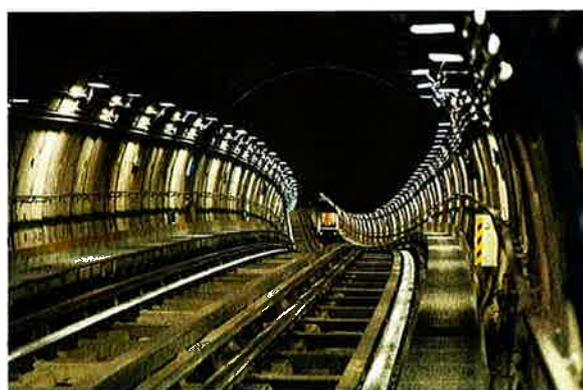




INFRATRASPORTI.TO srl **con socio unico Città di Torino**

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 217.942.216,00= interamente versato
Partita IVA 10319310016



BILANCIO 2014

INFRATRASPORTI.TO srl
con socio unico Città di Torino

Relazione e bilancio al 31.12.2014

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 217.942.216,00= interamente versato
Partita IVA 10319310016

ORGANI SOCIETARI

AMMINISTRATORE UNICO

GIANCARLO GUIATI

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE

DOTT. ALDO MILANESE

SINDACI EFFETTIVI

DOTT. SSA CLAUDIA MARGINI

DOTT. ALBERTO DE GREGORIO

SINDACI SUPPLENTI

DOTT. SSA ANNA PICCATO

DOTT. SSA GIOVANNI FAROTI

SOCIETÀ DI REVISIONE ¹

BDO S.P.A.

IL DIRETTORE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

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

INDICE

Pag. 5 – Relazione sulla gestione

8 – Il quadro congiunturale generale

10 – L'andamento dell'economia italiana

12 – Il quadro congiunturale piemontese

15 – Il mercato europeo delle opere infrastrutturali

17 – Il mercato italiano delle opere infrastrutturali

22 – Disponibilità e utilizzo delle risorse pubbliche

25 – Le infrastrutture in Piemonte

26 – Situazione patrimoniale ed economica

28 – Andamento generale della gestione operativa

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

35 – Investimenti:

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

43 – Aumento di Capitale

46 – Rischi connessi all'attività aziendale / coperture assicurative

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

53 – Rapporti con le parti correlate

60 – Eventi di rilievo dei primi mesi del 2014

61 – Evoluzione prevedibile della gestione

62 – Privacy – Legge 231

63 – Proposte all'assemblea

64 – Bilancio d'esercizio al 31.12.2013

67 – Nota integrativa

106 – Prospetti complementari:

- indici di bilancio
- rendiconto finanziario

109 – Relazione dei sindaci

113 – Relazione del Revisore Legale

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Il Bilancio 2014 si chiude con un risultato positivo al netto delle imposte di Euro 146,2 mila sostanzialmente in linea con il risultato indicato in sede di bilancio preventivo e confermando parallelamente le proiezioni del piano industriale (elaborato col supporto di Banca Imi, ed aggiornato nel 2013 dagli uffici finanziari della società) a supporto del progetto di scissione approvato nel maggio del 2010.

Nel corso dell'esercizio 2014 la Società ha perseguito con determinazione i suoi obiettivi istituzionali: il riavvio delle opere civili del progetto di prolungamento della linea 1 della metropolitana automatica, dalla fermata del Lingotto alla piazza Bengasi (ai confini di Torino con il Comune di Moncalieri), fermi dall'agosto del 2013 dopo la risoluzione del contratto per grave inadempimento dell'appaltatore, ed i lavori di mantenimento e ammodernamento delle infrastrutture di trasporto affidate dalla Città (rete tranviaria torinese e tratta in esercizio della Metropolitana, in collaborazione e per il tramite dell'esercente GTT S.p.A.), nell'ottica del progressivo miglioramento ed efficientamento del sistema dei trasporti pubblici al servizio della conurbazione torinese.

Anche per l'anno 2014 si segnala come la crisi finanziaria iniziata nel 2009, ancora in atto in Italia ma particolarmente significativa nel settore delle costruzioni, continui a determinare effetti negativi sull'economia italiana e piemontese, condizione questa che sta evidentemente condizionando lo sviluppo dei lavori in corso di realizzazione, in particolare quelli della Metropolitana, con la conseguenza, purtroppo, di un rilevante ritardo nell'esecuzione del progetto, anche imputabile, come già segnalato lo scorso anno, alle complesse procedure imposte dalla legge per selezionare un nuovo appaltatore.

L'azienda è comunque riuscita ad espletare con successo dette procedure e nel mese di luglio è stato stipulato il contratto di subentro con il nuovo appaltatore delle opere civili, terzo nella graduatoria dell'originaria gara di appalto bandita nel 2012 .

Nonostante il difficile contesto in cui ha operato, aggravato dal perdurare delle croniche difficoltà finanziarie del settore pubblico, i risultati conseguiti testimoniano con evidenza l'impegno della società nella conduzione dell'attività per il perseguimento dei progetti infrastrutturali in corso, certificati dalla scelta del socio unico Città di Torino di un nuovo

conferimento a capitale di opere infrastrutturali per un valore complessivo di circa 25,8 milioni di Euro.

Il 23 dicembre 2014, infatti, il Comune di Torino ha trasferito ad Infratrasporti la quasi totalità della linea tranviaria 16, importante infrastruttura al servizio delle aree centrali della Città, confermando quindi da un lato la scelta di un processo di progressivo trasferimento di questi assets infrastrutturali (nel 2010 era stata trasferita la Linea 4), e dall'altro la volontà di separazione delle attività di gestione dei servizi di trasporto da quelle di realizzazione/gestione delle reti infrastrutturali (progettazione, finanziamento e realizzazione), in coerenza con quanto previsto dalla Delibera mecc. 2011 02525/064.

La Società Infratrasporti gestisce attualmente investimenti (al lordo delle quote ammortizzate) per un valore complessivo di oltre 1,4 miliardi di Euro, senza tenere conto della rete tranviaria (indicata a conti d'ordine per un valore di circa 190 milioni di Euro), e relativi al sistema della mobilità dell'hinterland torinese.

Nel 2014 l'azienda, pur impegnata a minimizzare gli inevitabili impatti della risoluzione del contratto di appalto delle opere civili della tratta Lingotto-Bengasi (ritardi nei lavori e blocco delle attività di cantiere), ha proseguito nell'attuazione del piano di sviluppo infrastrutturale, per cui alla fine dell'anno risultavano in corso di realizzazione interventi per 40,8 milioni di Euro circa, che costituiscono parte significativa e qualificante del Programma delle Infrastrutture Strategiche della Città di Torino (circa 498 milioni di Euro).

Pertanto, in sintesi, tra metropolitana e rete tranviaria si segnalano i seguenti principali interventi infrastrutturali:

- prolungamento sud della Linea 1 della Metropolitana (tratta Lingotto-Bengasi), in corso di costruzione con avanzamento dei lavori prossimi al 13% del valore complessivo del progetto;
- prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana (tratta Collegno-Cascine Vica), in fase di progettazione definitiva, con la prospettiva di avviare le procedure di affidamento dei lavori entro l'estate del 2015;
- collaborazione con il Comune di Torino e la Regione Piemonte per il completamento ed i necessari approfondimenti dei progetti per la Linea 2 della Metropolitana di Torino;
- interventi di manutenzione straordinaria ed avvio procedure per ultimazione dei collaudi sulle tratte in esercizio Collegno-Porta Nuova-Lingotto;

- interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria della Città di Torino (inclusa la Linea 4 di proprietà della Società).

Parallelamente si sta completando la procedura avviata con la delibera mecc. 02525/64 del maggio 2011, intesa all'attribuzione formale ad Infratrasporti della gestione – già operativa de facto – della rete tranviaria, definendo i pertinenti atti concessori e le correlate convenzioni, anche ai sensi dell'art. 24 comma 2 del Contratto di Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino, stipulato fra GTT S.p.A. (in qualità di gestore del servizio), Comune di Torino, Agenzia della Mobilità Metropolitana e Infratrasporti.To S.r.l. il 29 ottobre 2012, così come modificato in data 29 novembre 2013.

IL QUADRO CONGIUNTURALE GENERALE

Nel 2014 l'economia globale ha mantenuto lo stesso ritmo di crescita del biennio precedente (+3,4%). La dinamica dell'attività economica nei principali paesi avanzati è cresciuta in misura sensibilmente superiore rispetto al 2013, confermando i segnali di rafforzamento strutturale delle relative economie, più negli Stati Uniti e nel Regno Unito che in Europa e Giappone, ove la crescita migliora ma resta debole. Le economie emergenti, specialmente quelle della America latina, rallentano, registrando comunque complessivamente una crescita superiore a quella media globale (es. +7,4% la Cina e +6,9% l'India).

Negli Stati Uniti il prodotto nel 2014 è cresciuto del 2,4 per cento (era cresciuto del 1,9% nel 2013) accompagnata da una ulteriore riduzione del tasso di disoccupazione sceso al 5,4% dal 7,4% del 2013. I consumi privati si sono rafforzati e sono aumentati gli investimenti fissi, trainati, tuttavia, dall'estero. Il contributo delle esportazioni nette è stato lievemente negativo, principalmente a causa della crescita delle importazioni.

La Federal Reserve ha proseguito la graduale rimozione degli aiuti all'economia ("tapering"), concludendo in novembre gli acquisti di titoli a lunga scadenza.

In Giappone si sono velocemente attenuati gli effetti delle politiche espansive avviate nel 2013 nell'ambito della strategia di rilancio conosciuta come Abenomics; il PIL è risultato in lieve regresso (-0,1%) con un parallelo calo dei consumi privati (-1,2%) che è stato compensato dall'aumento degli investimenti; il contributo della spesa pubblica è stato trascurabile, quello del commercio con l'estero nullo, nonostante l'ulteriore deprezzamento dello yen.

L'attività economica nei paesi emergenti e in via di sviluppo nel 2014 ha mediamente rallentato al 4,6 per cento, a causa di fattori ciclici (debolezza della domanda estera, calo dei prezzi delle materie prime, ecc.) e strutturali (produttività, allocazione delle risorse, ecc.) Il rapido aumento dell'indebitamento pubblico e privato, ha aggravato gli squilibri, in particolare in Cina, in Brasile ed in Turchia (in questi ultimi due paesi l'aumento dei consumi si è tradotto in un marcato deterioramento dei conti con l'estero).

In Russia a questi problemi si sono aggiunti gli effetti negativi del calo dei prezzi delle materie prime, a cui le esportazioni e le entrate fiscali sono legate.

Solamente l'economia indiana è risultata in controtendenza rispetto a quella degli altri principali paesi emergenti, grazie soprattutto all'avvio di un ambizioso programma di riforme volto a incidere sul potenziale di crescita e sulla credibilità del paese che ha migliorato il clima di fiducia.

La crescita economica nell'area dell'euro è rimasta modesta per tutto il 2014 (+0,9%), seppure sensibilmente migliore di quella registrata nel 2013 (-0,4%) principalmente a causa dell'ancora elevato tasso di disoccupazione (11,6%) comunque in lieve flessione rispetto al 2013 (12%).

Resta ancora bassa la domanda interna (+0,8%) non sufficientemente alimentata da politiche economiche ancora troppo timide.

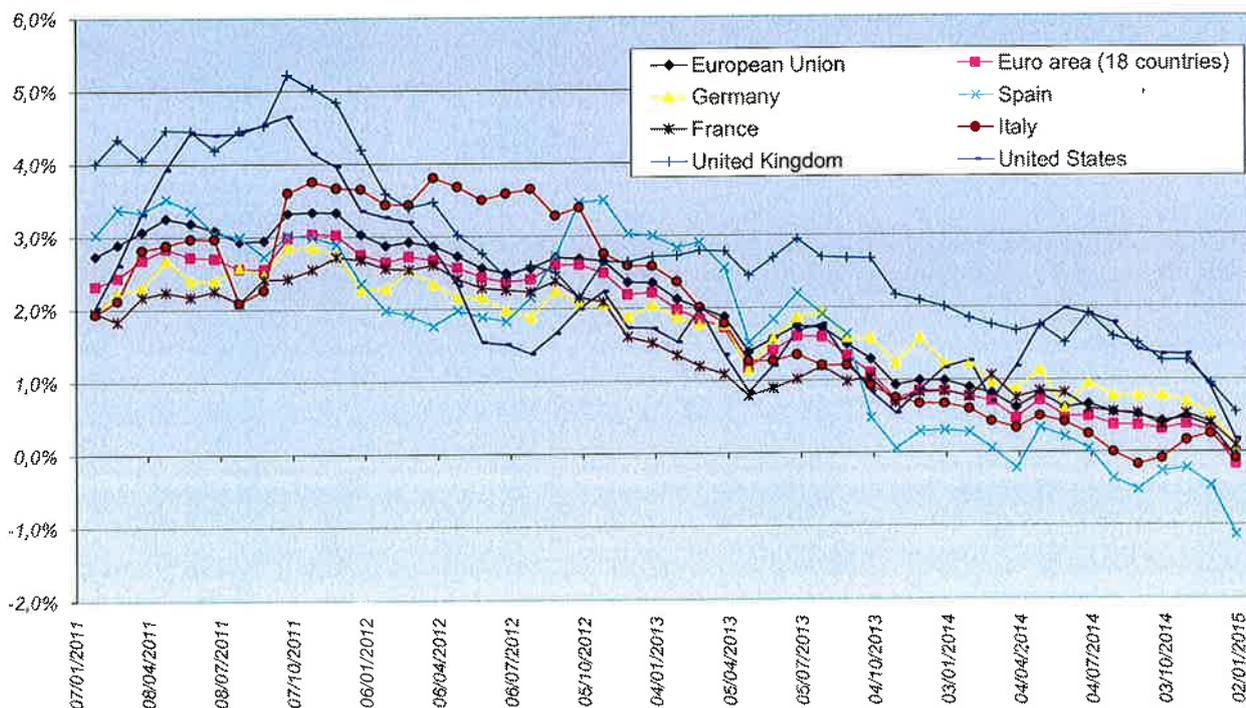
Continua ad aumentare il debito pubblico che sale dall'85,5% all'86,8% considerato uno fra i maggiori ostacoli all'adozione di politiche maggiormente espansive.

L'inflazione nei paesi avanzati si è mantenuta su livelli molto contenuti; negli Stati Uniti è stata pari a 1,6% contro il 1,5% del 2013, in Giappone è risultata pari all'2,7% (0,4% nel 2013) e infine 0,4% nell'area Euro (+1,3% nel 2013).

Nei paesi emergenti l'inflazione, seppure decisamente più elevata di quella registrata nei paesi avanzati, è stata mantenuta sotto controllo; in Cina è stata pari al 2%, in Brasile 6,3%, in Russia 6,5% ed infine in India 7,8%.

La decelerazione dell'inflazione ha contribuito a mantenere il prezzo medio del petrolio che nel 2014 è stato pari a circa 80 \$ al barile, registrando tuttavia un andamento in decisa flessione dopo l'estate fino a raggiungere valori inferiori a 60 \$ alla fine dell'anno.

ANDAMENTO INFLAZIONE



Fonte Eurostat

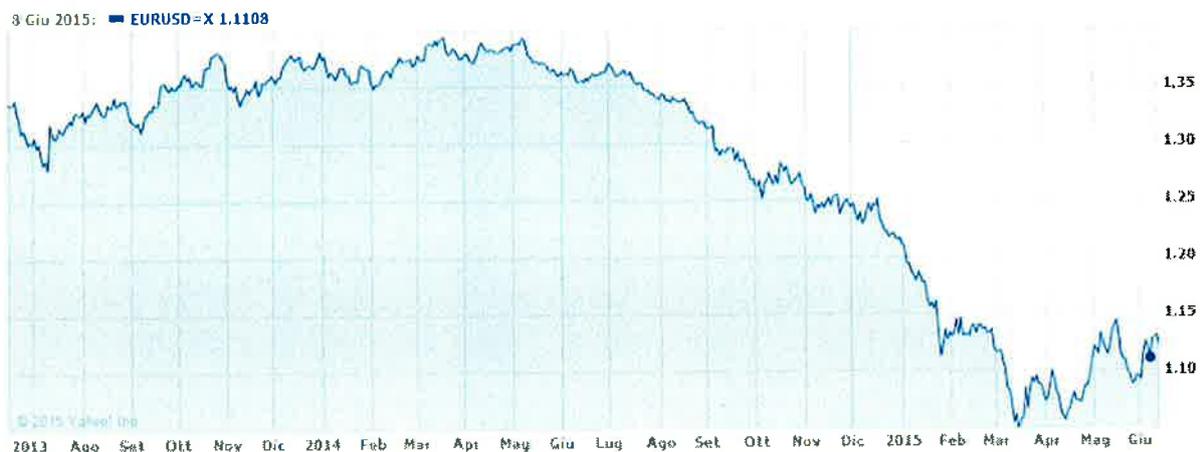
L'ANDAMENTO DELL'ECONOMIA ITALIANA

Nel 2014 la prolungata flessione del PIL iniziata nella seconda metà del 2011 si è attenuata, sino ad annullarsi nell'ultimo trimestre; in Italia quindi ancora nel 2014 l'attività è diminuita dello 0,4 per cento, con una perdita cumulata dall'avvio della crisi di poco inferiore a nove punti percentuali.

I segnali positivi che si registrano a livello macroeconomico riguardano comunque la crescita della domanda interna che si è manifestata alla fine dell'anno e che si sta confermando nel primo trimestre del 2015, elemento fondamentale di sostenendo alla dinamica del PIL.

Il principale freno alla crescita nel 2014 è derivato dalla diminuzione dell'accumulazione di capitale, favorita, chiaramente, dalla spesa delle famiglie, che infatti nel 2014 ha proseguito il lento recupero in atto dalla metà del 2013, aiutata a sua volta sia dalla stabilizzazione del potere d'acquisto sia dalle misure di sostegno per i redditi da lavoro medio-bassi in vigore dallo scorso maggio, segno evidente di miglioramento della fiducia sulle prospettive economiche del paese.

Le esportazioni hanno registrato un deciso rialzo, supportate dall'aumento della domanda potenziale rivolta alle nostre imprese ma anche dalla rinnovata competitività di prezzo determinata dalla svalutazione dell'Euro.



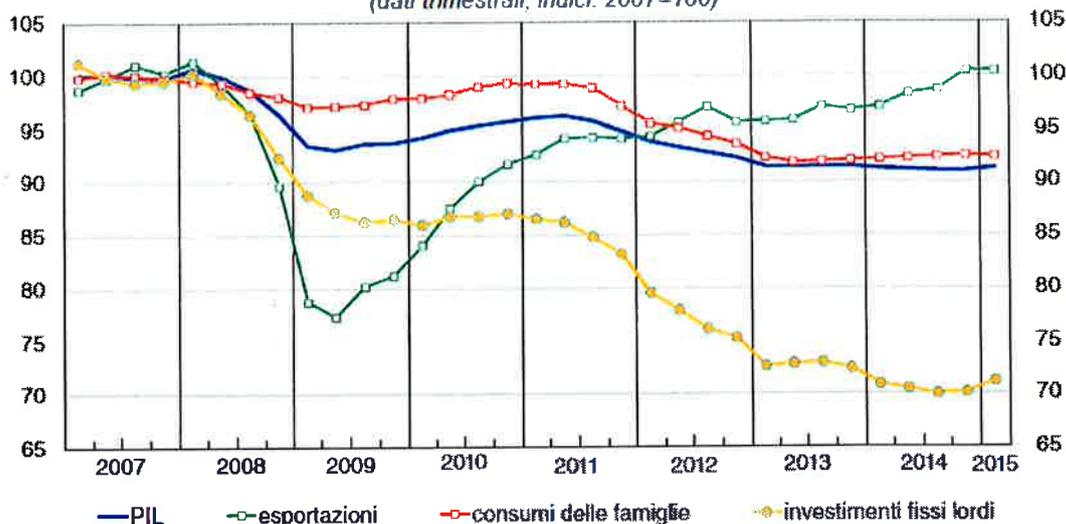
Fonte: Yahoo Finance

Gli investimenti nel 2014 hanno segnato ancora un trend negativo, anche se nella fine dell'anno si sono registrati timidi segnali positivi con andamenti generalizzati in controtendenza.

Tale trend è stato più forte per gli investimenti in attrezzature e macchinari, mentre continua la negativa congiuntura del settore delle costruzioni che segna -4,68% rispetto al dato annuo del 2013 (la variazione 2013/2012 era già stata negativa del -7,2%).

PIL e principali componenti della domanda (1)

(dati trimestrali; indici: 2007=100)

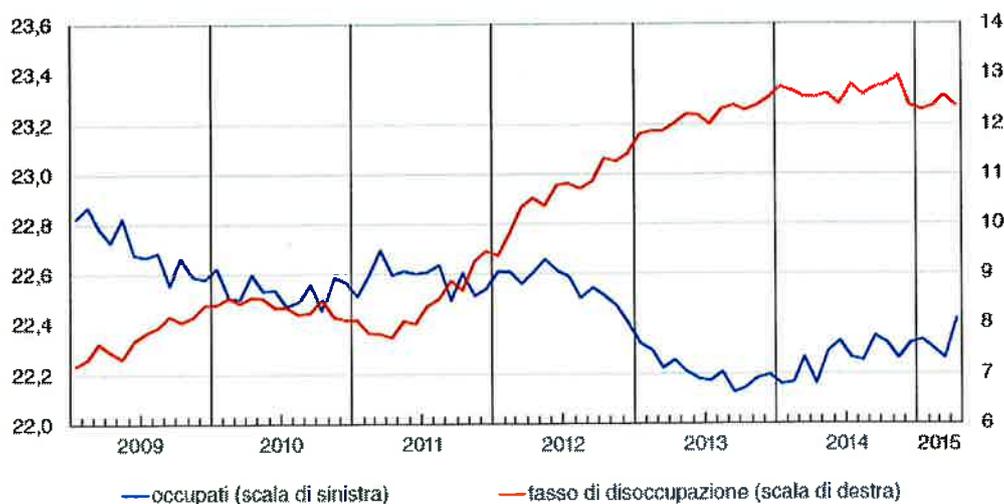


Fonte: Banca d'Italia su dati ISTAT

Dopo due anni di flessione, nel 2014 l'impiego di lavoro è lievemente aumentato. Le imprese maggiori e più orientate alle esportazioni hanno accresciuto le ore lavorate; nel terziario si è quasi arrestata la diminuzione nel pubblico impiego. Il tasso di disoccupazione ha continuato a salire (dal 12,2% del 2013 al 12,7% del 2014), riflettendo l'incremento della partecipazione al mercato del lavoro.

Occupati e tasso disoccupazione

(dati mensili destagionalizzati; milioni di persone e valori percentuali)



Fonte ISTAT

Dal punto di vista geografico, i dati sull'occupazione indicano che mentre al centro-nord gli occupati salgono, seppur di poco (+0,8%), nel mezzogiorno, invece, continuano a scendere (-0,8%), così come anche per tasso di disoccupazione (+1% al sud e +0,4% al

centro-nord), evidenziando così il massimo differenziale dell'ultimo decennio (20,7% contro 9,4%).

L'inflazione è scesa su valori molto bassi, allo 0,2 per cento nella media del 2014, risentendo della debole dinamica delle componenti di fondo, in connessione con ampi margini di capacità produttiva inutilizzata, e del calo dei corsi petroliferi

QUADRO CONGIUNTURALE PIEMONTESE

Anche nel 2014 l'attività economica in Piemonte ha presentato risultati lievemente migliori di quelli registrati a livello nazionale; secondo le stime preliminari di Prometeia, il PIL piemontese è rimasto invariato rispetto al 2013, a fronte di un calo dello 0,4 per cento già precedentemente commentato del dato nazionale.

Nell'industria la produzione ha fatto registrare un lieve recupero, più rilevante nel primo semestre, trainato soprattutto dalle esportazioni.

La domanda interna è rimasta nel complesso modesta.

L'attività di accumulazione di capitale è stata ancora debole, condizionata negativamente dai margini molto ampi di capacità produttiva inutilizzata e dalla forte incertezza sull'evoluzione della congiuntura.

	Produzione industriale	ordinativi interni	ordinativi esteri	fatturato totale	fatturato estero
ITALIA	-0,3	-0,9	1,5	-0,6	0,7
<i>I trimestre 2014</i>	-0,2	-1,2	3,2	0,1	1,1
<i>II trimestre 2014</i>	-0,5	-1,4	5,5	-0,7	-0,8
<i>III trimestre 2014</i>	-0,5	-0,1	-4,3	-1,5	0,9
<i>IV trimestre 2014</i>	0,2	-0,7	1,7	-0,2	1,5
PIEMONTE	3,0	0,6	2,6	1,4	1,8
<i>I trimestre 2014</i>	3,5	0,5	4,5	4,0	3,5
<i>II trimestre 2014</i>	4,2	0,4	3,7	1,1	0,9
<i>III trimestre 2014</i>	2,3	-0,6	1,8	0,3	2,2
<i>IV trimestre 2014</i>	2,1	2,0	0,4	0,3	0,5

Fonte dati ISTAT e UnionCamere

In Piemonte i migliori risultati del settore manifatturiero riguardano il comparto dei mezzi di trasporto che fa segnare a livello annuo un aumento a doppia cifra (+20,7% rispetto al 2013) mentre quello più sofferente è quello dell'industria del legno i cui risultati sono peggiori di quelli pur negativi del 2013 (-3,3%).

	industrie alimentari	industrie tessili	industrie del legno	industrie chimiche/petr.	industrie dei metalli	industrie elettroniche	industrie meccaniche	industrie mezzi trasp.	altre industrie
PIEMONTE	0,4	1,4	-4,4	2,8	1,0	0,2	1,7	20,7	0,7
<i>I trimestre 2014</i>	-1,6	3,7	-3,6	4,7	4,5	-0,5	4,3	16,2	0,0
<i>II trimestre 2014</i>	1,3	0,6	-4,5	2,2	1,8	-0,4	3,0	26,0	1,9
<i>III trimestre 2014</i>	0,9	1,8	-4,1	3,3	-0,6	-1,9	-1,5	21,9	-0,9
<i>IV trimestre 2014</i>	0,9	-0,4	-5,4	1,7	-1,6	3,4	0,9	16,7	1,6

Fonte dati UnionCamere

A livello provinciale a trainare la Regione è principalmente Torino, unica provincia sopra la media regionale (+3%), ma sono comunque positivi i contributi di Novara, Vercelli, Biella e Cuneo, mentre risultano nulli o negativi i contributi delle province di Verbano Cusio Ossola, Asti ed Alessandria.

	Alessandria	Asti	Biella	Cuneo	Novara	Torino	Verbano Cusio Ossola	Vercelli
PIEMONTE	-0,7	-0,2	1,6	1,0	1,7	3,5	0,2	1,9
<i>I trimestre 2014</i>	-3,4	0,4	3,6	2,1	4,9	7,1	0,6	2,5
<i>II trimestre 2014</i>	0,6	-0,1	0,4	1,4	1,2	1,3	0,3	1,7
<i>III trimestre 2014</i>	-2,6	-0,3	0,7	-0,2	0,9	5,6	1,6	0,2
<i>IV trimestre 2014</i>	2,7	-0,9	1,5	0,7	-0,4	-0,1	-1,8	3,3

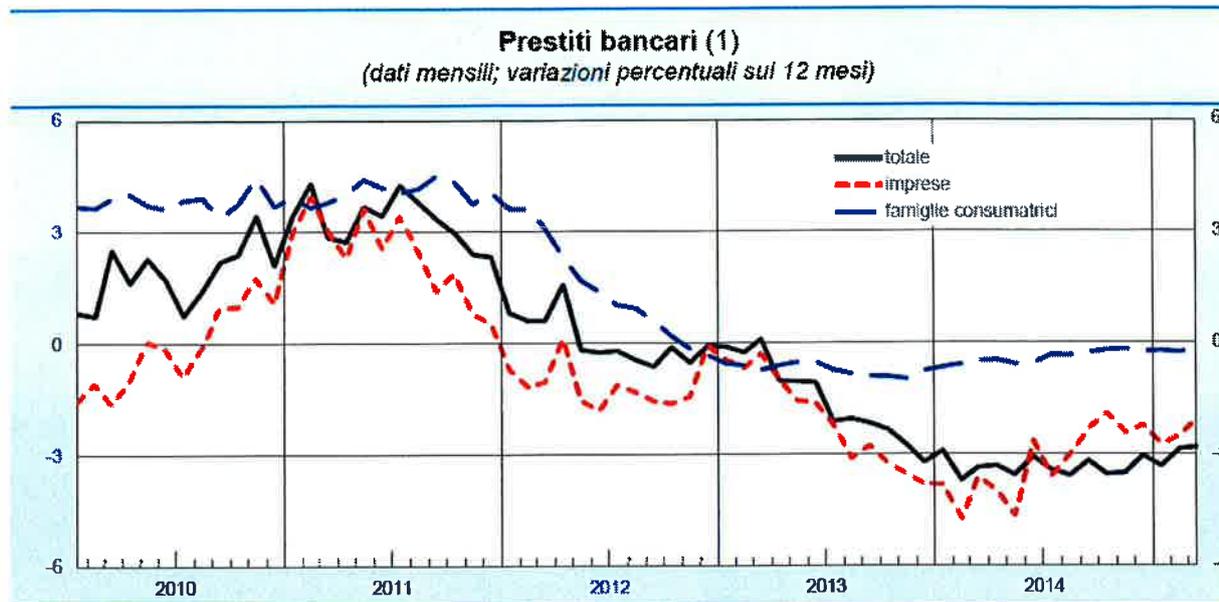
Per il mercato del lavoro si sono registrati dati ancora non positivi in presenza tuttavia di segnali di lieve miglioramento.

L'occupazione è tornata a crescere, sia pure marginalmente e le assunzioni hanno registrato una ripresa, che ha riguardato anche i contratti a tempo indeterminato e l'apprendistato.

Il ricorso alla Cassa integrazione guadagni si è ulteriormente ridotto.

L'aumento dell'offerta di lavoro, tuttavia, è stato più intenso del modesto recupero della domanda e si è riflesso in un ulteriore incremento del tasso di disoccupazione, che continua a registrare i valori più elevati tra le regioni del Nord.

	Occupati	tasso di attività	occupazione 15-64 anni	tasso disoccup.
ITALIA	0,40	63,9	55,7	12,7
<i>I trimestre 2014</i>	0,45	63,9	55,1	13,5
<i>II trimestre 2014</i>	0,44	63,6	55,7	12,2
<i>III trimestre 2014</i>	0,89	63,6	56,0	11,7
<i>IV trimestre 2014</i>	0,70	64,7	56,0	13,3
PIEMONTE	1.773	70,5	62,4	11,3
<i>I trimestre 2014</i>	1.756	70,4	61,8	11,9
<i>II trimestre 2014</i>	1.760	69,8	61,8	11,3
<i>III trimestre 2014</i>	1.789	70,0	62,9	9,9
<i>IV trimestre 2014</i>	1.787	71,8	63,0	12,0



Fonte Banca D'Italia

Come si vede dalla figura sopra, nel 2014 è proseguito il progressivo calo dei prestiti bancari iniziato alla fine del 2011, riduzione che tuttavia resta principalmente alimentata dalla diminuzione dei finanziamenti concessi alle imprese, più accentuata per quelle di piccole dimensioni, che comunque, pur mantenendosi negativa, non cresce più ed inverte la tendenza.

Nel secondo semestre del 2014, per la prima volta dal 2011, la domanda di credito delle imprese è tornata a crescere. Il lieve recupero è tuttavia rimasto circoscritto alle imprese di più grandi dimensioni e a quelle manifatturiere.

Il maggior fabbisogno di fondi è risultato ancora connesso con le esigenze di ristrutturazione e consolidamento delle posizioni debitorie e con il sostegno del circolante; le richieste di nuovi finanziamenti per investimenti, dopo una serie quasi ininterrotta di contrazioni, sono tornate a fornire un contributo lievemente positivo all'espansione della domanda.

Dal lato dell'offerta, in un quadro di graduale miglioramento delle condizioni di accesso al credito, la contrazione dei prestiti alle imprese rischiose ha sostanzialmente risentito di politiche di offerta ancora orientate a grande prudenza determinata dalla percezione di rischi connessi alla debolezza del ciclo economico.

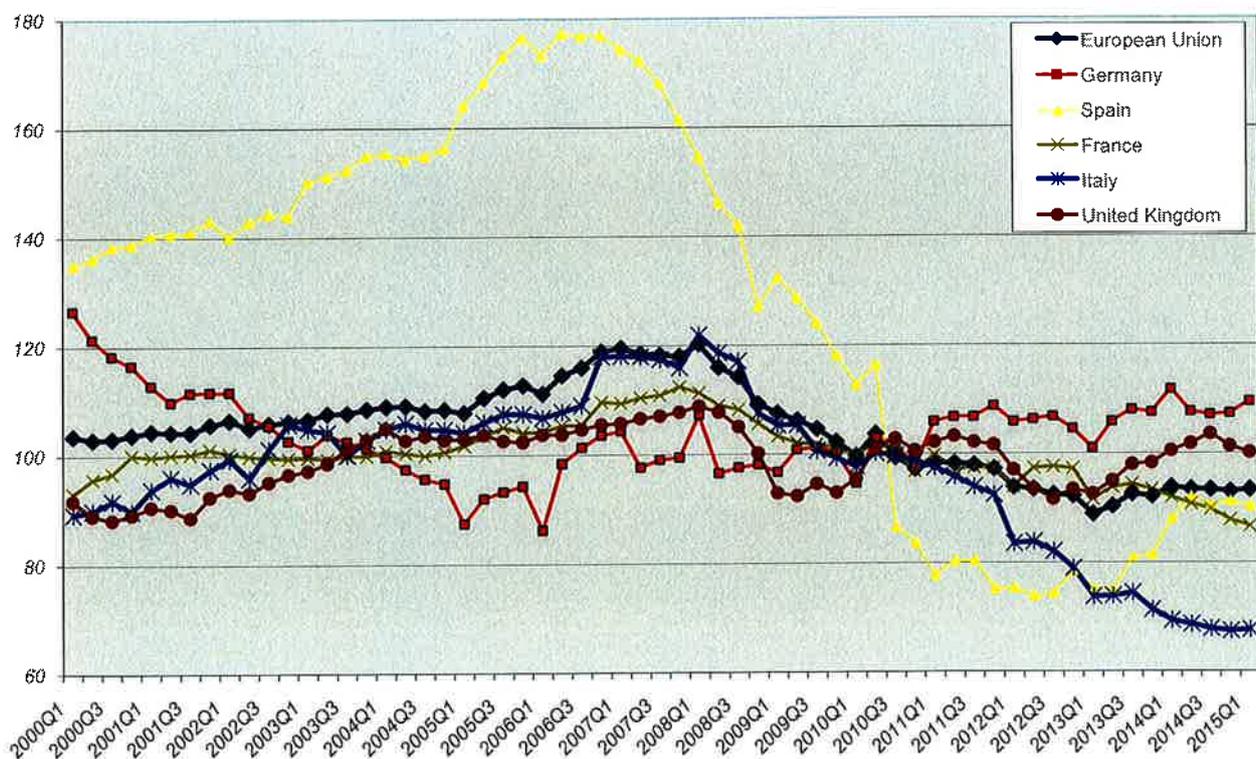
I tassi di interesse applicati alle imprese sui prestiti bancari a breve termine sono diminuiti di 0,7 punti percentuali rispetto al 2013, al 5,4 per cento (tav. a41). Quelli sui nuovi prestiti a medio e a lungo termine sono calati al 2,8 per cento, dal 3,8 dell'anno precedente.

Nel 2014 i depositi bancari delle famiglie e delle imprese residenti in Piemonte, che assieme ai titoli a custodia costituiscono la principale componente del risparmio finanziario, sono ancora cresciuti (+1,9% rispetto al già buono +2,1% del 2013).

IL MERCATO EUROPEO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

Nel quadro congiunturale sopra descritto per il settore delle costruzioni continua la situazione di difficoltà in Europa, seppure con timidi segnali di ripresa. Dalla fine 2013 gli investimenti in costruzioni, nella media dei Paesi UE, hanno registrato una lieve crescita (+0,97%), deludendo le attese di una inversione di tendenza ipotizzata più solida.

Dai massimi registrati nel 2005, il settore è progressivamente arretrato del 17,5%.



Fonte: Eurostat

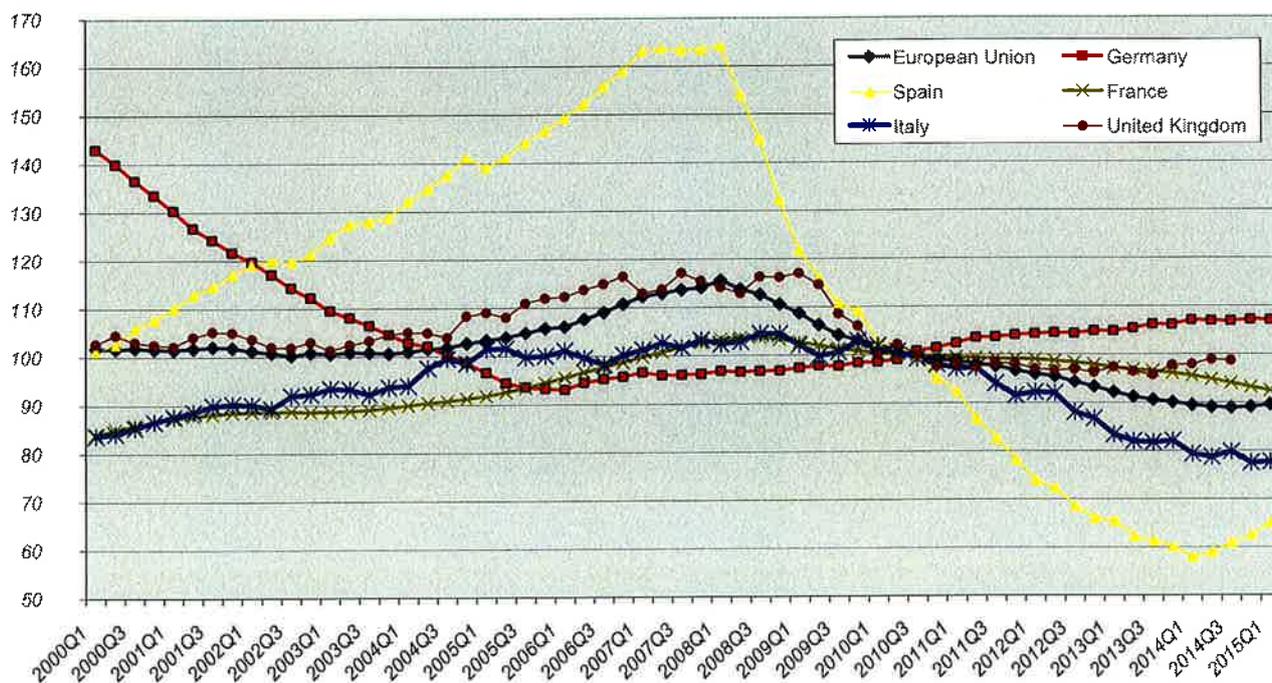
La crisi settoriale coinvolge in maniera più o meno intensa tutti i paesi UE.; rispetto al 2010, anno di riferimento, si registra un arretramento del mercato a livello UE del -6,5%, che tuttavia è positivo in Germania (+9,3%) e nel Regno Unito (+1,8%), mentre arretra in Francia (-9,7%), Spagna (-9,4%) e Italia (-31%).

Rispetto al 2013 il mercato delle costruzioni nel 2014 cresce ancora in Germania (+2,7%), in Spagna (+15,8%) e nel Regno Unito (+6,1%), mentre continua ad essere negativo in Francia (-3,5%) ed in Italia (-6,9%).

L'occupazione si assesta sui valori della fine del 2013, invertendo la tendenza negativa, pur restando nel complesso il dato in flessione del 2,6% rispetto al 2013 e del 10,8% rispetto al 2010.

Nei principali Paesi Europei gli occupati del settore delle costruzioni nel 2014, rispetto al 2013, sono risultati in crescita in Germania (+1,31%) e nel Regno Unito (+1,74%), mentre si sono ridotti in Francia (-2,38%), in Spagna (-3,48% nonostante la crescita della produzione) ed in Italia (-4,74%), a riprova delle frammentarie ed inefficaci politiche di settore. Il dato dell'occupazione nel settore delle costruzioni nel 2014 confrontato rispetto all'anno 2010 evidenzia una situazione ancora più critica con la Germania in crescita del 7,1%, e tutti gli altri paesi con dati negativi (Spagna -39,8%, Francia -5,6%, Italia -21,1% e Regno Unito -1,5%).

ANDAMENTO DELL'INDICE DI OCCUPAZIONE



Permane quindi la situazione già segnalata lo scorso anno con maggiori difficoltà nei paesi periferici rispetto ai paesi del nord Europa.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
European Union (28 countries)	13.973,40	12.823,10	12.064,00	11.687,30	11.199,00	10.743,30	10.520,27
Euro area (18 countries)	9.256,90	8.378,10	8.004,80	7.700,30	7.299,40	6.919,00	6.747,21
Belgium	242,60	231,10	235,30	243,00	238,50	232,30	228,62
Bulgaria	310,30	291,40	240,00	204,20	181,10	179,40	175,46
Czech Republic	293,50	299,70	277,40	252,50	245,40	247,20	240,96
Denmark	155,90	137,40	124,53	126,50	125,10	127,00	128,87
Germany	2.069,10	2.068,00	2.078,40	2.117,20	2.149,70	2.207,70	2.236,94
Estonia	71,40	50,60	41,40	50,10	50,10	47,60	46,37
Ireland	162,50	96,60	72,30	67,30	62,40	61,10	67,15
Greece	275,50	250,80	209,20	155,40	117,60	92,70	n.a.
Spain	1.923,80	1.444,30	1.229,90	1.036,70	800,80	689,00	665,02
France	1.563,50	1.484,20	1.481,50	1.481,30	1.459,10	1.384,70	1.352,05
Croatia	116,80	113,10	93,50	85,60	76,90	73,90	72,00
Italy	1.255,80	1.222,00	1.208,30	1.133,20	1.069,20	944,10	904,07
Cyprus	33,80	32,10	33,00	35,90	32,60	23,20	20,59
Latvia	113,30	89,40	58,30	52,00	53,10	57,10	57,17
Lithuania	131,10	98,20	78,80	76,30	78,70	85,00	89,55
Luxembourg	14,60	11,20	13,00	13,60	13,50	12,90	12,90
Hungary	247,00	231,80	218,40	206,70	193,10	201,80	205,81
Malta	8,80	8,50	7,90	7,50	6,70	7,30	7,32
Netherlands	398,60	379,60	330,50	320,50	18,80	282,90	266,40
Austria	343,50	321,20	306,00	327,10	342,50	335,50	330,21
Poland	984,60	1.026,60	962,40	992,30	967,20	898,20	832,11
Portugal	423,00	383,60	379,30	343,20	275,40	229,00	214,43
Romania	580,30	551,00	504,70	500,10	330,90	516,38	505,10
Slovenia	55,50	50,30	45,60	41,40	41,50	42,10	41,89
Slovakia	157,30	142,10	144,20	131,10	135,90	136,20	134,67
Finland	144,20	131,40	130,60	133,70	132,10	132,70	127,10
Sweden	244,20	230,70	234,50	240,60	247,40	247,50	247,85
United Kingdom	1.652,80	1.465,10	1.324,00	1.302,20	1.254,80	1.249,00	1.269,72
Iceland	12,20	7,90	6,70	7,00	6,10	7,00	7,22
Norway	155,10	149,00	150,60	162,50	165,50	170,20	175,49
Switzerland	197,20	197,20	205,20	222,60	222,80	225,40	227,37

Fonte Eurostat

Le prospettive del mercato europeo delle opere infrastrutturali dovrebbe tuttavia progressivamente migliorare nei prossimi anni.

L'Europa infatti intende puntare sugli investimenti infrastrutturali con la proposta del neopresidente della commissione europea Jean-Claude Juncker per un piano triennale sulle infrastrutture da 300 miliardi di euro.

I progetti finanziati da questo nuovo piano rappresentano circa l'1% del Pil nominale dell'area euro ed in base alle stime dell'Fmi su uno scenario di bassa crescita, si tradurrebbe in un aumento dell'attività economica del 3% all'anno nel medio periodo.

Un altro impulso al rilancio del settore a livello comunitario è atteso dalla prossima attivazione dei primi progetti finanziati con **project bond europei** (obbligazioni per il finanziamento di progetti) che dovrebbero essere strumenti finanziari utili a mobilitare finanziamenti privati supplementari destinati ai progetti, ma che non potranno comunque **sostituirsi agli investimenti pubblici**.

Infine un ruolo importante potrà essere svolto dalla BEI (Banca Europea degli Investimenti) per l'intervento diretto sui progetti infrastrutturali, ad oggi rimasto piuttosto limitato.

IL MERCATO ITALIANO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

Nel 2014, per il settimo anno consecutivo, il settore delle costruzioni è stato caratterizzato da una forte crisi, sia nella componente privata che in quella pubblica.

In sette anni, dal 2008 al 2014, il settore delle costruzioni ha perso il 32% degli investimenti pari a circa 64 miliardi di euro. La nuova edilizia abitativa segna una riduzione

del 62,3%, l'edilizia non residenziale privata del 23,6%, mentre le opere pubbliche registrano una flessione del 48,1%.

In questo comparto produttivo la caduta è iniziata già a partire dal 2005 con una flessione complessiva del 54,1%.

Solo gli investimenti in riqualificazione del patrimonio abitativo dal 2008 al 2014 mostrano un aumento dei livelli produttivi del 18,5% grazie anche all'effetto di stimolo derivante dalla proroga del potenziamento degli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e risparmio energetico. Senza l'apporto di questo comparto, la caduta degli investimenti in costruzioni avrebbe raggiunto il 44,2%.

Gli effetti sull'occupazione stanno diventando davvero molto significativi: dall'inizio della crisi, i posti di lavoro persi nelle costruzioni sono 522.000 che raggiungono le 790.000 unità considerando anche i settori collegati.

Anche il numero dei permessi ritirati per la costruzioni di nuove abitazioni nel 2014 si è ulteriormente ridotto rispetto al 2013, confermando il trend negativo già evidenziato negli anni precedenti.

Dopo sette anni consecutivi di calo delle abitazioni compravendute (-53,6% tra il 2007 ed il 2013), nel corso del 2014 il mercato immobiliare abitativo ha visto un'interruzione del trend negativo.

Secondo i dati dell'Agenzia delle Entrate nel 2014 sono state compravendute circa 418mila abitazioni, con un incremento del 3,6% rispetto al 2013. 2014).

COMPRAVENDITE DI UNITA' IMMOBILIARI AD USO ABITATIVO IN ITALIA

Numero

	2012	2013	2014	I Trim. 2014	II Trim. 2014	III Trim. 2014	IV Trim. 2014	Var. % 2013-2006
Comuni capoluogo	141.386	132.122	141.874	34.183	36.885	31.827	38.959	
Altri comuni delle province	302.632	271.002	275.650	64.220	70.710	63.061	77.583	
Totale province	444.018	403.124	417.524	98.403	107.595	94.888	116.543	
<i>Var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente</i>								
Comuni capoluogo	-25,1	-6,6	7,4	8,8	1,9	6,9	12,2	-47,2
Altri comuni delle province	-26,1	-10,5	1,7	1,7	-2,4	2,8	4,7	-56,2
Totale province	-25,8	-9,2	3,6	4,1	-1,0	4,2	7,1	-53,6

Fonte: ANCE

Dal punto di vista territoriale, questa ripresa è guidata dalle otto maggiori città italiane ove si registrano aumenti rilevanti e generalizzati; nel quarto trimestre 2014 l'aumento tendenziale medio delle compravendite immobiliari nelle grandi città è stato pari al 13,5% dopo ulteriori importanti aumenti dei trimestri precedenti.

**COMPRAVENDITE DI UNITA' IMMOBILIARI AD USO ABITATIVO NELLE MAGGIORI CITTA'
ITALIANE - Comuni capoluogo**

Città	2014 (numero)	Var.% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente					
		2013	2014	I Trim. 2014	II Trim. 2014	III Trim. 2014	IV Trim. 2014
Roma	27.132	-7,3	13,9	21,4	3,9	11,8	19,8
Milano	15.899	3,4	5,0	3,4	6,9	6,8	3,2
Torino	9.051	-8,2	5,4	10,8	-5,5	0,7	17,6
Genova	5.338	-10,3	15,0	25,3	10,3	10,4	13,9
Napoli	5.378	-15,2	-3,7	-25,2	-6,3	7,6	17,6
Palermo	3.886	-7,0	4,0	-1,0	7,0	8,9	1,5
Bologna	4.321	1,5	18,5	29,2	10,8	18,7	18,0
Firenze	3.789	-2,3	13,3	9,7	12,6	22,8	10,2
Totale	74.795	-8,5	9,2	10,2	3,8	9,6	13,5

Fonte: ANCE

Questi segnali positivi del mercato immobiliare residenziale sono in parte il risultato di un diverso atteggiamento delle sistema finanziario che, nel corso del 2014, ha erogato circa 2 miliardi di Euro in più alle persone fisiche per l'acquisto dell'abitazione.

Secondo i dati dell'Agenzia delle Entrate, infatti, nel 2014 le compravendite di abitazioni realizzate avvalendosi di un mutuo sono aumentate del 12,7% rispetto al 2013 e l'ammontare dei mutui complessivamente erogati per tali acquisti è passato dai 17,6 miliardi del 2013 ai 19,3 miliardi di euro del 2014 con un incremento del 10%.

Paralleli risultati incoraggianti arrivano dal mercato immobiliare non residenziale; nel 2014, si osservano aumenti tendenziali del 5,7% per gli immobili commerciali del 3,6% per quelli produttivi e dello 0,3% per le pertinenze.

Solo gli uffici e gli istituti di credito registrano ancora una variazione negativa pari -4,6% rispetto al 2013.

COMPRAVENDITE DI UNITA' IMMOBILIARI NON RESIDENZIALI IN ITALIA

Numero

	2013	2014	I trim. 2014	II trim. 2014	III trim. 2014	VI trim. 2014
Terziario (uffici ed istituti di credito)	9.454	9.017	2.134	2.182	1.897	2.805
Commerciale (negozi e centri commerciali)	24.356	25.753	6.242	6.092	5.428	7.991
Produttivo (capannoni ed industrie)	9.247	9.582	2.131	2.444	2.015	2.992
Pertinenze (magazzini, box e posti auto)	329.730	330.619	77.456	84.117	73.543	95.502
Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente						
Terziario (uffici ed istituti di credito)	-11,0	-4,6	-10,3	-6,9	-2,0	0,3
Commerciale (negozi e centri commerciali)	-7,3	5,7	4,7	-5,0	9,0	14,1
Produttivo (capannoni ed industrie)	-7,7	3,6	-0,7	10,4	1,6	3,1
Pertinenze (magazzini, box e posti auto)	-8,6	0,3	-0,1	-5,0	2,4	4,1

Fonte: ANCE

La tenuta del tessuto imprenditoriale continua ad essere fortemente compromessa dalla questa grave crisi in cui versa il settore delle costruzioni.

L'indebolimento della struttura produttiva è ben evidenziato dall'aumento dei fallimenti nelle costruzioni, in progressiva crescita dal 2009.

Secondo i dati di Cerved Group, le imprese di costruzioni entrate in procedura fallimentare sono passate da 2.152 nel 2009 a 3.119 nel 2013, con un aumento del 44,9%.

La tendenza si conferma anche nel 2014 con un ulteriore aumento delle procedure fallimentari nelle costruzioni (+11,8%) nel confronto con l'anno precedente.

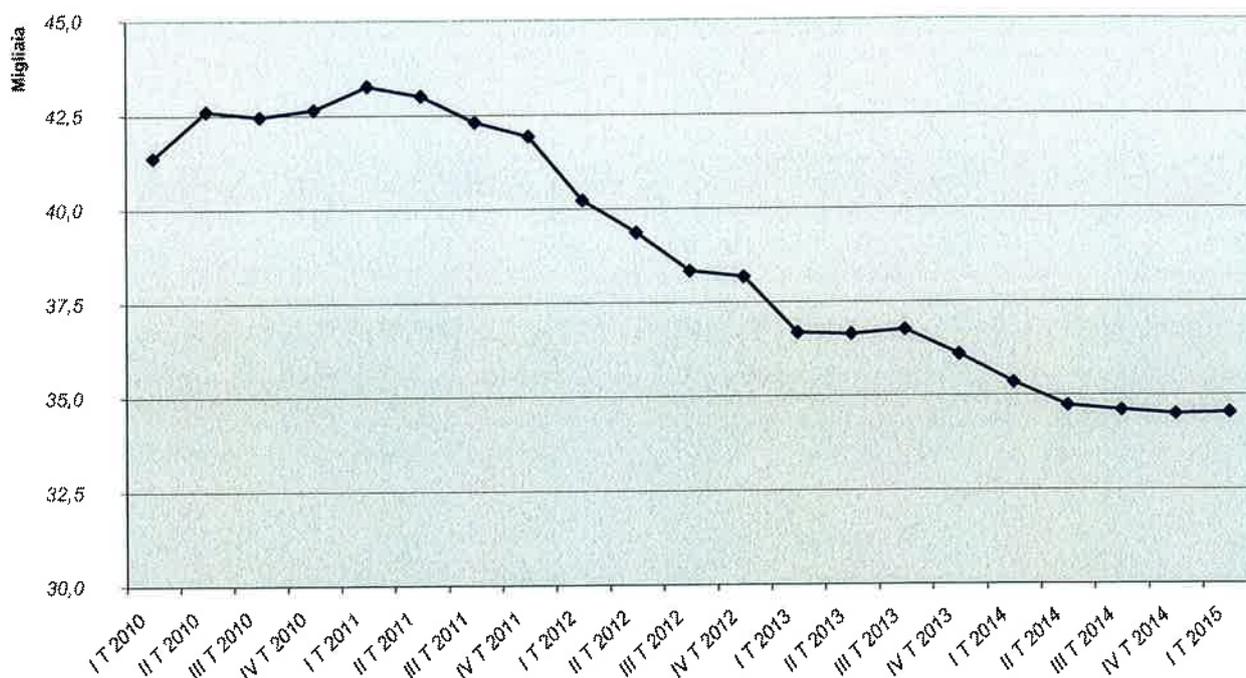
Il problema dei ritardati pagamenti dei lavori da parte della Pubblica Amministrazione e le difficili condizioni di accesso al credito per le imprese sono considerate dall'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili) uno dei fattori che incidono maggiormente sul fenomeno dei fallimenti nelle costruzioni.

I dati della Banca d'Italia, descrivono un progressivo disimpegno del sistema creditizio nei confronti del settore delle costruzioni.

Gli investimenti in costruzioni continuano progressivamente a ridursi.

La fase recessiva interessa tutti i comparti di attività ad eccezione degli investimenti in riqualificazione del patrimonio abitativo (2008-2015: +20,9% in termini reali), grazie all'effetto di stimolo derivante dagli incentivi fiscali legati alle ristrutturazioni edilizie e al risparmio energetico.

ANDAMENTO DEGLI INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI



INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI^(*)

	2014 ^(*) Miliardi di euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ^(*)	2015 ^(*)	2008-2014 ^(*)	2008-2015 ^(*)
	Variazioni % in quantità										
COSTRUZIONI	135.332	-3,1%	-9,5%	-3,8%	-3,8%	-6,7%	-6,9%	-3,5%	-2,4%	-32,0%	-33,6%
abitazioni	66.482	-1,0%	-9,1%	-0,1%	-7,4%	-6,9%	-5,7%	-2,4%	-1,3%	-28,7%	-29,7%
- nuove (*)	20.565	-4,2%	-18,4%	-4,9%	-16,0%	-16,9%	-19,0%	-10,2%	-8,8%	-62,3%	-65,6%
- manutenzione straordinaria(*)	45.917	3,5%	3,1%	4,8%	0,6%	0,8%	2,9%	1,5%	2,0%	18,5%	20,9%
non residenziali	68.850	-5,0%	-9,9%	-7,4%	-0,1%	-6,4%	-8,0%	-4,6%	-3,5%	-35,0%	-37,2%
- private (*)	43.357	-3,1%	-12,3%	-2,8%	8,0%	-3,6%	-7,2%	-4,3%	-3,0%	-23,6%	-25,9%
- pubbliche (*)	25.493	-7,2%	-7,0%	-12,6%	-10,5%	-10,6%	-9,3%	-5,1%	-4,3%	-48,1%	-50,3%

(*) Investimenti in costruzioni al netto dei costi per trasferimento di proprietà

(*) Stime Ance

Elaborazione Ance su dati Istat - SEC 2010

Secondo l'ANCE la crisi del mercato immobiliare è stata principalmente determinata dalla tassazione sugli immobili, registrando negli ultimi anni un significativo inasprimento del prelievo fiscale legato all'abitazione e un'estrema incertezza derivante da un regime fiscale non chiaro e soggetto a continue modifiche.

Secondo gli ultimi dati del Dipartimento delle Finanze e dell'Agenzia del Territorio, il gettito fiscale sugli immobili (per uso abitativo e produttivo) derivante dalle principali imposte sul possesso, sulla locazione e sulle compravendite è stato, nel 2012, di circa 44 miliardi di Euro (+37,2% rispetto al 2011).

L'aumento del gettito è da attribuire all'incremento della tassazione sul possesso degli immobili che, passando da 9,2 miliardi di euro del 2011 (ICI) ai 23,8 miliardi del 2012 (IMU) e ai 23,7 miliardi del 2014 (IMU+TASI), risulta più che raddoppiata.

Nel complesso, nel 2012, più della metà del prelievo sugli immobili è riconducibile all'IMU, un ulteriore 15,1% alle imposte di natura "reddituale", mentre le imposte sui trasferimenti e sulle locazioni incidono rispettivamente per il 28,8% e 4,2%.

DISPONIBILITA' E UTILIZZO DELLE RISORSE PUBBLICHE

Nel contesto di crisi descritto appare rilevante la volontà di riattivare il mercato delle costruzioni con l'utilizzo di strumenti normativi; con il decreto "Sblocca-Italia" il Governo ha avviato un processo tendente a ridare slancio all'edilizia anche se le risorse messe in campo per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali prevedono un profilo temporale molto lungo e difficilmente avranno un impatto immediato sul settore delle costruzioni e sul mercato interno.

I vincoli di bilancio continuano a condizionare le manovre di finanza pubblica, che risultano così sostanzialmente prive di misure volte al rilancio degli investimenti.

Prosegue perciò la tendenziale riduzione delle risorse per la realizzazione di nuove opere pubbliche che dal 2008 ad oggi risultano diminuite del 45%.

Le prospettive di investimento di Regioni ed Enti locali appaiono sensibilmente migliorate a seguito della modifiche alle regole del Patto di Stabilità Interno previste nel Disegno di Legge di Stabilità per il 2015.

Con riferimento agli Enti locali, l'effetto delle modifiche introdotte determinerà un allentamento del Patto per 1 miliardo di euro che dovrebbe privilegiare la parte della spesa destinata agli investimenti.

Sulle Regioni, invece, la manovra di recupero da 4 miliardi di Euro, dovrebbe colpire sia la spesa corrente, compresa quella sanitaria, che quella in conto capitale.

Il rischio è che ancora una volta gli effetti di tali riduzioni riguardino **esclusivamente gli investimenti in conto capitale** costituendo, in particolare, un limite per il cofinanziamento regionale dei Fondi Strutturali Europei, sempre malamente utilizzati dall'Italia specialmente nelle regioni del Sud.

Nel contesto di progressiva diminuzione delle risorse a disposizione per la realizzazione di infrastrutture, i fondi della politica di coesione territoriale (Fondi Strutturali Europei e Fondo

Sviluppo e Coesione) tendono quindi a rivestire un peso sempre più rilevante nella programmazione infrastrutturale.

Infatti circa il 40% delle risorse destinate nel 2015 alle infrastrutture derivano da queste fonti di finanziamento.

Il rapido utilizzo di questi fondi rappresenta, quindi, un elemento determinante per la riuscita della politica infrastrutturale a livello nazionale, assieme alla semplificazione e razionalizzazione delle procedure per l'utilizzo delle altre contribuzioni pubbliche, troppo spesso vincolate da normative burocratiche inefficienti.

Dopo anni di politiche di austerità che hanno agito negativamente sulla capacità di investimento in Europa, appare estremamente positivo il segnale politico lanciato dalla Commissione Europea di introdurre misure straordinarie per rilanciare l'economia attraverso un grande piano triennale (2015-2017) da 315 miliardi di Euro (Piano Juncker), in grado di catalizzare investimenti pubblici e privati.

La quota di 315 miliardi, tuttavia, non rappresenta un punto di partenza ma un ambizioso obiettivo da raggiungere.

Le risorse comunitarie disponibili ammontano infatti a soli 21 miliardi e la cifra restante riguarda risorse finanziarie da reperire tra privati e autorità nazionali sulla base di una leva 1:15, stimata sulla base dell'esperienza acquisita nell'ambito dei progetti UE e delle attività della BEI.

Come si evince dal DEF 2015 approvato nell'aprile 2015, gli investimenti pubblici fissi lordi, che riguardano principalmente le infrastrutture, sono stati nel 2014 pari a circa 36 miliardi di Euro e costituiscono il 4,37% della spesa pubblica complessiva.

TABELLA II.2-1 CONTO ECONOMICO DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE (IN MILIONI DI EURO)

	Cons.	Previsione				
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
USCITE						
Redditi da lavoro dipendente	163.874	164.752	166.428	165.742	165.771	166.270
Consumi intermedi	134.063	129.116	131.199	133.224	134.223	136.958
Prestazioni sociali	328.304	338.050	342.630	350.990	359.960	367.450
Pensioni	256.902	259.500	262.480	269.350	277.180	283.920
Altre prestazioni sociali	71.402	78.550	80.150	81.640	82.780	83.530
Altre spese correnti	66.090	65.651	66.953	65.463	65.837	66.330
Uscite correnti al netto Interessi	692.331	697.569	707.210	715.419	725.791	737.008
Interessi passivi	75.182	69.386	71.227	69.251	68.201	67.638
Totale uscite correnti	767.513	766.955	778.437	784.670	793.992	804.646
Investimenti fissi lordi	35.993	36.671	38.327	39.253	39.501	40.021
Contributi agli investimenti	12.947	14.758	15.094	12.342	12.383	12.578
Altre uscite in c/capitale	9.809	8.762	10.314	8.372	8.532	6.874
Totale uscite in conto capitale	58.749	60.191	63.735	59.967	60.416	59.473
Totale Uscite	826.262	827.146	842.172	844.637	854.408	864.119

Fonte: DEF 2015 – Ministero dell'Economia e delle Finanze

La Tabella che precede illustra le previsioni del Governo italiano della spesa pubblica senza l'attuazione degli interventi di politica economica .

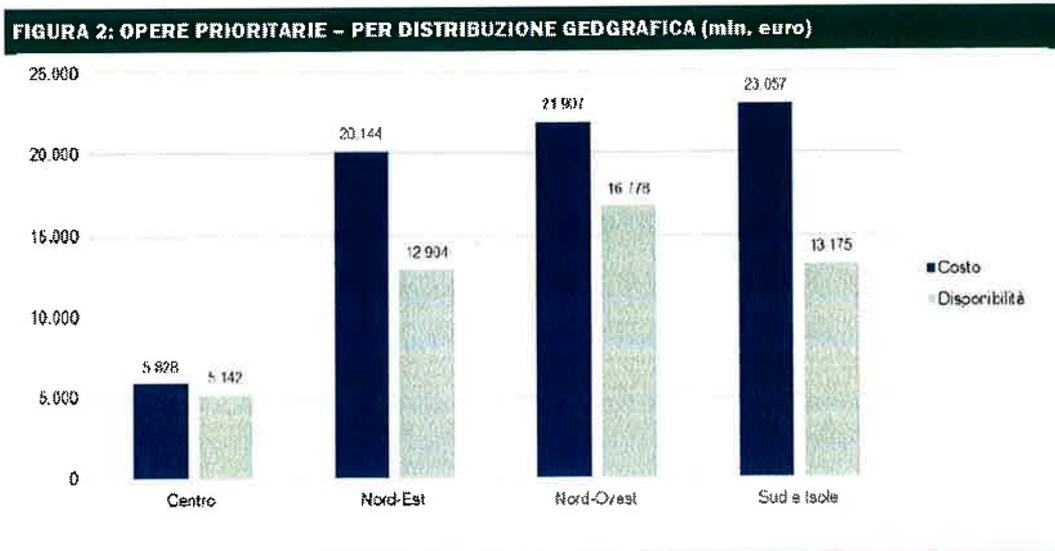
La contrazione della spesa per investimenti fissi nel 2014 rispetto alla spesa degli anni precedenti, nel DEF 2015 il Governo ha previsto una sensibile crescita degli investimenti fissi lordi invertendo la tendenza dell'ultimo decennio.

Peraltro il Programma delle Infrastrutture Strategico approvato nell'aprile 2015 e facente parte integrante del DEF stesso, indica come prioritari i seguenti investimenti infrastrutturali:

TABELLA 19: OPERE PRIORITARIE – PER SETTORE (mln. euro)						
Settore	Costo	%	Disponibilità	%	di cui: private	Fabbisogno triennio
Ferrovie	28.034	40	15.055	31		2.152
Strade	25.269	36	17.300	36	6.466	
MO.S.E.	5.493	8	5.272	11		221
Metropolitane	12.140	17	10.373	22	395	1.110
Totale Opere Prioritarie	70.936		47.999		6.861	3.483

Significativo è il peso delle metropolitane, indispensabili per colmare il deficit accumulato nel trasporto pubblico locale su ferro nei principali centri urbani del Paese, ove vive il 70% della popolazione e si produce l'85% del PIL.

Con riferimento alla distribuzione geografica delle opere, il peso rilevante delle circoscrizioni del "Nord Ovest" è da attribuire ai collegamenti ferroviari TEN-T (Torino - Lione, Terzo Valico dei Giovi e Brescia – Verona), ai collegamenti autostradali (Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Milano) e alle metropolitane di Torino e Milano.



LE INFRASTRUTTURE IN PIEMONTE

Il Piemonte è una delle più importanti concentrazioni produttive in Italia e in Europa: 4,3 milioni di abitanti, 1,8 milioni di occupati di cui 35% nell'industria, 8% del PIL, 10% dell'export e 8% dell'import italiano.

Negli ultimi anni, alla crescente pressione posta sulla rete infrastrutturale, non sono tuttavia corrisposti adeguati investimenti in nuove opere.

Questa carenza di risorse finanziarie ormai strutturale risulta anche appesantita da iter procedurali complessi, per cui spesso l'avvio dei lavori delle opere programmate accusa dei consistenti ritardi, che, nel quadro congiunturale di crisi economica, sovente manifesta ulteriori ritardi a motivo di criticità delle imprese del settore delle costruzioni.

Il sistema logistico piemontese si trova oggi in una situazione di grave inefficienza e, in molti punti strategici, di significativa congestione, condizione questa che compromette le potenzialità di sviluppo della Regione.

I soggetti coinvolti a diverso titolo nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi hanno definito già da tempo le opere infrastrutturali prioritarie per il rafforzamento del sistema dei trasporti piemontese, in grado di produrre benefici anche a scala nazionale e internazionale.

In particolare per il nodo di Torino, evidentemente quello più importante della Regione, si sono individuate le seguenti infrastrutture strategiche:

- Metropolitane: completamento della Linea 1 e realizzazione della Linea 2;
- Ferrovie: completamento del passante ferroviario e realizzazione della nuova stazione di Rebaudengo e del collegamento della ferrovia Torino-Ceres al passante;
- Viabilità: realizzazione della tangenziale est e della IV corsia della tangenziale esistente;
- Intermodalità: potenziamento dell'interporto S.I.T.O.

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 146 Euro. Le risultanze patrimoniali dell'esercizio 2014 sono così sintetizzabili:

STATO PATRIMONIALE (migliaia di Euro)

	2010	2011	2012	2013	2014
ATTIVITA'	1.555.281	1.618.144	1.600.349	1.573.089	1.521.387
PASSIVITA'	1.363.071	1.425.913	1.408.014	1.380.715	1.303.038
PATRIMONIO NETTO	192.112	192.210	192.230	192.334	218.203
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	98	20	104	40	146

Dati in migliaia di Euro

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 economico-finanziario dell'azienda, dell'azionista e degli Enti di riferimento con l'indispensabile supporto del sistema bancario, in un quadro evolutivo comunque equilibrato.

	Progetto di scissione 31/12/2009	Scissione	Bilancio 31/12/2010	Bilancio 31/12/2011	Bilancio 31/12/2012	Bilancio 31/12/2013	Bilancio 31/12/2014
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	75.865	81.958	71.152	80.168	86.575	90.119	82.128
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.039.267	1.075.566	1.160.061	1.168.311	1.136.822	1.114.714	1.119.086
- Immobilizzazioni Lorde	1.125.417	1.187.231	1.278.347	1.324.326	1.331.834	1.350.281	1.394.580
- Fondi di ammortamento	86.150	111.665	118.286	156.015	195.012	235.547	275.493
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-	2	6	8	10	9
ATTIVO CIRCOLANTE	314.800	326.830	324.063	369.507	376.904	368.034	319.954
- di cui vs. Comune di Torino	314.450	321.144	319.066	333.870	342.724	325.043	281.371
- di cui disponibilità liquide	-	-	745	16.978	422	1.331	1.794
RISCONTI ATTIVI	-	-	2	151	39	212	211
TOTALE ATTIVO	1.429.932	1.484.154	1.555.281	1.618.143	1.600.348	1.573.089	1.521.387
PATRIMONIO NETTO	192.062	192.062	192.210	192.230	192.334	192.373	218.350
FONDO RISCHI	40.612	39.588	35.318	35.352	35.698	36.883	32.797
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.095	592	600	615	704	659	674
DEBITI VS. BANCHE	321.675	309.877	357.408	352.012	348.100	347.408	326.917
DEBITI VS. FORNITORI	-	-	26.032	42.315	33.648	38.308	34.726
DEBITI VS. CONTROLLANTE	-	-	-	11.457	18.957	26.514	34.039
ALTRI DEBITI	280	267	719	16.359	27.472	13.289	2.975
RISCONTI PASSIVI	874.207	941.769	942.996	967.804	943.436	917.654	870.910
TOTALE PASSIVO	1.429.932	1.484.154	1.555.282	1.618.144	1.600.349	1.573.089	1.521.387

Il risultato della gestione caratteristica evidenzia un sostanziale pareggio perseguito in un quadro congiunturale di estrema difficoltà per il paese ed il territorio in cui opera la

Società, nonostante il permanere dei problemi di liquidità della finanza pubblica che naturalmente ha colpito anche l'amministrazione comunale concedente e socio unico. Tali risultati sono stati raggiunti continuando a migliorare le politiche di contenimento dei costi già attuate negli esercizi precedenti, in linea con gli indirizzi ricevuti dal Comune di Torino.

CONTO ECONOMICO (migliaia di Euro)

	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
VALORE DELLA PRODUZIONE	12.102	56.348	57.984	59.178	57.853	59.056
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(843)	(11.619)	(11.494)	(12.035)	(11.695)	(12.138)
AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.626)	(40.470)	(42.798)	(44.352)	(43.626)	(43.907)
EBIT	633	4.258	3.703	2.792	2.531	3.010
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	<i>(1.014)</i>	<i>(4.116)</i>	<i>(3.293)</i>	<i>(2.333)</i>	<i>(2.110)</i>	<i>(2.573)</i>
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	<i>(1)</i>	<i>52</i>	<i>(9)</i>	<i>(26)</i>	<i>7</i>	<i>0</i>
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(382)	194	401	433	429	437
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	<i>(101)</i>	<i>(175)</i>	<i>(297)</i>	<i>(394)</i>	<i>(282)</i>	
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	(483)	20	104	40	146	

La tabella che precede sintetizza i principali dati economici del 2014 ed evidenzia un positivo risultato per l'EBIT, seppure in progressivo regresso rispetto agli esercizi precedenti.

Il risultato di bilancio è chiaramente appesantito dal saldo negativo della gestione finanziaria in relazione all'elevato servizio del debito assunto per la copertura dei grandi investimenti realizzati.

Nel 2014 il relativo onere, al lordo dei rimborsi dovuti dal Comune di Torino (7,61 milioni di Euro), è risultato pari a 10,19 milioni di Euro circa, con un tasso medio stabile rispetto al livello registrato nel 2013 (3,11% contro 3,09% - indebitamento medio di 327,6 milioni di Euro nel 2014 e 339,6 milioni di Euro nel 2013).

Rettificando i dati contabili del Costo della Produzione 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)

	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.755	22.082	22.382	24.117	23.053	23.797
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(843)	(11.619)	(11.494)	(12.035)	(11.695)	(12.138)
<i>Costi capitalizzati</i>	525	2.668	2.288	1.704	2.205	1.547
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(317)	(8.952)	(9.205)	(10.330)	(9.490)	(10.592)
EBITDA	3.437	13.130	13.176	13.786	13.563	13.205
<i>Ammortamenti</i>	(10.626)	(40.436)	(42.609)	(43.216)	(43.426)	(43.407)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	8.403	31.599	33.324	33.358	32.594	33.712
<i>Accantonamenti</i>	0	(34)	(189)	(1.136)	(200)	(500)
EBIT	1.214	4.258	3.703	2.792	2.531	3.010
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.014)	(4.116)	(3.293)	(2.333)	(2.110)	(2.573)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(1)	52	(9)	(26)	7	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	199	194	401	433	429	437
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(101)	(175)	(298)	(394)	(262)	
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	98	20	104	40	146	

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE OPERATIVA

Il Valore della Produzione di Infratrasporti, rettificato dagli effetti dei risconti dei contributi e dei costi capitalizzati, nel 2014 si è sensibilmente ridotto rispetto al 2013 del 4,41% (-1,06 milioni di Euro circa in valore assoluto), ma anche rispetto al preventivo 2014 (-3,1% -747 mila Euro in valore assoluto).

Tale risultato, in parte atteso per la variazione della voce "rimborsi diversi" per circa 900 mila Euro, è stato principalmente determinato dalla evidente riduzione della voce "rimborsi e ricavi vari" (-23,4% pari a -417 mila Euro in valore assoluto) solo parzialmente attenuata dalla dinamica dei canoni (+1,2% pari a +248 mila Euro in valore assoluto).

Il motivo della riduzione nel 2014 dei "rimborsi e ricavi vari", imprevista in sede di budget, è stata determinata dall'effetto combinato di un lento riavvio dei lavori sulla tratta Lingotto-Bengasi ed, in misura minore, agli adeguamenti dei canoni, ridotti dalla modesta dinamica inflattiva.

I ricavi sono costituiti principalmente (per il 90%) 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 (2,9%), contributi CCNL autoferrotranvieri ed rimborso degli oneri per la malattia (1%), rimborsi assicurativi dalle imprese appaltatrici e rimborsi delle spese tecniche e di supporto generale ai lavori della metropolitana, contrattualmente riconosciuti (5,9%).

Per quanto riguarda i costi operativi della produzione al lordo delle capitalizzazioni, il Bilancio 2014 evidenzia complessivamente oneri per circa 11,7 milioni di Euro, sensibilmente inferiore alle previsioni budgetarie ed all'omologo dato del Bilancio 2013. La seguente tabella riporta in sintesi i costi della produzione.

COSTI DELLA PRODUZIONE (migliaia di Euro)

	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
- Servizi	206,16	1.490,08	1.238,81	1.728,44	1.332,04	1.602,42
- Godimento beni di terzi	-	7.550,26	7.599,30	7.600,22	7.631,24	7.719,73
- Costi per il Personale	623,93	2.527,09	2.601,31	2.657,67	2.666,89	2.746,44
- Oneri diversi di gestione	12,84	52,03	54,14	48,26	65,13	69,83
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	842,92	11.619,46	11.493,56	12.034,59	11.695,31	12.138,42

Dati in migliaia di Euro

In dettaglio i costi per **servizi**, sono risultati complessivamente pari a circa 1,3 milioni di Euro, sono diminuiti sia rispetto alle previsioni budgetarie e sia rispetto al Bilancio 2013 (rispettivamente -21,4% e -16,9%, -363 e -270 mila Euro in valore assoluto) principalmente per effetto della riduzione dei costi assicurativi, come evidenzia la tabella che segue.

CONTO ECONOMICO	2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
SERVIZI	- 214.518	- 1.492.831	- 1.238.812	- 1.695.228	- 1.332.043	- 1.602.420
- SERVICE DA GTT	- 124.892	- 173.227	- 76.087	- 64.832	- 29.596	- 39.237
- SERVIZI DIRETTI	- 89.627	- 1.319.604	- 1.162.725	- 1.630.396	- 1.302.447	- 1.563.183
- Servizi Assicurativi	- 16.703	- 675.673	- 474.047	- 817.069	- 602.231	- 689.997
- Assicurazioni CAR Lavori	-	- 619.694	- 269.706	- 533.296	- 257.722	- 316.000
- Assicurazione All Risks ed Assicurazioni diverse	- 16.703	- 55.980	- 204.342	- 283.793	- 344.509	- 373.997
- Altri servizi	- 72.923	- 643.931	- 688.678	- 813.308	- 700.215	- 873.186

Dati in Euro

Evidenti sono le riduzioni dei costi delle polizze CAR a copertura dei lavori della Metropolitana Automatica parzialmente rinegoziate con le compagnie assicurative a motivo del ritardo sui lavori.

Le politiche di contenimento dei costi precedentemente richiamate hanno anche consentito una generalizzata riduzione degli altri costi per i servizi, ancora una volta sia rispetto al 2013, ma ancor più marcata rispetto al preventivo 2014.

Il costo del personale consuntivato per l'anno 2014 risulta in crescita dello 2% (+52.200 Euro circa in valore assoluto) rispetto al dato di Bilancio 2013, principalmente per l'accertamento delle dinamiche salariali derivanti dal rinnovo del CCNL, scaduto dalla metà del 2009 e parzialmente compensato fino al 2011 con l'erogazione di una tantum di 730 Euro avvenuta nel 2013.

Rispetto alla previsione elaborata in sede di Bilancio Preventivo si evidenzia invece una riduzione dei costi del -2,9% pari a circa 79.500 Euro in valore assoluto), principalmente derivante dallo slittamento per l'attuazione del previsto potenziamento dell'organico aziendale, motivato dai ritardi di avanzamento dei lavori della tratta Lingotto-Bengasi della Metropolitana.

L'organico medio del 2014 è stato pari a 36,59 unità lavorative FTE contro le 36,33 del 2013 e le 37,47 stimate nel Bilancio Preventivo 2014;

I costi medi unitari per addetto FTE sono risultati pari a 72,9 mila Euro, registrando un aumento del 1,27% rispetto all'omologo dato del 2013, restando sostanzialmente in linea rispetto al dato di preventivo.

Nel 2014 non vi sono stati avanzamenti di carriera dei dipendenti.

Al 31 dicembre 2014 l'organico aziendale è composto da 37 addetti: 3 dirigenti, 15 funzionari e 19 impiegati

In continuità con gli esercizi precedenti, considerando il ruolo 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 sorveglianza*" dei lavori della Metropolitana e degli Impianti Tranviari sono stati capitalizzati (rispettivamente per 1,18 milioni di Euro e 0,48 milioni di Euro circa) in quanto considerati accessori delle opere in corso di realizzazione.

Il godimento beni di Terzi è principalmente costituito dai canoni che INFRATO deve corrispondere al Comune di Torino per l'utilizzo della rete tranviaria di proprietà della civica amministrazione.

Detti canoni, come precisato dalla delibera di Giunta del Comune di Torino mecc. 02525/2011, sono equivalenti al canone ricevuto da GTT al netto della quota relativa ai costi inerenti le migliorie su beni di terzi trasferite da GTT ad INFRATO all'atto della scissione.

Il 23 dicembre 2014, per effetto del conferimento di una porzione di rete tranviaria della Città, Infratrasporti è titolata a trattenere una ulteriore quota di canone di 1,8 milioni di Euro, dovendo tuttavia retrocedere alla Città una parte del canone relativo alle migliorie su beni di terzi fissato nella delibera del 2011 pari a 1,7 milioni di Euro (oltre ai successivi adeguamenti).

Analogamente ai canoni attivi, anche il canone tranviario è adeguato nella misura del 50% dell'inflazione programmata che nel 2014 è stata fissata nel DEF da Governo pari a 0,2%.

INFRATO è inoltre impegnata a riconoscere al Comune di Torino un canone di 1,7 milioni di Euro a partire dal 1/1/2011 in ragione dell'allungamento della concessione dell'intera Linea 1 della Metropolitana Automatica a 30 anni a far data dall'apertura all'esercizio della tratta Porta Nuova-Lingotto.

Al riguardo si segnala che sarebbe opportuno adeguare gli atti formali di concessione relativamente a tutti questi impegni assunti con questi atti della Giunta che ne hanno modificato la durata.

Fra i costi per il godimento beni di terzi sono infine riportati i costi di affitto delle sedi InfraTo ed i noleggi.

Nel complesso i dati del 2014 differiscono di poco dal dato del 2013, mentre risultano lievemente inferiori al dato del preventivo 2014 essenzialmente a causa degli effetti della suddetta operazione di aumento di capitale.

CONTO ECONOMICO	2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
Godimento beni di terzi	-	7.550.260	7.599.304	7.657.772	7.631.241	7.719.732
- <i>Canoni a Comune per rete tranviaria</i>	-	5.742.750	5.700.000	5.700.000	5.662.521	5.700.000
- <i>Adeguamento aggiuntivo canone tranviario</i>	-	14.250	100.178	143.679	148.539	187.506
- <i>Canoni per allungamento concessione metro</i>	-	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000
- <i>Adeguamento canone metro</i>	-	-	-	12.750	14.463	25.596
- <i>affitti e noleggi</i>	-	93.260	99.127	101.343	105.718	106.630

Dati in Euro

Nell'anno 2014 gli ammortamenti della società risultano pari a circa 43,4 milioni di Euro, in aumento di circa 210 mila Euro rispetto al Bilancio 2013, in linea con il trend di crescita degli ultimi esercizi, essenzialmente determinato dagli investimenti di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture gestite.

La struttura degli ammortamenti è sostanzialmente simile a quella dell'esercizio precedente; ben l'86,3% degli ammortamenti sono relativi agli investimenti realizzati sulla Metropolitana Automatica, mentre la parte residua è riferita alle immobilizzazioni tranviarie

di proprietà (Linea 4 e Linea 16) ed in gestione da parte del Comune di Torino (gli investimenti relativi sono infatti considerati "migliorie su beni di terzi").

Il dato consuntivo differisce di pochissimo dalla stima budgetaria (circa +18,5 mila Euro), principalmente per effetto degli ammortamenti sulla nuova linea tranviaria conferita dalla Città con l'operazione di aumento di capitale effettuata nel dicembre del 2014.

Si segnalano minori manutenzioni straordinarie realizzate sulla metropolitana, essenzialmente per effetto della ritardata attivazione del programma di revisione generale del materiale rotabile, mentre gli interventi sulla rete tranviaria sono sostanzialmente risultati in linea con le previsioni del Piano Investimenti.

Naturalmente questi minori investimenti determineranno anche un minore livello dei canoni prospettici per effetto di un ridotto adeguamento previsto nel convenzionamento Metro al comma 6 dell'art. 5 e nel convenzionamento Linea 4 al comma 6 dell'art. 4.

Parallelamente agli ammortamenti vengono riscontati i contributi che gli Enti hanno erogato per la realizzazione delle diverse infrastrutture (Metropolitana, Tranvie).

Il dato del 2014 evidenzia una riduzione del 2,29% rispetto al dato del Bilancio 2013 (-763 mila Euro in valore assoluto) per effetto della inesigibilità del credito vantato da Infratrasporti verso il Comune di Torino pari a circa 25 milioni di Euro, costituito da una parte delle quote capitale delle rate dei finanziamenti non liquidate a GTT negli anni 2008 e 2009.

Tale inesigibilità, segnalata già lo scorso anno come possibile, è stata effettivamente formalizzata alla società dalla Città di Torino con la Deliberazione di Giunta mecc. 2015-01797 del 28 aprile 2015, come meglio specificato nel capitolo dedicato ai rapporti con le parti correlate.

Rispetto alle previsioni di Budget il dato di consuntivo 2014 indica quindi minori risconti per 1,12 milioni di Euro, principalmente a causa del suddetto mancato riconoscimento da parte della Città di Torino di contributi finalizzati alla realizzazione della Metropolitana, al quale si aggiunge il mancato stanziamento dei contributi per il finanziamento dei lavori di manutenzione straordinaria della rete tranviaria; infatti il risconto dei contributi per impianti fissi ferropiltranviari, previsti in sede di budget, risulta superiore al dato di consuntivo 2014 di circa 333 mila Euro, equivalente al risconto di un contributo di circa 10 milioni di Euro per la parziale copertura degli investimenti realizzati negli ultimi anni sulla rete tranviaria e non contribuiti dal Comune di Torino, nonostante l'impegno del Comune stesso derivante

dall'art. 25 comma 16 del "Contratto di Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino".

Il Margine operativo netto (EBIT) nell'anno 2014 è risultato in leggera flessione del 2,26% (-63 mila Euro circa in valore assoluto) rispetto al dato consuntivato nel 2013.

CONTO ECONOMICO	2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
EBITDA	3.437.059	13.129.766	13.176.462	13.786.113	13.562.849	13.205.136
Ammortamenti	- 10.626.300	- 40.436.178	- 42.606.701	- 43.215.990	- 43.425.925	- 43.407.405
Risconto contributi pubblici	8.403.003	31.598.655	33.324.304	33.357.513	32.594.479	33.711.949
Accantonamenti	-	34.126	188.921	1.135.517	2.343	500.000
Depreciations & Ammortizations	- 2.223.297	- 8.871.649	- 9.473.318	- 10.993.994	- 10.833.790	- 10.195.458
EBIT	1.213.762	4.258.117	3.703.144	2.792.119	2.729.059	3.009.680

Dati in Euro

Detta flessione è stata causata più che dalla riduzione dell'EBITDA, che tuttavia era già stata prevista in sede di budget, dal decremento di 763 mila Euro dei risconti dei contributi pubblici.

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 per l'ammortamento delle competenti quote di finanziamento, risulta negativo per complessivi 2,1 milioni di Euro, di cui circa 131 mila Euro connessi ai costi di realizzazione delle predisposizioni per i prolungamenti della Linea 1 della Metropolitana Automatica che la società, in coerenza con gli anni passati, capitalizza.

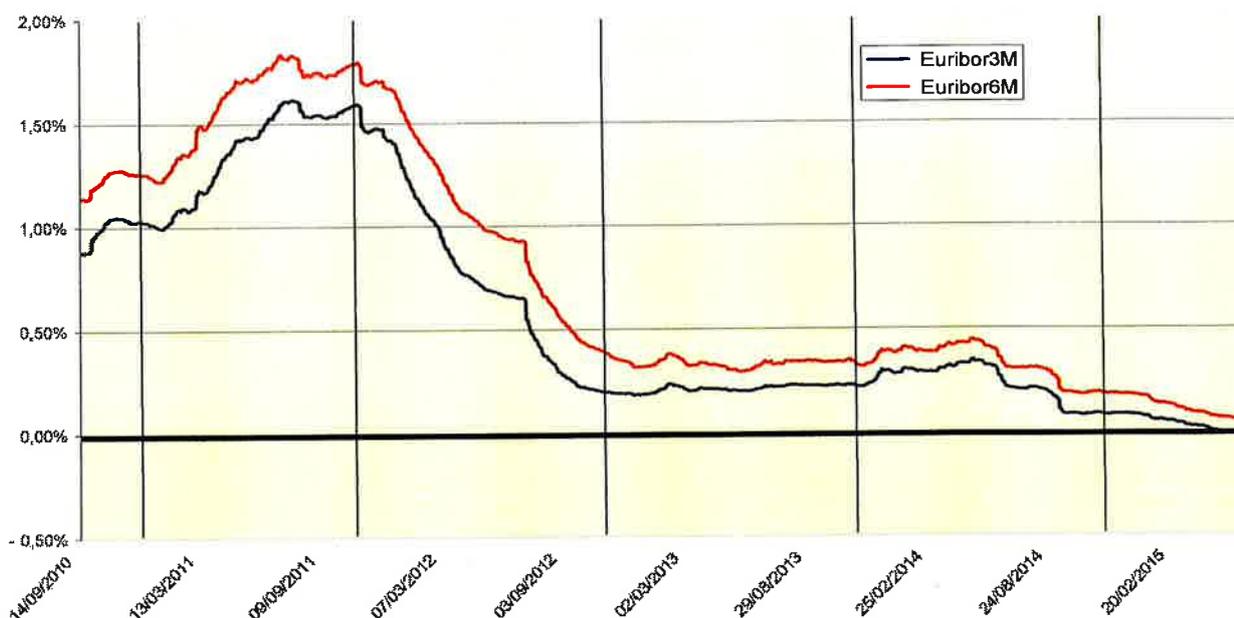
Tale risultato è sensibilmente migliore di quanto indicato nelle previsioni budgetarie di circa 463 mila Euro.

Questa variazione trova la principale spiegazione nel riaddebito a GTT degli interessi di mora per il ritardato pagamento dei canoni contrattuali (l'importo netto degli interessi riaddebitati ammonta a circa 556 mila Euro), in flessione rispetto all'esercizio precedente sia per effetto della riduzione dei tassi d'interesse, sia per effetto della riduzione dell'esposizione netta di GTT verso Infratrasporti.

L'effetto della riduzione dei tassi di interesse sui mutui a tasso variabile ha determinato un risparmio di circa 290 mila di Euro di oneri finanziari, in gran parte riassorbito dai minori

trasferimenti dal Comune di Torino per le quote di interessi di propria competenza (-136 mila Euro). Il risparmio netto prodotto sui mutui è stato quindi di circa 740 mila Euro.

ANDAMENTO TASSI EURIBOR



Complessivamente nel 2014 i mutui di Infratrasporti hanno generato oneri finanziari lordi per 10,19 milioni di Euro, per cui tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, pari a circa 327,6 milioni di Euro, il tasso medio annuo ponderato è stato pari al 3,11%; i rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano a 7,61 milioni di Euro, per cui, considerato l'indebitamento medio di periodo di circa 225,8 milioni di Euro, il tasso medio ponderato è stato pari al 3,37%.

	2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013	Bilancio 2014	Preventivo 2014
Oneri finanziari su mutui	3.865.075	14.338.372	13.149.578	10.478.145	10.186.521	10.787.366
- Mutuo Linea 4	459.405	1.916.000	1.628.250	1.316.259	1.267.395	1.327.749
- Mutui rinegoziati	2.289.585	8.885.447	8.361.797	5.928.337	5.725.410	5.968.018
- Mutui Cassa Depositi e Prestiti	952.872	3.035.413	2.737.321	2.426.500	2.093.222	2.091.702
- Altri mutui	163.212	501.513	422.210	355.613	329.884	329.934
- Nuovi mutui	-	-	-	453.437	770.610	1.047.463
- Mutuo Immobiliare	-	-	-	-	-	22.500
Rimborso oneri finanziari da Comune	2.851.305	10.447.089	9.678.511	7.747.171	7.611.958	8.081.744
- Mutui rinegoziati	1.932.535	7.537.136	7.081.912	5.011.568	4.844.589	5.037.014
- Mutui Cassa Depositi e Prestiti	755.559	2.408.440	2.174.389	1.927.656	1.667.579	1.667.334
- Altri mutui	163.212	501.513	422.210	354.510	329.884	329.934
- Nuovi mutui	-	-	-	453.437	769.905	1.047.463

Dati in Euro

La gestione non caratteristica presenta un saldo negativo di circa 6,8 mila Euro principalmente per effetto di 9,5 mila Euro di sopravvenienze attive derivanti dal minor importo di competenza 2013 liquidato ai dipendenti nel 2014 dopo le chiusure contabili e 2,3 mila Euro di sopravvenienze passive derivanti essenzialmente da oneri di esercizi precedenti non conosciuti al momento della definizione dei diversi Bilanci.

Le imposte correnti e anticipate sono pari a circa 282,4 mila Euro: imposte correnti circa 262,3 mila Euro e riguardano principalmente l'IRAP (pari a 221,2 mila Euro), imposte anticipate circa 71,4 mila Euro, imposte differite circa -51,4 mila Euro.

Pertanto il risultato d'esercizio dopo le imposte è positivo per circa 146,2 mila Euro.

INVESTIMENTI

Nel corso del 2014 Infratrasporti ha continuato l'attività di potenziamento ed ammodernamento degli impianti e delle reti infrastrutturali della Città di Torino – in linea con le indicazioni del Piano degli Investimenti adottato dall'Assemblea – grazie al supporto finanziario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'azionista, e del sistema finanziario in genere impiegando a titolo di anticipazione, tutto l'autofinanziamento generato dalla gestione economica operativa.

Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2013 ammontano a circa 17,5 milioni di Euro, di cui il 52,8% per i lavori di esecuzione della nuova tratta da Lingotto a Bengasi (per complessivi 9,3 milioni di Euro), il 29,2% per interventi di manutenzione straordinaria della rete tranviaria del Comune di Torino (5,1 milioni in valore assoluto), il 2,1% per interventi di manutenzione straordinaria realizzati sulla Linea 4 di proprietà della società (363 mila Euro in valore assoluto), il 10,2% per interventi di manutenzione straordinaria e rinnovo delle infrastrutture della Metropolitana in esercizio (1,8 milioni di Euro in valore assoluto); gli importi residui sono riferiti ad investimenti minori.

	2013	2014	
INVESTIMENTI	25.734.767	17.535.709	
Metropolitana	16.633.243	10.240.597	58,40%
- Tratta PN-Lingotto	410.879	19.000	0,11%
- Tratta Lingotto-Bengasi	16.188.191	9.252.842	52,77%
- Tratta Collegno-Cascine Vica	54.174	968.755	5,52%
Manutenzione straord. Metropolitana	1.421.096	1.794.870	10,24%
Manutenzione straord. Tranvie	7.677.818	5.477.128	31,23%
- Linea 4	1.812.684	362.972	2,07%
- Linea 16	-	-	0,00%
- Resto rete	5.885.134	5.114.156	29,16%
Altri investimenti	2.610	23.114	0,13%

METROPOLITANA AUTOMATICA

LINEA 1 – PROLUNGAMENTO SUD (tratta Lingotto-Bengasi)

Nel corso del 2014 è proseguita l'interlocuzione con i terzi classificati della graduatoria della gara di appalto integrato per la realizzazione delle opere civili al rustico della tratta Lingotto-Bengasi, a seguito della rinuncia al subentro da parte del secondo classificato formalizzato ad Infratrasporti nel mese di ottobre 2013, interlocuzione finalizzata al perfezionamento del contratto di subentro al contratto di appalto risolto in danno all'ATI SELI-Coopsette.

La procedura ex art. 140 del Codice degli Appalti già di per se piuttosto complessa è risultata ulteriormente laboriosa in ragione del fatto che si tratta di un appalto integrato di progettazione e costruzione, condizione questa che comporta la necessità per il soggetto subentrante di condividere le scelte progettuali esecutive operate dal precedente appaltatore.

Il 7 luglio 2014 è stato stipulato con il Consorzio Cooperative Costruzioni CCC di Bologna il contratto di subentro ai sensi del sopra menzionato art. 140 per un valore complessivo di circa 65,38 milioni di Euro, relativo al completamento delle opere civili della tratta Lingotto-Bengasi; alla fine di luglio sono state consegnate al nuovo appaltatore le aree di cantiere, che fino ad allora erano state assicurate e mantenute a spese di Infratrasporti, per l'effettivo avviamento dei lavori di completamento delle opere civili appaltate.

In particolare l'Appaltatore Subentrante nei primi 120 giorni dalla data del "Verbale di Consegna dei Lavori" ha dato corso alle attività di avvio del cantiere, che hanno compreso nuove installazioni di cantiere tra le quali la predisposizione delle baracche uffici/servizi,

delle officine e della mensa del cantiere base di piazza Bengasi, gli impianti per l'esecuzione delle prime lavorazioni presso i cantieri Stazione Bengasi e Pozzo Terminale. In data 09/10/2014 l'Appaltatore Subentrante ha dato avvio ai lavori di ripristino della Piazza Filzi, e, successivamente, ha avviato il completamento della bonifica da ordigni bellici con scavo assistito sull'area della stazione Italia '61.

In data 03/11/2014 l'Appaltatore Subentrante ha avviato i lavori per il completamento del cordolo di testa dei micropali presso la Stazione di Italia '61, quindi ha iniziato la realizzazione degli otto pannelli di paratia finali della Stazione Bengasi, terminati in data 12/12/2014, mentre in data 15/12/2014 sono stati avviati i lavori di consolidamento mediante jet-grouting presso la Stazione Bengasi.

Nel contempo sono proseguite, anche se ad un ritmo meno sostenuto, tutte le altre attività relative al progetto e quindi lo spostamento dei sottoservizi, la progettazione esecutiva delle opere di sistema e la fornitura delle componenti della tecnologia automatica.

In particolare sono quindi proseguiti i lavori per lo spostamento dei sottoservizi interferenti eseguiti dagli enti gestori (complessivamente al dicembre 2014 sono stati valutati avanzamenti per 3,8 milioni di euro).

Relativamente al Sistema VAL, tenuto conto del ritardo ormai superiore a due anni accusato dalle opere civili, è stato deciso di concerto con il detentore della tecnologia Transfima GEIE di rinviare la stipula del terzo Atto Integrativo relativo ai completamenti ed i montaggi del sistema al fine di poter definire con il nuovo appaltatore delle opere civili un programma dei lavori condiviso su cui basare l'atto integrativo.

Per la fornitura degli 8 treni, previsti per la tratta Lingotto–Bengasi, in data 5 maggio 2014 il Geie VAL 208 ha consegnato una prima offerta ancora da negoziare fra le parti.

L'offerta prevede, così come richiesto da Infratrasporti, la fornitura di 4 treni e l'opzione per ulteriori 4 treni da esercitare entro un predefinito lasso temporale.

Questa struttura contrattuale, sebbene rappresenti meglio le esigenze di flessibilità della domanda, non ha tuttavia favorito le condizioni di prezzo che per questa tipologia di prodotti sconta un forte gap per l'attivazione della produzione industriale.

Tenuto conto della ridotta dimensione della fornitura e considerato che normalmente si ottengono significative economie sul prezzo unitario dei veicoli qualora l'ordine riguardasse un numero maggiore di treni, Infratrasporti ha avviato una indagine presso

altri operatori di Sistemi Val 208 per verificare la possibilità di effettuare un ordine congiunto.

Andrà quindi fatta una verifica con la Città di Torino e GTT sulle necessità di esercizio e sulle scelte da compiere in considerazione delle risorse a disposizione per il finanziamento dell'opera, nonché dei costi evidenziati dal produttore del materiale rotabile.

Dal lato delle contribuzioni, si segnala la stipula in data 18 settembre 2014 della Convenzione regolante l'erogazione del Contributo Regionale ex PAR FSC 2007-2013 per complessivi 35 milioni di Euro, e l'approvazione con Determina Dirigenziale n. 238 del 20 novembre 2014 dell'atto di liquidazione relativo alla prima rata di finanziamento per complessivi 10,5 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la contribuzione statale, nel corso del 2014 sono state presentate 3 istanze alla Struttura Tecnica di Missione relativamente ai lavori, e 3 istanze alla Città di Torino per attività di progettazione.

Nel corso del 2014 sono stati incassati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti contributi per complessivi 5,5 milioni di Euro circa.

LINEA 1 – PROLUNGAMENTO OVEST (tratta Collegno-Cascine Vica)

In vista dell'emanazione del decreto "sblocca Italia", il Comune di Torino (soggetto aggiudicatore) ha richiesto ed ottenuto di inserire il progetto della tratta Collegno-Cascine Vica nell'elenco delle opere assistite dal decreto medesimo (DL n. 133 del 12 settembre 2014 e convertito in legge n.164 dell'11 novembre 2014 - art. 3, p.to 2, lettera c) e pertanto ha richiesto ad Infratrasporti di redigere il **progetto definitivo** dell'opera.

In tempi ridottissimi sono stati affidati gli incarichi per le indagini e le specifiche attività necessarie al completamento del quadro informativo per la redazione del progetto definitivo delle opere civili; parallelamente è stato incaricato il Transfima GEIE detentore del Sistema di redigere il progetto definitivo del Sistema VAL per la tratta in oggetto che si sviluppa su un tracciato di circa 3,6 chilometri con 4 stazioni.

Infrato ha realizzato in autonomia e con l'anticipazione di risorse proprie il progetto definitivo, per garantire il rispetto dei tempi definiti dal decreto al fine di non perdere i finanziamenti governativi; l'impegno finanziario autonomo e il notevole impegno professionale di tutta la struttura tecnica della Società ha quindi permesso di garantire quanto richiesto dal Governo e di dare una concreta e reale prospettiva di avvio dei lavori per il prolungamento ovest della Linea1.

LINEA 1 – (tratta in esercizio Collegno-Porta Nuova-Lingotto)

Sulle tratte in esercizio Infratrasporti è impegnata nella realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati dall'attuale gestore del servizio GTT, ma finanziati dall'Ente proprietario ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 comma 9 del "Contratto di Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino" e dell'art. 7 comma 2 della Convenzione per l'uso della Linea 1 della Metropolitana Automatica del giugno 2011, salvaguardata all'art. 74 del Contratto di Servizi.

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 1,79 milioni di Euro, autofinanziati, in gran parte, dal punto di vista economico dalla società 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.

Nell'ambito dell'attività di manutenzione straordinaria è da menzionare la revisione generale dei treni previste agli 800.000 km raggiunti dai veicoli, progetto che è stato avviato da GTT con Siemens e che nei prossimi anni rappresenterà una fra le attività più importanti dal punto di vista economico.

In questa prima fase del progetto, che è stato avviato con qualche mese di ritardo rispetto a quanto programmato, sono state definite tutte le attività necessarie per effettuare la revisione generale dei primi 18 veicoli con l'ausilio di Siemens; sulla base delle emergenze, durante la revisione dei primi veicoli, si definirà l'eventuale ottimizzazione per i successivi. Si ricorda infine che tale progetto impegnerà nei prossimi anni le strutture manutentive del Compensorio Tecnico di Collegno in modo continuativo.

Anche sugli impianti di risalita (scale mobili ed ascensori), che sempre hanno dato dei coefficienti di disponibilità inferiori alle attese, le attività di manutenzione straordinaria intraprese hanno migliorato notevolmente l'esercizio delle stesse.

E' stato inoltre effettuato il monitoraggio dello stato di conservazione dell'opera ottimizzando le attività di manutenzione straordinaria necessarie per il corretto mantenimento della stessa.

Sono stati inoltre pianificati e realizzati con GTT gli interventi di manutenzione straordinaria apportando tutte le migliorie necessarie a prevenire le problematiche conseguenti ad allagamenti puntuali nella stazione di Rivoli in caso di forti precipitazioni.

L'impianto di rilevazione della qualità dell'aria installato nel 2013 in corrispondenza della stazione di Piazza Carducci ha dato informazioni interessanti; in particolare è emerso che, l'aria all'interno delle stazioni della Metropolitana è mediamente migliore di quella all'esterno e soprattutto è molto migliore di quanto misurato nelle prove effettuate nelle stazioni di Parigi e di Milano. Grazie a questa strumentazione all'avanguardia, continuano le osservazioni per individuare come migliorare ulteriormente la qualità dell'aria nelle stazioni ed a bordo dei veicoli.

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 stesura dei documenti contrattuali e dei quadri economici relativi al subentro al contratto di realizzazione delle opere civili, anche in considerazione dell'attivazione dell'opzione per l'esecuzione delle opere relative agli impianti civili non connessi al sistema, alle opere architettoniche (finiture) per i quali era stata già eseguita la progettazione – Lotto 2.

A seguito delle indicazioni pervenute dalla Città di Torino (attuale soggetto aggiudicatore della tratta Collegno-Cascine Vica) con nota n. 6168 del 26/09/2014, Infratrasporti, concessionaria per la progettazione, costruzione e gestione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, ha avviato nel mese di ottobre la Progettazione Definitiva delle Opere Civili della tratta Collegno-Cascine Vica ed ha affidato nel mese di dicembre al Transfima GEIE l'incarico per la redazione del progetto definitivo delle relative Opere di Sistema.

A partire dal mese di luglio, la struttura dedicata alla Direzione dei Lavori delle opere civili è stata riattivata.

Tale struttura ha tuttavia assistito il Responsabile Unico del Procedimento nel periodo di negoziazione con l'Appaltatore Subentrato, soprattutto fornendo tutte le necessarie informazioni tecniche e contabili necessarie a valutare lo stato dei lavori eseguiti, nonché le scelte progettuali, anche relative alle interferenze con i sottoservizi.

IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE

Gli investimenti nel corso del 2014 per interventi di miglioria e manutenzione ciclica/straordinaria della rete tranviaria sono ammontati a circa 5,5 milioni di Euro, di cui

5,1 milioni di Euro sulla rete concessa dal Comune di Torino in gestione a Infratrasporti, 362 mila Euro sulla Linea 4.

Di seguito viene data una breve descrizione degli interventi realizzati.

- Manutenzione straordinaria e rinnovo dell'armamento tranviario; si segnala in particolare il completo rinnovo dell'armamento sui seguenti tratti della rete tranviaria:
 - via Brissogne,
 - corso Massimo d'Azeglio,
 - corso Giulio Cesare/via Oxilia,
- Sostituzione gruppi scambi in corso Regina Margherita, corso Belgio e via Vanchiglia.
- Effettuazione dei ripristini stradali e risanamenti; gli interventi di questo tipo più rilevanti sono stati realizzati in corrispondenza delle infrastrutture tranviarie site in:
 - corso XI Febbraio,
 - corso Peschiera e corso Einaudi,
 - piazza della Repubblica,
 - via Monginevro.
- Linea aerea: è stata completamente rinnovata la linea aerea nel tratto di corso Giovanni Agnelli e corso Sebastopoli, la curva tra corso Regina Margherita e corso Belgio, nonché la sostituzione del cavo in via Nicola Fabrizi.
- Sono stati effettuati interventi diffusi di manutenzione straordinaria e rinnovo sulla rete di alimentazione, con sostituzione parziale o totale dei cavi di alimentazione.
- Telecomando, telecontrollo e taratura dei dispositivi Dia Igtv per la protezione dai contatti indiretti: è stato inviato a AEMD l'elenco delle tarature sia di tutti gli interruttori extrarapidi sia dei relè Dia Igtv dell'intera rete.
- È proseguito, come si dirà nella sezione relativa alle attività di ricerca e sviluppo, lo studio con GTT per l'ottimale utilizzo delle apparecchiature esistenti per il telecontrollo e telecomando degli interruttori e la taratura definitiva dei relè DIA IGTV per la protezione dai pericoli derivanti dai guasti e corto circuiti, in attesa di definire un incarico ad un soggetto (es. Politecnico di Torino) in grado di effettuare le misurazioni necessarie a calibrare i modelli di simulazione elaborati.
- supporto tecnico-economico al personale della società CBRE, incaricata per definire la porzione di linea 16 da trasferire alla Società ed il relativo valore nell'ambito della operazione decisa dal socio Comune di Torino di aumento di capitale, perfezionata il 23/12/2014.

La struttura ha inoltre eseguito 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 2014 sulla base della procedura definita lo scorso anno fra Infratrasporti e GTT, con l'accordo degli uffici della Città di Torino.

ATTIVITÀ DI ENGINEERING PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Nel corso dell'anno 2014, per quanto concerne la progettazione ferroviaria, sono state eseguite le seguenti attività:

- progettazione definitiva ed esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione per gli interventi di manutenzione straordinaria della galleria ferroviaria di Lanzo - Fase 1.
- progettazione definitiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione per gli Interventi di manutenzione straordinaria della galleria ferroviaria di Lanzo - Fase 2.
- progettazione definitiva ed esecutiva e coordinamento della sicurezza per la fase di progettazione per il restauro delle facciate esterne del fabbricato di Corso Giulio Cesare, angolo Via Andreis, e del muro di recinzione su via Andreis.
- progettazione definitiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dell'intervento "Pila ponte Stura - Interventi di manutenzione straordinaria delle difese spondali e realizzazione di soglia a protezione del ponte ferroviario sulla Stura".
- supporto tecnico al Responsabile del Procedimento GTT SpA per la progettazione definitiva ed esecutiva, redatta da progettista esterno, della ristrutturazione della copertura del fabbricato viaggiatori e della pensilina della stazione di Cuornè.
- monitoraggio periodico con strumentazione topografica del cedimento strutturale del camminamento ferroviario di Losa.
- rilievi topografici per i diversi interventi sulle ferrovie.

Relativamente alla fase di costruzione in ambito ferroviario, nell'anno 2014 sono stati forniti a GTT i servizi di Direzione Lavori (comprese le opere in c.a.) e di Coordinamento della Sicurezza in Esecuzione per i seguenti lavori:

- 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.
- riqualificazione del comprensorio ferroviario di Lanzo.
- interventi di manutenzione straordinaria della galleria ferroviaria di Lanzo - Fase 1.

- intervento di bonifica della copertura in fibrocemento amianto dell'officina rialzo nel comprensorio di Torino Porta Milano.
- realizzazione di recinzioni ferroviarie lungo la linea Torino-Ceres.
- riqualificazione dell'area museale "La Rotonda" a Torino Porta Milano.
- ristrutturazione della copertura del fabbricato viaggiatori e della pensilina della stazione di Cuorgnè.
- intervento di ampliamento dei binari nel comprensorio di Rivarolo.
- protezione della platea di lavaggio di Rivarolo.
- interventi di revisione generale e livellamento dei binari e scambi sulla tratta Rivarolo-Favria.

ALTRI INVESTIMENTI

Nel corso del 2014 Infratrasporti ha realizzato nel complesso altri investimenti per circa 23 mila Euro.

L'investimento più rilevante è certamente costituito dalla spesa di 10,3 mila Euro circa relativa alla esecuzione delle ortofoto altissima risoluzione delle parti dell'immobile di corso Magenta acquisito dal Comune di Torino alla fine del 2012 (stucchi policromi, parquet, boiserie, ecc.) sottoposte al vincolo di tutela dei beni culturali, al fine di poter procedere al progetto per il relativo restauro conservativo, così come convenuto con la sovrintendenza del Beni Architettonici e Culturali di Torino.

Si ricordano inoltre i seguenti investimenti minori:

- Macchine elettroniche per una spesa complessiva di 2,7 mila Euro relativa a PC e monitor;
- Mobili e arredi per una spesa complessiva di 3,8 mila Euro relativa a scaffalature necessarie all'allestimento del nuovo archivio dei documenti storici della società, sito nel comprensorio di Collegno;
- Attrezzature per una spesa complessiva di 2,4 mila Euro relativa a strumentazione topografica LEIKA necessaria ai relativi rilievi;
- Software per una spesa complessiva di 3,8 mila Euro relativa al software LEIKA necessario al funzionamento delle attrezzature sopra citate.

AUMENTO DI CAPITALE

Il 25 novembre 2014, con nota Prot. n. 888 inviata al Socio Unico, Infratrasporti ha evidenziato i sempre più rilevanti impegni finanziari affrontati dalla società per il completamento della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino.

Nella stessa nota, ai sensi e per gli effetti degli articoli 2381 e 2478 del Codice Civile, veniva sottolineata la necessità di patrimonializzare ulteriormente la Società in vista dei suddetti pressanti impegni finanziari sollecitando il Socio Unico - Comune di Torino - a deliberare un aumento di capitale mediante conferimento di denaro o in natura ex articoli 2440, 2464 e 2465 del Codice Civile.

Alla luce di tale rilievo, tenendo conto degli impegni della società così come evidenziati, la Giunta Comunale con delibera mecc. 2014-6329 ha approvato l'aumento di capitale della società mediante conferimento in natura ex articoli 2440, 2464 e 2465 del Codice Civile e, considerato l'oggetto sociale e la natura della Società, ha identificato i beni oggetto di conferimento in una parte del compendio della rete tranviaria.

Al fine di procedere al citato conferimento, è stato quindi necessario dare mandato per le valutazioni e le perizie ai sensi dell'articolo 2465 del Codice Civile, che prevede infatti che "chi conferisce in conto aumento di capitale beni in natura deve presentare la relazione giurata di un revisore legale o di una società di revisione legale iscritti nell'apposito registro".

Alla luce di ciò con determinazione n.mecc. 2014/44938 il Comune di Torino ha individuato la società "CBRE CB Richard Ellis S.p.A", che già aveva effettuato nel 2010 la stima per la rete tranviaria del Comune di Torino, dettagliando il valore della Linea 4, per la determinazione dei cespiti da conferire e la relativa valutazione economica propedeutica alla perizia di legge.

La valutazione effettuata da CBRE ha indicato quale bene da conferire una porzione degli impianti ferofilotranviari relativi a quella che attualmente è denominata linea 16 stimandone il relativo valore pari a 34.550.000,00 euro.

La valutazione della Linea tramviaria n. 16 è stata fatta con l'esclusione di un tratto di 574 metri insistenti su via Valperga Caluso.

La porzione di linea conferita ha quindi uno sviluppo complessivo di 23.404 metri distribuiti lungo un percorso circolare strutturato su due sensi di marcia, denominati rispettivamente circolare destra (senso orario) e circolare sinistra (senso antiorario).

In particolare sono stati valutati per il relativo trasferimento le seguenti tipologie di beni:

- Rete binari;
- Scambi;
- Rete aerea di alimentazione elettrica comprensiva di pali.

Le restanti attrezzature/infrastrutture quali Rete cavi, Sotto stazioni elettriche (SSE), Gallerie/sottopassi, Protezioni di linea, Fermate, Attrezzature di fermate, Cunicoli,

Camerette sotterranee, Fibra ottica posata sulla rete aerea di alimentazione elettrica non sono stati oggetto della stima.

Successivamente con determinazione n.mecc-2014 45167 la Città di Torino ha individuato quale affidatario del servizio per la perizia asseverata dei cespiti oggetto di conferimento il Dott. Massimo Cassarotto, che ha attestato attraverso una stima indipendente (che ha tenuto conto della durata dei cespiti oggetto di conferimento e della relativa capacità reddituale) il valore dei cespiti da conferire pari a 32.900.000 euro.

Il valore del conferimento è determinato dalla perizia asseverata ai sensi dell'articolo 2465 del Codice Civile dedotto il valore delle migliorie realizzate da Infratrasporti al netto delle relative contribuzioni erogate dalla Città, che, sulla base degli elementi contabili verificati con gli uffici della Città di Torino risultano alla data del conferimento pari a 7.070.000 Euro.

In data 22 dicembre 2014 il Consiglio Comunale della Città di Torino ha approvato all'unanimità la proposta di aumento di capitale mediante conferimento di beni in natura così come proposto dalla Giunta con delibera mecc. 2014-06329/064 del 2 dicembre 2014.

Con il conferimento di una parte del compendio della rete tranviaria, Infratrasporti avrà il diritto a trattenere parte del canone corrisposto dalla società che svolge il servizio di trasporto pubblico locale (GTT S.p.A.), che ai sensi della deliberazione di Giunta Comunale mecc. 2011 02525/064 era quantificato, per l'intera rete tranviaria in Euro 10.881.000,00 per l'anno 2011 (da rivalutare al 50% dell'inflazione programmata) comprensivi di Euro 3.425.500,00 relativi alla Linea 4, già trattenuti dalla società.

In data 19 dicembre 2014 con Delibera di Giunta mecc. 2014-07170/064 la Città di Torino ha approvato, il diritto di Infratrasporti a trattenere dal canone che GTT riconosce per l'uso della rete tranviaria del Comune di Torino, ai sensi dell'art. 24 del Contratto di Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino, un importo pari ad Euro 1.800.000,00 per l'uso della porzione di rete tranviaria conferita.

La Società alla luce di tale canone dovrà provvedere alle manutenzioni straordinarie sul compendio di rete conferito.

Il Comune di Torino ha rimandato ad un successivo atto dell'organo competente la determinazione della quota di canone riconosciuta dalla Città alla Società con la delibera mecc. 2011-02525 per l'uso delle migliorie realizzate sulla rete tranviaria (si stima un valore rivalutato pari a circa 300 mila Euro).

Il 23 dicembre 2014 nell'Assemblea Straordinaria è stata perfezionata l'operazione sopra descritta di aumento di capitale per un importo complessivo di Euro 25.830.000, portando così il capitale sociale a complessivi Euro 217.942.216,00.

* * *

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, il 30 luglio 2013 è stata stipulata, a seguito di gara organizzata con il supporto del Broker AON, la polizza all risks per tre anni con la compagnia Unipol Fondiaria SAI.

I lavori per la realizzazione della Metropolitana sono assicurati direttamente dall'azienda che successivamente ribalta in gran parte il costo dei premi alle imprese 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 alla 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, 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:

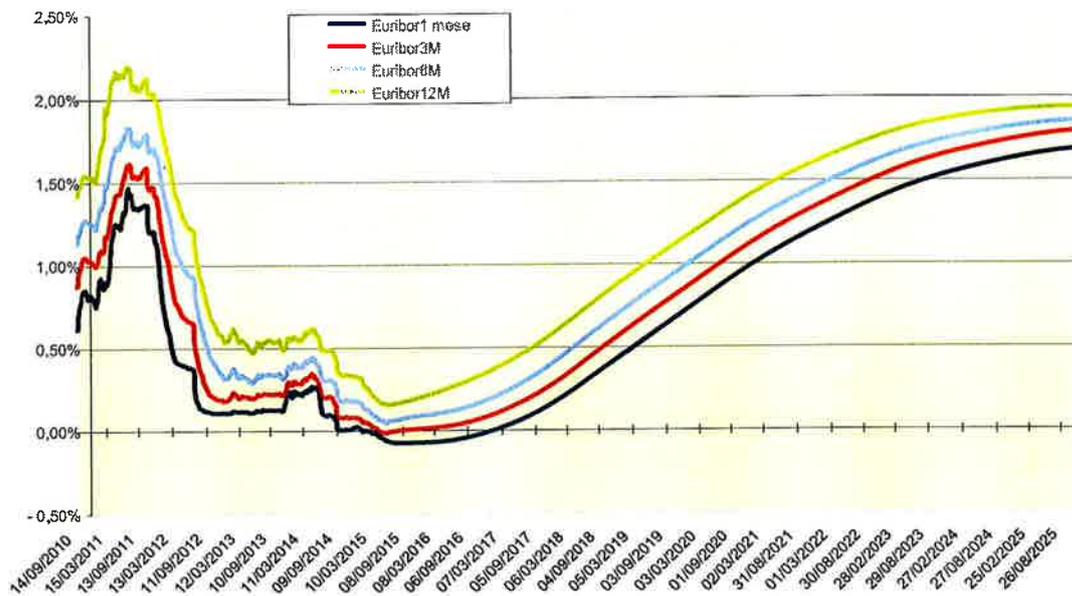
Esposizione finanziaria	al 31/12/2010	al 31/12/2011	al 31/12/2012	al 31/12/2013	al 31/12/2014
Mutui indicizzati al tasso Euribor 6 mesi	234.045.747	234.045.747	229.544.380	237.626.262	226.259.351
Mutui a tasso fisso	70.013.144	62.595.960	54.956.924	48.143.603	41.115.281
Mutui indicizzati al tasso Euribor 3 mesi	50.000.000	50.000.000	49.038.357	47.056.989	44.995.573
Finanziamenti società di Factoring Euribor 1 mesi	-	15.414.575	26.707.724	11.222.000	-
Totale esposizione finanziaria	354.058.891	362.056.282	360.247.385	344.048.854	312.370.204
Quota mutui tasso Euribor 6 mesi da Comune	197.534.882	197.534.882	193.735.723	203.264.434	193.402.604
Quota mutui tasso fisso da Comune	57.948.618	51.817.795	45.300.557	39.901.093	34.221.142
Totale mutui garantiti da Comune di Torino	255.483.500	249.352.677	239.036.280	243.165.527	227.623.947
Totale esposizione finanziaria netta	98.575.391	112.703.605	121.211.105	100.883.327	84.746.257

Dati in Euro

Occorre inoltre considerare che il rischio di variazione sui tassi d'interesse può generare oneri finanziari supplementari limitatamente ad una quota di 77,8 milioni di Euro (erano 81,4 nel 2013) 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.

L'andamento favorevole dei tassi Euribor nel corso del 2014, anticipato dalla forma della curva dei tassi, ha sconsigliato di procedere alla strutturazione di operazioni di hedging, condizione che parrebbe permanere per tutto il 2015 (si veda al riguardo la curva dei tassi FRA sotto riportata).

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 dal 2016 per 5 anni, 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 già dal 2012 degli stessi strumenti utilizzati dalla Città per il controllo dell'indebitamento; la direzione finanziaria ha messo a punto un report specifico sul debito finanziario.

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, non ancora utilizzata;
- 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.

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 il credito netto vantato da Infratrasporti verso GTT ha dimensione assai più ridotta del credito lordo, dovendo la prima riconoscere alla seconda i costi delle manutenzioni straordinarie; tale credito netto si è sensibilmente ridotto nel 2014 in relazione al piano di rientro concertato fra le due società nel mese di gennaio 2014.

Al fine di controllare tale rischio Infratrasporti verifica periodicamente il livello dei propri crediti commerciali, mettendo in essere, di concerto con la Città di Torino che controlla entrambe le società, 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 nell'anno 2014 è stata di 37 addetti (di cui 9 donne): 34 impiegati e 3 dirigenti, invariata rispetto al dato dell'anno 2013.

La forza economica media del personale Infratrasporti è stata pari a 36,58 FTE, in quanto 3 addetti svolgono attività part-time.

Il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 201,88.

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

Gli interventi formativi del personale sono progettati come strumento di sviluppo delle competenze interne e vengo 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.

SALUTE E SICUREZZA

Nel 2014, 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.

Nel corso del 2014 la società ha avviato alcuni interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di igiene nei luoghi di lavoro. Tali interventi potranno determinare, previa apposita domanda all'INAIL, una riduzione del tasso di rischio applicato da quest'ultima per Infratrasporti.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2014 si è instaurato un confronto costruttivo con le rappresentanze sindacali dei lavoratori.

In particolare nel corso del 2014 è stato verificato il funzionamento del nuovo sistema incentivante previsto dalla contrattazione di secondo livello sia con il personale impiegatizio che con il management intermedio. Il maggiore impegno del personale verso gli obiettivi economici aziendali, tuttavia, potrebbe essere definito in modo migliore utilizzando una serie di parametri pesati, più simile al sistema utilizzato per la determinazione dei risultati economici nell'accordo con i dirigenti. Al riguardo alla fine del 2014 è stato avviato un tavolo di confronto finalizzato a verificare la disponibilità delle parti a ridefinire in tal senso il sistema incentivante e prorogarne gli effetti per il triennio 2015-2017.

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 sempre di positiva e fattiva collaborazione nella gestione 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 Metropolitana Automatica si stanno studiando con il detentore del Sistema Transfima GEIE progetti per ammodernare l'infrastruttura di controllo, anche per consentire un migliore dialogo con sistemi informatici di organismi di vigilanza e controllo (Polizia, Vigili del Fuoco), ma anche scongiurare malfunzionamenti del Sistema derivanti dal progressivo aumento degli apparati che diventano tecnologicamente obsoleti.

Per quanto riguarda l'efficienza dei consumi energetici, di concerto con l'attuale gestore del servizio GTT, è stato richiesto al Transfima GEIE di effettuare l'analisi di fattibilità del recupero energetico per le tratte in esercizio atte a consentire la convenienza economica per uno sviluppo di un tale progetto. Al riguardo GTT ha fatto presente che potrebbe contribuire alla realizzazione di una tale iniziativa tenuto conto della sempre maggiore importanza (anche economica) che stanno assumendo i cosiddetti "*certificati verdi*".

Per la rete tranviaria continua lo studio e la valutazione per migliorare l'efficienza della rete di alimentazione tranviaria. Tuttavia il concreto avvio della sperimentazione sul campo è comunque subordinata all'effettuazione di campagne 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.

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

RAPPORTI CON IL SOCIO UNICO CITTA' DI TORINO

In data 3 marzo 2015 Infratrasporti ha comunicato al Comune di Torino via e-mail i dati indicati nella tabella che segue ai fini della verifica dei crediti e dei debiti reciproci prevista dall'art. 6 comma 4 del D.L. n. 95 del 6 luglio 2012.

DETTAGLIO CREDITI

	CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2014
Crediti per Mutui metropolitana	258.470.899,97
Crediti per rate di Mutui metropolitana ricevuti da GTT alla scissione	25.011.762,00
Credito per contributo Oneri Accessori 2010-2011	7.490.873,01
Credito - oneri accessori 2012	2.369.132,04
Credito - oneri accessori 2013	1.824.917,67
Credito - Stima oneri accessori 2014 (*)	2.105.000,00
Credito rimborso contributo progettazioni tratta Metro Lingotto-Bengasi 2013 (**)	3.971.205,00
Credito rimborso contributo progettazioni tratta Metro Lingotto-Bengasi 2014	2.426.610,40
Credito contributo lavori tratta Metro Lingotto - Bengasi	1.000.000,00
Credito per contributi stanziati per manutenzione straordinaria Rete Tranviaria anno 2013	1.050.033,00
Credito per contributi lavori Piazza Carducci	648.159,72
Credito - stima lavori tranviari realizzati sulla rete tranviaria della Città anno 2014 a carico della Città ai sensi dell'Art. 25 comma 16 del Contratto Servizi Mobilità Urbana e Metropolitana (*)	5.718.913,17
Totale	312.087.505,98

(*) dato stimato di preconsuntivo

(**) il dato ricomprende la quota del contributo pari ad Euro 3.363.593,5 che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha erogato al Comune di Torino nel mese di gennaio 2015 ai sensi e per gli effetti della Convenzione per la progettazione Lingotto-Bengasi stipulata fra MIT-Comune e INFRATO

DETTAGLIO DEBITI

	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2014
Debito per disagi cantieri anno 2011	4.000.000,00
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2011	5.742.750,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2011	1.700.000,00
Debito adeguamento canone Tranviario 2011	14.250,00
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2012	5.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviarie 2012	100.177,50
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2012	1.700.000,00
Debito per canoni concessione delle gestione Rete Tranviaria 2013	5.700.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2013	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2013	143.678,00
Debito per adeguamento canoni metro 2013	12.750,00
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	5.662.520,55
Debito canone allungamento delle concessione Linea 1 Metro 2014	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	148.539,35
Debito per adeguamento canoni metro 2014	14.462,75
Totale	34.039.128,15

Il Comune di Torino, che già negli anni passati aveva avviato una procedura di controllo delle singole posizioni di credito e di debito, in data 30 aprile 2015 ha trasmesso alla società le delibera di Giunta mecc. 2015 01797 approvata in data 28 aprile 2015 nella quale veniva segnalato che:

“L'art. 6 comma 4 del D.L. n. 95 del 6 luglio 2012 prevede che «a decorrere dall'esercizio finanziario 2012, i Comuni e le Province allegano al rendiconto della gestione una nota informativa contenente la verifica dei crediti e dei debiti reciproci tra l'Ente e le società

partecipate. La predetta nota, asseverata dai rispettivi organi di revisione, evidenzia analiticamente eventuali discordanze e ne fornisce la motivazione; in tal caso il Comune o la Provincia adottano senza indugio, e comunque non oltre il termine dell'esercizio finanziario in corso, i provvedimenti necessari ai fini della riconciliazione delle partite debitorie e creditorie».

In conseguenza e per l'effetto della verifica di cui alla norma citata sono emerse delle discordanze in merito a parte dei crediti vantati dalla società nei confronti del Comune di Torino.

Nel rendiconto 2012 si evidenziava che esisteva una differenza pari a 299 milioni di Euro spiegabile in gran parte per la diversa contabilizzazione relativa ai mutui stipulati da Infrato per conto del Comune di Torino per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica.

Infatti, come successivamente anche rendicontato alla Sezione regionale di controllo per il Piemonte della Corte dei Conti, con Deliberazione del Consiglio Comunale del 6 dicembre 1999 (mecc. 1999 10019/24) si evidenziava che *«la società (SATTI in allora) provvede direttamente alla stipula dei contratti di mutuo che il Comune si sarebbe impegnato a trasferire i contributi finanziari occorrenti per l'ammortamento delle quote di cofinanziamento»*.

In ragione di ciò annualmente nel Bilancio dell'Ente si ha l'impegno per il concorso alle spese di costruzione a carico del Comune di Torino la copertura delle rate che vanno in scadenza e non dell'intero ammontare.

Una quota di tali crediti (pari ad Euro 25.011.762,00) erano invece legati a mutui esplicitamente richiamati dall'art. 10 («Quota Parte Rate Scadute») dell'atto modificativo ma non novativo della Convenzione di Dettaglio del 23 settembre 2010. Per i suddetti crediti la Città di Torino non ha ritenuto di prevedere un piano di rimborso.

Nel Rendiconto 2013 del Comune di Torino si focalizzava l'attenzione sulle poste non allineate e relativamente al credito di 25.011.762,00 Euro si precisava che si stava procedendo a valutazioni circa l'esistenza e la consistenza di tale posta.

La Società recepiva tale impostazione e nel Bilancio Consuntivo 2013 provvedeva ad evidenziare nella Relazione alla Gestione che : *«Il Comune di Torino, nell'ambito della procedura di riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e di debito nell'esercizio 2013, ha rilevato alcune criticità relative ai crediti della Società verso il Comune stesso con riferimento al Bilancio 31/12/2012. »*

Nella Nota Integrativa si evidenziava inoltre che: «In data 8 aprile gli uffici Comunali hanno trasmesso all'Organo di Revisione Contabile di Infratrasporti ed all'Organo Amministrativo della Società stessa la nota informativa per la riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e debito ai sensi dell'art. 6 comma 4 del D.L. n. 95 del 6 luglio 2012 con richieste di asseverazione.

Come per l'anno scorso le riconciliazioni dei dati contabili e la società ed il socio presentano difformità legate alle specifiche norme contabili: in particolare la Società espone nei propri Bilanci l'intero credito connesso all'impegno assunto dal Comune di Torino al rimborso dei mutui contratti (rinegoziati e non) da GTT e trasferiti all'atto della scissione, mentre la Civica Amministrazione riporta solamente l'impegno dell'anno e le eventuali rate scadute adeguando, naturalmente, tempo per tempo gli stanziamenti necessari alle relative coperture che si rendono necessarie.

Tale approccio appare logico specialmente per le quote dei finanziamenti regolati da tassi variabili per le quali non possono essere predefiniti gli stanziamenti sui bilanci futuri della Città.

Per questo esercizio si specifica che sono in corso verifiche ed accertamenti da parte del Comune. ».

Nel corso del 2014 sono proseguite le verifiche da parte degli uffici finanziari della Città di Torino. All'esito la Città di Torino, in relazione a quanto già comunicato in data 19 aprile 2013 e in data 8 aprile 2014, effettuati gli opportuni accertamenti, considerato che la società Infrato ha recepito nell'anno 2010 i valori derivanti dall'Atto di Scissione da GTT S.p.A. e tenuto conto che la contabilità dei Comuni è basata su principi diversi dai principi contabili applicati dalle società di capitali, è giunta alla determinazione di non ritenere possibile addivenire a conciliare l'importo di Euro 25.011.762,00 derivante da rapporti pregressi sicchè, per le motivazioni indicate, la Città di Torino ritiene che non sia possibile rimborsare la somma di Euro 25.011.726,00."

La Giunta della Città di Torino pertanto con la suddetta delibera:

- 1) prende atto del fatto che non sia possibile addivenire a conciliare l'importo di Euro 25.011.762,00 derivante da rapporti pregressi per le motivazioni sopra espresse e pertanto non si possa ritenere rimborsabile tale somma;
- 2) chiede alla società Infratrasporti.To S.r.l. di assumere, con riferimento al presente Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014, le necessarie determinazioni

conseguenti, al fine di provvedere alla svalutazione del credito di Euro 25.011.762,00;

3) dichiara la deliberazione immediatamente eseguibile

Alla luce di quanto deliberato dalla Città di Torino, la Società ha provveduto ad annullare il credito corrispondente, a motivo non già della sua inesistenza ma, per quanto confermato dalla stessa Città di Torino nella citata delibera mecc. 2015 01797/064, della sua inesigibilità, procedendo alla parallela eliminazione al passivo del risconto delle quote di contribuzione non ancora riscontate per circa 20,8 milioni di Euro.

In considerazione di questa impostazione e della comunicazione da parte del Comune di Torino del Rendiconto 2014, sono emerse, oltre alla mancata riconciliazione dei 25 milioni di Euro di crediti, ulteriori differenze rispetto alla situazione dei crediti/debiti inviata il 3 marzo, in particolare per i crediti relativi ai lavori tranviari a carico della Città di Torino ai sensi e per gli effetti dell'art. 25 comma 16 del Contratto Servizi Mobilità Urbana e Metropolitana, per cui prudenzialmente e coerentemente con il comportamento adottato negli anni passati, tali crediti non sono stati iscritti nel presente Bilancio.

Pertanto al 31 dicembre 2014 i rapporti crediti/debiti verso il Socio Unico risultano i seguenti:

<i>Crediti Finanziari</i>	<i>Crediti Commerciali</i>	<i>Debiti Finanziari</i>	<i>Debiti Commerciali</i>	<i>Prestazioni per servizi</i>
281.371.301	-	34.039.128	-	

Dati in Euro

Rispetto quindi a quanto comunicato al Comune di Torino in data 3 marzo 2015 i crediti finanziari vengono rettificati in dettaglio come segue:

DETTAGLIO CREDITI

	CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2014
Crediti per Mutui metropolitana	258.470.899,97
Credito per contributo Oneri Accessori 2010-2011	7.490.873,01
Credito - oneri accessori 2012	2.369.132,04
Credito - oneri accessori 2013	1.824.917,67
Credito - oneri accessori 2014	2.119.469,86
Credito rimborso contributo progettazioni tratta Metro Lingotto-Bengasi 2013	3.971.205,00
Credito rimborso contributo progettazioni tratta Metro Lingotto-Bengasi 2014	2.426.610,40
Credito contributo lavori tratta Metro Lingotto - Bengasi	1.000.000,00
Credito per contributi stanziati per manutenzione straordinaria Rete Tranviaria anno 2013	1.050.033,00
Credito per contributi lavori Piazza Carducci	648.159,72
Totale	281.371.300,67

Il Comune di Torino nel corso del 2014 ha erogato i seguenti importi a valere sugli impegni assunti:

- 14,8 milioni di Euro circa per il rimborso delle rate di mutuo a suo carico relativi agli impegni assunti nei confronti della Società e delle banche finanziatrici ai sensi e per gli effetti della Convenzione di Dettaglio stipulata in data 23 settembre 2010;
- 8,2 milioni di Euro circa di contributi finalizzati al co-finanziamento degli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti sulla rete tranviaria della Città nel biennio 2011-2012.

Parallelamente sono stati contabilizzati nel 2014 da Infratrasporti, in coerenza con gli anni precedenti, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 7 "Costi di Progettazione" della Convenzione di Dettaglio, i costi relativi al supporto tecnico-amministrativo sostenuti per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana e non coperti da contribuzioni statali (cosiddetti "oneri accessori").

Il Comune di Torino insiste nell'affermare di non avere alcuna obbligazione giuridica per la copertura di tali oneri non avendo sottoscritto alcuna convenzione recante specifiche obbligazioni giuridiche in merito, sebbene, come sopra precisato, le obbligazioni, di cui si tratta, della Città di Torino nei confronti della società sono dedotte a carico della Città di Torino stessa nella citata disposizione della Convenzione di Dettaglio attualmente vigente. Si sottolinea al riguardo che comunque tali crediti non hanno avuto alcun effetto nei conti economici dei differenti esercizi.

RAPPORTI CON IL GESTORE DEL SERVIZIO TPL GTT S.p.A.

Crediti Finanziari	Crediti Commerciali	Debiti Finanziari	Debiti Commerciali	Investimenti Infrastrutture	Canoni e altri servizi	Service da GTT
749.091	34.862.494	150.125	18.215.618	- 6.675.312	21.463.645	- 39.237

Dati in Euro

I **crediti finanziari** sono principalmente costituiti da interessi per ritardato pagamento (pari a circa 666 mila Euro) e di altri crediti maturati a seguito della scissione.

I **crediti commerciali** si riferiscono per oltre il 97% a canoni.

I **debiti finanziari** sono principalmente dovuti agli interessi calcolati pari a 109 mila Euro riferiti a ritardati pagamenti degli interventi di manutenzione straordinaria.

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 6,5 milioni di Euro circa di competenza dell'anno 2014, principalmente sulla rete tranviaria della Città (4,5 milioni di Euro circa), sulla Linea 4 (362 milioni di Euro circa) e sulla Linea 1 della Metropolitana tratta Collegno-Lingotto (1,78 milioni di Euro circa).

A livello di conto economico le fatturazioni di Infratrasporti verso GTT di competenza dell'anno 2014 risultano pari a poco meno di 21,5 milioni di Euro, costituiti principalmente dai canoni d'uso delle infrastrutture (20,7 milioni di Euro).

I servizi acquistati da GTT di competenza dell'anno 2014, ammontano complessivamente a 39,2 mila di Euro e si riferiscono principalmente a servizi EDP, spese telefoniche (il contratto di telefonia mobile è gestito da GTT).

Il totale dei crediti e dei debiti, così come sopra indicati, sono diversamente presentati nella tabella che segue in ragione della relativa fatturazione intervenuta nell'anno.

	Dati InfraTo	Dati comunicati da GTT
Crediti Totali	35.611.584,99	34.627.634,75
- per fatture emesse	21.068.019,96	21.068.019,96
- per fatture da emettere	14.480.658,44	13.525.083,93
- altri crediti	82.906,59	34.530,86
Debiti Totali	18.328.958,66	18.490.385,13
- per fatture ricevute	11.498.928,43	11.498.926,43
- per fatture da ricevere	6.814.811,46	6.976.462,93
- altri debiti	15.220,77	14.995,77

Dati in Euro

Al riguardo si segnala che GTT ha parzialmente confermato detti importi con comunicazione prot. 7874 del 22 maggio 2015, senza tuttavia fornire alcuna motivazione circa le ragioni di tali differenze.

Infratrasporti rileva innanzitutto che, nell'accertare e quantificare le reciproche posizioni creditorie/debitorie, ha seguito i criteri di determinazione degli importi già applicati negli anni pregressi per definire i saldi debitori/creditori, criteri condivisi e fatti propri da GTT tanto è vero che, il 23 dicembre 2014 con lettera prot. CEM/mb/1021 sono state effettuate le compensazioni delle somme reciprocamente dovute per l'anno 2013 ai sensi e per gli effetti degli artt. 1241 e ss. cod. civ.

Con riguardo alla definizione dei rapporti contabili per l'anno 2014, Infratrasporti aveva trasmesso a GTT in data 4 marzo 2015 i dati risultanti dalle proprie registrazioni contabili, così come sopra indicati, fornendone anche tutti i relativi dettagli.

È stato quindi incaricato il Legale della Società di sollecitare GTT ad effettuare una corretta e veritiera ricostruzione delle partite contabili e quindi a rendere idonee giustificazioni sulle ragioni che hanno indotto GTT ad esporre saldi contabili non coerenti con i criteri seguiti dalle due Società negli pregressi e condivisi da Infratrasporti e da GTT, provvedendo altrimenti Infratrasporti, anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 2710 cod. civ., a riversare nel proprio Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 i dati risultanti dalle proprie registrazioni contabili, dandone specifica motivazione nella Nota Integrativa e negli altri documenti sociali a corredo del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014.

EVENTI DI RILIEVO DEI PRIMI MESI DEL 2015

Di seguito vengono ricordati gli eventi più rilevanti dei primi mesi del 2015:

- Elaborazione e consegna del progetto definitivo della tratta di metropolitana Collegno-Cascine Vica nei termini indicati dal Decreto "Sblocca Italia" in tempo utile per ottenere l'appaltabilità dei lavori entro i termini di legge.
- approvazione del progetto definitivo sopra citato da parte del Comune di Torino, del Comune di Collegno e del Comune di Rivoli;
- presentazione dei primi due SAL lavori da parte dell' Impresa CCC (I° SAL lavori a tutto il 28.02.2015 e II° SAL lavori a tutto il 30.04.2015);
- Su richiesta della Città di Torino, è stato redatto uno studio di fattibilità per l'inserimento del sistema metro o tram-treno lungo l'asse di corso Sempione/Gottardo nell'ambito della Variante 200 del Comune di Torino;
- conferma del finanziamento da 100 milioni di Euro per le metropolitane di Torino suddiviso in 90 milioni per la tratta Collegno-Cascine Vica e 10 milioni per lo studio preliminare della linea 2;
- dichiarazione da parte del Comune di Torino di impossibilità a riconciliare l'importo di 25 milioni di "quota parte rate scadute" richiamate all'art. 10 dell'Atto Modificativo ma non novativo della Convenzione di Dettaglio del 23/9/2010 e parallela richiesta per la svalutazione del relativo credito (Delibera di Giunta mecc. 2015-01797/064);
- avviamento del processo di riorganizzazione delle funzioni tecniche della società;
- richiesta della Autorità di Regolazione dei Trasporti del pagamento del contributo per il funzionamento dell'Ente stesso per l'anno 2015 pari allo 0,04% del fatturato risultante

dall'ultimo bilancio approvato alla data della Delibera dell'Autorità stessa n. 78/2014 del 27/11/2014;

- è stata avviata la negoziazione dell'Accordo Quadro con il Transfima GEIE per la realizzazione delle opere del Sistema VAL 208 relative alla tratta Collegno-Cascine-Vica, in coerenza con il progetto definitivo approvato;
- operazione di anticipazione del 95% della prima erogazione di 10,5 milioni di Euro del contributo regionale ex PAR FSC 2007-2013 regolato dalla Convenzione Rep. 297/014 del 18 settembre 2014;
- definizione con GTT dei criteri di valutazione per la rendicontazione dei lavori di manutenzione straordinaria della nuova tratta a carico Infrato della linea 16;
- nel mese di febbraio 2015, l'azienda ha presentato all'INAIL apposita istanza (modello OT/24) per ottenere la riduzione del tasso medio di tariffa, ai sensi dell'art. 24 delle modalità di applicazione delle tariffe dei premi (d.m. 12/12/200 e s.m.i.) dopo il primo biennio di attività. Infatti, l'art. 24 delle modalità per l'applicazione delle tariffe prevede che l'INAIL può applicare una riduzione del tasso medio di tariffa alle aziende che abbiano effettuato interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di igiene nei luoghi di lavoro.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'azienda nel prossimo triennio sarà impegnata nella realizzazione del prolungamento sud della Linea 1 della Metropolitana Automatica (tratta Lingotto-Bengasi), e, naturalmente, nella gestione delle infrastrutture di trasporto che le sono state affidate o trasferite dalla Città di Torino.

Dal punto di vista delle attività al momento ancora di considerate di sviluppo, si auspica una rapida decisione da parte dello Stato già a partire dall'estate del 2015 per l'attivazione del progetto per il prolungamento ovest tratta Collegno-Cascine Vica, inserito nel decreto "sblocca Italia". I tempi per la realizzazione di questo importante intervento, così come indicato nel Piano degli Investimenti, dovrebbero occupare la società fino alla fine del 2020.

Parallelamente il Comune sta valutando le forme con cui Infratrasporti potrà partecipare per lo sviluppo del progetto della Linea 2 della Metropolitana di Torino, la cui progettazione sarebbe stata inserita nel decreto "sblocca Italia".

Per quanto attiene l'attività di gestione delle infrastrutture già in esercizio, l'azienda sarà evidentemente impegnata, in collaborazione con il gestore del servizio TPL GTT, nella realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria di Torino, incluse le linee tranviarie di proprietà (Linea 4 e Linea 16) e sulla Metropolitana.

Cresceranno via via di importanza 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, Infratrasporti dovrà attivare i due mutui con il sistema bancario per scontare le quote residue dei contributi statali pluriennali non utilizzati direttamente.

Dovranno inoltre essere perfezionati gli atti necessari per avere la disponibilità del cofinanziamento locale (Comune di Torino e Regione Piemonte).

Per quanto riguarda i contributi a carico del Comune di Torino, allo stato deliberati per 1 milione di Euro, nel corso dell'anno si definiranno gli impegni pluriennali, tenuto anche conto della disponibilità avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di trasferire alla Città le risorse che si sono rese disponibili per la Linea 2, come era già stato indicato lo scorso anno, ma che sfortunatamente non ha ancora avuto effettivo corso (l'iter prospettato impone comunque un passaggio al CIPE per la rideterminazione delle quote di contribuzione fra gli Enti interessati).

L'istanza di unificazione dei finanziamenti statali destinati al co-finanziamento della Linea 1 di Metropolitana, avanzata con lettera congiunta Comune di Torino/Infratrasporti nel 20 dicembre 2010, supportata dalla documentazione relativa ai maggiori costi (pari a 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, non ha ancora prodotto l'auspicata attivazione delle procedure per il reperimento di nuove risorse da destinare al progetto.

Dovrà in ogni caso essere valutata attentamente con la Città di Torino come potenziare le capacità operative della Società al fine di poter effettuare le attività di gestione delle reti infrastrutturali affidate dalla Città stessa con la massima professionalità ed efficienza.

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 2014.

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.

* * *

Ai fini dell'approvazione del presente Bilancio, si è ritenuto necessario ricorrere al maggior periodo, secondo quanto previsto dall'art. 28 dello Statuto sociale, dal momento che, non sono pervenute in tempo utile i necessari approfondimenti da parte della struttura amministrativa le riconciliazioni fra debiti e crediti con importanti fornitori e clienti della Società.

DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO

Signor socio,

in considerazione di quanto esposto, si invita all'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 così come proposto e a destinare l'utile d'esercizio pari ad Euro 146.246,83 come segue:

- 5% alla Riserva Legale per Euro 7.312,34;
- 95% a Riserva Facoltativa per Euro 138.934,49.

Torino, 30 maggio 2015


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

La sottoscritta dott.ssa Margherita Gardi, dottore commercialista, regolarmente iscritta all'Albo Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Torino ai numero 208, incaricata dall'Amministratore Unico della società, dichiara ai sensi dell'articolo 31, comma 2-quinquies, L. 340/2000 che la Relazione sulla Gestione in formato PDF/A, composta da n. 59 pagine è conforme al corrispondente documento originale depositato presso la società.

Torino,

imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Torino – autorizzazione del Ministero delle Finanze – Direzione Generale delle Entrate in Piemonte – n. 9/2000 del 26/09/2000.

Società unipersonale

Sede Legale CORSO SICCARDI 15 TORINO TO
Iscritta al Registro Imprese di TORINO - C.F. e n. iscrizione 10319310016
Iscritta al R.E.A. di TORINO al n. 1123292
Capitale Sociale Euro 217.942.216,00 interamente versato
P.IVA n. 10319310016

Bilancio al 31/12/2014

(Valori in Euro)

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	AI 31/12/2014	AI 31/12/2013	
B	IMMOBILIZZAZIONI	1.201.222.557	1.204.842.897
B.I	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	82.127.666	90.119.057
- B.I.1	Costi di impianto	10.961	57.228
- B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.553	10.702
- B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	-	-
- B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali	82.114.153	90.051.127
B.II	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.119.086.310	1.114.714.328
- B.II.1	Terreni e fabbricati	-	-
- B.II.2	Impianti e macchinario	91.341.007	60.382.420
- B.II.3	Attrezzatura industriale e commerciale	7.990	6.745
- B.II.4	Altri beni materiali	986.964.127	1.022.784.382
- B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti	40.773.186	31.540.781
B.III	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	8.581	9.512
- B.III.2	Crediti	8.581	9.512
C	ATTIVO CIRCOLANTE	319.953.821	368.033.651
C.II	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	318.160.247	366.703.130
- C.II.1	Crediti verso clienti (entro l'anno successivo)	35.928.737	41.241.337
- C.II.4	Crediti verso imprese controllanti	281.371.299	324.869.019
- C.II.4-bis	Crediti tributari (entro l'anno successivo)	170.700	48.011
- C.II.4-ter	Crediti imposte anticipate	122.382	193.819
- C.II.5	Crediti verso altri (entro l'anno successivo)	556.425	348.746
- C.II.5	Crediti verso altri (oltre l'anno successivo)	10.704	2.199
C.IV	DISPONIBILITA' LIQUIDE	1.793.574	1.330.521
- C.IV.1	Depositi bancari e postali	1.793.476,66	1.330.521
- C.IV.3	Denaro e valori in cassa	97	-
D	RATEI E RISCOINTI ATTIVI	210.897	211.955
D.II	Altri ratei e risconti attivi	210.897	211.955
TOTALE ATTIVO	1.521.387.274	1.573.088.503	

PASSIVO		Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
A	PATRIMONIO NETTO	218.349.632	192.373.385
A.I	Capitale	217.942.216	192.112.216
A.IV	Riservo Legale	13.058	11.081
A.VII	Altre Riserve	248.111	210.538
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio	146.247	39.551
B	FONDI RISCHI E ONERI	32.796.723	36.883.005
B.2	Per imposte, onche differite	152.977	204.380
B.3	Altri fondi	32.643.746	36.678.625
C	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	673.592	659.398
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	673.592	659.398
D	DEBITI	398.657.069	425.518.679
D.4	Debiti verso banche	326.916.682	347.408.045
- D.4.2	Banche c/anticipi	-	-
- D.4.3	Mutui passivi bancari	326.916.682	347.408.045
D.7	Debiti verso fornitori	34.726.231	38.307.745
D.11	Debiti verso controllanti	34.039.129	26.513.607
D.12	Debiti tributari	100.629	128.087
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	262.801	230.242
D.14	Altri Debiti	2.611.597	12.930.952
E	RATEI E RISCOINTI PASSIVI	870.910.258	917.654.035
E.II	Altri ratei e risconti passivi	870.910.258	917.654.035
TOTALE PASSIVO		1.521.387.274	1.573.088.503
CONTI D'ORDINE			
K.1.1d	Fidelussioni ad altre imprese	- 8.738.565	- 8.740.765
K.2	Garanzie ricevute	(27.261.426)	(24.693.707)
K.3	Altri conti d'ordine	(187.094.050)	(221.664.050)
TOTALE CONTI D'ORDINE		(223.094.041)	(255.098.521)

CONTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO		AI 31/12/2014		AI 31/12/2013	
A	VALORE DELLA PRODUZIONE		57.852.635		59.178.215
- A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni		21.437.146		21.200.295
- A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		2.205.019		1.704.184
- A.5	Altri ricavi e proventi		34.210.470		36.273.736
A.5.B	Ricavi e proventi diversi	34.210.470		36.273.736	
B	GOSTI DELLA PRODUZIONE		55.321.236		56.386.097
		Parziali		Parziali	
- B.7	Costi per servizi		1.332.043		1.695.228
- B.8	Costi per godimento beni di terzi		7.631.241		7.657.772
- B.9	Costi per il personale		2.666.892		2.614.681
B.9.a	Salari e stipendi	1.940.150,87		1.896.010,26	
B.9.b	Oneri sociali	592.175,36		588.648,49	
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	119.164,01		114.692,06	
B.9.e	Altri costi	15.401,88		15.329,88	
- B.10	Ammortamenti e svalutazioni		43.425.925		43.215.990
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.479.728,02		3.395.864,86	
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	39.946.197,47		39.820.124,73	
- B.12	Accantonamento per rischi		200.000		1.135.517
- B.14	Oneri diversi di gestione		65.135		66.910
Differenza tra valore e costi della produzione			2.531.399		2.792.118
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI		- 2.109.557		- 2.333.117
- C.16	Altri proventi finanziari		667.116		1.230.827
- C.17	Interessi ed altri oneri finanziari		- 2.776.673		- 3.563.944
E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		6.767		- 25.611
- E.20	Proventi straordinari		18.539		1.128
- E.21	Oneri straordinari		- 11.771		- 26.740
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE			428.609		433.390
		Parziali		Parziali	
- 22	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		282.362		393.839
22.a	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	262.328		393.839	
22.b	Imposte differite	20.034		40.876	
23	UTILE (perdite) DELL'ESERCIZIO		146.247		39.551

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 217.942.216,00= interamente versato
Partita IVA 10319310016

Bilancio al 31/12/2014

NOTA INTEGRATIVA

ORGANI SOCIETARI

AMMINISTRATORE UNICO

GIANCARLO GUIATI

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE

DOTT. ALDO MILANESE

SINDACI EFFETTIVI

DOTT. CLAUDIA MARGINI

DOTT. ALBERTO DE GREGORIO

SINDACI SUPPLENTI

DOTT. SSA ANNA PICCATO

DOTT. SSA GIOVANNI FAROTI

SOCIETÀ DI REVISIONE

BDO S.P.A.

IL DIRETTORE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2014 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, 2424 bis 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 31/12/2014; 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.

Nel 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.

Nella posta Immobilizzazioni Immateriali, nella voce Diritto di Superficie, è iscritta la proprietà superficaria 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 ed è in corso di definizione il progetto per la relativa ristrutturazione. Rispetto al 2012 tale voce è stata riclassificata in quanto inserita nel precedente bilancio nelle Immobilizzazioni Materiali.

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:

IMMOBILIZZAZIONI ALIQUOTE SU BASE ANNUA	
Immobilizzazioni	Aliquote
<i>Impianti Filoferrotranviati</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.

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.

Nella voce sono inclusi i risconti pluriennali relativi ai contributi concessi; 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 1.201.222.557

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 82.127.666**

La voce è così composta:

Costi di impianto e di ampliamento	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	57.227	103.494
Acquisizioni	-	-
Ammortamenti	(46.267)	(46.267)
Valore finale	10.961	57.227

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	10.702	22.616
Acquisizioni	3.824	-
Ammortamenti	(11.974)	(11.914)
Valore finale	2.553	10.702

Altre immobilizzazioni immateriali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	90.051.127	77.202.336
Acquisizioni	5.124.513	15.453.975
Riclassificazione	(10.916.593)	732.500
Riclassificazione f.do ammortamento	1.276.593	-
Ammortamenti	(3.421.488)	(3.337.684)
Valore finale	82.114.153	90.051.127

Immobilizzazioni in corso e acconti	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	-	9.246.841
Acquisizioni	-	-
Riclassificazione	-	(9.246.841)
Valore finale	-	-

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

Spese accessorie su mutui	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	2.546.110	2.700.420
Acquisizioni	-	-
Ammortamenti	(154.310)	(154.310)
Valore finale	2.391.801	2.546.110

Spese stipula finanziamento	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	1.052.378	765.800
Acquisizioni	-	342.000
Ammortamenti	(63.767)	(55.422)
Valore finale	988.611	1.052.378

Migliorie beni di terzi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	85.720.139	73.736.116
Acquisizioni	5.114.156	15.111.975
Riclassificazione	(10.916.593)	-
Riclassificazione f.do ammortamento	1.276.593	-
Ammortamenti	(3.203.411)	(3.127.952)
Valore finale	77.990.883	85.720.139

Diritto di superficie	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	732.500	-
Acquisizioni	10.357	-
Riclassificazione	-	732.500
Valore finale	742.857	732.500

La voce Diritto di Superficie 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 del progetto di ristrutturazione, dei relativi lavori necessari per l'uso dell'immobile e quindi dell'entrata nel ciclo produttivo aziendale. Nel corso dell'esercizio sono stati eseguiti dei rilievi speciali, "ortofoto" ad altissima risoluzione, di alcuni particolari architettonici (stucchi policromi, parquet, boiserie, ecc.) sottoposti al vincolo di tutela dei beni culturali, al fine di poter procedere alla redazione del progetto per il relativo restauro conservativo, così come convenuto con la sovrintendenza dei Beni Architettonici e Culturali di Torino.

B.II) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Euro 1.119.086.310

Le immobilizzazioni materiali, costituite dai beni strumentali alla produzione, ammontano a 1.119,1 milioni di euro circa, in lieve aumento di 4,37 milioni di euro, rispetto ai 1.114,7 milioni di euro del 31 dicembre 2013.

La variazione è riconducibile alle acquisizioni dell'esercizio principalmente relative agli impianti ferofilotranviari, parzialmente compensate dagli ammortamenti.

La seguente tabella illustra le variazioni dell'esercizio:

	Impianti e macchinari	attrezzatura industriale e commerciale	beni gratuitamente devolvibili	mobili e arredi	macchine d'ufficio elettr.	costruzioni leggere	immobilizzazioni in corso
Valori iniziali al 31/12/2013	60.382.420	6.745	1.018.353.960	13.065	14.409	4.402.949	31.540.781
<i>Variazioni al 31/12/2014:</i>							
- Acquisizioni	362.972	2.375	1.813.870	3.868	2.689	-	9.232.405
- Alienazioni	-	-	-	-	-	-	-
- Ammortamenti	- 2.304.385	- 1.130	- 37.464.641	- 4.050	- 6.022	- 165.970	-
- Riclassifica ad altra attività	32.900.000	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	30.958.587	1.246	35.650.770	182	3.332	165.870	9.232.405
Valori al 31/12/2014	91.341.007	7.990	982.703.190	12.882	11.077	4.236.978	40.773.186
<i>Di cui:</i>							
- Costo Storico	68.448.545	10.600	1.247.388.521	43.140	31.452	4.984.094	40.773.186
- Riclassificazioni	32.900.000	-	-	-	-	-	-
- Ammortamenti	- 10.007.538	- 2.610	- 264.685.331	- 30.258	- 20.375	- 747.116	-
Valore netto	91.341.007	7.990	982.703.190	12.882	11.077	4.236.978	40.773.186

La voce **Impianti e macchinari** è relativa alla linea tranviaria 4 acquisita nel 2010 dalla Città di Torino e al conferimento avvenuto sempre dal socio Unico a dicembre 2014 relativo alla quasi totalità della linea tranviaria 16, riportato come dato riclassificato.

Le acquisizioni sono riferite ad interventi di manutenzione straordinaria effettuati da GTT S.p.A. sulla linea tranviaria 4 per complessivi 363 mila Euro circa.

Impianti e macchinari	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	60.382.420	60.808.360
Acquisizioni Linea 4	362.972	1.812.684
Acquisizioni Impianti generici	-	-
Riclassificazione	32.900.000	-
Ammortamenti	(2.304.385)	(2.238.623)
Valore finale	91.341.007	60.382.420

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

Attrezzature varie	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	6.745	7.732
Acquisizioni	2.375	-
Ammortamenti	(1.130)	(987)
Valore finale	7.990	6.745

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

Altri beni materiali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	1.022.784.382	1.058.515.482
Acquisizioni	1.822.803	1.908.814
Decrementi	-	(74.230)
Ammortamenti	(37.643.057)	(37.565.684)
Valore finale	986.964.128	1.022.784.382

La voce "Altri beni" è così composta:

Mobili e arredi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	13.064	17.777
Acquisizioni	3.868	-
Ammortamenti	(4.050)	(4.713)
Valore finale	12.882	13.064

Macchine ufficio elettroniche	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	14.409	17.291
Acquisizioni	2.689	2.610
Ammortamenti	(6.022)	(5.492)
Valore finale	11.077	14.409

Costruzioni leggere	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	4.402.949	4.568.919
Acquisizioni	-	-
Ammortamenti	(165.970)	(165.970)
Valore finale	4.236.978	4.402.949

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

Beni gratuitamente devolvibili - Metro	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	1.018.353.960	1.053.911.497
Riclassificazione	-	-
Acquisizioni	1.813.870	1.906.204
Fondo ammortamento	-	14.832
Ammortamento	(37.464.641)	(37.404.343)
Decrementi	-	(74.230)
Valore finale	982.703.190	1.018.353.960

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 Linea 1 della Metropolitana Automatica che sono in corso di realizzazione in relazione; in particolare i dati riguardano i lavori eseguiti sulla tratta del prolungamento sud (Lingotto-Bengasi) e la progettazione definitiva del prolungamento ovest (Collegno-Cascine Vica), 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 opere di predisposizione per i citati prolungamenti eseguiti durante la realizzazione delle tratte in esercizio, ovvero:

- *L'ampliamento dell'officina a Collegno;*
- *Il "salto di montone";*
- *Retrostazione Lingotto;*
- *Banchina Stazione Lingotto.*

Immobilizzazioni in corso e acconti	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	31.540.782	16.760.522
Acquisizioni	9.232.404	14.780.260
Diminuzioni	-	-
Valore finale	40.773.186	31.540.782

8.III) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Euro 8.581

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 319.953.821

C.II) CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Euro 318.160.247

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 del Comune di Torino G.C. mecc. 2011-02525.

L'andamento dei crediti commerciali nel corso dell'esercizio evidenzia un decremento di Euro 5.312.600 rispetto al 2013, dovuto al parziale contenimento del ritardato pagamento dei canoni rispetto alla naturale scadenza, anche per effetto della Convenzione Piano di Rientro perfezionata con GTT nel mese di gennaio 2014.

Crediti commerciali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Fatture emesse a GTT Spa	21.068.020	30.704.833
Fattura emessa a Coopsette Società Cooperativa	49.427	469.571
Fattura emessa a Transfima	212.917	70.583
Fattura emessa a S.E.L.I.	-	455.156
Fattura emessa a Funkwerk Plettac Electronic	7.658	7.658
Fattura emessa a Gruppo Dima	244	-
Fatture da emettere	14.590.472	9.533.535
Totale Crediti Commerciali	35.928.737	41.241.337

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 principalmente 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 258.470.898.

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

- 30,8 milioni di Euro per rate non ancora liquidate impegnate nel bilancio del Comune di Torino;
- 227,7 milioni di Euro per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che vengono impegnate dalla Città alla naturale scadenza;

Si segnalano inoltre 22.900.401 Euro di crediti per contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture aziendali. Nella posta, in particolare, sono stati registrati i seguenti contributi:

- 7,5 milioni di Euro circa per la copertura degli oneri accessori del biennio 2010-

2011 (Delibera mecc. del Comune di Torino 2011-07973) costante rispetto all'anno precedente, avendo stipulato con CDDPP a giugno del 2013 un nuovo mutuo per complessivi 19 milioni di Euro i cui oneri ai sensi della citata delibera sono a carico della Città di Torino;

- 648 mila Euro per interventi di sistemazione di Piazza Carducci a seguito dei lavori della Metropolitana (Delibera mecc. del Comune di Torino 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 di Dettaglio del 23/9/2010;
- 1 milione di Euro di contributi per la realizzazione della tratta Lingotto-Bengasi (Delibera mecc. del Comune di Torino 2012-05166);
- 3,9 milioni di Euro di contributi per la progettazione della tratta Lingotto-Bengasi che il Comune di Torino dovrà ricevere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in forza del Convenzionamento stipulato in data 14 dicembre 2011 fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comune di Torino ed Infratrasporti) e che dovrà essere liquidato alla Società;
- 1,82 milioni di Euro per la copertura degli oneri accessori dell'anno 2013, ai sensi e per gli effetti della Convenzione di Dettaglio del 23/9/2010;
- 1,05 milione di Euro per la copertura degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria della città per il 2013;
- 2,12 milioni di Euro per la copertura degli oneri accessori dell'anno 2014, ai sensi e per gli effetti della Convenzione di Dettaglio del 23/9/2010;
- 2,43 milioni di Euro di contributi per la progettazione della tratta Lingotto-Bengasi che il Comune di Torino si è impegnato ad erogare in forza del Convenzionamento stipulato in data 14 dicembre 2011 fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comune di Torino ed Infratrasporti;

Crediti verso il Comune di Torino	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
A - Mutui per lavori Metropolitana	174.584.389	193.848.740
B - Mutui per oneri accessori Metropolitana	74.460.703	94.924.139
C - Mutui per impianti fissi tranviari	9.425.806	9.526.108
D - Contributi per infrastrutture	22.900.401	26.570.032
Totale verso il Comune di Torino	281.371.299	324.869.019

I crediti verso il Socio Unico sono diminuiti di 43,5 milioni di Euro.

Il Comune di Torino, che già negli anni passati aveva avviato una procedura di controllo delle singole posizioni di credito e di debito, in data 30 aprile 2015 ha trasmesso alla società la delibera di Giunta mecc. 2015 01797 approvata in data 28 aprile 2015 nella quale veniva segnalato che:

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

In conseguenza e per l'effetto della verifica di cui alla norma citata sono emerse delle discordanze in merito a parte dei crediti vantati dalla società nei confronti del Comune di Torino.

Nel rendiconto 2012 si evidenziava che esisteva una differenza pari a 299 milioni di Euro spiegabile in gran parte per la diversa contabilizzazione relativa ai mutui stipulati da Infrato per conto del Comune di Torino per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica.

Infatti, come successivamente anche rendicontato alla Sezione regionale di controllo per il Piemonte della Corte dei Conti, con Deliberazione del Consiglio Comunale del 6 dicembre 1999 (mecc. 1999 10019/24) si evidenziava che «la società (SATTI in allora) provvede direttamente alla stipula dei contratti di mutuo che il Comune si sarebbe impegnato a trasferire i contributi finanziari occorrenti per l'ammortamento delle quote di cofinanziamento».

In ragione di ciò annualmente nel Bilancio dell'Ente si ha l'impegno per il concorso alle spese di costruzione a carico del Comune di Torino la copertura delle rate che vanno in scadenza e non dell'intero ammontare.

Una quota di tali crediti (pari ad Euro 25.011.762,00) erano invece legati a mutui esplicitamente richiamati dall'art. 10 («Quota Parte Rate Scadute») dell'atto modificativo ma non novativo della Convenzione di Dettaglio del 23 settembre 2010. Per i suddetti crediti la Città di Torino non ha ritenuto di prevedere un piano di rimborso.

Nel Rendiconto 2013 del Comune di Torino si focalizzava l'attenzione sulle poste non allineate e relativamente al credito di 25.011.762,00 Euro si precisava che si stava procedendo a valutazioni circa l'esistenza e la consistenza di tale posta.

La Società recepiva tale impostazione e nel Bilancio Consuntivo 2013 provvedeva ad evidenziare nella Relazione alla Gestione che : «Il Comune di Torino, nell'ambito della procedura di riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e di debito nell'esercizio 2013, ha rilevato alcune criticità relative ai crediti della Società verso il Comune stesso con riferimento al Bilancio 31/12/2012. »

Nella Nota Integrativa si evidenziava inoltre che: «In data 8 aprile gli uffici Comunali hanno trasmesso all'Organo di Revisione Contabile di Infratrasporti ed all'Organo Amministrativo della Società stessa la nota informativa per la riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e debito ai sensi dell'art. 6 comma 4 del D.L. n. 95 del 6 luglio 2012 con richieste di asseverazione.

Come per l'anno scorso le riconciliazioni dei dati contabili e la società ed il socio presentano difformità legate alle specifiche norme contabili: in particolare la

Società espone nei propri Bilanci l'intero credito connesso all'impegno assunto dal Comune di Torino al rimborso dei mutui contratti (rinegoziati e non) da GTT e trasferiti all'atto della scissione, mentre la Civica Amministrazione riporta solamente l'impegno dell'anno e le eventuali rate scadute adeguando, naturalmente, tempo per tempo gli stanziamenti necessari alle relative coperture che si rendono necessarie.

Tale approccio appare logico specialmente per le quote dei finanziamenti regolati da tassi variabili per le quali non possono essere predefiniti gli stanziamenti sui bilanci futuri della Città.

Per questo esercizio si specifica che sono in corso verifiche ed accertamenti da parte del Comune. ».

Nel corso del 2014 sono proseguite le verifiche da parte degli uffici finanziari della Città di Torino. All'esito la Città di Torino, in relazione a quanto già comunicato in data 19 aprile 2013 e in data 8 aprile 2014, effettuati gli opportuni accertamenti, considerato che la società Infrato ha recepito nell'anno 2010 i valori derivanti dall'Atto di Scissione da GTT S.p.A. e tenuto conto che la contabilità dei Comuni è basata su principi diversi dai principi contabili applicati dalle società di capitali, è giunta alla determinazione di non ritenere possibile addivenire a conciliare l'importo di Euro 25.011.762,00 derivante da rapporti pregressi sicchè, per le motivazioni indicate, la Città di Torino ritiene che non sia possibile rimborsare la somma di Euro 25.011.762,00."

La Giunta della Città di Torino pertanto con la suddetta delibera:

- 1) prende atto del fatto che non sia possibile addivenire a conciliare l'importo di Euro 25.011.762,00 derivante da rapporti pregressi per le motivazioni sopra espresse e pertanto non si possa ritenere rimborsabile tale somma;
- 2) chiede alla società Infratrasporti.To S.r.l. di assumere, con riferimento al presente Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014, le necessarie determinazioni conseguenti, al fine di provvedere alla svalutazione del credito di Euro 25.011.762,00;
- 3) dichiara la deliberazione immediatamente eseguibile

Alla luce di quanto deliberato dalla Città di Torino, la Società ha provveduto a svalutare il credito corrispondente a motivo non già della sua inesistenza ma, per quanto confermato dalla stessa Città di Torino nella citata delibera mecc. 2015 01797/064, della sua inesigibilità, procedendo alla parallela eliminazione al passivo del risconto delle quote di contribuzione non ancora riscontate per circa 20,8 milioni di Euro.

Dalla ricostruzione delle specifiche poste contabili, è emerso che i 25 milioni di rate non rimborsate dalla Città di Torino erano costituite da quote capitali e quindi parzialmente riscontate, prima da GTT e successivamente da Infratrasporti, negli esercizi di competenza parallelamente agli ammortamenti dei cespiti che avevano concorso a finanziare.

Nella già citata comunicazione del Comune di Torino per il rendiconto 2014, sono emerse discordanze riguardanti crediti derivanti dall'applicazione dell'art. 7 della

Convenzione di Dettaglio per circa 12,6 milioni di Euro, tutti dovuti a lavori in corso per la realizzazione della Metropolitana (quindi non ancora in ammortamento), non risultano fra i debiti riconosciuti dalla Città di Torino in quanto la stessa ha avviato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un confronto per verificare la possibilità di trasferire contributi Statali disponibili per altre infrastrutture cittadine sul progetto Lingotto-Bengasi. Al riguardo si specifica che già nel mese di febbraio del 2015 circa 3,3 milioni di Euro sono stati rimborsati dalla Città di Torino alla Società a seguito dell'erogazione del sopra menzionato contributo ministeriale.

Il Comune di Torino nel Rendiconto 2014 riafferma di non avere alcuna obbligazione giuridica per la copertura dei suddetti oneri non avendo sottoscritto alcuna convenzione recante specifiche obbligazioni giuridiche in merito, sebbene, come sopra precisato, le obbligazioni, di cui si tratta, siano dedotte dalla citata disposizione della Convenzione di Dettaglio attualmente vigente.

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

Crediti v/Comune di Torino					
ESERCIZIO 2014					
Mutuo	Settore	Residuo debito	Rate Scadute	Entro 5 anni	Oltre 5 anni
1 Mutuo CCDDPP	MTR	21.560.678	3.584.819	14.539.849	3.436.009
2 Mutuo Banca OPI	MTR	2.886.755	281.741	673.066	1.931.948
3 Mutuo Dexia - Crediop	MTR	-	-	-	-
4 Mutuo Banca OPI	MTR	15.896.629	1.567.886	3.702.166	10.626.577
5 Mutuo Unicredit Banca	MTR	35.140.087	3.470.750	8.182.515	23.486.822
6 Mutuo Unicredit Banca	MTR	7.088.897	685.388	1.648.780	4.732.548
7 Mutuo Banca OPI	II.FF.	6.311.330	1.291.789	2.355.378	2.664.163
8 Mutuo Banca OPI	MTR	47.928.147	4.727.229	11.161.969	32.038.949
9 Mutuo Banca OPI	MTR	10.448.828	1.030.584	2.433.423	8.984.819
10 Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.114.477	568.581	1.024.909	1.520.986
11 Mutuo Banca Intesa	MTR	36.838.658	3.633.261	8.579.392	24.626.005
12 Mutuo BIIS	MTR	8.898.241	857.349	2.025.878	5.815.013
13 Mutuo BIIS	MTR	16.154.940	1.809.390	3.758.183	10.787.366
14 Mutuo BIIS	MTR	18.182.853	1.594.148	3.764.114	10.804.390
15 Mutuo CCDDPP	MTR	11.907.115	3.165.209	8.741.898	10
17 Mutuo CCDDPP	MTR	18.355.668	2.716.768	9.834.400	5.804.500
Totale Crediti		258.470.899	30.784.894	82.425.900	145.260.105

Legenda	MTR	Metropolitana
	II.FF.	Impianti Fissi

Crediti tributari

Euro 170.700

La voce al 31/12/2014 è così dettagliata :

Crediti Tributari (entro l'anno successivo)	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Crediti verso Erario per IVA	101.489	42.943
Crediti verso Erario per ritenute	192	117
Credito per IRES	1.126	1.103
Credito per acconto imposta IRAP	50.564	3.849
Acconti d'imposta IRES (entro l'anno successivo)	17.329	-
Totale Crediti Tributari	170.700	48.011

Crediti imposte anticipate

Euro 122.382

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

Crediti verso altri

Euro 567.128

La voce risulta in aumento di Euro 216.183 rispetto al dato 2013 ed è così suddivisa:

Crediti verso altri (entro 5 anni)	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Crediti v/fornitori per anticipi su servizi	1.284	409
Crediti v/GTT Spa	82.907	82.907
Crediti verso altri soggetti	162.205	42.096
Crediti verso personale per prestiti aziendali	2.482	4.831
Crediti verso personale per abbonamenti familiari	1.723	1.324
Altri crediti verso i dipendenti	3.632	296
Crediti v/Inps per contributi su malattia	21.937	-
Crediti verso fornitore per nota di credito	2.743	2.660
Contributi CCNL Regione Piemonte	259.966	196.677
Crediti v/Inps per contributi su malattia	17.547	17.547
Totale Crediti verso altri (entro 5 anni)	556.425	348.746
Crediti verso altri (oltre 5 anni)	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Crediti per depositi cauzionali in denaro	10.704	2.199
Totale Crediti verso altri (oltre 5 anni)	10.704	2.199
Totale crediti verso altri	567.128	350.945

In particolare si segnala la voce crediti verso altri soggetti in aumento a causa dell'accertamento del rimborso dei danni causati dal gelo, che sono stati rimborsati dall'assicurazione nel corso del mese di febbraio.

C.IV) DISPONIBILITA' LIQUIDE

Euro 1.793.574

Le disponibilità liquide aumentano di Euro 463.053.

Disponibilità liquide	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Depositi presso Unicredit	1.061.432	587.772
Depositi presso Banca BllS	14.726	78.539
Depositi presso BNL	717.318	664.210
Contante esistente in Cassa	97	-
Totale disponibilità liquide	1.793.574	1.330.521

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI**Euro 210.897**

La voce risulta sostanzialmente simile al dato del 2013; essa è composta esclusivamente da risconti attivi principalmente relativi ai premi assicurativi, canoni di affitto delle sedi aziendali e contratti di assistenza software di competenza dell'esercizio successivo.

Ratei e risconti attivi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
<i>Ratei/Risconti attivi su assicurazioni</i>	193.476	192.228
<i>Ratei/Risconti attivi su canoni</i>	7.678	10.370
<i>Ratei/Risconti attivi su contratti</i>	9.742	9.357
Totale ratei e risconti attivi	210.897	211.955

PASSIVO**A) PATRIMONIO NETTO****Euro 218.349.632**

Il patrimonio netto è costituito dalle seguenti voci:

Patrimonio netto	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
<i>Capitale sociale</i>	217.942.216	192.112.216
<i>Riserva Legale</i>	13.058	11.081
<i>Riserva straordinaria</i>	248.111	210.538
<i>Utile d'esercizio</i>	146.247	39.551
Totale Patrimonio netto	218.349.632	192.373.385

Il 25 novembre 2014, con nota Prot. n. 888 inviata al Socio Unico, Infratrasporti ha evidenziato la necessità di patrimonializzare la Società in vista dei pressanti impegni finanziari attraverso un aumento di capitale mediante conferimento di denaro o in natura ex articoli 2440, 2464 e 2465 del Codice Civile.

Alla luce di tale richiesta la Giunta Comunale con delibera mecc. 2014-06329/064 ha approvato l'aumento di capitale della società mediante conferimento in natura ex articoli 2440, 2464 e 2465 del Codice Civile e, considerato l'oggetto sociale e la natura della Società, ha identificato i beni oggetto di conferimento in una parte del compendio della rete tranviaria, valutata dalla società "CBRE CB Richard Ellis S.p.A" come ampiamente illustrato nella Relazione sulla Gestione.

La valutazione effettuata da CBRE ha indicato quale bene da conferire una porzione degli impianti ferofilotranviari relativi a quella che attualmente è denominata linea 16 stimandone il relativo valore pari a 34.550.000,00 euro.

Successivamente con determinazione n.mecc-2014 45167 la Città di Torino ha affidato l'incarico della perizia asseverata dei cespiti oggetto di conferimento al Dott. Massimo Cassarotto, che ha attestato attraverso una stima indipendente (che ha tenuto conto della durata dei cespiti oggetto di conferimento e della relativa capacità reddituale) il valore dei cespiti da conferire è pari a 32.900.000 Euro.

Il valore esatto del conferimento è stato tuttavia determinato pari a Euro 25.830.000, deducendo dal valore dalla perizia asseverata il valore delle migliorie realizzate da Infratrasporti al netto delle relative contribuzioni erogate dalla Città (definite pari a Euro 7.070.000).

Il costo storico delle migliorie effettuate da Infratrasporti sulla porzione di Linea 16 sono state determinate per un importo pari a 10.916.593,34 Euro a fronte di un fondo di ammortamento pari a complessivi 1.276.593,34, cosicché il valore residuo da ammortizzare al 22/12/2014 è risultato pari a 9.640.000 Euro.

Parallelamente dalla contabilità è stato ricavato il valore delle contribuzioni storiche ricevute dalla Città di Torino per il cofinanziamento delle migliorie pari a complessivi Euro 2.902.060,5. Deducendo da tale importo le quote di contributo già riscontate pari a 332.060,5 si ottiene il valore del contributo della Città di Torino ancora da riscontare pari a 2.570.000 Euro.

Il richiamato valore di 7.070.000 è quindi il risultato della differenza fra il valore residuo delle migliorie (9.640.000 Euro) e il valore del contributo comunale ancora da riscontare (2.570.000 Euro).

In data 22 dicembre 2014 il Consiglio Comunale della Città di Torino ha approvato all'unanimità la proposta di aumento di capitale mediante conferimento di beni in natura così come proposto dalla Giunta con delibera mecc. 2014-6329 del 2 dicembre 2014 ed in data 23 dicembre è stato perfezionato l'aumento di capitale nell'Assemblea Straordinaria.

Nel 2013 l'utile d'esercizio è confluito nelle due riserve, rispettivamente legale per Euro 1.977,54 e straordinaria per Euro 37.573,20 come da Assemblea del 2 Luglio 2014.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Euro 32.796.723

La voce è costituita da:

- **Fondo imposte, onche differite** di Euro 152.977. Informazioni in merito alle imposte differite vengono fornite nella sezione "imposte dell'esercizio".
- **Fondo Rinnovo Legge 204** di Euro 27.590.121: 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.
Tale fondo è stato utilizzato per circa 4,2 milioni di euro per la copertura degli oneri derivanti dalla già descritta operazione di svalutazione del credito verso la Città di Torino per contributi finalizzati alla realizzazione della Metropolitana. Tale operazione appare coerente con le finalità del fondo stesso costituito per interventi finalizzati al rafforzamento patrimoniale delle società del settore con specifico riferimento ad interventi destinati agli investimenti. In effetti la svalutazione del credito determina in sostanza l'autofinanziamento degli investimenti cui erano destinati i contributi.

- **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 delle parti dell'infrastruttura in concessione (beni gratuitamente reversibili) soggette ad usura.
- **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 1.526.898 accantonamento effettuato per possibili criticità in merito alla completa esigibilità dei crediti maturati dall'azienda sia verso i clienti sia verso altri soggetti nonché potenziali passività che potrebbero derivare alla Società da vertenze giudiziali e da altro contenzioso, senza considerare gli effetti di quelle vertenze che si stima abbiano un esito positivo.

Fondi rischi ed oneri	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Fondo Rinnovo Legge 204	27.590.121	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	1.526.898	1.326.898
Totale Fondi rischi ed oneri	32.643.746	36.678.625

C) FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Euro 673.592

Il fondo TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2014. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge.

La movimentazione del fondo è stata la seguente:

Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Valore iniziale	659.398	703.656
Incrementi	42.925	41.986
Decrementi	(28.731)	(86.244)
Valore finale Trattamento di fine rapporto	673.592	659.398

L'incremento del fondo è da attribuire principalmente alla rivalutazione dello stesso ai sensi delle disposizione di legge.

D) DEBITI

Euro 398.657.069

La voce è formata dai seguenti debiti:

Debiti verso banche

Euro 326.916.682

La voce è così formata:

- Mutui passivi bancari per complessivi 312.370.204 Euro, in riduzione rispetto al

bilancio 2013 di 20,5 milioni di Euro;

- Debiti per competenze da liquidare sui mutui per 14.546.478 Euro.

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

Mutui passivi bancari	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Mutui per lavori Metropolitana	194.616.126	206.252.568
Mutui per oneri accessori Metropolitana	65.193.069	71.421.952
Mutui per impianti fissi tranviari	7.565.436	8.165.738
Mutui per acquisto Linea 4	44.995.573	47.056.988
Totale Mutui passivi bancari	312.370.204	332.897.246

Nella tabella della pagina seguente vengono riportati per i singoli mutui l'importo originariamente erogato, il residuo debito al 31/12/2014, le quote capitali scadenti entro 5 anni (complessivamente pari a 123 milioni di Euro) ed il residuo debito scadente oltre il 2017 (pari a 203.749.116 Euro).

Dabiti verso le banche Esercizio 2014						
Mutuo	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	Entro 5 anni	Oltre 5 anni	
1 Mutuo CCDDPP	MTR	51.533.607	21.909.087	17.721.258	4.187.829	
2 Mutuo Banca OPI	MTR	12.011.755	2.605.014	673.066	1.931.948	
3 Mutuo Dexia - Crediop	MTR	10.839.543	-	-	-	
4 Mutuo Banca OPI	MTR	23.361.344	16.001.348	4.134.323	11.867.025	
5 Mutuo Unicredit Banca	MTR	55.876.000	39.723.220	10.263.424	29.459.796	
6 Mutuo Unicredit Banca	MTR	15.735.307	6.381.309	1.648.760	4.732.548	
7 Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	5.019.541	2.355.378	2.664.163	
8 Mutuo Banca OPI	MTR	59.836.339	43.200.918	11.161.969	32.038.949	
9 Mutuo Banca OPI	MTR	21.143.911	9.418.242	2.433.423	6.984.819	
10 Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.981.000	2.545.895	1.024.909	1.520.986	
11 Mutuo Banca Intesa	MTR	59.500.000	44.736.537	11.558.732	33.177.805	
12 Mutuo BISS	MTR	13.469.065	7.840.891	2.025.878	5.815.013	
13 Mutuo BISS	MTR	39.920.000	26.144.468	6.755.036	19.389.432	
14 Mutuo BISS	MTR	23.250.257	14.568.505	3.764.114	10.804.390	
15 Mutuo CCDDPP	MTR	33.000.000	11.640.757	11.640.757	-	0
16 Mutuo Unicredit Banca	LINEA 4	50.000.000	44.995.573	11.625.660	33.369.913	
17 Mutuo CCDDPP	MTR	19.000.000	15.638.900	9.834.400	5.804.500	
Totale Mutui passivi bancari		500.949.129	312.370.204	108.621.088	203.749.116	
Debiti per competenza da liquidare				14.546.478		
			312.370.204	123.167.566	203.749.116	

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

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente a 312.370.204, con una riduzione rispetto a dato dell'anno 2013 di 20.527.042

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

Debiti verso i fornitori Euro 34.726.231

La voce è pari ad € 34.726.231 di cui € 11.950.800 per fatture da ricevere relative a

servizi. Il dato evidenzia un decremento rispetto al 2013 di 3.581.514 Euro.

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

Debiti verso controllanti Euro 34.039.129

Il dato dell'esercizio aumenta di circa 7,5 milioni di Euro.

La voce rappresenta il debito verso il Comune di Torino connesso alle quote di canoni dovute dal gestore del servizio TPL di Torino GTT relative all'uso delle infrastrutture ferofilotranviarie cittadine (pari a circa 5,7 milioni di Euro all'anno oltre gli adeguamenti), nonché al canone per l'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana al 2041 (pari a 1,7 milioni di Euro all'anno oltre gli adeguamenti).

Debiti tributari Euro 100.629

La voce, in diminuzione di 27.458 Euro rispetto al 2013, è così composta:

Debiti Tributari	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Erario c/IRES	-	57.685
Erario c/IRAP	-	(2)
Erario c/ritenute lavoratori dipendenti	62.951	67.435
Erario c/ritenute lavoratori autonomi	34.492	-
Erario c/ritenute Co.Pro - Co.co.co	2.245	2.818
Erario c/ritenute Addizionali Regionali	705	98
Erario c/ritenute Addizionali Comunali	237	53
Totale Debiti Tributari	100.629	128.087

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale Euro 262.801

La voce è così composta:

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Debiti verso INPS	93.611	92.494
Debiti INPS gestione separata	2.464	2.315
Debiti INAIL	478	252
Contributi MBO Dirigenti	28.323	23.360
Contributi su premio dipendenti	10.972	9.274
Contributi SIAMM	55.722	51.009
Contributi rinnovo contratto	67.382	48.218
Contributi rateo ferie, permessi, 14ma	3.849	3.320
Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	262.801	230.242

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 2.611.597

Gli altri debiti diminuiscono nel 2014 di 10.319 migliaia di Euro.

Nella tabella che segue si riportano i dati di dettaglio:

Altri Debiti	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Debiti verso il personale	631.575	528.753
Debiti verso Fondi di previdenza complementare	19.571	20.081
Debiti diversi verso GTT	15.221	13.166
Debiti verso IFITALIA (factor)	-	11.222.377
Debiti verso diversi	1.945.230	1.146.575
Totale Altri debiti	2.611.597	12.930.952

I suddetti debiti sono estinguibili entro l'esercizio successivo.

In particolare si segnala l'estinzione del debito verso la società di factoring IFITALIA con la quale la società aveva sottoscritto un contratto di factoring indiretto pro-solvendo.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Euro 870.910.258

La voce è così composta:

Risconti passivi pluriennali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
Contributi in conto investimento rete tranviaria	19.266.527	22.664.058
Stato c/finanziamento Metro	460.860.749	473.017.877
Regione c/finanziamento Metro	70.106.442	72.785.160
Comune di Torino c/finanziamento Metro	320.271.916	344.966.010
Contributo rinnovo ricambi Metro	404.624	4.220.929
Totale risconti passivi pluriennali	870.910.258	917.654.036

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
Valori iniziali al 31/12/2013	22.664.058	473.017.877	72.785.160	344.966.010	4.220.929	917.654.035
Variazioni al 31/12/2013:						
- Acquisizioni	-	5.141.866	-	4.055.719	-	9.197.586
- Diminuzioni	(3.397.532)	(17.298.994)	(2.678.719)	(28.749.813)	(3.816.305)	(55.941.362)
- Riclassifica ad altra attività	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	(3.397.532)	(12.157.127)	(2.678.719)	(24.694.094)	(3.816.305)	(46.743.776)
Valori al 31/12/2014	19.266.527	460.860.749	70.106.442	320.271.916	404.624	870.910.258

La tabella sopra riportata indica le variazioni che hanno subito nel 2014 i contributi da riscontare negli esercizi futuri.

Il dato presenta la diminuzione del risconto per circa euro 20,8 milioni, valore al netto delle quote imputate per competenza sia da GTT che da Infrato negli esercizi trascorsi tra l'iscrizione del contributo e l'anno 2013. Tale operazione è in relazione alla svalutazione del credito verso il Comune di Torino. In particolare la ricostruzione della genesi di tale credito ha permesso di riconoscere un ammontare di contributi comunali ancora da riscontare, per l'infrastruttura e per i ricambi della Metropolitana, rispettivamente pari a complessivi Euro 16.976.016 e Euro 3.800.867.

Parallelamente si sottolinea che per effetto dell'operazione di aumento di capitale con il conferimento di una porzione della Linea n. 16, si sono ridotti i risconti dei contributi comunali per la rete tranviaria di 2,2 milioni di Euro, oltre alla quota annuale ordinaria.

CONTI D'ORDINE – GARANZIE PRESTATE E RICEVUTE

Conti d'ordine

Al 31/12/2014 i conti d'ordine, appostati in calce allo Stato Patrimoniale, risultano pari a 223.094.041 Euro e sono dettagliati nella seguente tabella:

CONTI D'ORDINE	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
<i>Fidejussioni prestate a terzi</i>	8.738.565	8.738.565
<i>Fidejussioni ricevute</i>	27.261.426	24.693.707
<i>Beni immobili di terzi in uso/prestito</i>	187.094.050	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, e da una porzione della Linea 16 conferita il 23 dicembre 2014 (valore stimato da CBRE pari ad Euro 34,57 milioni di Euro).

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).
- originari ad Infratrasporti S.r.l. per la concessione in uso della tratta Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 della Metropolitana Automatica (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti derivanti dal contratto di finanziamento di originari 19 milioni di Euro);
- Nell'importo indicato per le fidejussioni prestate a terzi figurano infine impegni della Società verso il sistema bancario per i finanziamenti ottenuti prima della scissione da GTT ed ancora attivi nella stessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2506 quater c.c.. Il Comune di Torino è comunque impegnato a rimborsare a GTT le rate di gran parte di questi finanziamenti.

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Euro 57.852.635

La voce è così composta:

VALORE DELLA PRODUZIONE	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013	differenza
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.437.146	21.200.295	236.851
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.205.019	1.704.184	500.835
Altri ricavi e proventi	34.210.470	36.273.736 -	2.063.266

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

A.1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

Euro 21.437.146

A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	<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	2.728.757
	<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>	402.814	420.000
	<i>Concessioni spazi pubblicitari</i>	270.000	264.710
	<i>Adeguamento Canoni</i>	935.575	686.828
A.1	Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.437.146	21.200.295

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

A.4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI DI BENI PATRIMONIALI

Euro 2.205.019

La voce è così composta:

A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	<i>Engineering tranviario capitalizzato</i>	575.911	510.022
	<i>Capitalizzazione costo del personale dedicato alla Metro</i>	1.176.408	779.205
	<i>Capitalizzazione oneri accessori personale Metro</i>	321.931	275.245
	<i>Capitalizzazione oneri finanziari Metro</i>	130.770	139.712
A.4	Totale Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.205.019	1.704.184

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 2.205.019 Euro, comprendono costi patrimonializzati (principalmente spese di personale) sostenuti in relazione alla realizzazione delle infrastrutture in proprietà o in concessione, nonché agli interventi 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 principalmente relativi alla Tratta Lingotto-Bengasi.

Sono altresì capitalizzati oneri finanziari per complessivi 130.770 Euro calcolati sulle quote di mutuo relative alle predisposizioni, ovvero gli investimenti realizzati per le tratte di Metropolitana in esercizio che non sono attualmente utilizzate in quanto relativi a interventi preparatori e funzionali alla realizzazione dei prolungamenti.

A.5) ALTRI RICAVI E PROVENTI

Euro 34.210.470

La voce è articolata nelle seguenti sottocategorie:

A.5	Altri ricavi e proventi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	<i>Ricavi diversi</i>	168.547	182.819
	<i>Rimborsi assicurativi</i>	211.248	108.652
	<i>Contributo CCNL</i>	214.146	215.826
	<i>Contributo maggior oneri malattia</i>	21.937	11.000
	<i>Contributi su spese tecniche Metro</i>	989.192	1.442.105
	<i>Contributi su spese tecniche progetti Tranviari</i>	-	52.790
	<i>Contributi su investimenti</i>	32.594.479	33.357.513
	<i>Plusvalenze su alienazioni</i>	-	14.831
	<i>Rimborsi diversi</i>	610	877.518
	<i>Rimborso mensa del personale</i>	10.311	10.683
A.5.B	Totale Ricavi e proventi diversi	34.210.470	36.273.736

La posta è costituita in prevalenza da contributi connessi agli investimenti (circa 95,3% 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 (Contributo CCNL) sono contributi erogati dalla Regione Piemonte, su fondi parzialmente rivenienti dallo Stato, alle aziende del settore, mentre i Contributi per i maggiori oneri di malattia sono stanziati dal Ministero del Lavoro ed erogati dall'INPS.

Questi due contributi erano nel 2013 ricomprese nell'unica voce "Contributo CCNL".

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 55.321.236

La voce comprende:

B	COSTI DELLA PRODUZIONE	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013	differenza
B.7	Costi per servizi	1.332.043	1.695.228 -	363.185
- B.8	Costi per godimento beni di terzi	7.631.241	7.657.772 -	26.531
B.9	Costo del Personale	2.666.892	2.614.681	52.211
B.10	Ammortamenti	43.425.925	43.215.990	209.936
B.12	Accantonamento per rischi	200.000	1.135.517 -	935.517
B.14	Oneri diversi di gestione	65.135	66.910 -	1.775
B	TOTALE DEI COSTI DELLA PRODUZIONE	55.321.236	56.386.097 -	1.064.863

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

B.7) COSTI PER SERVIZI **Euro 1.332.043**

I costi per servizi sono riportati nella tabella che segue:

B.7	Costi per servizi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013	differenza
	Manutenzioni e riparazioni	3.577	1.040	2.537
	Spese per coperture assicurative	602.231	817.089 -	214.858
	UtENZE (telefonata, energia elettrica, ecc.)	33.192	30.328	2.864
	Spese servizi informatici	23.002	24.083 -	1.081
	Consulenze professionali	298.695	410.674 -	111.979
	Mensa di terzi e Buoni pasto	36.109	38.283 -	2.174
	Emolumento Collegio Sindacale	57.200	67.600 -	10.400
	Compenso revisore legale	16.000	22.800 -	6.800
	Emolumento amministratore	68.977	68.977 -	0
	Spese di pubblicità, promozione e rappresentanza	1.880	1.318	562
	Quote associative	19.405	19.590 -	185
	Spese generali	107.411	83.005	24.406
	Altri servizi	64.364	110.442 -	46.078
B.7	Totale costi per servizi	1.332.043	1.695.228 -	363.185

B.8) COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI **Euro 7.631.241**

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.8	Costi per godimento beni di terzi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013	differenza
	Affitti e locazioni	93.065	91.994	1.071
	Spese condominiali	6.096	6.517 -	421
	Noleggi	2.832	2.832	-
	Canone base a Comune di Torino per Rete Tranviaria	5.662.521	5.700.000 -	37.479
	Canone base per allungamento Concessione Metro	1.700.000	1.700.000	-
	Adeguamento canone Tranviario	148.539	143.679	4.860
	Adeguamento canone Metro	14.463	12.750	1.713
	Noleggio auto	3.725	-	3.725
B.8	Totale costi per godimento beni di terzi	7.631.241	7.657.772 -	26.531

In coerenza a quanto indicato nella citata delibera, il canone per la rete tranviaria e quello per l'allungamento della durata della concessione della Linea 1 della Metropolitana sono stati adeguati al 50% dell'inflazione programmata dal Governo pari all'1,5%.

Si sottolinea inoltre che per effetto del conferimento di una porzione della Linea tranviaria 16 il canone base da retrocedere al Comune di Torino si riduce da 5,7 milioni di Euro per effetto della Delibera di Giunta mecc. 2014-07170/064 del 19 dicembre 2014 che autorizza Infratrasporti a trattenere un canone di 1,8 milioni di Euro.

B.9) COSTI PER IL PERSONALE

Euro 2.666.892

La voce comprende:

B.9	Costo del Personale	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013	differenza
B.9.a	Salari e stipendi	1.940.151	1.896.010	44.141
B.9.b	Oneri sociali	592.175	588.648	3.527
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	119.164	114.692	4.472
B.9.e	Altri costi del personale	15.402	15.330	72
B.9	Totale costo del personale	2.666.892	2.614.681	52.212

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

Salari e stipendi

Euro 1.940.151

B.9.a	Salari e stipendi	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	Stipendi impiegati	1.940.151	1.895.213
	Personale dipendente comandato	-	-
	Visite mediche	-	797
B.9.a	Totale salari e stipendi	1.940.151	1.896.010

Oneri sociali

Euro 592.175

B.9.b	Oneri sociali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	Contributi INPS dipendenti	547.953	540.154
	Inail	21.978	26.064
	PREVINDAI	13.885	13.572
	PRIAMO	8.359	8.859
B.9.b	Totale oneri sociali	592.175	588.648

Trattamento di fine rapporto

Euro 119.164

B.9.c	Trattamento di fine rapporto	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	T.F.R. dell'esercizio	95.418	91.685
	F.do Previdai quota TFR Dirigenti	15.897	15.616
	F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti	7.850	7.390
B.9.c	Totale trattamento di fine rapporto	119.164	114.692

Altri costi

Euro 15.402

B.9.e	Altri costi del personale	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	FASt	11.688	11.688
	ASSIDAI - DIRIGENTI	3.714	3.642
B.9.e	Totale altri costi del personale	15.402	15.330

B.10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Euro 43.425.925

La voce comprende:

B.10	Ammortamenti	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.479.728	3.395.865
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	39.946.197	39.820.125
B.10	Totale ammortamenti	43.425.925	43.215.990

Ammortamento immobilizzazioni immateriali

Euro 3.479.728

B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	Quota ammort.to spese costituzione società	46.267	46.267
	Quota ammort.to software	11.974	11.914
	Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi	3.203.411	3.127.952
	Quota ammort.to spese accessorie su mutui	154.310	154.310
	Quota ammort.to spese stipula finanziamento	63.767	55.422
B.10.a	Totale ammortamento delle immobilizzazioni immater	3.479.728	3.395.865

Ammortamento immobilizzazioni materiali

Euro 39.946.197

B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova	26.698.215	26.645.053
	Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto	10.766.426	10.759.288
	Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari	2.302.359	2.236.597
	Quota ammort.to Costruzioni Leggere	165.970	165.970
	Quota ammort.to Impianti Generici	2.026	2.026
	Quota ammort.to Attrezzature varie	1.130	987
	Quota ammort.to mobili e arredi	4.050	4.713
	Quota ammort.to macchine d'ufficio elettroniche	6.022	5.492
B.10.b	Totale ammortamento delle Immobilizzazioni materiali	39.946.197	39.820.125

B.12) ACCANTONAMENTO PER RISCHI**Euro 200.000**

L'accantonamento dell'esercizio riflette essenzialmente l'adeguamento del fondo rischi ed oneri in base alle indicazioni dei legali interni ed esterni.

B.14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE**Euro 65.135**

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

B.14	Oneri diversi di gestione	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	<i>Imposte di bollo</i>	506	320
	<i>Diritti Camerali CCIAA</i>	3.490	3.472
	<i>Imposta di registro</i>	486	393
	<i>Tasse di concessione governativa</i>	516	516
	<i>Tassa rifiuti - TARSU</i>	4.880	5.074
	<i>Altre imposte e tasse</i>	9.149	6.864
	<i>Acquisti vari</i>	1.770	1.981
	<i>Spese di cancelleria</i>	11.527	14.660
	<i>IMU</i>	31.133	31.131
	<i>Cral rimborsi diversi</i>	640	600
	<i>Sanzioni - Multe - ravvedimenti</i>	-	-
	<i>Altri costi indeducibili</i>	-	180
	<i>Sopravv./insus.passive non da errori</i>	88	593
	<i>Arrotondamenti passivi</i>	3	
	<i>IVA detraibile</i>	947	1.127
B.14	Totale oneri diversi di gestione	65.135	66.910

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI**Euro (2.109.557)****C.16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI****Euro 667.116**

La voce è costituita da interessi di mora complessivamente addebitati per il ritardato pagamento dei canoni di 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 2.776.673**

La voce è così composta:

C.17	Interessi ed altri oneri finanziari verso altri	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
	Interessi passivi debiti verso banche	1.348	-
	Interessi passivi su mutui	2.574.565	2.730.974
	Spese, commissioni e interessi su Factor	89.634	297.396
	Interessi passivi su debiti v/fornitori	109.904	487.043
	Oneri accessori su mutui	-	47.500
	Interessi passivi su imposte e tasse	1.221	1.030
C.17	Totale interessi ed altri oneri finanziari verso altri	2.776.673	3.563.944

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Euro 6.767

La voce comprende le seguenti poste contabili:

E.20	Proventi e Oneri straordinari	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
E.20.d	Altri Proventi straordinari	18.539	1.128
	Sopravvenienze attive	18.539	1.128
E.20.c	Oneri straordinari	-	26.740
	Sopravvenienze passive	-	26.740
	Multe, ammende, sanzioni	-	-
E.20	Totale proventi ed oneri straordinari	6.767	25.611

Nelle sopravvenienze attive sono compresi i maggior importi accantonati per MBO e premio risultato dipendenti e relativo contributo.

Le Sopravvenienze passive sono principalmente costituite dal maggior accertamento costi TFR riferiti a due dipendenti derivante dalla scissione.

22) IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

Euro 282.362

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

Descrizione	Imposte correnti	Imposte differite	Imposte anticipate	Totale
IRES	41.112	(51.403)	71.437	61.146
IRAP	221.216	-	-	221.216
Totale	262.328	(51.403)	71.437	282.362

Nell'anno 2013 l'irap era pari a Euro 268.990, mentre l'IRES era pari a Euro 83.973.

La descrizione delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate è illustrata nell'apposito prospetto complementare.

Prospetto perdite		
esercizio 2010 Perdite da scissione (anni 2005/2006 2007/2009 quota INFRA.TO)		9.933.991
esercizio 2010 : - Compensazione utile residuo perdita da scissione anno 2005 non più utilizzabile	diminuzione	- 207.418
		- 887.232
esercizio 2011: - Compensazione utile (misura limitata)	diminuzione	- 151.488
esercizio 2012: - incremento da istanza rimborso IRAP (Infra-to e quota competenza GTT) - Perdita 2012 (misura piena)	aumento	7.621.506
	oumento	64.724
esercizio 2013: - Compensazione utile (misura limitata) - Compensazione utile (misura piena)	diminuzione diminuzione	- 1.138.694 - 64.724
Perdito residuo		15.170.665
Utilizzo 2014	diminuzioni	639.774
Perdita residua al 31/12/2014		14.530.891

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

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE	Imponibile	Anticipate			Differite	
		IRES 27,50%	IRES 80% di 27,5%	IRAP 4,20%	IRES 27,50%	IRAP 4,20%
Anno 2011	400.000,0	110.000,0	88.000,0			
Anno 2012	570.842,0	156.982,0	125.585,0		156.982,0	
Anno 2013 (su interessi)	743.200,0				204.380,0	
Anno 2013 (80% perdita utilizzabile per abbattimento imposte su interessi)	594.560,0		163.504,0			
diminuzioni						
Anno 2013			- 125.585,0		- 156.982,0	
differite/anticipate su interessi GTT attivi-passivi			- 57.685,0			
anticipate su budget 2011 (imposte su utile fiscale 2013)						
Saldo al 1/1/2014			193.819		204.380	
Anno 2014						
- Interessi attivi di mora (non incassati)	556.280,0				152.977,0	
meno gli interessi passivi di mora (non pagati)						
- 80% perdite fiscali per abbattimento IRES su interessi	445.024,0		122.382,0			
diminuzioni						
storno per imposte differite e anticipate su interessi			- 163.504,0		- 204.380,0	
storno residuo imposte su budget 2011			- 30.315,0			
Saldo al 31/12/2014			122.382		152.977	

ELENCO DELLE PARTECIPATE

La società non detiene quote in società partecipate

CREDITI DI DURATA RESIDUA SUPERIORE A 5 ANNI

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

C.2.4 - CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	136.096.725	-	-	-	136.096.725
Lungo termine	145.260.105	-	-	-	145.260.105
Totale	281.356.829	-	-	-	281.356.829

CREDITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA

C.2.1 - CREDITI VERSO CLIENTI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	35.921.079	7.658	-	-	35.928.737

C.24. bis - CREDITI TRIBUTARI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	170.700	-	-	-	170.700

C.24. ter - CREDITI IMPOSTE ANTICIPATE

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	122.382	-	-	-	122.382

C.2.5 - CREDITI VERSO ALTRI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	556.425	-	-	-	556.425
Lungo termine	10.704	-	-	-	10.704
Totale	567.129	-	-	-	567.129

DEBITI DI DURATA RESIDUA SUPERIORE AI 5 ANNI

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

D.4.3 - MUTUI PASSIVI BANCARI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	123.167.566	-	-	-	123.167.566
Lungo termine	203.749.116	-	-	-	203.749.116
Totale	326.916.682	-	-	-	326.916.682

DEBITI DISTINTI PER DURATA RESIDUA**D.7 - DEBITI VERSO FORNITORI**

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	34.708.831	17.400	-	-	34.726.231

D.11 - DEBITI VERSO CONTROLLANTI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	34.039.129	-	-	-	34.039.129

D.12 - DEBITI TRIBUTARI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	100.629	-	-	-	100.629

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

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	262.801	-	-	-	262.801

D.14 - ALTRI DEBITI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	2.611.597	-	-	-	2.611.597

Voci di patrimonio netto

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

Prospetto delle Disponibilit /Utilizzazioni delle Poste del Netto

NATURA DESCRIZIONE	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI CINQUE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	217.942.216				
RISERVE DI CAPITALE	-	A			
RISERVE DI UTILI - Riserva Legale	13.058 13.058	B	-		
ALTRE RISERVE - Riserva Straordinaria	248.111 248.111	A,B,C	248.111	-	-
TOTALE	218.203.385		248.111	-	-

Legenda:

A) per aumento di capitale

B) per copertura perdite

C) per distribuzione ai soci

IRES	imponibile	% IRES
Risultato prima delle imposte	428.609	
<i>IRES Teorica (27,5%)</i>		117.867
<u>Differenze permanenti</u>		
<u> aumenti</u>		
Spese indeducibili	947	
Spese telefoniche indeducibili (20%)	2.963	
imposte indeducibili (80% IMU)	24.906	
Accantonamento rinnovo contratti dipendenti	63.881	
Accantonamenti per rischi e oneri	200.000	
Sopravvenienze passive	11.771	
Multe e ammende	88	
Costi autovetture	4.380	
Spese alberghi e ristoranti	323	
Interessi attivi di mora 2013 incassati nel 2014	1.230.244	
Interessi passivi di mora non pagati	109.904	
Interessi passivi indeducibili	1.221	
<u> diminuzioni</u>		
Deduzione IRAP 10%	22.122	
Deduzione IRAP su dipendenti	104.170	
interessi passivi 2013 compensati 2014	487.043	
interessi attivi di mora non incassati	666.184	
Imponibile IRES da variazioni	371.109	
<i>IRES su imponibile da variazioni</i>		102.055
Totale imponibile teorico	799.718	
<i>Totale IRES Teorica</i>		219.922
<i>meno</i>		
ACE 2014	- 10.447	
perdite scomputabili (80% anni precedenti)	- 639.774	
	- 650.221	
IRES su diminuzioni		- 178.811
Reddito Imponibile	149.497	
IRES effettiva		41.112
IRES da differenze temporanee		20.034
IRES TOTALE		61.146

IRAP		
DIFFERENZA TRA VALORI E COSTI PRODUZIONE	2.531.399	
IRAP Teorica (4,20%)		106.319
Spese personale dipendente	2.666.892	
INAIL (art. 11 c. 1 lett. A n.1 Dlgs446/97)	- 22.231	
Apprendisti/Disabili (art. 11 c. 1 lett. A n. 5 Dlgs 446/97)	- 69.542	
Deduzione rimborso CCNL	- 214.146	
IMPONIBILE IRAP costo dipendenti	2.360.973	
IRAP su costo personale dipendente		99.161
Differenze permanenti		
Rimborso chilometrico	2.022	
Costi indeducibili	947	
IMU	31.133	
prestazioni occasionali	40.000	
Contributi su prestazioni occasionali e amministratore	17.779	
Compenso Amministratore	68.977	
Accantonamenti per rischi e oneri	200.000	
Sopravvenienza attiva	9.038	
Multe e ammende	88	
Costi autovetture	4.379	
Spese alberghi e ristoranti	323	
IMPONIBILE IRAP da variazioni	374.686	
IRAP su imponibile da variazioni		15.737
TOTALE IMPONIBILE	5.267.058	
IRAP Effettiva		221.216

NUMERO MEDIO DIPENDENTI

Il personale dipendente assunto al 31/12/2014 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 dei Soci, su proposta motivata del Collegio Sindacale, ha deliberato l'affidamento alla società BDO S.p.A. dell'incarico di revisione legale per il triennio 2012-2014.

Al riguardo si evidenzia che i compensi spettanti alla Società BDO S.p.A. per il triennio ammontano a 48 mila Euro.

COMPENSO AMMINISTRATORI E SINDACI

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

Qualifica	Compenso
Amministratore	68.977 oltre contributi
Collegio Sindacale	57.200

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.

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


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

PROSPETTI COMPLEMENTARI

INDICI DI BILANCIO

COMPOSIZIONE IMPIEGHI	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
IMMOBILIZZAZIONI SU TOTALE IMPIEGHI	78,94	79,59
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	5,40	5,73
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6,84	7,48
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMPIEGHI	73,54	70,86
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI SU TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	93,16	92,52
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	38.489.632,07	43.132.557,51
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO SU TOTALE IMPIEGHI	2,53	2,74
LIQUIDITA' DIFFERITE	36.696.058,54	41.802.036,83
LIQUIDITA' DIFFERITE SU TOTALE IMPIEGHI	2,41	2,66
LIQUIDITA' DIFFERITE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	95,34	96,92
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU TOTALE IMPIEGHI	0,12	0,08
LIQUIDITA' IMMEDIATE SU CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	4,66	3,08

COMPOSIZIONE FONTI	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
CAPITALE PROPRIO SU TOTALI FONTI	14,37	12,23
PASSIVITA' CONSOLIDATE	345.891.921,70	370.439.649,10
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE FONTI	22,73	23,55
PASSIVITA' CONSOLIDATE SU TOTALE DEBITI	26,54	26,83
PASSIVITA' CORRENTI	923.157.994,17	983.761.861,51
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE FONTI	60,67	62,54
PASSIVITA' CORRENTI SU TOTALE DEBITI	70,84	71,25
INDICE INDEBITAMENTO	596,02	717,73

MARGINI ED INDICI DI STRUTTURA	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	- 884.668.362,10 -	940.629.304,00
MARGINE DI STRUTTURA PRIMARIO	- 983.280.340,88 -	1.012.730.681,42
INDICE DI COPERTURA/STRUTTURA PRIMARIO	18,14	15,95
MARGINE DI STRUTTURA SECONDARIO	- 636.698.641,17	641.029.863,80
INDICE DI COPERTURA SECONDARIO	47,00	46,80

MARGINI ED INDICI DI TESORERIA	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
MARGINE DI TESORERIA PRIMARIO	- 884.668.362,10 -	940.629.304,00
INDICE DI DISPONIBILITA'	4,19	4,37
MARGINE DI TESORERIA SECONDARIO	- 921.364.420,64 -	982.431.340,83
INDICE DI LIQUIDITA'	0,19	0,14

INDICI DI ROTAZIONE	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
ROTAZIONE DEI CREDITI COMMERCIALI	0,60	0,51

ANALISI DEL RISULTATO D'ESERCIZIO	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
R.O.E. (Return on Equity) <i>Redditività del Capitale Proprio</i>	0,07	0,02
REDDITIVITA' DELLA PRODUZIONE	0,17	0,18
ONEROSITA' MEDIA DEI FINANZIAMENTI	-	0,70

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
COPERTURA IMMOBILIZZAZIONI	18,20	15,97
BANCHE SU CIRCOLANTE	102,07	94,40
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO	85,68	87,79
ONERI FINANZIARI SU FATTURATO	-	12,95

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA	Al 31/12/2014	Al 31/12/2013
R.O.S. (Redditività delle rendite)	11,81	13,17
R.O.A.	0,17	0,18
M.O.L. (Margine operativo lordo)	11.811.989	9.801.281

RENDICONTO FINANZIARIO

2014

2013

var

	2014	2013	var
A. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	1.330.521	422.413	908.108
B. FLUSSI MONETARI DA ATTIVITA' D'ESERCIZIO			
Risultato d'esercizio	146.247	39.551	106.696
Ammortamenti	43.425.925	43.215.990	209.936
Rettifiche per ammortamenti su alienazioni	-	14.831	14.831
Rettifiche per ammortamenti su cespiti acquisiti	1.276.594	-	1.276.594
Accantonamento TFR	119.164	114.692	4.472
Accantonamento fondo rischi	200.000	1.135.517	935.517
Variazione fondi rischi e oneri	-	2.460	2.460
Utilizzo fondi rischi e oneri	-	-	-
Utilizzo fondo L. 204	4.234.879	-	4.234.879
Utilizzo fondo imposte	51.403	47.398	98.801
Utilizzo TFR	104.970	158.950	53.980
(aumento)/diminuzione crediti vs. clienti	5.312.599	9.760.901	15.073.500
(aumento)/diminuzione crediti di natura diversa	267.436	1.684.679	1.952.116
(aumento)/diminuzione dei ratei e risconti attivi	1.058	173.123	174.181
aumento/(diminuzione) debiti vs. fornitori	3.581.514	4.659.277	8.240.791
aumento/(diminuzione) debiti vs. controllanti	7.525.523	7.556.429	30.907
aumento/(diminuzione) dei ratei e risconti passivi	46.743.777	25.782.179	20.961.598
Flusso di cassa assorbito dalla gestione reddituale	469.944	22.566.009	22.096.066
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' D'INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI			
Investimenti in immobilizzazioni			
Immateriali	5.788.256	6.939.634	12.727.890
Materiali	44.318.179	17.771.758	26.546.421
Prezzo di realizzo disinvestimenti materiali	-	74.230	74.230
Finanziarie	932	1.203	2.134
Flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento	- 38.528.992	- 24.638.365	- 13.890.627
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' FINANZIARIA			
Attività di finanziamento			
Accensione di nuovi mutui	-	19.000.000	19.000.000
Rimborso mutui	20.491.364	19.691.790	799.574
(aumento)/diminuzione crediti verso soci per finanziamenti	43.497.720	17.854.782	25.642.937
aumento/(diminuzione) debiti vs. altri finanziatori	10.314.255	14.182.529	3.868.274
pagamento dividendi	-	-	-
Aumenti di capitale	25.830.000	-	25.830.000
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di finanziamento	38.522.101	2.980.463	35.541.638
E. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B + C + D)	463.053	908.107	445.055
F. DISPONIBILITA' FINANZIARIE NETTE (A + E)	1.793.574	1.330.521	463.054

La sottoscritta dott.ssa Margherita Gardi, dottore commercialista, regolarmente iscritta all'Aibo Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Torino al numero 208, incaricata dall'Amministratore Unico della società, dichiara ai sensi dell'articolo 31, comma 2-quinquies, L. 340/2000 che lo stato patrimoniale e il conto economico in formato XBRL e lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa in formato PDF/A, composti da n. 45 pagine sono conformi ai corrispondenti documenti originali depositati presso la società.
Torino,

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Torino - autorizzazione del Ministero delle Finanze - Direzione Generale delle Entrate in Piemonte - n. 9/2000 del 26/09/2000.

INFRATRASPORTI.TO S.r.l. con socio unico

Sede in Torino, C.so Siccardi 15
Capitale sociale euro 217.942.216,00i.v.
Registro delle Imprese di Torino e n. di codice fiscale 10319310016

Relazione del Collegio Sindacale al bilancio al 31 dicembre 2014

Al Socio unico della INFRATRASPORTI.TO S.r.l.,

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2014 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.

l) 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.

In data 23 dicembre 2014 l'assemblea ha deliberato un aumento di capitale sociale di complessivi euro 25.830.000,00, integralmente liberato mediante il conferimento in natura ai sensi degli artt. 2440, 2464 e 2465 c.c., di una parte del compendio della rete tranviaria relativa alla linea 16.

Abbiamo acquisito informazioni sulle operazioni poste in essere con parti correlate e diamo atto che esse sono adeguatamente riflesse nell'informativa resa nella Relazione sulla gestione e nella Nota integrativa. Con particolare riguardo ai crediti commerciali nei confronti del gestore del servizio di trasporto GTT, invitiamo la



Società a proseguire nell'attività di monitoraggio e riduzione dell'esposizione netta già perseguita nel corso dell'esercizio e dei precedenti.

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 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 2014, 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.

Data la rilevanza del tema, ci siamo soffermati, anche mediante confronto con l'Amministratore Unico e con la Società di revisione, in merito alla rilevazione degli effetti conseguenti alla svalutazione del credito per contributi nei confronti del



Comune di Torino di cui il bilancio e la nota integrativa offrono ampia illustrazione. Effetti che si sono manifestati nella significativa diminuzione della posta del risconto passivo così come meglio dettagliato nella citata nota integrativa.

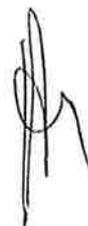
Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e, anche a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

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 i seguenti richiami d'informativa:

- *«In data 22 maggio 2015 GTT ha parzialmente confermato i saldi in essere al 31 dicembre 2014 con la società, senza tuttavia fornire alcuna motivazione circa le ragioni delle differenze riscontrate. Infratrasporti rileva che nell'accertare e quantificare le reciproche posizioni creditorie e debitorie ha seguito i criteri applicati negli anni pregressi, già condivisi e fatti propri da GTT. Infatti il 23 dicembre 2014 sono state effettuate le compensazioni delle somme reciprocamente dovute per l'anno 2013. Con riguardo alla definizione dei rapporti contabili per l'anno 2014, Infratrasporti aveva trasmesso a GTT in data 4 marzo 2015 i dati risultanti dalle proprie registrazioni contabili, così come sopra indicati, fornendone anche tutti i relativi dettagli»;*
- *«Nell'ambito della procedura di riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e di debito in essere al 31 dicembre 2014 con il Comune di Torino, sono emerse discordanze riguardanti crediti della società per circa 12,6 milioni di Euro derivanti dall'applicazione dell'art. 7 della Convenzione di Dettaglio. Il Comune di Torino non riconosce tali debiti in quanto afferma di non avere alcuna obbligazione giuridica per la copertura dei suddetti oneri non avendo sottoscritto alcuna convenzione recante specifiche obbligazioni giuridiche in merito, sebbene tali obbligazioni siano dedotte dalla citata disposizione della Convenzione di Dettaglio attualmente vigente. La Città di Torino ha avviato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un confronto per verificare la possibilità di trasferire contributi statali disponibili per altre infrastrutture*



cittadine sul progetto Lingotto-Bengasi. Al riguardo si specifica che già nel mese di gennaio del 2015 circa 3,3 milioni di Euro sono stati rimborsati dalla Città di Torino alla Società a seguito dell'erogazione del sopra menzionato contributo ministeriale. Si sottolinea al riguardo che tali crediti non hanno avuto alcun effetto nei conti economici dei differenti esercizi».

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.

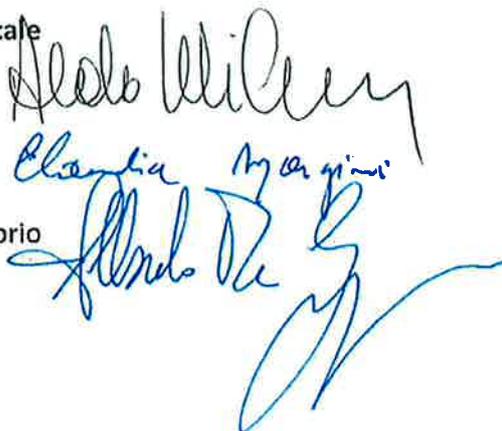
Torino, li 12 giugno 2015

Il Collegio Sindacale

Aldo Milanese

Claudia Margini

Alberto De Gregorio



The image shows three handwritten signatures in blue ink. The first signature is for Aldo Milanese, the second for Claudia Margini, and the third for Alberto De Gregorio. The signatures are written in a cursive style and are positioned to the right of their respective printed names.

**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 2014. 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 da noi emessa in data 12 giugno 2014.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2014 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società 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:
 - In data 22 maggio 2015 GTT ha parzialmente confermato i saldi in essere al 31 dicembre 2014 con la società, senza tuttavia fornire alcuna motivazione circa le ragioni delle differenze riscontrate. Infratrasporti rileva che nell'accertare e quantificare le reciproche posizioni creditorie e debitorie ha seguito i criteri applicati negli anni pregressi, già condivisi e fatti propri da GTT. Infatti il 23 dicembre 2014 sono state effettuate le compensazioni delle somme reciprocamente dovute per l'anno 2013. Con riguardo alla definizione dei rapporti contabili per l'anno 2014, Infratrasporti aveva trasmesso a GTT in data 4 marzo 2015 i dati risultanti dalle proprie registrazioni contabili, così come sopra indicati, fornendone anche tutti i relativi dettagli.

- Nell'ambito della procedura di riconciliazione dei reciproci rapporti di credito e di debito in essere al 31 dicembre 2014 con il Comune di Torino, sono emerse discordanze riguardanti crediti della società per circa 12,6 milioni di Euro derivanti dall'applicazione dell'art. 7 della Convenzione di Dettaglio. Il Comune di Torino non riconosce tali debiti in quanto afferma di non avere alcuna obbligazione giuridica per la copertura dei suddetti oneri non avendo sottoscritto alcuna convenzione recante specifiche obbligazioni giuridiche in merito, sebbene tali obbligazioni siano dedotte dalla citata disposizione della Convenzione di Dettaglio attualmente vigente. La Città di Torino ha avviato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un confronto per verificare la possibilità di trasferire contributi Statali disponibili per altre infrastrutture cittadine sul progetto Lingotto-Bengasi. Al riguardo si specifica che già nel mese di gennaio del 2015 circa 3,3 milioni di Euro sono stati rimborsati dalla Città di Torino alla Società a seguito dell'erogazione del sopra menzionato contributo ministeriale. Si sottolinea al riguardo che tali crediti non hanno avuto alcun effetto nei conti economici dei differenti esercizi.
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 2014.

Torino, 12 giugno 2015

BDO S.p.A



Eugenio Vicari

Partner