recependo inoltre il parere del progettista definitivo (A.T.I. Systra-Geodata-Studio ing. L. Quaranta) e le osservazioni dell'Ente verificatore (Eurofins Modulo 1).

Tale attività ha comportato l'organizzazione di periodiche riunioni del gruppo di progettazione con la redazione dei relativi report, l'analisi degli elaborati tecnici del progetto e la ricomputazione dell'opera in riscontro alle prescrizioni formulate dal R.U.P. in sede di approvazione del progetto.

Inoltre, sempre con riferimento alle attività di Progettazione Esecutiva della tratta Lingotto–Bengasi, sono stati redatti internamente dalla struttura i Piani di Sicurezza e Coordinamento relativi al Lotto 1 – Opere Civili al Rustico.

Per quanto concerne la Linea 2, su richiesta degli Assessorati all'urbanistica e della Mobilità del Comune di Torino, i tecnici di Infratrasporti hanno partecipato alle riunioni dei gruppi di studio relativi allo sviluppo della Variante 200 al P.R.G., all'interno della quale è inserito lo sviluppo tecnico-economico dell'infrastruttura di trasporto, provvedendo inoltre alla redazione di apposita documentazione tecnica.

### **IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE**

Gli investimenti nel corso del 2012 per interventi di miglioria e manutenzione ciclica/straordinaria della rete tranviaria sono ammontati a circa 9,8 milioni di Euro, di cui

9,24 milioni di Euro sulla rete concessa dal Comune di Torino in gestione a Infratrasporti e 542 mila Euro sulla Linea 4

Di seguito viene data una breve descrizione degli interventi realizzati.

- **Manutenzione straordinaria dell'armamento tranviario:** In particolare è stato rinnovato l'armamento sui seguenti tratti di rete tranviaria: Belgio/Tortona (scambio 147/148 e scambio 150) Sabotino (scambio 422 + incrocio + curve), Curve di largo Pasini (Belgio/Casale), Curva Matteotti/ Re Umberto, Belgio - Regina Margherita (scambio triplino 336/337), Piazza Vittorio V. (scambio 645);
- **Linea aerea:** sono stati effettuati interventi diffusi sulla rete di alimentazione per motivi di manutenzione straordinaria e rinnovo della medesima, con sostituzione parziale o totale dei cavi di alimentazione.
- **Telecomando, telecontrollo e taratura dei dispositivi Dia Igt per la protezione dai contatti indiretti:** è continuato lo studio interno per l'ottimale utilizzo delle apparecchiature esistenti per il telecontrollo e telecomando degli interruttori necessari al funzionamento in parallelo delle SSE. Tale studio è propedeutico ad uno specifico incarico per la taratura delle apparecchiature medesima che dovrà essere condotto assieme al Politecnico di Torino.

## ATTIVITA' DI ENGINEERING

Nell'ambito dell'attività di engineering sono stati completati, in coordinamento con GTT, i progetti relativi al PAIRT 2012, comprensivi dei rilievi topografici di tratti della rete tranviaria.

Su richiesta della Città sono stati redatti:

- il progetto di fattibilità e stima dei relativi costi per lo spostamento del Capolinea linea 13 da P.zza Gran Madre a corso S.Maurizio;
- il progetto di demolizione e relativa stima dei costi del sovrappasso di C.so Molise angolo corso Toscana.

Inoltre sono stati eseguiti i controlli contabili e tecnici riguardanti i costi di manutenzione straordinaria relativi alla linea 4 ed alla rete tranviaria in gestione dalla Città per l'anno 2011.

## ATTIVITA' DI ENGINEERING PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Nel corso dell'anno 2012 è stato avviato il procedimento di approvazione ai sensi di quanto previsto per le infrastrutture strategiche dal D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. del progetto definitivo del "**Collegamento ferroviario del passante ferroviario con la linea Torino-Ceres lungo la direttrice di Corso Grosseto**". Il progetto definitivo della nuova infrastruttura è stato approvato nella seduta del CIPE del 26/10/2012.

Per quanto concerne la progettazione ferroviaria si elencano le seguenti attività:

- Progettazione definitiva e coordinamento per la sicurezza in progettazione degli "Interventi di messa in sicurezza dei versanti rocciosi sovrastanti la linea ferroviaria nel tratto Germagnano-Ceres - Fase 2", articolata in tre lotti funzionali. A seguito delle approvazioni da parte degli Enti competenti e del rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche è stata completata la progettazione esecutiva rispettivamente dei Lotti 1 e 2 degli interventi.
- Progettazione esecutiva dei lavori di ampliamento dei binari del comprensorio di Rivarolo.
- Progettazione definitiva e coordinamento per la sicurezza in progettazione per l'adeguamento e prolungamento della banchina ferroviaria della fermata di Villanova-Grosso sulla linea Torino-Ceres.
- Progettazione esecutiva e coordinamento per la sicurezza in progettazione della bonifica della copertura dell'officina rialzo a Torino Porta Milano.
- Avvio degli studi preliminari per individuare gli interventi di risanamento e consolidamento della galleria ferroviaria di Lanzo.
- Avvio della progettazione per la realizzazione di recinzioni ferroviarie sulla linea Torino-Ceres.
- Avvio dello studio relativo alle criticità riscontrate in una pila del ponte ferroviario della linea Torino-Ceres sul torrente Stura.

Relativamente al supporto tecnico, nell'anno 2012, sono stati forniti a GTT i servizi di Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza per i seguenti lavori:

- Consolidamento dei versanti rocciosi Fase 2 - Lotto 1 sulla tratta montana della ferrovia Torino-Ceres.
- Adeguamento normativo e funzionale dell'officina ferroviaria di Rivarolo con la realizzazione di una nuova passerella per la manutenzione del materiale rotabile.
- Interventi di revisione generale e livellamento dei binari e scambi di entrambe le ferrovie.

- Adeguamento normativo dei locali spogliatoi presenti nella Sottostazione Elettrica di Cirè.
- Interventi di bonifica e recupero architettonico delle coperture in fibrocemento amianto dei fabbricati ferroviari di Germagnano, Funghera, Traves, Losa, Pessinetto e Mezzenile nella tratta montana della linea Torino-Ceres.
- Intervento di ampliamento dei binari nel comprensorio di Rivarolo.

## **ALTRI INVESTIMENTI**

L'azienda ha inoltre realizzato investimenti minori per complessivi 43 mila Euro circa per licenze e implementazione di software applicativi necessari all'attività tecnica svolta dall'azienda (circa 32 mila Euro); mobili e arredi per gli uffici aziendali (circa 3 mila Euro); Macchine d'ufficio elettroniche (circa 7 mila Euro); altri impianti realizzati negli uffici aziendali (circa 1.200 Euro).

Infine alla fine di dicembre la società ha acquisito dal Comune di Torino il diritto superficario di 86 anni per un costo di 730 mila Euro per circa 1.000 mq di un immobile in via Magenta da adibire, una volta ristrutturato (stima del costo di ristrutturazione pari a circa 1,5 milioni di Euro), a sede unica della società permettendo in tal modo un risparmio a regime di circa 100 mila Euro/anno per la locazione degli attuali uffici.

\* \* \*

## **RISCHI CONNESSI ALL'ATTIVITA' AZIENDALE**

I rischi relativi all'attività aziendale sono principalmente legati all'eventuale insorgenza di maggiori costi per gli 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 prorogata la polizza all risks nelle more di organizzare l'appalto dei servizi assicurativi, avvalendosi dei servizi del Broker AON.

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.

I lavori di costruzione della Metropolitana sono anche verificati da una società che effettua il cosiddetto "*Controllo Tecnico*", relazionando periodicamente alle compagnie di assicurazione circa la qualità dei lavori eseguiti e la loro rispondenza al progetto approvato.

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 cosiddetto "*danno differenziale*" lamentato dal dipendente rispetto quanto percepito dall'INAIL.

## 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 del socio e di soggetti terzi (in primo luogo gli Enti di riferimento che erogano i contributi conto investimento, così come il gestore del servizio).

**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., esposta alle fluttuazioni del tasso d'interesse per quanto concerne la misura degli oneri finanziari relativi all'indebitamento, 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.

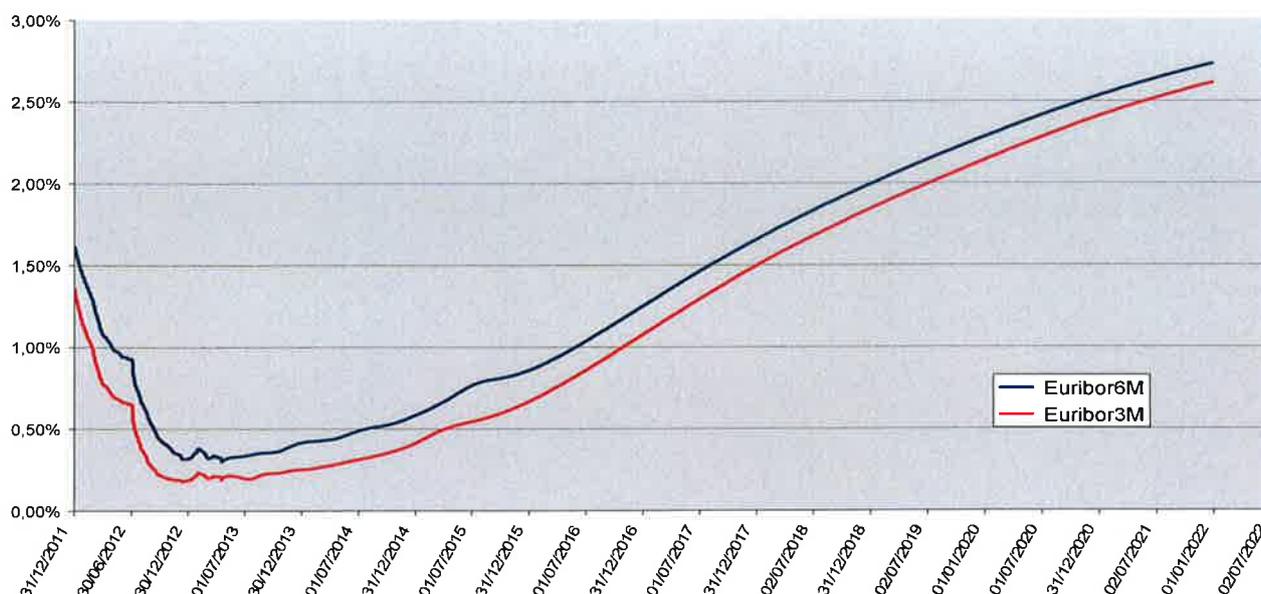
La tabella che segue riporta il livello di indebitamento finanziario netto ed il relativo tasso di riferimento:

<b>Esposizione finanziaria lorda</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	<b>Al 31/12/2010</b>
Mutui indicizzati al tasso Euribor 6m	229.544.380	234.045.747	234.045.747
Mutui a tasso fisso	54.956.924	62.595.960	70.013.144
Mutui indicizzati al tasso Euribor 3m	49.038.357	50.000.000	50.000.000
Finanziamenti società di Factoring 1m	26.707.724	15.414.575	-
<b>Totale esposizione finanziaria lorda</b>	<b>360.247.385</b>	<b>362.056.282</b>	<b>354.058.891</b>
Quota mutui tasso Euribor 6m garantiti Comune	193.735.723	197.534.882	197.534.882
Quota mutui tasso Fisso garantiti Comune	45.300.557	51.817.795	57.948.618
<b>Totale mutui garantiti da Comune di Torino</b>	<b>239.036.279</b>	<b>249.352.677</b>	<b>255.483.500</b>
<b>Totale esposizione finanziaria netta</b>	<b>121.211.105</b>	<b>112.703.605</b>	<b>98.575.391</b>

Occorre inoltre considerare che il rischio di variazione sui tassi d'interesse può generare oneri finanziari supplementari limitatamente ad una quota di 84,8 milioni di Euro (erano 86,4 nel 2011) 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 2012, anticipato dalla forma della curva dei tassi, ha sconsigliato di procedere alla strutturazione di operazioni di hedging, condizione che parrebbe permanere per tutto il 2013 e parte del 2014 (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA sotto riportata).

#### **PREVISIONI ANDAMENTO TASSI EURIBOR**



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 2014 fino al 2020, valutandone gli effetti.

La società, 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 (deliberata con DGC mecc. 2010 04692/024), si è munita nel corso del 2012 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.

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.)

#### **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 ottenuto da Unicredit un apertura di credito per IVA pari a 2 milioni di Euro;
- 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, che si intendono prorogare anche per la realizzazione del progetto Lingotto-Bengasi).

### **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.

E' importante sottolineare che, sebbene il credito vantato da Infratrasporti verso GTT sia in consistente crescita per effetto di ritardati pagamenti da parte degli Enti finanziatori del Contratto di Servizio, l'impatto finanziario sull'azienda viene parzialmente assorbito dalla parallela crescita dei debiti per cui il credito netto risulta assai più modesto.

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'adozione di azioni coerenti e corrette.

## **INFORMAZIONI ATTINENTI ALLA SICUREZZA, ALL'AMBIENTE E AL PERSONALE**

### **PERSONALE**

La forza complessiva di Infratrasporti.To nell'anno 2012 è stata di 37 addetti (di cui 9 donne): 34 impiegati e 3 dirigenti; infatti fra il mese di gennaio e febbraio sono stati trasferiti da GTT i 3 addetti in comando (2 commessi e un funzionario quadro).

Alla fine di giugno un addetto è andato in pensione. L'organico aziendale è stato ripristinato con il trasferimento da GTT (formalizzato a partire dal mese di novembre 2012) di una risorsa di pari livello ed esperienza, ciò naturalmente al fine di razionalizzare i costi del sistema.

La forza economica media del personale Infratrasporti è stata pari a 36,19 FTE, in quanto 3 addetti svolgono attività part-time.

Il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 201,43.

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

- Metropolitana: 13 addetti
- Tranvie: 6 addetti
- Ferrovie: 5 addetti
- Direzione 8 addetti
- Supp.gen/AFC.: 5 addetti

## **SALUTE E SICUREZZA**

Nel 2012, 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 del lavoro, i dipendenti della società aventi mansioni specificatamente collegate alla gestione della sicurezza sul lavoro, hanno partecipato a specifici corsi di aggiornamento professionale.

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**

Anche nel corso del 2012 si è instaurato un confronto costruttivo con le rappresentanze sindacali dei lavoratori.

La vertenza con l'INPS relativamente all'inquadramento previdenziale del personale impiegatizio della società, non è stata ancora risolta e si è in attesa dei conseguenti provvedimenti relativi al formale ricorso contro la decisione dell'Istituto di Previdenza.

Il clima con le OO.SS. è stato comunque di positiva e fattiva collaborazione anche nell'affrontare queste complesse questioni e si stanno avviando confronti mirati all'aggiornamento del contratto integrativo di lavoro.

## **ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**

La società, pur non svolgendo attività di ricerca, sta verificando la possibilità di definire delle procedure finalizzate a razionalizzare l'utilizzo delle infrastrutture in termini di migliore efficienza (consumi energetici) e minore rischio di guasti. Con riferimento alla rete di alimentazione tranviaria, tali analisi dovranno essere verificate sul campo attraverso compagnie di misurazioni per la taratura degli esistenti relè elettronici in grado di analizzare le forme d'onda per poter discriminare carichi anomali equivalenti al corto circuito.

Inoltre gli interventi formativi sono progettati come strumento di sviluppo delle competenze interne e vengono rivolti alle seguenti aree tematiche:

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

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

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
342.723.801	-	-	18.957.178	-

Il Comune di Torino nel corso del 2012 ha impegnato 19,9 milioni di Euro circa per il rimborso degli oneri a suo carico relativi agli impegni assunti nei confronti della società e delle correlate banche finanziatrici ai sensi e per gli effetti della Convenzione Finanziaria di Dettaglio stipulata in data 14 settembre 2010.

In sostanziale coerenza con quanto definito nel Piano Industriale affidato dal Comune di Torino a Bancalmi all'atto della scissione, Infratrasporti dovrà definire con il Comune di Torino un piano di ristrutturazione finalizzato al rimborso delle quote di rate anticipate.

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

- con la parte correlata GTT S.p.A.:

Crediti Finanziari	Crediti Commerciali	Debiti Finanziari	Debiti Commerciali	Investimenti infrastrutture e altro	Canoni ed altri servizi	Prestazioni di servizi		
2.151.685	30.519.983	10.680	25.362.261	-	10.426.731	20.952.715	-	88.572

I **crediti finanziari** sono principalmente costituiti da crediti maturati a seguito della scissione (TFR dei dipendenti, costi del personale di competenza GTT, ecc.) e dagli interessi di mora per complessivi 570 mila Euro circa addebitati per il ritardato pagamento dei canoni.

I **crediti commerciali** si riferiscono principalmente ai canoni.

I **debiti finanziari** sono principalmente dovuti agli abbonamenti ai servizi TPL agevolati per i familiari dei dipendenti di Infratrasporti ai sensi degli accordi sindacali sottoscritti.

I **debiti commerciali** si riferiscono principalmente a debiti per gli interventi di manutenzione straordinaria realizzati da GTT sulla rete tranviaria del Città, sulla Linea 4 e sulla Linea 1 della Metropolitana ai sensi del Contratto di Servizio e delle Convenzioni d'uso delle infrastrutture aziendali.

In particolare GTT ha comunicato di aver realizzato investimenti fatturabili di manutenzione straordinaria per complessivi 10,4 milioni di Euro circa di competenza dell'anno 2012, principalmente sulla rete tranviaria della Città (8,8 milioni di Euro circa), sulla Linea 1 della Metropolitana tratta Collegno-Lingotto (1,1 milioni di Euro circa) e sulla Linea 4 (0,54 milioni di Euro circa). Gli interventi eseguiti da GTT sulla rete tranviaria, tenuto anche conto della quantità e della varietà degli stessi, dovranno essere controllati, come già descritto in Nota Integrativa, al fine di verificarne la natura di manutenzione straordinaria, così come indicato nei suddetti documenti contrattuali.

A livello di conto economico le fatturazioni di Infratrasporti verso GTT di competenza dell'anno 2012 ammontano a complessivi 20,95 milioni di Euro, costituiti principalmente dai canoni d'uso delle infrastrutture (20,2 milioni di Euro).

I servizi acquistati da GTT di competenza dell'anno 2012, ammontano complessivamente a 88,5 mila di Euro e si riferiscono principalmente a servizi EDP e personale in comando.

## **EVENTI DI RILIEVO DEI PRIMI MESI DEL 2013**

Di seguito vengono ricordati gli eventi più rilevanti dei primi mesi del 2013:

- In data 28 gennaio Infratrasporti, a seguito della pronuncia del TAR sul ricorso relativo all'aggiudicazione dei servizi di Coordinamento Sicurezza e Salute per l'esecuzione delle opere civili della tratta Lingotto-Bengasi, ha stipulato il relativo contratto con l'RTI aggiudicataria della procedura.
- Il 30 gennaio 2013 la Corte dei Conti ha registrato il Decreto Interministeriale n. 444 del 30/11/2012 con il quale è stato autorizzato l'utilizzo da parte della società Infratrasporti del contributo pluriennale statale ex Lege 244/2007 finalizzato alla realizzazione della tratta Lingotto-Bengasi.
- All'inizio di febbraio 2013 l'ATI S.E.L.I.-Coopsette, appaltatore integrato della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere civili al rustico della tratta Lingotto-Bengasi, ha comunicato che la società Coopsette, a causa di problemi di liquidità, ha presentato al Tribunale di Reggio Emilia domanda di ammissione alla

procedura di concordato in “bianco” ai sensi dell’art. 161 della legge fallimentare, allo scopo di predisporre e concordare un Piano di Ristrutturazione dei debiti ai sensi dell’art. 182 bis LF. Attualmente la procedura, che non comporta effetti sui contratti di appalto in corso di esecuzione, è pendente avanti il Tribunale di Reggio Emilia, che provvederà ad assumere i necessari provvedimenti nei termini di legge.

- Il 7 febbraio la società ha stipulato con il GEIE Transfima, detentore della tecnologia del sistema VAL, il 3° Addendum all’Accordo Quadro del 12/12/2005 finalizzato alla progettazione, fornitura e realizzazione del Sistema VAL per la tratta Lingotto-Bengasi per un importo di complessivi 37,58 milioni di Euro da attuarsi attraverso la stipula 3 distinti Atti Integrativi.
- Il 7 febbraio la società ha stipulato con il GEIE Transfima, il primo Atto Integrativo al 3° Addendum all’Accordo Quadro del 12/12/2005, relativo alle attività di Ingegneria ed attività correlate, per un importo pari a 5,782 milioni di Euro.
- Il 27 febbraio la società ha stipulato con il GEIE Transfima, il secondo Atto Integrativo al 3° Addendum all’Accordo Quadro del 12/12/2005, relativo alle attività approvvigionamento la fornitura e la messa in opera degli automatismi e delle porte di banchina, per un importo pari a 10,189 milioni di Euro.
- Il 15 marzo la società ha richiesto formalmente al GEIE VAL 208, previa richiesta di parere legale circa la possibilità di avviare una procedura negoziata senza pubblicazione di bando, un incontro per l’avvio delle trattative relative alla fornitura di n. 16 veicoli VAL 208, così come indicati nel progetto definitivo approvato dal CIPE in data 26/06/2009.
- In data 25 marzo è stata bandita la gara europea per la copertura assicurativa All Risks dei beni patrimoniali aziendali, principalmente costituiti dalla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino. L’appalto prevede una durata triennale e sarà assegnato secondo il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa premiando oltre che la riduzione del costo anche la diminuzione del livello delle franchige e l’aumento dei massimali posti a base del contratto.
- In data 9 aprile la società ha nominato la Commissione di Collaudo in corso d’opera e la nomina del Collaudatore statico per le opere civili del progetto Lingotto-Bengasi.

## **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'azienda 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 relativi alla revisione generale del materiale rotabile, attività che, per l'importanza che assume, necessita di un consistente lavoro di pianificazione finalizzata a ricercare le scelte più razionali, anche in considerazione delle potenziali interferenze con le attività di gestione ordinaria.

Per il progetto Lingotto-Bengasi, dal punto di vista finanziario, dopo che lo Stato ha emanato i Decreti Interministeriali con i quali ha definito le procedure per l'utilizzo dei contributi pluriennali, rileva la necessità di perfezionare tutti gli atti necessari per avere la disponibilità del cofinanziamento locale (Comune di Torino e Regione Piemonte).

Nei prossimi mesi il Comune di Torino provvederà a confermare il complesso dei finanziamenti di propria competenza, mentre la Regione Piemonte, che nell'ottobre 2012 ha confermato l'impegno alla copertura degli oneri di propria spettanza con fondi FSR (ex FAS), dovrà convenzionarsi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di precisare i termini di utilizzo dei citati contributi.

Per quanto riguarda l'istanza di unificazione dei finanziamenti statali destinati al cofinanziamento 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 è in procinto di formalizzare la documentazione relativa ai maggiori costi (stimati in circa 90 milioni di Euro) delle tratte Collegno-Porta Nuova e Porta Nuova-Lingotto, finanziate con fondi ex Legge 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 Legge 211/92 con quelli della Legge obiettivo, consentirebbe di completare i lavori della tratta Porta Nuova-Lingotto (ad esempio l'ampliamento del Comprensorio di Collegno, opera peraltro necessaria per l'espletamento delle attività della citata Revisione Generale) e

parallelamente proseguire le attività di realizzazione della tratta Lingotto-Bengasi, nelle more dell'individuazione di nuove risorse statali per circa 55 milioni di Euro.

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.

### **LEGGE 231**

La società ha adottato il modello ed il codice etico nell'anno 2011.

L'Organismo di Vigilanza ha presentato all'Amministratore Unico due relazioni semestrali nel corso del 2012.

Dall'attività e dalle verifiche effettuate l'organismo di vigilanza non ha rilevato fatti censurabili o violazioni del modello adottato né è venuta a conoscenza - nell'ambito dei periodici contatti con il Collegio Sindacale allo scambio di informazioni circa lo svolgimento dell'attività - di atti o condotte che comportino una violazioni delle disposizioni contenute nel DLgs. 231/2001.

### **SEDI SECONDARIE**

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

## **PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA: DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO**

Signor socio,

in considerazione di quanto esposto, si invita all'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 così come proposto e a destinare l'utile d'esercizio pari ad Euro 103.740,17 come segue:

- 5% alla Riserva Legale per Euro 5.187,01;
- 95% a Riserva Facoltativa per Euro 98.553,16.

Torino, 18 aprile 2012

L'Amministratore Unico

Giancarlo Guiati



**Bilancio al 31/12/2012**

(Valori in Euro)

**STATO PATRIMONIALE**

<b>ATTIVO</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	
<b>B</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>1.223.405.691</b>	<b>1.248.485.414</b>
<b>B.I</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>86.575.288</b>	<b>80.168.401</b>
- B.I.1	Costi di impianto	103.495	149.761
- B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	22.616	3.630
- B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	9.246.841	4.945.775
- B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali	77.202.336	75.069.235
<b>B.II</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>1.136.822.093</b>	<b>1.168.311.222</b>
- B.II.1	Terreni e fabbricati	730.000	-
- B.II.2	Impianti e macchinario	60.808.359	62.464.390
- B.II.3	Attrezzatura industriale e commerciale	7.732	-
- B.II.4	Altri beni materiali	1.058.515.482	1.094.843.464
- B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti	16.760.522	11.003.368
<b>B.III</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>8.310</b>	<b>5.790</b>
- B.III.2	Crediti	8.310	5.790
<b>C</b>	<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>376.904.104</b>	<b>369.506.790</b>
<b>C.II</b>	<b>CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>376.481.690</b>	<b>352.528.408</b>
- C.II.1	Crediti verso clienti (entro)	31.480.436	13.228.905
- C.II.4	Crediti verso imprese controllanti	342.723.801	333.870.258
- C.II.4-bis	Crediti tributari (entro)	202.157	1.065.963
- C.II.4-ter	Crediti imposte anticipate	213.585	88.000
- C.II.5	Crediti verso altri (entro)	1.859.451	4.273.082
- C.II.5	Crediti verso altri (oltre)	2.260	2.200
<b>C.IV</b>	<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>422.413</b>	<b>16.978.382</b>
- C.IV.1	Depositi bancari e postali	422.285	16.978.090
- C.IV.3	Denaro e valori in cassa	129	292
<b>D</b>	<b>RATEI E RISCOINTI ATTIVI</b>	<b>38.832</b>	<b>151.331</b>
<b>D.II</b>	<b>Altri ratei e risconti attivi</b>	<b>38.832</b>	<b>151.331</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.600.348.626</b>	<b>1.618.143.535</b>	

<b>PASSIVO</b>		<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
<b>A</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>192.333.834</b>	<b>192.230.094</b>
A.I	Capitale	192.112.216	192.112.216
A.IV	Riserva Legale	5.894	4.909
A.VII	Altre Riserve	111.984	93.261
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio	103.740	19.708
<b>B</b>	<b>FONDI RISCHI E ONERI</b>	<b>35.697.630</b>	<b>35.351.727</b>
B.2	Per imposte, anche differite	156.982	-
B.3	Altri fondi	35.540.648	35.351.727
<b>C</b>	<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>703.656</b>	<b>614.777</b>
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	703.656	614.777
<b>D</b>	<b>DEBITI</b>	<b>428.177.292</b>	<b>422.142.851</b>
D.4	Debiti verso banche	348.099.835	352.011.855
- D.4.2	Banche c/anticipi	-	150
- D.4.3	Mutui passivi bancari	348.099.835	352.011.705
D.7	Debiti verso fornitori	33.648.468	42.314.891
D.11	Debiti verso controllanti	18.957.178	11.457.000
D.12	Debiti tributari	84.945	286.333
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	212.040	165.524
D.14	Altri Debiti	27.174.827	15.907.250
<b>E</b>	<b>RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>943.436.214</b>	<b>967.804.085</b>
E.II	Altri ratei e risonconti passivi	943.436.214	967.804.085
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.600.348.626</b>	<b>1.618.143.535</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>			
K.1.1d	Fidelussioni ad altre imprese	51.535.807	51.535.807
K.2	Garanzie ricevute	(27.772.474)	(24.653.124)
K.3	Altri conti d'ordine	(221.664.050)	(221.664.050)
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>		<b>(197.900.718)</b>	<b>(194.781.367)</b>

## CONTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO		AI 31/12/2012	AI 31/12/2011
<b>A</b>	<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>57.994.326</b>	<b>56.347.886</b>
- A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.926.965	20.254.944
- A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.288.363	2.667.623
- A.5	Altri ricavi e proventi	34.778.998	33.425.320
A.5.B	Ricavi e proventi diversi	34.778.998	33.425.320
<b>B</b>	<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>54.291.183</b>	<b>52.089.769</b>
		<b>Parziali</b>	<b>Parziali</b>
- B.7	Costi per servizi	1.238.813	1.490.080
- B.8	Costi per godimento beni di terzi	7.599.304	7.550.260
- B.9	Costi per il personale	2.601.307	2.527.095
B.9.a	Salari e stipendi	1.874.183,13	1.861.188
B.9.b	Oneri sociali	584.165,00	531.685
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	127.830,92	119.670
B.9.e	Altri costi	15.127,88	14.552
- B.10	Ammortamenti e svalutazioni	42.608.701	40.436.178
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.882.173,40	2.706.444
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	39.726.527,79	37.729.734
- B.12	Accantonamento per rischi	188.921	34.126
- B.14	Oneri diversi di gestione	54.137	52.030
<b>Differenza fra valore e costi della produzione</b>		<b>3.703.143</b>	<b>4.258.118</b>
<b>C</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>- 3.293.258</b>	<b>- 4.115.644</b>
- C.16.d	Altri proventi finanziari	581.823	39.519
- C.17	Interessi ed altri oneri finanziari	- 3.875.080	- 4.155.164
<b>E</b>	<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	<b>- 8.567</b>	<b>51.752</b>
- E.20	Proventi straordinari	1.416	58.065
- E.21	Oneri straordinari	- 9.983	- 6.313
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>401.319</b>	<b>194.225</b>
		<b>Parziali</b>	<b>Parziali</b>
- 22	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	297.579	174.517
22.a	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	266.182	262.517
22.b	Imposte differite, anticipate	31.397	88.000
<b>23</b>	<b>UTILE (perdite) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>103.740</b>	<b>19.708</b>

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





**Società a Responsabilità limitata  
con Socio Unico Città di Torino**

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 31/12/2012**

**NOTA INTEGRATIVA**

**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

**SOCIETÀ DI REVISIONE <sup>1</sup>**

BDO S.P.A.

**IL DIRETTORE AMMINISTRAZIONE E FINANZA**

ING. MARCO CESARETTI

---

<sup>1</sup> Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 18/12/2012

## **STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO**

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2012 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla presente Nota Integrativa.

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 31/12/2012; 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, e, ove prescritto dalla Legge, con il consenso del Collegio Sindacale.

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), al lordo dei contributi ricevuti, ricomprende anche gli oneri finanziari non contribuiti 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:

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

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

Nella posta Immobilizzazioni Materiali nella voce Terreni e Fabbricati, è iscritta la proprietà superficiaria per anni 86 della porzione di immobile sito in Torino via Magenta n. 6 acquisita in data 28 dicembre 2012 dal Comune di Torino per 730 mila Euro. Tale investimento non viene ammortizzato nell'esercizio in quanto i locali, che ospiteranno in futuro la sede e gli uffici della società, non sono ancora utilizzabili e dovranno essere oggetto di ristrutturazione.

#### **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 stesse si riverseranno, 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 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 1.223.405.691**

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 86.575.288**

La voce è così composta:

<b>Costi di impianto e di ampliamento</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Valore iniziale</i>	149.761	141.223
<i>Acquisizioni</i>	-	54.805
<i>Ammortamenti</i>	(46.267)	(46.267)
<b>Valore finale</b>	<b>103.494</b>	<b>149.761</b>

<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	3.630	2.400
Acquisizioni	32.099	3.645
Ammortamenti	(13.113)	(2.415)
<b>Valore finale</b>	<b>22.616</b>	<b>3.630</b>

<b>Altre immobilizzazioni immateriali</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	75.069.235	67.768.924
Acquisizioni	4.955.895	6.718.298
Riclassificazione	-	3.239.775
Ammortamenti	(2.822.794)	(2.657.762)
<b>Valore finale</b>	<b>77.202.336</b>	<b>75.069.235</b>

<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	4.945.775	3.239.775
Acquisizioni	9.246.841	4.945.775
Riclassificazione	(4.945.775)	(3.239.775)
<b>Valore finale</b>	<b>9.246.841</b>	<b>4.945.775</b>

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

<b>Spese accessorie su mutui</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	2.854.730	3.009.040
Acquisizioni	-	-
Riclassificazione	-	-
Ammortamenti	(154.310)	(154.310)
<b>Valore finale</b>	<b>2.700.420</b>	<b>2.854.730</b>

<b>Spese stipula finanziamento</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	809.560	853.320
Acquisizioni	-	-
Riclassificazione	-	-
Ammortamenti	(43.760)	(43.760)
<b>Valore finale</b>	<b>765.800</b>	<b>809.560</b>

<b>Migliorie beni di terzi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	71.404.945	63.906.564
Acquisizioni	4.955.895	6.718.298
Riclassificazione	-	3.239.775
Ammortamenti	(2.624.724)	(2.459.692)
<b>Valore finale</b>	<b>73.736.116</b>	<b>71.404.945</b>

**B.II) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI****Euro 1.136.822.093**

Le immobilizzazioni materiali, costituite dai beni strumentali alla produzione, ammontano a 1.136,8 milioni di euro circa, in diminuzione di 31.489 migliaia di euro, rispetto ai 1.168 milioni di euro del 31 dicembre 2011.

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

La seguente tabella illustra le variazioni dell'esercizio:

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	attrezzatura industriale e commerciale	beni gratuitamente deprecibili	mobili e arredi	macchine d'ufficio elettr.	costruzioni leggere	immobilizzazioni in corso	Totale
<b>Valori iniziali al 31/12/2011</b>	-	<b>62.464.390</b>	-	<b>1.090.074.466</b>	<b>19.267</b>	<b>14.853</b>	<b>4.734.889</b>	<b>11.003.368</b>	<b>1.168.311.222</b>
<i>Variazioni al 31/12/2011</i>									
- Acquisizioni	730.000	543.250	8.225	1.188.750	3.050	6.971	-	5.757.154	8.237.399
- Alienazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ammortamenti	-	(2.199.281)	(494)	(37.351.720)	(4.530)	(4.533)	(165.970)	-	(39.726.528)
- Riclassifica ad altra attività	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>730.000</b>	<b>(1.656.031)</b>	<b>7.732</b>	<b>(36.162.970)</b>	<b>(1.480)</b>	<b>2.437</b>	<b>(165.970)</b>	<b>5.757.154</b>	<b>(31.489.129)</b>
<b>Valori al 31/12/2012</b>	<b>730.000</b>	<b>60.808.359</b>	<b>7.732</b>	<b>1.053.911.496</b>	<b>17.777</b>	<b>17.290</b>	<b>4.568.919</b>	<b>16.760.522</b>	<b>1.136.822.094</b>
<i>Di cui:</i>									
- Costo Storico	730.000	66.272.889	8.225	1.243.742.677	39.272	26.153	4.984.094	16.760.522	1.332.563.831
- Ammortamenti	-	(5.464.530)	(494)	(189.831.182)	(21.495)	(8.862)	(415.175)	-	(195.741.737)
<b>Valore netto</b>	<b>730.000</b>	<b>60.808.359</b>	<b>7.732</b>	<b>1.053.911.496</b>	<b>17.777</b>	<b>17.290</b>	<b>4.568.919</b>	<b>16.760.522</b>	<b>1.136.822.094</b>

La voce Terreni e fabbricati è riferita all'acquisto dal Comune di Torino del diritto superficario per 86 anni dell'Immobile sito in Torino Via Magenta formalizzato nel mese di dicembre 2012.

L'immobile, che dovrà essere ristrutturato, è stato acquisito al fine di trasferire la sede e tutti gli uffici della società in un unico sito. L'acquisto del diritto è mantenuto in sospensione dall'ammortamento in attesa del completamento dei lavori di ristrutturazione e dell'entrata nel ciclo produttivo aziendale.

La voce **Impianti e macchinari** è relativa alla linea tranviaria 4 acquisita nel 2010 dalla Città di Torino ed ad altri impianti generici dislocati negli uffici aziendali.

Le acquisizioni sono riferite principalmente ad interventi di manutenzione straordinaria effettuati da GTT S.p.A. sulla linea tranviaria 4 per complessivi 542 mila Euro circa.

<b>Impianti e macchinari</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	62.464.391	63.989.558
Acquisizioni Linea 4	542.053	637.620
Acquisizioni Impianti generici	1.197	15.687
Ammortamenti	(2.199.281)	(2.178.474)
<b>Valore finale</b>	<b>60.808.360</b>	<b>62.464.391</b>

La voce **Attrezzature varie** è relativa alla strumentazione topografica necessaria all'esecuzione dei rilievi topografici per la tracciatura delle curve tranviarie e

ferroviarie

<b>Attrezzature varie</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	-	-
Acquisizioni	8.225	-
Ammortamenti	(494)	-
<b>Valore finale</b>	<b>7.731</b>	-

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

<b>Altri beni materiali</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	1.094.843.467	808.258.049
Riclassificazione	-	287.731.835
Acquisizioni	1.198.771	37.187.930
Decrementi	-	(2.783.087)
Fondo ammortamento apporti Metropolitana	-	-
Ammortamenti	(37.526.753)	(35.551.260)
<b>Valore finale</b>	<b>1.058.515.485</b>	<b>1.094.843.467</b>

La voce "Altri beni" è così composta:

<b>Mobili e arredi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	19.257	10.607
Acquisizioni	3.050	12.261
Ammortamenti	(4.530)	(3.611)
<b>Valore finale</b>	<b>17.777</b>	<b>19.257</b>

<b>Macchine ufficio elettroniche</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	14.853	10.849
Acquisizioni	6.971	7.128
Ammortamenti	(4.533)	(3.124)
<b>Valore finale</b>	<b>17.291</b>	<b>14.853</b>

<b>Costruzioni leggere</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Valore iniziale</i>	4.734.890	4.900.860
<i>Acquisizioni</i>	-	-
<i>Ammortamenti</i>	(165.970)	(165.970)
<b>Valore finale</b>	<b>4.568.920</b>	<b>4.734.890</b>

La voce si riferisce alle strutture leggere realizzate durante la costruzione della linea tranviaria 4.

<b>Beni gratuitamente devolvibili - Metro</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Valore iniziale</i>	1.090.074.467	803.335.733
<i>Riclassificazione</i>	-	-
<i>Acquisizioni</i>	1.188.750	322.117.289
<i>Fondo ammortamento</i>	-	-
<i>Ammortamento</i>	(37.351.720)	(35.378.555)
<i>Decrementi</i>	-	-
<b>Valore finale</b>	<b>1.053.911.497</b>	<b>1.090.074.467</b>

La voce comprende i beni infrastrutturali relativi alla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (Tratta Collegno – Porta Nuova – Lingotto), 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.

La voce **immobilizzazioni in corso e acconti** riguarda le opere infrastrutturali della Metropolitana automatica che sono in corso di realizzazione in relazione alla tratta del prolungamento sud (Lingotto-Bengasi) ed alla progettazione del prolungamento ovest (Collegno-Cascine Vica) della Linea 1, oltre alle attività preliminari (studi, progettazioni) relativi alla Linea 2.

Tra le immobilizzazioni in corso, ai suddetti investimenti, in coerenza con quanto effettuato nell'esercizio precedente, figurano le seguenti opere.

- *L'ampliamento dell'officina a Collegno* – è costituita dalla 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* – è l'ampliamento (circa 15 metri) del corpo di fabbrica della stazione di Lingotto necessario 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.

<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Valore iniziale</i>	11.003.368	287.813.894
<i>Acquisizioni</i>	5.757.154	45.306.763
<i>Diminuzioni</i>	-	(322.117.289)
<b>Valore finale</b>	<b>16.760.522</b>	<b>11.003.368</b>

### B.III) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

**Euro 8.310**

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 376.904.104**

### C.II) CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

**Euro 376.481.690**

#### Crediti verso clienti

**Euro 31.480.436**

I crediti sono principalmente determinati dai canoni dovuti 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 incremento di Euro 18.251.531 dovuto al progressivo aumento del ritardo nel pagamento dei canoni rispetto alla naturale scadenza.

<b>Crediti commerciali</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Fatture emesse a GTT Spa</i>	29.347.649	12.755.050
<i>Fattura emessa a Coopsette Società Cooperativa</i>	400.093	400.093
<i>Fattura emessa a S.I.F.E.L. Spa</i>	-	56.768
<i>Fattura emessa a Torino Metano Srl</i>	-	8.000
<i>Fattura emessa a Funkwerk Plettac Electronic</i>	7.658	7.658
<i>Fattura emessa a Thales Italia Spa</i>	1.336	1.336
<i>Fatture da emettere</i>	1.723.699	-
<b>Totale Crediti Commerciali</b>	<b>31.480.436</b>	<b>13.228.905</b>

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 301.613.518).

In particolare si segnala che la composizione dei predetti crediti è così strutturata:

- 62,5 milioni di Euro per rate non ancora liquidate parzialmente impegnate nel bilancio del Comune di Torino; dovendosi definire un piano di ristrutturazione finalizzato al rimborso delle quote di rate anticipate (pari a circa 25 milioni di Euro);
- 239,1 milioni di Euro per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che vengono impegnate dalla Città alla naturale scadenza;

Si segnalano inoltre 41.110.283 Euro di crediti per contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture aziendali. Nella posta, in particolare, sono stati registrati i seguenti contributi:

- 26,5 milioni di Euro per la copertura degli oneri accessori del biennio 2010-2011 (Delibera mecc. 2011-07973);
- 648 mila Euro per interventi di sistemazione di Piazza Carducci a seguito dei lavori della Metropolitana (Delibera mecc. 2010-03610/052);
- 2,37 milioni di Euro per la copertura degli oneri accessori dell'anno 2012, ai sensi e per gli effetti della Convenzione Finanziaria del 23/9/2010;
- 1 milione di Euro di contributi per la realizzazione della tratta Lingotto-Bengasi (Delibera mecc. 2012-05166);
- 1,64 milioni di Euro di contributi per la progettazione della tratta Lingotto-Bengasi che il Comune di Torino ha ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in forza del Convenzionamento stipulato il 14/12/2011) e che deve liquidare alla società;
- 5 milioni di Euro per la copertura degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria della città.

<b>Crediti verso il Comune di Torino</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Mutui per lavori Metropolitana</i>	207.818.285	206.028.362
<i>Mutui per oneri accessori Metropolitana</i>	84.123.636	87.262.339
<i>Mutui per impianti fissi tranviari</i>	9.671.598	9.474.812
<i>Contributi per infrastrutture</i>	41.110.283	31.104.744
<b>Totale verso il Comune di Torino</b>	<b>342.723.801</b>	<b>333.870.257</b>

I crediti verso il Socio Unico sono aumentati di 8,85 milioni di Euro.

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

<b>Crediti v/Comune di Torino</b>					
<b>ESERCIZIO 2012</b>					
<b>Mutuo</b>	<b>Settore</b>	<b>Residuo debito</b>	<b>Rate Scadute</b>	<b>Entro 5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>
1 Mutuo CCDDPP	MTR	31.693.886	8.962.150	12.981.370	9.750.367
2 Mutuo Banca OPI	MTR	4.643.655	1.804.584	621.809	2.217.261
3 Mutuo Dexia - Crediop	MTR	2.711.548	2.711.548	-	-
4 Mutuo Banca OPI	MTR	18.658.817	3.042.658	3.420.229	12.195.929
5 Mutuo Unicredit Banca	MTR	41.463.242	6.948.464	7.559.379	26.955.400
6 Mutuo Unicredit Banca	MTR	9.548.555	2.593.896	1.523.200	5.431.460
7 Mutuo Banca OPI	II.FF.	6.481.241	645.894	2.157.798	3.677.548
8 Mutuo Banca OPI	MTR	56.017.827	8.935.372	9.370.181	37.712.274
9 Mutuo Banca OPI	MTR	13.783.030	3.518.573	2.248.107	8.016.350
10 Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.190.356	284.291	950.765	1.955.301
11 Mutuo Banca Intesa	MTR	41.210.774	5.021.923	7.202.175	28.986.676
12 Mutuo BIIS	MTR	11.005.421	2.460.038	1.871.598	6.673.785
13 Mutuo BIIS	MTR	18.773.738	2.921.293	3.471.981	12.380.465
14 Mutuo BIIS	MTR	20.258.661	4.381.198	3.477.460	12.400.003
15 Mutuo CCDDPP	MTR	22.172.765	8.272.294	13.900.471	0
<b>Totale Crediti</b>		<b>301.613.518</b>	<b>62.504.176</b>	<b>70.756.523</b>	<b>168.352.820</b>

<b>Legenda</b>	<b>MTR</b>	Metropolitana
	<b>II.FF.</b>	Impianti Fissi

Crediti tributari

Euro 202.157

La voce al 31/12/2012 è così dettagliata :

<b>Crediti Tributari (entro)</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Crediti verso Erario per l'IVA</i>	198.858	1.061.100
<i>Crediti verso Erario per ritenute</i>	2.196	1.065
<i>Credito per acconto imposta IRES</i>	1.103	3.798
<i>Crediti per imposte anticipate</i>	-	88.000
<b>Totale Crediti Tributari</b>	<b>202.157</b>	<b>1.153.963</b>

L'importo di euro 88.000 "crediti per imposte anticipate", indicato in bilancio al 31/12/2011 nella voce C.II 4. bis è stato riclassificato nella voce C.II 4. ter .

Crediti imposte anticipate

Euro 213.585

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

Crediti verso altri

Euro 1.861.711

La voce risulta in diminuzione di Euro 2.413.571 rispetto al dato 2011 ed è così suddivisa:

<b>Crediti verso altri (entro 5 anni)</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Crediti v/Terzi per contributi	-	2.543.102
Crediti v/fornitori per anticipi su servizi	189	20.642
Crediti v/GIT Spa	1.629.218	1.515.896
Crediti verso altri soggetti	45.363	139.450
Crediti verso personale per prestiti aziendali	3.822	933
Crediti verso personale per abbonamenti familiari	596	516
Altri crediti verso i dipendenti	109	122
Crediti verso INAIL	-	9.228
Crediti verso fornitore per nota di credito	3.674	2.464
Contributi CCNL Regione Piemonte	158.933	23.181
Crediti v/Inps per contributi su malattia	17.547	17.547
<b>Totale Crediti verso altri (entro 5 anni)</b>	<b>1.859.451</b>	<b>4.273.081</b>
<b>Crediti verso altri (oltre 5 anni)</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Crediti per depositi cauzionali in denaro	2.260	2.200
<b>Totale Crediti verso altri (oltre 5 anni)</b>	<b>2.260</b>	<b>2.200</b>
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>1.861.711</b>	<b>4.275.281</b>

**C.IV) DISPONIBILITA' LIQUIDE**

**Euro 422.413**

Le disponibilità liquide diminuiscono di Euro 16.555.969 per la riduzione dei depositi bancari.

<b>Disponibilità liquide</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Depositi presso Unicredit	295.939	12.332.270
Depositi presso Banca IIS	77.079	4.596.029
Depositi presso BNL	49.267	49.791
Contante esistente in Cassa	129	292
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>422.413</b>	<b>16.978.382</b>

**D) RATEI E RISCONTI ATTIVI****Euro 38.832**

La voce risulta in diminuzione di 112.499 Euro rispetto al dato del 2011 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.

<b>Ratei e risconti attivi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Risconti atti su assicurazioni</i>	23.871	141.920
<i>Risconti attivi su canoni</i>	9.434	8.404
<i>Risconti attivi su contratti</i>	5.527	1.007
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>38.832</b>	<b>151.331</b>

**PASSIVO****A) PATRIMONIO NETTO****Euro 192.333.834**

Il patrimonio netto è costituito dalle seguenti voci:

<b>Patrimonio netto</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Capitale sociale</i>	192.112.216	192.112.216
<i>Riserva Legale</i>	5.894	4.909
<i>Riserva straordinaria</i>	111.984	93.261
<i>Utile d'esercizio</i>	103.740	19.708
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>192.333.834</b>	<b>192.230.094</b>

**B) FONDI PER RISCHI ED ONERI****Euro 35.697.630**

La voce è costituita da:

- **Fondo imposte, anche differite** di Euro 156.982. Informazioni in merito alle imposte differite vengono fornite nella sezione "imposte dell'esercizio".
- **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.
- **Fondo rischi e oneri futuri** di Euro 188.921 accantonamento effettuato per possibili criticità in merito alla completa esigibilità dei crediti maturati dall'azienda sia verso i clienti sia verso altri soggetti.

<b>Fondi rischi ed oneri</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
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	34.126
Fondo per rischi ed oneri futuri	188.921	-
<b>Totale Fondi rischi ed oneri</b>	<b>35.540.648</b>	<b>35.351.727</b>

### **C) FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**

**Euro 703.656**

Il fondo TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2012. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge.

La movimentazione del fondo è stata la seguente:

<b>Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Valore iniziale	614.777	600.016
Incrementi	150.526	119.670
Decrementi	(61.647)	(104.908)
<b>Valore finale Trattamento di fine rapporto</b>	<b>703.656</b>	<b>614.777</b>

L'incremento del fondo è rappresentato dalla quota di TFR maturata nell'anno e dal trasferimento della quota del fondo di quattro dipendenti assunti nell'esercizio: di questi sono stati trasferiti da GTT i tre addetti in distacco dal 2011 ovvero due commessi e un funzionario quadro, mentre i decrementi sono rappresentati dal versamento quota TFR destinato a Fondi Pensione, versamento quota TFR Tesoreria INPS, liquidazione quota TFR ad un dipendente in quiescenza ed a due dipendenti per anticipazione TFR previste dalla Legge.

### **D) DEBITI**

**Euro 428.177.292**

La voce è formata dai seguenti debiti:

Debiti verso banche Euro 348.099.835

La voce è così formata:

- Mutui passivi bancari per complessivi 333.539.661 Euro, in riduzione rispetto al bilancio 2011 di 13.102.046 Euro.
- Debiti per competenze da liquidare sui mutui per 14.560.174 Euro

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

<b>Mutui passivi bancari</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Mutui per lavori Metropolitana</i>	217.381.081	224.466.486
<i>Mutui per oneri accessori Metropolitana</i>	58.378.811	62.959.517
<i>Mutui per impianti fissi tranviari</i>	8.741.412	9.215.704
<i>Mutui per acquisto Linea 4</i>	49.038.357	50.000.000
<b>Totale Mutui passivi bancari</b>	<b>333.539.661</b>	<b>346.641.707</b>

Nella tabella della pagina seguente vengono riportati per i singoli mutui l'importo originariamente erogato, il residuo debito al 31/12/2012, le quote capitali scadenti entro 5 anni (complessivamente pari a 96.538.090 Euro) ed il residuo debito scadente oltre il 2017 (pari a 237.001.571 Euro).

<b>Debiti verso le banche Esercizio 2012</b>					
<b>Mutuo</b>	<b>Settore</b>	<b>Importo iniziale</b>	<b>Residuo debito</b>	<b>Entro 5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>
1 Mutuo CCDDPP	MTR	51.533.607	27.705.581	15.821.774	11.883.807
2 Mutuo Banca OPI	MTR	12.011.755	2.839.070	621.809	2.217.261
3 Mutuo Dexia - Crediop	MTR	10.839.543	-	-	-
4 Mutuo Banca OPI	MTR	23.361.344	17.439.044	3.819.475	13.619.569
5 Mutuo Unicredit Banca	MTR	55.876.000	43.292.291	9.481.817	33.810.474
6 Mutuo Unicredit Banca	MTR	15.735.307	6.954.659	1.523.200	5.431.460
7 Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	5.835.347	2.157.798	3.677.549
8 Mutuo Banca OPI	MTR	59.836.339	47.082.455	9.370.181	37.712.274
9 Mutuo Banca OPI	MTR	21.143.911	10.264.457	2.248.107	8.016.350
10 Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	2.906.065	950.765	1.955.301
11 Mutuo Banca Intesa	MTR	59.500.000	48.756.048	9.703.253	39.052.795
12 Mutuo BIIS	MTR	13.469.065	8.545.383	1.871.598	6.673.785
13 Mutuo BIIS	MTR	39.920.000	28.493.509	6.240.609	22.252.900
14 Mutuo BIIS	MTR	23.250.257	15.877.463	3.477.460	12.400.003
15 Mutuo CCDDPP	MTR	33.000.000	18.509.931	18.509.931	-
16 Mutuo Unicredit Banca	LINEA 4	50.000.000	49.038.357	10.740.313	38.298.044
<b>Totale Mutui passivi bancari</b>		<b>481.949.129</b>	<b>333.539.661</b>	<b>96.538.090</b>	<b>237.001.571</b>
<b>Debiti per competenza da liquidare</b>				<b>14.560.174</b>	
			<b>333.539.661</b>	<b>111.098.264</b>	<b>237.001.571</b>

<b>Legenda</b>	<b>MTR</b>	Metropolitana
	<b>II.FF.</b>	Impianti Fissi
	<b>LINEA 4</b>	Linea 4

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a 315.472.618, con una riduzione nell'anno 2013 di 18.067.043

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.

Al riguardo si ricorda che alcuni mutui sono stati rinegoziati nei termini di rimborso e modificando gli interessi da tasso fisso a tasso variabile. Gli oneri di tale rimodulazione sono stati riflessi a partire dal Bilancio 2010.

Debiti fornitori Euro 33.648.468

La voce è pari ad € 33.648.468 di cui € 14.227.724 per fatture da ricevere relative a servizi. Il dato evidenzia un decremento rispetto al 2011 di 8.666.423 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 18.957.178

La voce rappresenta il debito verso il Comune di Torino per i canoni relativi alla concessione della gestione della rete tranviaria cittadina (5,7 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 2012 dell'adeguamento canone concessione della gestione Rete Tranviaria 2012. A questi importi sommiamo il saldo dell'esercizio precedente pari ad Euro 11,46 milioni.

Debiti tributari Euro 84.945

La voce, in diminuzione di 214.658 Euro rispetto al 2012, è così composta:

<b>Debiti Tributari</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Erario c/IRAP</i>	13.270	208.057
<i>Erario c/ritenute lavoratori dipendenti</i>	63.976	66.612
<i>Erario c/ritenute T.F.R.</i>	3.413	-
<i>Erario c/ritenute lavoratori autonomi</i>	-	6.250
<i>Erario per imposte sostitutive</i>	581	1.304
<i>Erario c/ritenute Co.Pro - Co.co.co</i>	2.425	3.205
<i>Erario c/ritenute Addizionali Regionali</i>	1.099	703
<i>Erario c/ritenute Addizionali Comunali</i>	180	201
<b>Totale Debiti Tributari</b>	<b>84.945</b>	<b>286.333</b>

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale Euro 212.040

La voce è così composta:

<b>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Debiti verso INPS	90.614	77.930
Debiti INPS gestione separata	2.375	2.269
Debiti INAIL	6.934	313
Contributi MBO Dirigenti	19.398	19.398
Contributi su premio dipendenti	8.618	7.261
Contributi SIAMM	50.275	45.338
Contributi rinnovo contratto	32.256	13.014
Contributi rateo ferie, permessi, 14ma	1.570	-
<b>Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale</b>	<b>212.040</b>	<b>165.523</b>

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 27.174.827

Gli altri debiti aumentano nel 2012 di 11.268 migliaia di Euro.

Nella tabella che segue si riportano i dati di dettaglio:

<b>Altri Debiti</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Debiti verso il personale	436.237	345.583
Debiti verso Fondi di previdenza complementare	19.340	18.415
Debiti diversi verso GTT	10.680	7.279
Debiti verso IFITALIA (factor)	26.707.724	15.414.575
Debiti verso diversi	845	121.398
<b>Totale Altri debiti</b>	<b>27.174.827</b>	<b>15.907.250</b>

I suddetti debiti sono estinguibili entro l'esercizio successivo.

In particolare si segnala la prevalenza del debito verso la società di factoring IFITALIA con la quale la società ha sottoscritto un contratto di factoring indiretto pro-solvendo.

**E) RATEI E RISCONTI PASSIVI Euro 943.436.214**

La voce è così composta:

<b>Risconti passivi pluriennali</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
Contributi in conto investimento rete tranviaria	22.496.729	18.337.540
Stato c/finanziamento Metro	488.904.148	505.014.150
Regione c/finanziamento Metro	75.463.879	78.142.599
Comune di Torino c/finanziamento Metro	352.195.035	361.777.880
Contributo rinnovo ricambi Metro	4.376.423	4.531.916
<b>Totale risconti passivi pluriennali</b>	<b>943.436.214</b>	<b>967.804.086</b>

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.

	Contributi per la rete tranviaria	Contributi dello Stato per Metro	Contributi Regionali per Metro	Contributi Comune Torino per Metro	Contributi ricambi Metro	Totale
<b>Valori iniziali al 31/12/2011</b>	<b>18.337.540</b>	<b>505.014.150</b>	<b>78.142.598</b>	<b>361.777.880</b>	<b>4.531.916</b>	<b>967.804.085</b>
<i>Variazioni al 31/12/2012:</i>						
- Acquisizioni	4.955.895	1.188.992	-	2.811.547	-	8.956.434
- Diminuzioni	(796.706)	(17.298.994)	(2.678.719)	(12.394.392)	(155.494)	(33.324.304)
- Riclassifica ad altra attività	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>4.159.189</b>	<b>(16.110.002)</b>	<b>(2.678.719)</b>	<b>(9.582.844)</b>	<b>(155.493)</b>	<b>(24.367.870)</b>
<b>Valori al 31/12/2012</b>	<b>22.496.729</b>	<b>488.904.148</b>	<b>75.463.879</b>	<b>352.195.035</b>	<b>4.376.423</b>	<b>943.436.214</b>

La tabella sopra riportata indica le variazioni che hanno subito nel 2012 i contributi da riscontare negli esercizi futuri.

Al riguardo si segnala che la quota di risconto entro l'esercizio successivo, sulla base delle attuali informazioni in possesso, è pari a circa 33,6 milioni di Euro.

## **CONTI D'ORDINE – GARANZIE PRESTATE E RICEVUTE**

### Conti d'ordine

Al 31/12/2012 i conti d'ordine, appostati in calce allo Stato Patrimoniale, risultano pari a 300.972.331 Euro e sono indicati nella seguente tabella:

<b>CONTI D'ORDINE</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<i>Fidejussioni prestate a terzi</i>	51.535.807	51.535.807
<i>Fidejussioni ricevute</i>	27.772.474	24.653.124
<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 SpA (già Unicredit Corporate Banking 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 derivanti dal contratto di finanziamento – capitale 50 milioni di Euro);
- a Unicredit SpA (già Unicredit Corporate Banking 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 derivanti dal contratto di finanziamento e/o contratti di mutuo rimodulati);

- a Unicredit SpA (già Unicredit Corporate Banking 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 derivanti dai contratti di mutuo);
- a Intesa Sanpaolo (già Banca Infrastrutture Innovazioni Sviluppo 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 derivanti dai contratti di mutuo rimodulati);
- a Intesa Sanpaolo (già Banca Infrastrutture Innovazioni Sviluppo 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 derivanti dai contratti di mutuo).

# CONTO ECONOMICO

## A) VALORE DELLA PRODUZIONE

**Euro 57.994.326**

La voce è così composta:

<b>A</b>	<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.926.965	20.254.944	672.021
A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.288.363	2.667.623 -	379.260
A.5	Altri ricavi e proventi	34.778.998	33.425.320	1.353.679

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

### A.1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

**Euro 20.926.965**

<b>A.1</b>	<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	<i>Canone base Metropolitana Collegno - P. Nuova</i>	6.300.000	6.300.000
	<i>Canone base Metropolitana P. Nuova - Lingotto</i>	2.728.757	2.250.291
	<i>Canone base Linea 4</i>	3.400.000	3.400.000
	<i>Canone base Rete Tranviaria di Torino</i>	7.400.000	7.400.000
	<i>Servizi di Engineering</i>	425.850	461.150
	<i>Concessioni spazi pubblicitari</i>	257.000	250.000
	<i>Adeguamento Canoni</i>	415.358	193.503
<b>A.1</b>	<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>20.926.965</b>	<b>20.254.944</b>

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

### A.4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI DI BENI PATRIMONIALI

**Euro 2.288.363**

La voce è così composta:

<b>A.4</b>	<b>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	<i>Engineering tranviario capitalizzato</i>	476.815	458.073
	<i>Capitalizzazione costo del personale dedicato alla Metro</i>	1.399.325	1.785.699
	<i>Capitalizzazione oneri accessori personale Metro</i>	262.057	172.320
	<i>Capitalizzazione oneri finanziari Metro</i>	150.166	251.531
<b>A.4</b>	<b>Totale Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</b>	<b>2.288.363</b>	<b>2.667.623</b>

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 2.288.363 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.

I costi capitalizzati connessi agli investimenti per la realizzazione delle tratte di prolungamento della Linea 1 della Metropolitana sono relativi alla Tratta Lingotto-Bengasi.

Sono altresì capitalizzati oneri finanziari per complessivi 150.166 Euro calcolati sulle quote di mutuo relative alle predisposizioni, ovvero gli investimenti realizzati per le tratte di Metropolitana in esercizio che non sono utilizzate attualmente in quanto predisposizioni per la realizzazione dei prolungamenti.

#### **A.5) ALTRI RICAVI E PROVENTI**

**Euro 34.778.998**

La voce è articolata nelle seguenti sottocategorie:

<b>A.5</b>	<b>Altri ricavi e proventi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
	<i>Ricavi diversi</i>	96.545	60.903
	<i>Rimborsi assicurativi</i>	70.996	801.408
	<i>Contributo CCNL</i>	225.795	235.203
	<i>Contributi su spese tecniche Metro</i>	1.005.000	678.012
	<i>Contributi su spese tecniche progetti Tranviari</i>	44.105	41.927
	<i>Contributi su investimenti</i>	33.324.304	31.598.655
	<i>Arrotondamenti Attivi</i>	-	1
	<i>Rimborsi diversi</i>	1.369	325
	<i>Rimborso mensa del personale</i>	10.883	8.885
<b>A.5.B</b>	<b>Totale Ricavi e proventi diversi</b>	<b>34.778.998</b>	<b>33.425.320</b>

La posta è costituita in prevalenza da contributi connessi agli investimenti (circa 95,8% 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 vengono rendicontati agli Enti di riferimento per la relativa contribuzione.

**B) COSTI DELLA PRODUZIONE****Euro 54.291.183**

La voce comprende:

<b>B</b>	<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
B.7	Costi per servizi	1.238.813	1.490.080	- 251.268
B.8	Costi per godimento beni di terzi	7.599.304	7.550.260	49.044
B.9	Costo del Personale	2.601.307	2.527.095	74.212
B.10	Ammortamenti	42.608.701	40.436.178	2.172.523
B.12	Accantonamento per rischi	188.921	34.126	154.795
B.14	Oneri diversi di gestione	54.137	52.030	2.107
<b>B</b>	<b>TOTALE DEI COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>54.291.183</b>	<b>52.089.769</b>	<b>2.201.413</b>

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

**B.7) COSTI PER SERVIZI****Euro 1.238.813**

I costi per servizi sono riportati nella tabella che segue:

<b>B.7</b>	<b>Costi per servizi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
	Manutenzioni e riparazioni	580	93.573	- 92.993
	Spese per coperture assicurative	481.672	781.280	- 299.608
	Utenze (telefonata, energia elettrica, ecc.)	26.512	43.900	- 17.388
	Spese servizi informatici	23.006	15.992	7.015
	Consulenze professionali	201.589	252.232	- 50.643
	Mensa di terzi e Buoni pasto	36.437	31.920	4.517
	Emolumento Collegio Sindacale	72.800	72.800	-
	Emolumento amministratore	68.977	68.977	-
	Spese di pubblicità, promozione e rappresentanza	6.992	17.417	- 10.425
	Quote associative	19.588	16.766	2.823
	Spese generali	80.919	28.047	52.873
	Altri servizi	219.739	67.178	152.561
<b>B.7</b>	<b>Totale costi per servizi</b>	<b>1.238.813</b>	<b>1.490.080</b>	<b>- 251.268</b>

**B.8) COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI****Euro 7.599.304**

I costi per godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infratrasporti S.r.l. riconosce al Comune di Torino per la concessione della gestione della infrastruttura tranviaria e per l'allungamento della durata 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>B.8</b>	<b>Costi per godimento beni di terzi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
	Affitti e locazioni	89.154	84.939	4.214
	Spese condominiali	7.001	6.905	96
	Noleggi	2.972	1.416	1.556
	Canone base a Comune di Torino per Rete Tranviaria	5.700.000	5.700.000	-
	Canone base per allungamento Concessione Metro	1.700.000	1.700.000	-
	Adeguamento canone Tranviario	100.178	57.000	43.178
<b>B.8</b>	<b>Totale costi per godimento beni di terzi</b>	<b>7.599.304</b>	<b>7.550.260</b>	<b>49.044</b>

In coerenza a quanto indicato nella citata delibera, il canone per la rete tranviaria è stato adeguato al 50% dell'inflazione programmata dal Governo. Il canone per l'allungamento della durata della concessione della Linea 1 della Metropolitana, invece, non prevede ancora nessun adeguamento in quanto godeva di un periodo di grazia di due anni; sarà quindi adeguato a partire dal 2013.

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

**Euro 2.601.307**

La voce comprende:

<b>B.9</b>	<b>Costo del Personale</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
B.9.a	Salari e stipendi	1.874.183	1.861.188	12.996
B.9.b	Oneri sociali	584.165	531.685	52.480
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	127.831	119.670	8.161
B.9.e	Altri costi del personale	15.128	14.552	576
<b>B.9</b>	<b>Totale costo del personale</b>	<b>2.601.307</b>	<b>2.527.095</b>	<b>74.212</b>

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

**Salari e stipendi**

**Euro 1.874.183**

<b>B.9.a</b>	<b>Salari e stipendi</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
	Stipendi impiegati	1.861.236	1.718.361
	Personale dipendente comandato	12.485	142.066
	Visite mediche	463	760
<b>B.9.a</b>	<b>Totale salari e stipendi</b>	<b>1.874.183</b>	<b>1.861.188</b>

**Oneri sociali**

**Euro 584.165**

<b>B.9.b</b>	<b>Oneri sociali</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
	Contributi INPS dipendenti	537.696	489.840
	Inail	24.700	20.109
	PREVINDAI	13.114	13.850
	PRIAMO	8.655	7.886
<b>B.9.b</b>	<b>Totale oneri sociali</b>	<b>584.165</b>	<b>531.685</b>

**Trattamento di fine rapporto**

**Euro 127.831**

<b>B.9.c</b>	<b>Treatment of final report</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	T.F.R. dell'esercizio	105.541	96.347
	F.do Previndai quota TFR Dirigenti	15.231	16.412
	F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti	7.058	6.911
<b>B.9.c</b>	<b>Totale trattamento di fine rapporto</b>	<b>127.831</b>	<b>119.670</b>

Altri costi

Euro 15.128

<b>B.9.e</b>	<b>Altri costi del personale</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	FASI	11.688	11.196
	ASSIDAI - DIRIGENTI	3.440	3.356
<b>B.9.e</b>	<b>Totale altri costi del personale</b>	<b>15.128</b>	<b>14.552</b>

## **B.10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI**

Euro 42.608.701

La voce comprende:

<b>B.10</b>	<b>Ammortamenti</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>	<b>differenza</b>
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.882.173	2.706.444	175.729
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	39.726.528	37.729.734	1.996.794
<b>B.10</b>	<b>Totale ammortamenti</b>	<b>42.608.701</b>	<b>40.436.178</b>	<b>2.172.523</b>

Amm.to immobilizzazioni immateriali

Euro 2.882.173

<b>B.10.a</b>	<b>Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	Quota ammort.to spese costituzione società	46.267	46.267
	Quota ammort.to software	13.113	2.415
	Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi	2.624.724	2.459.692
	Quota ammort.to spese accessorie su mutui	154.310	154.310
	Quota ammort.to spese stipula finanziamento	43.760	43.760
<b>B.10.a</b>	<b>Totale ammortamento delle immobilizzazioni imm</b>	<b>2.882.173</b>	<b>2.706.444</b>

Amm.to immobilizzazioni materiali

Euro 39.726.528

<b>B.10.b</b>	<b>Ammortamento delle immobilizzazioni materiali</b>	<b>AI 31/12/2012</b>	<b>AI 31/12/2011</b>
	Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova	26.599.294	26.563.503
	Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto	10.752.426	8.815.052
	Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari	2.197.327	2.177.690
	Quota ammort.to Costruzioni Leggere	165.970	165.970
	Quota ammort.to Impianti Generici	1.954	784
	Quota ammort.to Attrezzature varie	494	-
	Quota ammort.to mobili e arredi	4.530	3.611
	Quota ammort.to macchine d'ufficio elettroniche	4.533	3.124
<b>B.10.b</b>	<b>Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali</b>	<b>39.726.528</b>	<b>37.729.734</b>

**B.12) ACCANTONAMENTO PER RISCHI****Euro 188.921**

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

**B.14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE****Euro 54.137**

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

<b>B.14</b>	<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
	<i>Imposte di bollo</i>	772	193
	<i>Diritti Camerall CCIAA</i>	3.052	1.420
	<i>Imposta di registro</i>	233	642
	<i>Tasse di concessione governativa</i>	516	516
	<i>Tassa rifiuti - TARSU</i>	5.358	4.713
	<i>Altre imposte e tasse</i>	2.670	2.780
	<i>Acquisti vari</i>	2.646	2.237
	<i>Vestiaro dipendenti</i>	-	640
	<i>Spese di cancelleria</i>	21.379	23.822
	<i>Spese varie</i>	-	3.078
	<i>IMU</i>	15.658	10.259
	<i>Sanzion - Multe - ravvedimenti</i>	484	178
	<i>Altri costi indeducibili</i>	1.349	1.552
	<i>Sconti abbuoni passivi</i>	0	-
	<i>IVA indetraibile</i>	19	-
<b>B.14</b>	<b>Totale oneri diversi di gestione</b>	<b>54.137</b>	<b>52.030</b>

**C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI****Euro (3.293.258)****C.16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI****Euro 581.823**

La voce è costituita da interessi attivi su conto correnti bancari per Euro 10.981 e da interessi di mora complessivamente pari ad Euro 570.842 addebitati per il ritardato pagamento dei canoni di l'utilizzo della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, della Linea 4 e del resto della Rete Tranviaria della Città di Torino.

**C.17) INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI VERSO ALTRI****Euro 3.875.080**

La voce è così composta:

<b>C.17</b>	<b>Interessi ed altri oneri finanziari verso altri</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
	<i>Interessi passivi debiti verso banche</i>	3.456	1.144
	<i>Interessi passivi su mutui</i>	3.471.067	3.891.282
	<i>Interessi su Factor</i>	398.438	262.036
	<i>Interessi passivi debiti verso enti previdenziali e assistenziali</i>	-	1
	<i>Interessi passivi su imposte e tasse</i>	2.120	701
<b>C.17</b>	<b>Totale interessi ed altri oneri finanziari verso altri</b>	<b>3.875.080</b>	<b>4.155.164</b>

**E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI****Euro 8.567**

La voce comprende le seguenti poste contabili:

<b>E.20</b>	<b>Proventi e Oneri straordinari</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
<b>E.20.d</b>	<b>Altri Proventi straordinari</b>	1.416	58.065
	<i>Sopravvenienze attive</i>	1.416	58.065
<b>E.20.c</b>	<b>Oneri straordinari</b>	-	<b>6.313</b>
	<i>Sopravvenienze passive</i>	-	6.313
	<i>Multe, ammende, sanzioni</i>	-	-
<b>E.20</b>	<b>Totale proventi ed oneri straordinari</b>	<b>-</b>	<b>51.752</b>

Nelle sopravvenienze attive è compreso l'importo IRES di euro 1.103 risultante dall'istanza di rimborso presentata a sensi art. 2, comma 1-quater, decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Le Sopravvenienze passive sono principalmente costituite da adeguamento degli oneri Inps (4.967 Euro) e da costi sostenuti per l'adeguamento alla normativa sulla privacy D.Lgs 196/2003 (Euro 4.300) entrambi riferiti all'esercizio 2011.

**22) IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO****Euro 297.579**

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

<b>Descrizione</b>	<b>Imposte correnti</b>	<b>Imposte differite</b>	<b>Imposte anticipate</b>	<b>Totale</b>
IRES	0	156.982	(125.585)	31.397
IRAP	266.182	0	0	266.182
<b>Totali</b>	<b>266.182</b>	<b>156.982</b>	<b>125.585</b>	<b>297.579</b>

Nell'ambito della fiscalità corrente:

- Non si è determinato imponibile ai fini IRES in quanto nel bilancio è incluso l'importo di euro 570.842 per interessi attivi di mora, conteggiati secondo accordi contrattuali, e non incassati nel corso dell'anno 2012, presumibilmente saranno incassati nel 2013. Inoltre nella determinazione della base imponibile ha inciso l'introduzione della deduzione dell'IRAP riferita al costo del lavoro. Nell'anno 2011 l'IRES è stata conteggiata in euro 9.605.
- L'importo dovuto per IRAP è rimasto pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente in quanto la base imponibile non è variata sensibilmente. Nell'anno 2011 l'IRAP è stata conteggiata in euro 252.912.

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 pari a euro 9.933.991 come da prospetto riportato nella nota integrativa dell'anno precedente.

In seguito a istanza di rimborso IRES per deduzione IRAP sul costo del lavoro, presentata da GTT a sensi art. 2, comma 1-quater, decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, è risultato uno stock maggiore di perdite per l'anno 2007-2009 e la quota di spettanza della società Infra.To è pari ad euro 7.605.463, come comunicato dalla società GTT. In totale le perdite fiscali utilizzabili dalla società, a seguito di scissione, risultano essere pari a euro 17.539.454.

Le perdite compensate negli esercizi 2010 e 2011 ammontano ad euro 358.906 pertanto il valore netto delle perdite fiscalmente riportabile è pari ad euro 17.180.548

Perdite da scissione	Perdite da rimborso IRES per IRAP Dipendenti	Utilizzo 2010	Utilizzo 2011	Residuo
9.933.991	7.605.463	207.418	151.488	17.180.548

Qui di seguito si riportano le informazioni richieste dall'art. 2427, punto 14, lett. a) del Codice Civile, relativamente all'indicazione delle imposte differite.

IIMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE	Imponibile	anticipate			Differite	
		IRES	IRES	IRAP	IRES	IRAP
<b>Aliquota</b>		<b>27,50%</b>	<b>80% del 27,5%</b>	<b>4,20%</b>	<b>27,50%</b>	<b>4,20%</b>
<b>Anno 2011</b>						
Su utile da budget 2011 appostato imposte anticipate calcolate su perdita fiscale nella misura dell'80%	400.000	110.000	88.000			
<b>Totale 2011 anticipate e differite</b>			<b>88.000</b>			
<b>Anno 2012</b>						
Interessi attivi di mora (non Incassati)	570.842				156.982	
Utilizzo 80% perdita fiscali per abbattimento IRES su interessi attivi	570.842	156.982	125.585			
<b>Totale 2012</b>			<b>125.585</b>		<b>156.982</b>	
<b>Totale imposte anticipate e differite</b>			<b>213.585</b>		<b>156.982</b>	

In considerazione delle perdite fiscali sopradescritte, sono state appostate imposte anticipate pari all' 80% delle imposte differite derivanti dagli interessi attivi di mora come sopra riportato.

Le imposte anticipate appostate nel bilancio 2011 relative alla perdita fiscale compensabile con l'imponibile fiscale 2012 non sono state utilizzate per i motivi sopradetti. Si ritiene di mantenere tale importo anche nel bilancio 2012 in considerazione del risultato indicato nel budget del 2013 e anni successivi, che sarà presentato per l'approvazione nell'assemblea dei soci.

## **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:

<b>C.2.4 - CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI</b>					
	<b>Italia</b>	<b>Altri paesi U.E</b>	<b>Resto d'Europa</b>	<b>Resto del Mondo</b>	<b>Totale</b>
<b>Entro 5 anni</b>	151.454.397	-	-	-	151.454.397
<b>Oltre 5 anni</b>	182.415.861	-	-	-	182.415.861

## **CREDITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA**

<b>C.2.1 - CREDITI VERSO CLIENTI</b>					
	<b>Italia</b>	<b>Altri paesi U.E</b>	<b>Resto d'Europa</b>	<b>Resto del Mondo</b>	<b>Totale</b>
<b>Entro 5 anni</b>	31.472.778	7.658	-	-	31.480.436

<b>C.2.4. bis - CREDITI TRIBUTARI</b>					
	<b>Italia</b>	<b>Altri paesi U.E</b>	<b>Resto d'Europa</b>	<b>Resto del Mondo</b>	<b>Totale</b>
<b>Entro 5 anni</b>	202.157	-	-	-	202.157

<b>C.2.4 ter - CREDITI IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
	<b>Italia</b>	<b>Altri paesi U.E</b>	<b>Resto d'Europa</b>	<b>Resto del Mondo</b>	<b>Totale</b>
<b>Entro 5 anni</b>	213.585	-	-	-	213.585

<b>C.2.5 - CREDITI VERSO ALTRI</b>					
	<b>Italia</b>	<b>Altri paesi U.E</b>	<b>Resto d'Europa</b>	<b>Resto del Mondo</b>	<b>Totale</b>
<b>Entro 5 anni</b>	1.859.451	-	-	-	1.859.451

## 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:

<b>D.4.3 - MUTUI PASSIVI BANCARI</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	111.098.264	-	-	-	111.098.264
<b>Oltre 5 anni</b>	237.001.571	-	-	-	237.001.571

## DEBITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA

<b>D.7 - DEBITI VERSO FORNITORI</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	33.647.748	720	-	-	33.648.468

<b>D.11 - DEBITI VERSO CONTROLLANTI</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	18.957.178	-	-	-	18.957.178

<b>D.12 - DEBITI TRIBUTARI</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	71.675	-	-	-	71.675

<b>D.13 - DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	212.040	-	-	-	212.040

<b>D.14 - ALTRI DEBITI</b>					
	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
<b>Entro 5 anni</b>	27.174.827	-	-	-	27.174.827

## **INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI CAPITALIZZATI**

Tenuto conto che i costi d'investimento per le predisposizioni per la tratta Lingotto-Bengasi e della tratta Collegno-Cascine Vica sono rispettivamente pari a 4,5 e 2,87 milioni di Euro, considerato che il residuo debito dei mutui a carico di Infratrasporti ammontano a complessivi 45,4 milioni di Euro che hanno prodotto 1,84 milioni di Euro di oneri finanziari, sono stati capitalizzati interessi nella percentuale dell'8,15 considerando che tali opere siano state sostanzialmente co-finanziate dall'azienda al 50%.

Tale scelta è coerente con quella adottata lo scorso anno, dopo la data di entrata in servizio della tratta Porta Nuova-Lingotto.

## **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**

<b>NATURA</b>  <b>DESCRIZIONE</b>	<b>IMPORTO</b>	<b>POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE</b>	<b>QUOTA DISPONIBILE</b>	<b>RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI</b>	
				<b>PER COPERTURA PERDITE</b>	<b>PER ALTRE RAGIONI</b>
CAPITALE SOCIALE	192.112.216				
RISERVE DI CAPITALE	-	A			
RISERVE DI UTILI	5.894	B	-		
- <i>Riserva Legale</i>	5.894				
ALTRE RISERVE	111.984	A,B,C	111.984		
- <i>Riserva Straordinaria</i>	111.984			-	-
<b>TOTALE</b>	<b>192.230.094</b>		<b>111.984</b>	-	-

Legenda:

A) per aumento di capitale

B) per copertura perdite

C) per distribuzione ai soci

<b>IRES</b>	<b>IMPONIBILE</b>	<b>% IRES</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>401.319</b>	
<b>IRES teorica (27,50)%</b>		<b>110.363</b>
<b><u>Differenze permanenti</u></b>		
- Spese indeducibili	1.349	
- Spese telefoniche indeducibili	3.013	
- Imposte indeducibili	15.658	
- Rinnovo contratto dipendenti	89.157	
- Accantonamenti per rischi e oneri	188.921	
- Multe ammende e sanzioni	484	
- Sopravvenienze passive	9.983	
- Deduzione IRAP 10% forfait	(26.618)	
- Deduzione IRAP su costo dipendenti	(164.330)	
- Proventi Straordinari	(1.103)	
- Rimborso sinistro assicurazione (60%)	(664)	
- Interessi attivi di mora non incassati	(570.842)	
<b>Imponibile IRES da variazioni</b>	<b>(454.992)</b>	
<b>IRES su imponibile da variazioni</b>		
<b>TOTALE IMPONIBILE TEORICO</b>	<b>(53.673)</b>	
<b><i>IRES teorica</i></b>		
<b>TOTALE IMPONIBILE</b>	<b>ZERO</b>	
<b>IRES effettiva</b>		<b>ZERO</b>

IRAP	IMPONIBILE	%IRAP
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>3.703.143</b>	
<b>IRAP teorica (4,20)%</b>		<b>155.532</b>
- Costo del personale dipendente	2.601.307	
- Inail dipendenti (art. 11 c. 1 lett. a n. 1 DLgs 446/97)	(24.670)	
- Deduzione Apprendisti/disabili (art. 11 c. 1 lett.a n. 5 DLgs 446/97)	(75.162)	
- Deduzione rimborso CCNL	(225.795)	
<b>IMPONIBILE IRAP costo dipendenti</b>	<b>2.275.680</b>	
<b>IRAP su costo del personale</b>		<b>95.578</b>
<b>Differenze permanenti</b>		
- Spese indeducibili	1.349	
- Sanzione, ammende	484	
- Imposte indeducibili	15.658	
-		
- Accantonamento per rischi e oneri	188.921	
- Prestazioni occasionali	55.300	
- Contributi su prestazioni occasionali e amministratore	19.458	
- Rimborso chilometrico	8.736	
- Compenso Amministratore	68.977	
- Sopravvenienza attiva		
<b>IMPONIBILE IRAP da variazioni</b>	<b>358.883</b>	
<b>IRAP su imponibile da variazioni</b>		<b>15.073</b>
<b>TOTALE IMPONIBILE</b>	<b>6.337.706</b>	
<b>IRAP effettiva</b>		<b>266.183</b>

### **NUMERO MEDIO DIPENDENTI**

Il personale dipendente assunto al 31/12/2012 è così suddiviso:

- Dirigenti                    3
- Quadri                        5
- Impiegati                    29

### **INFORMAZIONI RELATIVI AI COMPENSI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE**

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

In data 18 dicembre 2012 l'Assemblea del socio unico ha nominato per il triennio 2012/2014 la società BDO S.p.A. per la revisione legale per un compenso annuo pari a 16 mila Euro. Sino a tale data detta attività è stata svolta dal Collegio Sindacale.

## **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.)

<b>Qualifica</b>	<b>Compenso</b>
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 si tratta di operazioni di acquisto beni e servizi e prestazioni di servizi a seguito di contratti e convenzioni con il socio controllante Comune di Torino e GTT Spa, società controllata dal controllante.

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

Inoltre il 28 dicembre 2012 la società ha acquistato dal controllante un diritto superficiale di 86 anni su un immobile da adibire ad uso uffici nel quale si intende trasferire tutte le sedi operative aziendali, oggi distribuite in diversi immobili non di proprietà.

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**

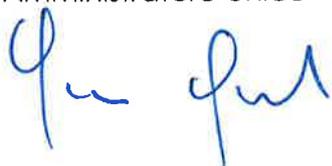
(Art. 2427 – comma 1 – n. 22)

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of two distinct, stylized cursive marks.

## PROSPETTI COMPLEMENTARI

### INDICI DI BILANCIO

<b>COMPOSIZIONE IMPIEGHI</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
IMMOBILIZZAZIONI SU TOTALE IMPIEGHI	76,45	77,16
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	5,41	4,95
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	7,08	6,42
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	71,04	72,20
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	92,92	93,58
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	33.801.132,26	34.631.700
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO SU TOTALE IMPIEGHI	2,11	2,14
LIQUIDITA' DIFFERITE	33.378.718,90	17.653.318
LIQUIDITA' DIFFERITE SU TOTALE IMPIEGHI	2,09	1,09
LIQUIDITA' DIFFERITE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	98,75	50,97
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU TOTALE IMPIEGHI	0,03	1,05
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	1,25	49,03

<b>COMPOSIZIONE FONTI</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
CAPITALE PROPRIO SU TOTALI FONTI	12,02	11,88
PASSIVITA' CONSOLIDATE	369.765.885,17	382.608.212
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE FONTI	23,11	23,64
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE DEBITI	26,19	26,83
PASSIVITA' CORRENTI	1.019.116.667,49	1.031.848.230
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE FONTI	63,51	63,77
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE DEBITI	72,18	72,36
INDICE INDEBITAMENTO	732,98	741,77

<b>MARGINI ED INDICI DI STRUTTURA</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	- 985.315.535,23	- 997.216.530
MARGINE DI STRUTTURA PRIMARIO	- 1.031.293.474,83	- 1.056.373.198
INDICE DI COPERTURA/STRUTTURA PRIMARIO	15,70	15,39
MARGINE DI STRUTTURA SECONDARIO	- 661.130.910,22	- 673.647.108
INDICE DI COPERTURA SECONDARIO	45,96	46,04

<b>MARGINI ED INDICI DI TESORERIA</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
MARGINE DI TESORERIA PRIMARIO	- 985.315.535,23	- 997.216.530
INDICE DI DISPONIBILITA'	3,37	3,45
MARGINE DI TESORERIA SECONDARIO	- 1.018.694.254,13	- 1.014.869.848
INDICE DI LIQUIDITA'	0,04	1,65

<b>INDICI DI ROTAZIONE</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
ROTAZIONE DEI CREDITI COMMERCIALI	0,66	1,53

<b>ANALISI DEL RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
R.O.E. (Return on Equity) Redditività del Capitale Proprio	0,05	0,01
REDDITIVITA' DELLA PRODUZIONE	0,23	0,26
ONEROSITA' MEDIA DEI FINANZIAMENTI	0,91	0,98

<b>ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
COPERTURA IMMOBILIZZAZIONI	15,72	15,40
BANCHE SU CIRCOLANTE	91,30	95,27
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO	88,00	88,13
ONERI FINANZIARI SU FATTURATO	18,52	20,51

<b>ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA</b>	<b>Al 31/12/2012</b>	<b>Al 31/12/2011</b>
R.O.S. (Redditività delle rendite)	17,70	21,02
R.O.A.	0,23	0,26
M.O.L. (Margine operativo lordo)	11.586.983	11.321.005

<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>var</b>
<b>A. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI</b>	<b>16.978.382</b>	<b>745.126</b>	<b>16.233.256</b>
<b>B. FLUSSI MONETARI DA ATTIVITA' D'ESERCIZIO</b>			
Risultato d'esercizio	103.740,17	19.708,36	84.031,81
Ammortamenti	42.608.701	40.436.178	2.172.523
Accantonamento TFR	127.831	119.670	8.161
Accantonamento fondo rischi	188.921	34.126	154.796
Utilizzo fondi rischi e oneri	-	-	-
Variazione fondo imposte	156.982		156.982
Utilizzo TFR	- 38.952	- 104.908	65.956
(aumento)/diminuzione crediti vs. clienti	- 18.251.530	- 13.090.923	5.160.607
(aumento)/diminuzione crediti di natura diversa	3.151.791	- 1.315.114	4.466.905
(aumento)/diminuzione dei ratei e risconti attivi	112.499	- 149.268	261.767
aumento/(diminuzione) debiti vs. fornitori	- 8.666.423	16.283.215	- 24.949.638
aumento/(diminuzione) debiti vs. controllanti	7.500.178	11.457.000	- 3.956.823
aumento/(diminuzione) dei ratei e risconti passivi	- 24.367.871	24.808.319	- 49.176.190
<b>Flusso di cassa assorbito dalla gestione reddituale</b>	<b>2.625.867</b>	<b>78.498.003</b>	<b>- 75.872.136</b>
<b>C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI</b>			
<b>Investimenti in immobilizzazioni:</b>			
Immateriali	- 9.289.060	- 11.722.522	2.433.462
Materiali	- 8.237.399	- 45.979.458	37.742.059
Finanziarie	- 2.519	- 3.396	877
<b>Flusso di cassa assorbito dall'attività d'investimento</b>	<b>- 17.528.978</b>	<b>- 57.705.376</b>	<b>40.176.398</b>
<b>D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' FINANZIARIA</b>			
<b>Attività di finanziamento:</b>			
Accensione di nuovi mutui	-	-	-
Rimborso mutui	- 3.912.019	- 5.395.977	1.483.957
(aumento)/diminuzione crediti vs. soci per finanziamenti	- 8.853.543	- 14.804.710	5.951.167
aumento/(diminuzione) debiti vs. altri finanziatori	11.112.705	15.641.316	- 4.528.611
Pagamento dividendi	-	-	-
<b>Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>- 1.652.858</b>	<b>- 4.559.371</b>	<b>2.906.513</b>
<b>E. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D)</b>	<b>- 16.555.969</b>	<b>16.233.257</b>	<b>- 32.789.226</b>
<b>F. DISPONIBILITA' FINANZIARIE NETTE (A+E)</b>	<b>422.413</b>	<b>16.978.383</b>	<b>- 16.555.969</b>

**INFRATRASPORTI.TO Srl con socio unico**

Sede in Torino, C.so Siccardi 15  
Capitale sociale euro 192.112.216,00 i.v.  
Registro delle Imprese di Torino e n. di codice fiscale 10319310016

**Relazione del Collegio Sindacale al bilancio al 31 dicembre 2012**

Al Socio unico della INFRATRASPORTI.TO Srl,

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2012 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Sino al conferimento dell'incarico di revisione legale a BDO S.p.A., avvenuto in data 18 dicembre 2012, abbiamo inoltre svolto l'attività di verifica della regolare tenuta della contabilità sociale e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili.

**I) Relazione, ai sensi dell'art. 2429, comma 2 c.c., sull'attività di vigilanza svolta dal Collegio.**

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e tenuto periodiche riunioni con l'Amministratore Unico e l'alta direzione al fine di ottenere con regolarità informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società.

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.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire. Quanto al modello di organizzazione e gestione ai sensi del D.Lgs. 231/2001 diamo atto che il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello e di curarne l'aggiornamento è stato

affidato a un Organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, il quale riferisce periodicamente all'Organo Amministrativo e al Collegio Sindacale in merito alle attività di propria competenza.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali. Anche a tale riguardo non vi sono osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti BDO S.p.A. e svolto, sino alla nomina di quest'ultima, l'attività di verifica della regolare tenuta della contabilità sociale e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Non sono pervenute denunce *ex art. 2408 c.c.* né esposti al collegio sindacale da parte di chicchessia.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

## **II) Bilancio d'esercizio.**

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, messo a nostra disposizione nei termini di cui all'art 2429 c.c. , in merito al quale riferiamo quanto segue.

Non essendo la revisione legale del bilancio demandata al collegio sindacale, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, 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, anche a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a nostra conoscenza, l'organo amministrativo, nella redazione del bilancio, non ha 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 dei costi di impianto e di ampliamento.

Diamo, infine, atto che la società di revisione BDO S.p.A. ha espresso il proprio giudizio positivo senza rilievi con la relazione in data odierna, con la quale ha attestato che il bilancio di esercizio è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della Società ed il risultato economico, riportando il seguente richiamo d'informativa:

*“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, così come il gestore del servizio.*

*I crediti verso la Città di Torino ammontano al 31 dicembre 2012 a circa Euro 342,7 milioni, di cui circa Euro 301,6 milioni con scadenza superiore a cinque anni, e sono così formati:*

- 62,5 milioni di Euro per rate non ancora liquidate e parzialmente impegnate nel bilancio del Comune di Torino, dovendosi definire un piano di ristrutturazione finalizzato al rimborso delle quote di rate anticipate (pari a circa 25 milioni di Euro);*
- 239,1 milioni di Euro per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che vengono impegnate dalla Città di Torino alla naturale scadenza;*
- 41,1 milioni di Euro per contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture aziendali.*

*I crediti verso clienti al 31 dicembre 2012 sono principalmente determinati dai canoni dovuti da GTT, attuale gestore del servizio TPL della Città di Torino e sono pari a circa 29,3 milioni di Euro, con un incremento rispetto all’esercizio precedente dovuto al progressivo aumento del ritardo nel pagamento dei canoni rispetto alla naturale scadenza.”*

### **III) Conclusioni.**

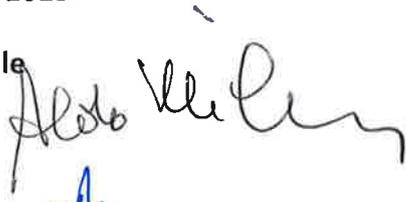
Considerando anche le risultanze dell’attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, esprimiamo, sotto i profili di nostra competenza, parere favorevole all’approvazione del Bilancio e diamo atto della conformità alla legge e allo statuto della proposta di destinazione del risultato d’esercizio formulata dall’organo amministrativo.

In ultimo ricordiamo che con l’approvazione del presente bilancio viene a scadere il nostro mandato e pertanto, ringraziando per la fiducia accordataci, invitiamo il socio unico a voler provvedere in merito.

Torino, li 24 aprile 2013

**Il Collegio Sindacale**

Aldo Milanese



Stefano Rigon



Mauro Busso





Tel: +39 0117730867  
Fax: +39 0117504457  
www.bdo.it

Via Francesco Dellala, 8  
10121 Torino  
e-mail: torino@bdo.it

**Relazione della società di revisione  
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

**Al Socio della Società Infratrasporti.To S.r.l. con unico socio.**

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società Infratrasporti.To S.r.l. chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Società Infratrasporti.To S.r.l.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni 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 ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altri revisori in data 31 maggio 2012.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2012 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società Infratrasporti.To S.r.l..
4. A titolo di richiamo di informativa si segnala quanto indicato dall'Amministratore Unico nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa al bilancio:
  - 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, così come il gestore del servizio.



- I crediti verso la Città di Torino ammontano al 31 dicembre 2012 a circa Euro 342,7 milioni, di cui circa Euro 301,6 milioni con scadenza superiore a cinque anni, e sono così formati:
    - 62,5 milioni di Euro per rate non ancora liquidate e parzialmente impegnate nel bilancio del Comune di Torino, dovendosi definire un piano di ristrutturazione finalizzato al rimborso delle quote di rate anticipate (pari a circa 25 milioni di Euro);
    - 239,1 milioni di Euro per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che vengono impegnate dalla Città di Torino alla naturale scadenza;
    - 41,1 milioni di Euro per contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture aziendali.
  - I crediti verso clienti al 31 dicembre 2012 sono principalmente determinati dai canoni dovuti da GTT, attuale gestore del servizio TPL della Città di Torino e sono pari a circa 29,3 milioni di Euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente dovuto al progressivo aumento del ritardo nel pagamento dei canoni rispetto alla naturale scadenza.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Società Infratrasporti.To S.r.l.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art.14, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. PR001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Società Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2012.

Torino, 24 aprile 2013

BDO S.p.A

Eugenio Vicari

Partner