



INFRATRASPORTI.TO S.r.l. **con socio unico Città di Torino**

Sede legale in Torino – C.so Novara 96
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 2022

INFRATRASPORTI.TO S.r.l. con socio unico Città di Torino

Relazione e bilancio al 31.12.2022

Sede legale in Torino – C.so Novara 96
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

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PRESIDENTE

PROF. BERNARDINO CHIAIA

CONSIGLIERI

ARCH. CRISTINA MANARA

DOTT. MASSIMO GUERRINI

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE

DOTT. PIER LUIGI PASSONI

SINDACI EFFETTIVI

DOTT. SSA FIORELLA VASCHETTI

DOTT. PAOLO RIZZELLO

SINDACI SUPPLENTI

DOTT. SSA MIRIAM DENISE CAGGIANO

DOTT. MAURIZIO CACCIOLA

SOCIETÀ DI REVISIONE ¹

CROWE BOMPANI S.P.A.

IL RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

ORGANISMO DI VIGILANZA EX D.LGS. N. 231/01

Avv. ANDREA MOREZZI / Avv. FRANCESCA IMARISIO / Avv. MARINELLA GALLETTO

¹ Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 29/06/2021

INDICE

Pag.	5 – Relazione sulla gestione
	5 – <i>Andamento macroeconomico</i>
	19 – <i>Situazione patrimoniale, economica e finanziaria</i>
	22 – <i>Andamento generale della gestione operativa</i>
	29 – <i>Oneri e proventi finanziari e straordinari ed imposte sul reddito</i>
	32 – <i>Investimenti</i>
	57 – <i>Prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità</i>
	60 – <i>Gestione dei rischi ed adempimenti ex D.lgs. n. 175/2016</i>
	61 – <i>Informazioni attinenti alla sicurezza, all'ambiente e al personale</i>
	70 – <i>Rapporti con le parti correlate</i>
	77 – <i>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>
	77 – <i>Evoluzione prevedibile della gestione</i>
	80 – <i>Situazione finanziaria</i>
	89 – <i>Bilancio d'esercizio: Stato Patrimoniale e Conto Economico</i>
	92 – <i>Rendiconto finanziario</i>
	93 – <i>Nota integrativa</i>
	140 – <i>Relazione dei Sindaci e Relazione del Revisore Legale</i>

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Il Bilancio 2022 della Società Infratrasporti.To S.r.l. (d'ora in poi anche solo Infratrasporti) si chiude con un risultato positivo al netto delle imposte di circa 405 mila Euro, in sensibile aumento rispetto al risultato del 2021 (+9,9%; +36,4 mila Euro circa in valore assoluto), sostanzialmente in linea con il PEF²⁰²² (+2,5%; +10 mila Euro in valore assoluto) elaborato nei mesi di ottobre e novembre 2018.

Con riferimento agli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 175 del 19 agosto 2016 si fa presente che la valutazione sugli specifici rischi di crisi aziendale di cui all'art. 6, comma 2, è riportata nella apposita sezione "*Relazione sul governo societario*".

Nel corso dell'esercizio 2022 è proseguito l'impegno della Società per raggiungere gli obiettivi istituzionali affidati dal Socio unico: nello specifico sono continuati, con minori difficoltà i lavori nei cantieri per la realizzazione dei due lotti funzionali del prolungamento ovest (tratta Collegno-Cascine Vica) della linea 1 della Metropolitana automatica, e sono state ultimate le procedure per il collaudo del prolungamento sud (tratta Lingotto-Bengasi, entrata in esercizio nell'aprile del 2021).

Il 4 febbraio 2022 è stato stipulato il contratto con Alstom Ferroviaria per la "migrazione del sistema di segnalamento" della Linea 1 della Metropolitana Automatica dall'analogico VAL al più moderno digitale CBTC, nonché la fornitura di 4 nuovi treni compatibili con l'infrastruttura esistente VAL.

Relativamente all'attività di progettazione, nel corso del 2022 è continuata a pieno regime l'attività di Progettazione Definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, sviluppata in BIM, e affidata alla Società con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 2020 02495/34) in data 17 novembre 2020, limitatamente alla prima tratta funzionale Rebaudengo – Politecnico, per un importo di circa 20,9 milioni di Euro, il cui contratto è stato firmato l'11 gennaio 2021.

L'attività di progettazione è stata espletata in coerenza con il cronoprogramma allegato al contratto, rispettando tutte le consegne ivi previste (sono stati trasmessi oltre 1400 elaborati).

La consegna dei principali elaborati del Progetto Definitivo è stata sostanzialmente completata entro il mese di dicembre ed è attualmente all'esame di validazione da parte di specialisti incaricati dalla Città. In data 2 dicembre 2022 il Comune ha presentato alla Regione Piemonte istanza per l'avvio del procedimento per l'emissione del Provvedimento

Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27bis del D.Lgs 152/2006 s.m.i., relativamente al Progetto Definitivo della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino tratta Rebaudengo-Politecnico.

La crisi russo-ucraina ha comportato la necessità di aggiornare i computi per la determinazione del costo complessivo dell'intervento, attualmente ancora in corso.

Sono infine continuate le attività di progettazione e di esecuzione dei lavori di mantenimento e di ammodernamento delle infrastrutture di trasporto affidate dalla Città (rete tranviaria torinese e tratta in esercizio della Metropolitana), in stretta collaborazione con il gestore del servizio TPL di Torino GTT S.p.A., nell'ottica del progressivo miglioramento ed efficientamento del sistema dei trasporti pubblici al servizio dell'area metropolitana torinese.

Nel 2022, finalmente dopo anni di bassa crescita e negativi effetti sull'economia prima della pandemia e successivamente dell'invasione della Russia nei territori dell'Ucraina, il Pil ai prezzi di mercato è risultato pari a 1.909.154 milioni di euro correnti, registrando una crescita del 6,8% rispetto all'anno precedente; in volume il Pil è cresciuto del 3,7%.

Dal lato della domanda interna nel 2022 si registra, in termini di volume, un incremento del 9,4% degli investimenti fissi lordi e del 3,5% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono salite del 9,4% e le importazioni del 11,8%.

Questa crescita del PIL è stata supportata dalla domanda nazionale, mentre l'apporto della domanda estera è stato sostanzialmente invariato.

Gli investimenti in costruzioni hanno segnato due anni di crescita record, del 20% nel 2021 e del 12% nel 2022, sebbene nel 2023 l'Ance preveda un ritorno del segno negativo con un calo degli investimenti del 5,7%.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI ^(*)					
	2021	2020	2021 ^(*)	2022 ^(*)	2023 ^(*)
	Millioni di euro	Variazioni % in quantità			
COSTRUZIONI	153.051	-6,2%	20,1%	12,1%	-5,7%
ABITAZIONI	71.869	-7,8%	21,7%	18,1%	-18,6%
- nuove	15.804	-10,2%	11,2%	4,5%	3,4%
- manutenzione straordinaria	55.975	-7,0%	25,0%	22,0%	-24,0%
NON RESIDENZIALI	81.182	-4,8%	18,6%	6,6%	7,2%
- private	50.999	-8,9%	20,9%	8,2%	-3,0%
- pubbliche	30.183	2,8%	15,8%	4,0%	25,0%

(*) Al netto dei costi per trasferimento di proprietà (**) Stime Ance Elaborazione Ance su dati Istat

Fonte: Ance

In particolare i conti economici trimestrali elaborati dall'Istat indicano per gli investimenti in costruzioni (al lordo dei costi per il trasferimento della proprietà) un marcato aumento tendenziale.

Positivi anche i dati sui permessi di costruire riferiti al primo semestre 2022 a conferma di un trend positivo ormai in atto da diversi anni e solo parzialmente interrotto dal risultato negativo del 2020.

Il comparto residenziale registra una crescita del 4,5% per le nuove abitazioni concesse ed addirittura +22% per gli interventi di manutenzione straordinaria, mentre per il non residenziale l'aumento appare nel complesso più contenuto (+6,6%; era stato +18,6% nel 2021), ancora più attenuato per le "opere pubbliche" (+4%; era stato nel 2021 +15,8%).

La stima degli investimenti in "opere pubbliche" è stata rivista al ribasso rispetto alle attese dell'inizio del 2022 (+8,5% su base annua), in considerazione degli effetti sul comparto delle tensioni sui prezzi di materie prime ed energia, che hanno determinato un rallentamento nell'avvio delle nuove iniziative programmate per l'anno in corso e dalle difficoltà attuative dei programmi di investimento previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Queste difficoltà risultano confermate nella recente Nota di Aggiornamento del DEF 2022 che registra un ridimensionamento degli investimenti fissi lordi della PA (-3,3%), spiegato dalle difficoltà attuative del PNRR che hanno reso necessario il rinvio di alcuni investimenti dal 2022 agli anni successivi.

Investimenti in costruzioni* per comparto

* Al netto dei costi per trasferimento di proprietà



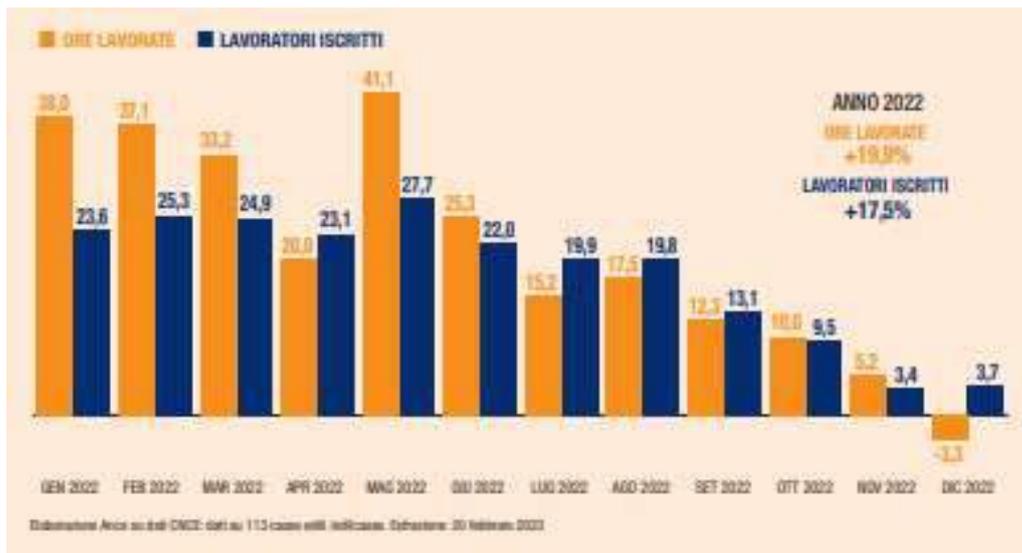
La ripresa dei livelli produttivi nel settore ha positivamente influenzato anche i livelli di occupazione.

L'anno 2022 si chiude con una lieve flessione a dicembre delle ore lavorate (-3,3%) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (il quale a sua volta aveva registrato un significativo aumento del 44,6% nel confronto con dicembre 2020), mentre continuano a tenere i lavoratori iscritti (+3,7%).

Complessivamente nel 2022 si registra una crescita media del 19,9% delle ore lavorate su base annua e del 17,5% del numero dei lavoratori, con tassi di incremento particolarmente elevati soprattutto nella prima parte dell'anno.

La performance positiva del 2022 conferma il trend già riscontrato nel 2021 (+30,3% per le ore lavorate e +14,5% per i lavoratori iscritti rispetto all'anno pandemico).

ORE LAVORATE E LAVORATORI ISCRITTI



Dopo un 2022 che ha visto il costo dei beni energetici e delle materie prime raggiungere i livelli più alti degli ultimi 10 anni o addirittura superare il loro massimo storico, il nuovo anno si è aperto con primi segnali di rallentamento della dinamica dei prezzi.

Infatti si osserva come i rincari registrati già a partire dalla fine del 2020, a seguito della ripresa post pandemica e accentuatissimi notevolmente in seguito allo scoppio del conflitto Russia-Ucraina, siano in una fase di superamento del picco.

Nel dettaglio, a gennaio 2023, sia l'energia elettrica che il gas naturale hanno subito forti flessioni rispetto ai valori registrati nello stesso periodo dell'anno precedente (-22,3% per il primo e -25% per il secondo), attestandosi su livelli paragonabili a quelli del settembre 2021. Tale discesa è principalmente dovuta ad una domanda di gas naturale minore delle attese, risultante da un inverno mite, dalla riduzione dei consumi delle famiglie e favorito anche da stock europei di gas ancora alti.

La discesa del prezzo dell'energia ha influenzato conseguentemente il costo delle materie plastiche, che hanno sperimentato delle diminuzioni, sia su base mensile che annuale.

Anche il prezzo del bitume è in calo, proseguendo il trend iniziato da giugno 2022 nonostante la stretta sull'offerta operata dai produttori in Cina e Sud Corea. A gennaio, il prezzo del bitume si è attestato su livelli simili a quelli registrati a settembre 2021, che rimangono nettamente più alti rispetto alla media dei mesi seguenti al lockdown.

Di contro, i prezzi delle commodity non energetiche manifestano ancora rialzi.

Il costo dei metalli a gennaio 2023, risulta ancora in aumento, sostenuto soprattutto dalle prospettive di recupero dell'economie cinese per effetto della rimozione dei vincoli alla mobilità e dei ristoccaggi operati nel periodo precedente al Capodanno lunare.

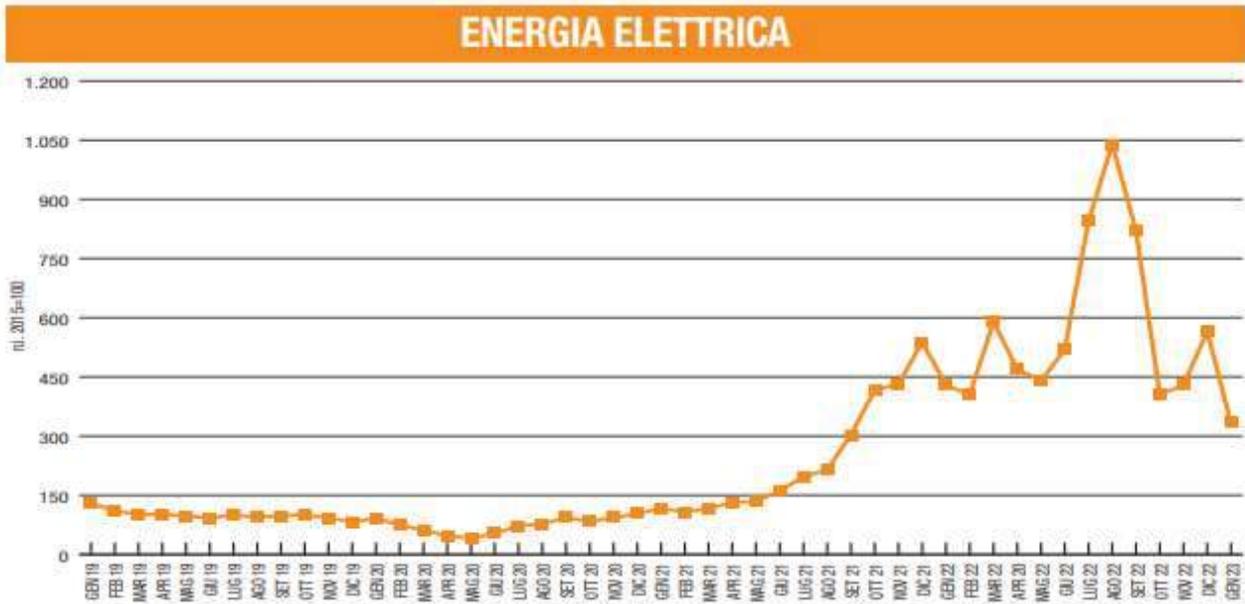
Sui mercati siderurgici, il primo mese dell'anno si è chiuso con un ulteriore aumento del prezzo del ferro tondo per cemento armato del +6,4% su base annua e il rame, che nel corso del 2022 aveva mostrato un modesto incremento del +6,1%, registra a gennaio un ulteriore aumento del +5,7% rispetto a dicembre dello scorso anno.

In questo contesto, le imprese di costruzioni, si trovano oggi a sostenere una duplice emergenza: il caro energia e il caro materiali.

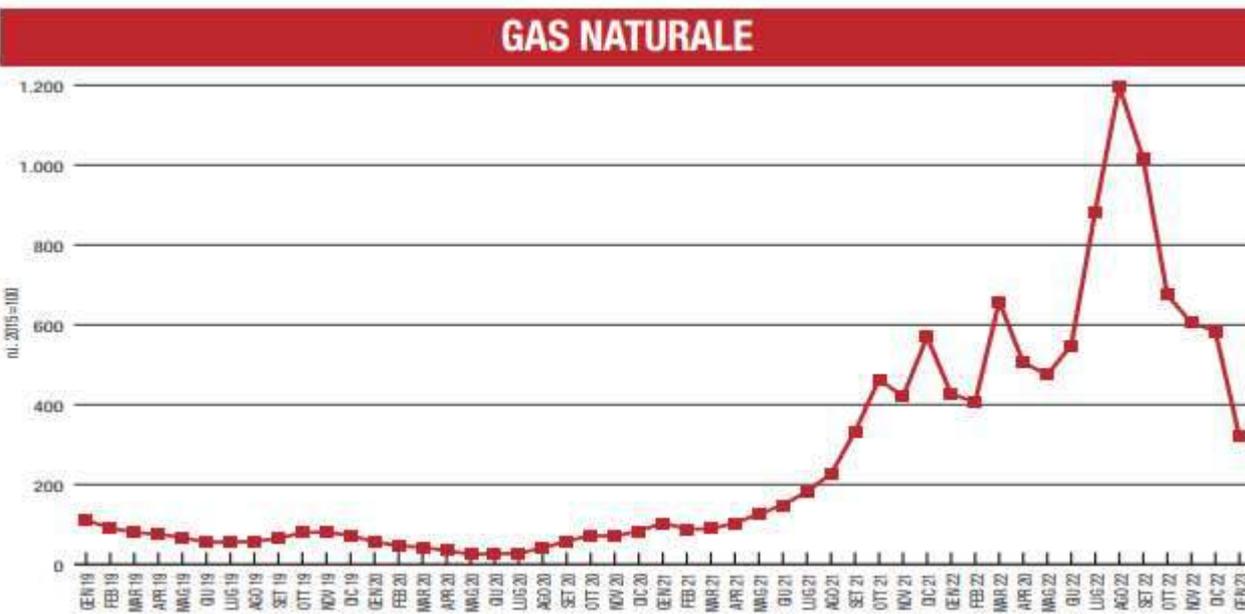
VARIAZIONI DI PREZZO DI ALCUNI MATERIALI DA COSTRUZIONE			
MATERIALE	Fonte	Var % media 2023/ media 2021	Var % gen. 2023/ gen. 2022
Ferro - acciaio tondo per cemento armato	Metal Bulletin	+37,2%	+6,4%
Polietilene (HDPE)	Prometeia	-1,5%	-18,2%
Polietilene (LDPE)	Prometeia	-5,1%	-26,6%
Polipropilene	Prometeia	-4,2%	-28,2%
PVC	Prometeia	+16,2%	-33,1%
Polistirene	Prometeia	+26,4%	-6,0%
Rame	Prometeia	+6,1%	-3,3%
Petrolio	Prometeia	+55,7%	+4,4%
Gasolio	Prometeia	+95,1%	+31,5%
Bitume	Argus	+34,3%	-7,8%
Legname di conifera: piattato grezzo, Italia (€/mc)	Prometeia	-13,1%	-20,4%
Gas Naturale	Prometeia	+179,7%	-25,0%
Energia Elettrica	Prometeia	+142,5%	-22,3%

Elaborazione Anica su dati Metal Bulletin, Prometeia e Argus

Nonostante la moderata discesa dei prezzi, il costo dell'energia rimane tuttora su livelli decisamente più alti rispetto ai mesi della riapertura post-pandemica, con un aggravio di spesa sulle lavorazioni e sui materiali impiegati nei cantieri.

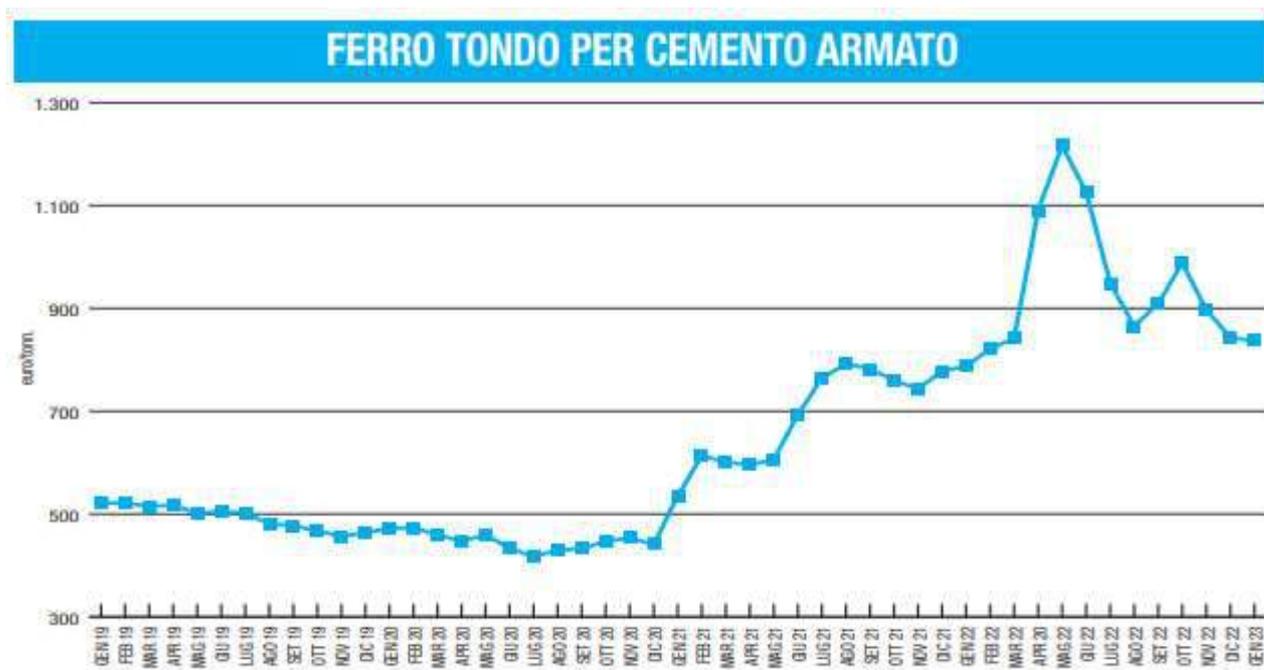


Elaborazione Ance su Prometeia



Elaborazione Ance su dati Prometeia

Tale dinamica si unisce agli aumenti di prezzo delle principali materie prime impiegate dal settore delle costruzioni che si sono manifestati ben prima della crisi energetica, a causa dell'interruzione delle filiere produttive che avevano, già alla fine del 2020, determinato uno shock nel lato dell'offerta.



Elaborazione Ance su dati Metal Bulletin

Di fronte a tali aumenti che impattano fortemente sui costi di costruzione, il Governo, con la nuova Legge di Bilancio, ha cercato di introdurre delle misure di contrasto i cui effetti si potranno avere non prima della seconda metà del 2023.

In Piemonte il 2022, nonostante le difficoltà indotte dalla guerra e dal “caro energia”, ha registrato ancora una crescita economica decisa, sebbene inferiore a quella del 2021, sia a livello nazionale che regionale.

A trascinare lo sviluppo è stata soprattutto la domanda nazionale al netto delle scorte, mentre la domanda estera e la variazione delle scorte hanno fornito contributi negativi.

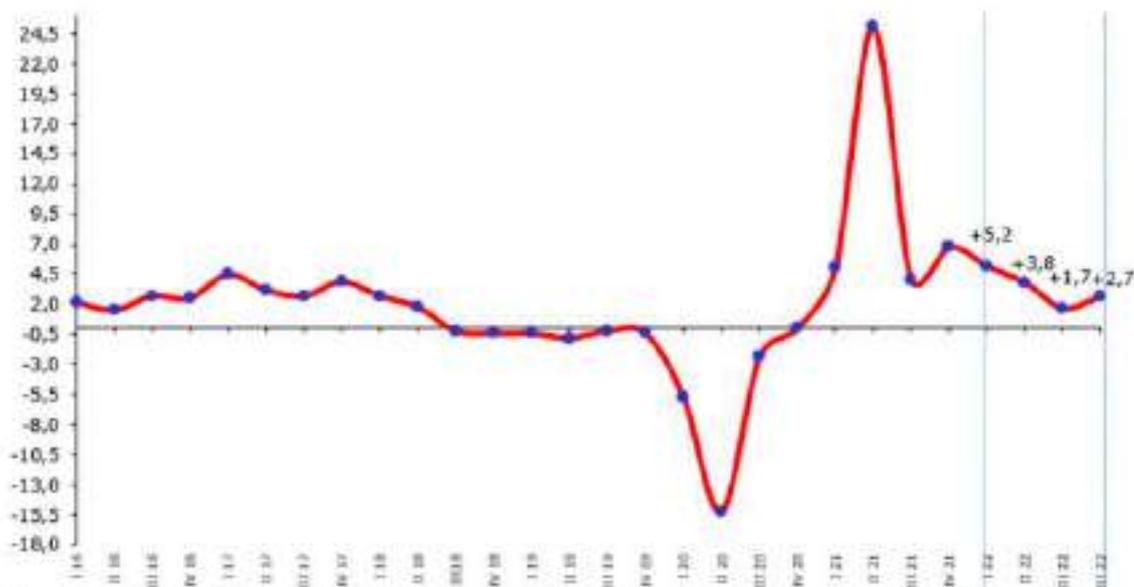
In questo contesto complessivo il comparto manifatturiero piemontese ha confermato la propria solidità evidenziando dinamiche positive della produzione industriale in tutti i principali settori, in tutte le realtà provinciali e nelle diverse classi dimensionali d’impresa.

La crescita media della produzione manifatturiera per l’intero 2022 è stata pari al 3,4%, confermando che, nonostante le difficoltà provenienti dal conflitto bellico e indotte dal “caro energia”, il tessuto industriale manifatturiero piemontese ha mantenuto un trend espansivo, seppur di intensità minore rispetto a quanto evidenziato nel 2021 (+10,3%).

La produzione industriale in Piemonte

Variazione % della produzione rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente

Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022
-0,5%	-5,9%	+10,3%	+3,4%



Fonte: Unioncamere Piemonte, Indagine congiunturale sull'industria manifatturiera piemontese, trimestri vari

Nel 2022 solo tre imprese su dieci hanno effettuato investimenti.

Il 17% non ha investito a causa delle problematiche indotte dal “**caro energia**”, mentre un'impresa su due non lo avrebbe fatto comunque.

La propensione a investire risulta maggiore nelle industrie chimiche e delle materie plastiche e appare più ridotta tra le aziende della filiera tessile. La vera discriminante risulta ancora una volta la dimensione aziendale: le imprese di grandi dimensioni hanno effettuato investimenti nella quasi totalità dei casi (99,3%), mentre quelle micro lo hanno fatto solo nel 27% delle situazioni.

Il 38% delle imprese ha introdotto nel 2022 innovazioni per lo più di processo, organizzative e di prodotto.

In questo quadro congiunturale, assieme ad una normativa di non sempre semplice interpretazione ed applicazione, ed oltretutto in continua evoluzione, Infratrasporti ha comunque garantito la continuità ed il completamento degli interventi in corso di esecuzione nonché lo sviluppo di nuovi progetti.

In particolare sono stati mantenuti attivi gli interventi già in corso di esecuzione (prolungamento ovest) nonché attivati quelli nuovi (ampliamento officina, costruzione nuovo deposito e migrazione del sistema di segnalamento).

In questo contesto operativo e congiunturale così complesso, reso ancora più critico dai cronici ritardi dei pagamenti da parte delle Pubbliche Amministrazioni, significativamente condizionati da procedure amministrative molto articolate e complesse con conseguente grave pregiudizio per gli Enti creditori e di conseguenza per Infratrasporti, i risultati ottenuti dimostrano la determinazione e l'impegno della Società nel perseguire gli obiettivi che le ha assegnato il Socio unico.

Nello specifico permangono le difficoltà temporali nell'erogazione dei contributi ministeriali assegnati, che comportano oneri finanziari non indifferenti per la società nell'esposizione bancaria, alla luce della nuova situazione dei tassi di interesse.

Infratrasporti gestisce attualmente investimenti relativi al sistema della mobilità dell'hinterland torinese per un valore complessivo di circa 1,8 miliardi di Euro al lordo delle quote ammortizzate, senza tenere conto della rete tranviaria rimasta in proprietà della Città di Torino - fatta eccezione per la Linea 4 e di parte della Linea 16 di proprietà della Società - il cui valore netto contabile è stimato in oltre 150 milioni di Euro.

Nel 2022 la Società ha proseguito nell'attuazione del piano di sviluppo infrastrutturale, per cui al 31 dicembre 2022 risultano in corso di realizzazione interventi per oltre 450 milioni di Euro circa di opere infrastrutturali connesse alla Linea 1 della Metropolitana Automatica, tutte qualificate come strategiche e pertanto contribuite quasi integralmente con risorse pubbliche, nonché ulteriori 73 milioni di Euro di interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture in esercizio pianificati nel triennio 2023-2025 (di cui circa 38 milioni di Euro sulla Metropolitana e 35 milioni di Euro sulla rete tranviaria propria ed in gestione dalla Città di Torino), anche questi parzialmente contribuiti con circa 29 milioni di Euro di risorse statali destinati dal DM 443 per il finanziamento dei cosiddetti "deficit manutentivi".

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

- prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana (tratta Collegno-Cascine Vica): sono in pieno sviluppo i lavori per la realizzazione del primo lotto funzionale Fermi-Collegno Centro affidati ad una RTI con mandataria la società ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A. (avanzamenti lavori al 31/12/2022 per circa 50,9 milioni di Euro pari

al 78,1% del valore dell'appalto) ed i lavori per il secondo lotto funzionale Collegno Centro - Cascine Vica affidati al RTI costituito da ICI S.p.A. (mandataria) e da Gimac Holding S.r.l. (mandante), (avanzamenti lavori nel 2022 per circa 45,9 milioni di Euro pari all'56,1% del valore dell'appalto). L'intero intervento infrastrutturale registra al 31/12/2022 un avanzamento lavori pari a circa 132,8 milioni di Euro pari al 48,9% del costo complessivo dell'opera (271,8 milioni di Euro).

La copertura finanziaria sia del primo lotto funzionale, il cui costo complessivo è stimato in 123,7 milioni di Euro, che del secondo lotto funzionale, il cui costo complessivo è stimato in 148,2 milioni di Euro, è garantita interamente dallo Stato, che ha già erogato circa il 46,13% del contributo;

- implementazione del comprensorio tecnico di Collegno attraverso l'avvio della costruzione dell'ampliamento officina manutenzione treni e del nuovo deposito in vista del futuro approvvigionamento di nuovo materiale rotabile per una spesa complessiva di poco meno di 39 milioni di Euro (avanzamento lavori al 31/12/2022 pari a circa 5,4 milioni di Euro; 13,9% del costo complessivo delle opere);
- avvio dell'esecuzione del Contratto d'Appalto per la migrazione del sistema di segnalamento dall'analogico VAL al più moderno sistema digitale CBTC della Linea della Metropolitana Automatica di Torino, per l'adeguamento del Materiale Rotabile esistente VAL208NG al nuovo sistema di segnalamento digitale ed infine per la fornitura di 4 nuovi treni compatibili con l'infrastruttura VAL alla Società Alstom Ferroviaria. E' stato approvato il progetto esecutivo dell'intervento consegnato nel mese di giugno 2022 ed avviate le prime attività propedeutiche alla realizzazione dello stesso (avanzamento del progetto pari a circa 6,2 milioni di Euro pari al 4% del costo complessivo dell'intervento di circa 156 milioni di Euro).
- interventi di manutenzione straordinaria e gestione delle procedure per ultimazione dei collaudi sulle tratte in esercizio Collegno-Porta Nuova-Lingotto;

Con riferimento all'attività di engineering, si segnalano altresì le seguenti principali attività:

- nell'ambito della collaborazione con il Comune di Torino per l'elaborazione del Progetto Definitivo della Linea 2, partendo dalla revisione del Progetto di fattibilità tecnico-economico presentato dalla Città nel gennaio 2021 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Società nel corso del 2022 ha continuato l'attività di progettazione rispettando il cronoprogramma definito contrattualmente e consegnando al Socio Unico tutti gli elaborati necessari ad all'attivazione delle Conferenze dei Servizi e procedendo

con le ulteriori successive consegne della documentazione progettuale necessaria per la validazione del Progetto Definitivo;

- progettazione e controllo degli interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria propria (Linea 4 e porzione della Linea 16) e della Città di Torino;
- attività di engineering (progettazione) degli interventi per il potenziamento della rete tranviaria della Città di Torino.

Nel 2022 è continuata la collaborazione con la Città di Torino per il completamento della 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 che sono scadute alla fine del 2016, 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 il 29 ottobre 2012, così come modificato in data 29 novembre 2013.

Questo complesso iter tecnico amministrativo si è finalmente concluso nel mese di febbraio 2023, con l'approvazione dello schema di Convenzione Ferrofilo tranviaria per il diritto d'uso degli impianti filoferrotranviari e di fermata, da parte del Consiglio Comunale della Città di Torino in data 6 febbraio 2023 e da parte del Consiglio di Amministrazione di Infratrasporti in data 27 febbraio 2023. La concessione d'uso scadrà il 30 giugno 2027.

La Società nel 2022 ha definitivamente ceduto l'immobile sito in Torino via Magenta n. 6, così detto "Palazzo Nigra", di concerto e con il consenso del Socio unico. In data 3 agosto 2022 è stato stipulato il contratto di vendita della porzione immobiliare, previa autorizzazione dell'Assemblea di Infratrasporti in data 26 luglio 2022.

Tenuto conto dell'importante esperienza maturata dalla Società per lo sviluppo di attività di progettazione e le conseguenti direzioni dei lavori, tenuto conto dell'evoluzione normativa in materia e dell'esigenza della Pubblica Amministrazione di dare attuazione – anche a fasi progressive – al sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti e delle Centrali di Committenza, nell'ambito degli obiettivi del PNRR, il Socio Unico ha ritenuto utile, anche alla luce delle linee guida ANAC approvate con la Delibera n. 441 del 28 settembre 2022, affidare alla Società il compito di qualificarsi come Centrale di Committenza.

In esito alla deliberazione del Consiglio Comunale del 21 novembre 2022 n. 767/2022 in data 30 novembre 2022, l'Assemblea Straordinaria di Infratrasporti ha approvato la

modificazione dell'oggetto sociale, con la possibilità per la Società di svolgere l'attività di "Centrale di Committenza" e l'adozione di un nuovo testo di statuto sociale con miglioramenti della stesura, aggiornamenti e revisioni connesse ad aggiornamenti normativi. Infra.To continua ad operare in regime transitorio in quanto iscritta all'AUSA sulla base della disciplina transitoria per la qualificazione delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza ex art. 38 d.lgs. 50/2016, cui sarà data attuazione con il nuovo codice appalti approvato con D.lgs. 36/2023.

La Società sta onorando con puntualità gli impegni assunti verso le Banche finanziatrici (accordo sottoscritto nel mese di dicembre 2018 per riequilibrare la propria esposizione debitoria verso le banche stesse), nonostante le difficoltà e le restrizioni di finanza pubblica abbiano ritardato i paralleli adempimenti di esdebitazione da parte di GTT S.p.A. e della Città di Torino.

Infratrasporti ha adempiuto puntualmente ai propri obblighi di informativa verso le Banche finanziatrici; i flussi finanziari trimestrali sono stati monitorati e trasmessi alle Banche stesse assieme ai promemoria delle riunioni svolte con il socio unico Città di Torino nell'ambito delle verifiche trimestrali del controllo analogo.

Nel corso del 2022 si è reso necessario consultare più Istituti finanziatori per l'accesso ad un finanziamento finalizzato all'anticipazione dei contributi statali destinati al co-finanziamento delle infrastrutture in corso di realizzazione.

Nel mese di giugno 2022 è stata stipulata una linea di credito di 45 milioni di Euro finalizzata ad anticipare i contributi statali destinati al finanziamento della "migrazione del sistema di segnalamento della Linea 1 da analogico a digitale CBTC ed all'acquisto di 4 nuovi treni compatibili con l'infrastruttura VAL".

Al 31 dicembre 2022 la linea di credito risulta utilizzata per circa 30,4 milioni di Euro.

Gli uffici amministrativi della Società hanno avviato le procedure per l'aggiornamento del PEF elaborato alla fine del 2018; tuttavia, tenuto anche conto della necessità di coordinare questo lavoro con l'aggiornamento del Piano Industriale di GTT S.p.A. di prossima approvazione, il completamento di questa attività è stata pianificata per la seconda metà del 2023.

Infratrasporti ha continuato nel corso del 2022 a sviluppare sinergie e collaborazioni con analoghe società in house (Brescia Infrastrutture, Agenzia della Mobilità Piemontese, ecc.) e con il Politecnico di Torino per mettere a fattor comune le rispettive competenze specialistiche e le esperienze maturate, in relazione alla realizzazione, manutenzione e

gestione delle Linee metropolitane, delle reti infrastrutturali, con particolare riferimento alle attività di programmazione, progettazione, assistenza tecnica, affidamento dei lavori, esecuzione e manutenzione delle strutture realizzate e realizzande, funzionali allo sviluppo delle linee di trasporto locale a guida vincolata.

In data 17 novembre 2022, è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la prevenzione e il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi "critici" con il Compartimento Polizia Postale e delle Comunicazioni per il Piemonte e Valle d'Aosta, Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica, che potrà collaborare con la società per lo sviluppo di un programma di durata triennale, finalizzato alla condivisione e all'analisi delle informazioni idonee a prevenire e contrastare attacchi o danneggiamenti alle infrastrutture informatiche.

La partnership consentirà di adottare procedure di intervento e uno scambio informativo utile all'implementazione ed innalzamento degli standard di sicurezza cibernetica; tra gli scopi peculiari vi è quello di prevenire l'indebita sottrazione di dati nonché qualsiasi ulteriore attività illecita correlata agli attacchi informatici con particolare attenzione alla garanzia di continuità nei servizi di pubblica utilità.

* * *

SITUAZIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

L'andamento economico, patrimoniale e finanziario della gestione così come risultante dagli schemi di Stato Patrimoniale e di Conto Economico al 31 dicembre 2022 e dalla Nota Integrativa evidenzia un risultato d'esercizio pari a circa 405 mila Euro.

Le risultanze patrimoniali dell'esercizio sono così sintetizzabili:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	PEF ²⁰²²
ATTIVITA'	1.446.070	1.431.006	1.419.534	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.525.639
PASSIVITA'	1.226.591	1.211.142	1.199.393	1.228.872	1.197.427	1.225.644	1.304.447
PATRIMONIO NETTO	219.289	219.479	219.864	220.141	220.511	220.879	220.950
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	190	385	277	370	368	405	242

Dati in migliaia di Euro

Più in dettaglio, anche l'andamento dello Stato Patrimoniale degli ultimi 6 esercizi (dal 2017 al 2022), evidenzia in modo chiaro il forte impegno economico-finanziario della Società, del socio unico Città di Torino e degli Enti di riferimento, con l'indispensabile supporto del Sistema bancario, a finanziare l'adeguamento del sistema infrastrutturale dell'area metropolitana di Torino.

	Bilancio 31/12/2016	Bilancio 31/12/2017	Bilancio 31/12/2018	Bilancio 31/12/2019	Bilancio 31/12/2020	Bilancio 31/12/2021	Bilancio 31/12/2022	PEF ²⁰²² 31/12/2022
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	82.859	83.449	83.320	82.637	82.411	81.176	76.629	87.891
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.083.538	1.068.857	1.049.957	1.023.670	1.080.626	1.083.640	1.126.507	1.239.453
- Immobilizzazioni Lordo	1.447.093	1.401.712	1.431.749	1.507.735	1.870.454	1.998.187	1.709.374	1.887.202
- Fondo di ammortamento	364.155	319.855	447.792	484.065	529.820	564.549	532.597	631.279
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	8	10	10	13	13	9	9	10
ATTIVO CIRCOLANTE	286.804	293.724	297.674	312.180	286.304	283.343	243.223	198.334
- di cui vs. Comune di Torino	289.603	299.808	299.749	245.775	299.810	187.225	160.837	206.943
- di cui vs. S.p.A.	-	26.187	47.423	45.538	37.571	87.071	70.388	25.807
- di cui rimborsare lavori ed oneri su infrastruttura	-	-	-	-	-	-	2.379	-
- di cui altri crediti diversi	-	-	-	12.739	7.080	258	838	7.309
- di cui disponibilità liquide	3.174	1.231	8.483	8.938	27.320	8.906	7.773	4.275
RISCONTI ATTIVI	18	31	44	34	29	139	860	49
TOTALE ATTIVO	1.463.227	1.446.070	1.431.008	1.419.534	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.525.639
PATRIMONIO NETTO	219.289	219.479	219.864	220.141	220.511	220.879	221.284	221.195
FONDO RISCHI	33.751	34.422	34.866	35.748	38.169	36.991	37.754	35.097
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	602	466	476	430	299	268	219	421
DEBITI VS. BANCHE	286.890	289.766	248.991	246.251	227.010	207.101	216.940	186.501
DEBITI VS. FORNITORI	29.918	36.012	11.680	11.200	47.099	37.168	25.046	17.216
ACCONTI DA CLIENTI	-	-	-	-	-	2.599	-	-
DEBITI VS. CONTROLLANTE	46.071	82.127	58.212	64.334	60.029	59.960	66.868	38.647
DEBITI VS. IMPR. SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI	-	-	18.168	9.956	7.949	7.875	8.541	-
ALTRI DEBITI	5.157	5.891	1.873	2.032	1.896	2.088	2.172	1.912
RISCONTI PASSIVI	838.660	828.117	838.871	829.438	848.421	843.381	884.104	1.024.684
TOTALE PASSIVO	1.463.227	1.446.070	1.431.008	1.419.534	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.525.639

Dati in migliaia di Euro

Nel quadriennio 2019-2022, tuttavia, tornano a crescere progressivamente i crediti vs. GTT S.p.A. al netto dei debiti (rispetto al 2018 rispettivamente +5,9 milioni di Euro circa nel 2019, +14,4 milioni di Euro circa nel 2020, +23,9 milioni di Euro circa nel 2021 ed infine +32,6 milioni di Euro circa nel 2022), sebbene, biennio 2020-2021, vada sottolineata la particolare

situazione causata dall'emergenza Covid-19 proprio per il settore del TPL, fortemente penalizzato dalle norme di distanziamento sociale e dalle limitazioni alla mobilità personale. Come risulta dalla tabella sopra riportata, rispetto al dato del 2021, cresce nel 2022 l'attivo immobilizzato (+56,1 milioni di Euro circa) mentre si riduce in modo significativo l'attivo circolante (-30 milioni di Euro circa), costituito principalmente da crediti verso GTT S.p.A. ed il socio unico Comune di Torino (circa il 96% del valore totale).

Nel complesso il rapporto fra Crediti e Debiti inizia a discostarsi progressivamente dall'unità passando dal 93,5% del 2019 al 91% del 2020 al 86,3% del 2021 e al 74,5% del 2022.

Elemento di stabilità è comunque da considerare la parallela crescita del debito verso il Socio unico, infatti se il rapporto sopra riportato fosse calcolato al netto del debito verso il Comune di Torino risulterebbero i seguenti dati: 115,86% nel 2019, 110,3% nel 2020, 106,65% nel 2021 e al 93,9% nel 2022.

Dal punto di vista del conto economico, il risultato dell'esercizio 2022 è stato perseguito in un contesto congiunturale certamente migliore, condizionato, come noto, dall'emergenza sanitaria mantenuta fino a marzo 2022.

La crisi di liquidità della finanza pubblica è stata anche causata dall'assorbimento di risorse finalizzate sia al contenimento dell'impatto dell'emergenza Covid-19 e sia al supporto di settori economici particolarmente colpiti dalla crisi.

	Bilancio 2017	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022
VALORE DELLA PRODUZIONE	57.962	58.639	59.335	62.108	79.019	71.806	73.690
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.785	22.256	22.609	22.850	31.376	30.225	25.403
- Variazione dei lavori in corso su ordinazione						2.079	
- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.632	1.351	1.591	1.869	804	1.064	1.259
- altri ricavi e proventi	34.546	35.032	34.135	37.389	46.839	36.439	47.027
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(9.810)	(9.716)	(9.816)	(10.261)	(17.709)	(15.713)	(10.196)
AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(45.767)	(46.729)	(46.894)	(50.185)	(59.357)	(53.544)	(61.648)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	(55.576)	(56.445)	(56.710)	(60.446)	(77.066)	(69.257)	(71.845)
EBIT	2.386	2.194	1.625	1.662	1.953	2.549	1.845
Proventi ed oneri finanziari	(1.957)	(1.690)	(1.178)	(1.185)	(1.409)	(1.919)	(1.403)
Proventi ed oneri straordinari	0	0	0	0	0	0	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	429	504	447	478	544	631	442
Imposte correnti e anticipata	(239)	(120)	(170)	(107)	(176)	(226)	(200)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	190	385	277	370	368	405	242

Dati in migliaia di Euro

La tabella che precede sintetizza i principali indicatori economici.

Tali risultati sono stati ottenuti adottando attente politiche di "cost control" già attuate negli esercizi precedenti, in linea con gli indirizzi indicati dal Comune di Torino.

Nel 2022 migliora sensibilmente l'EBIT rispetto al dato registrato nel 2021 di circa il 30,1%, dovuto ad una riduzione dei costi della produzione (-7,81 milioni di Euro) più intensa della parallela riduzione del Valore della Produzione -9,12% (-7,2 milioni di Euro).

La riduzione dei costi della produzione è principalmente dovuta alla riduzione di ammortamenti ed accantonamenti -9,8% (+5,8 milioni di Euro in valore assoluto), essenzialmente dovuta all'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana Automatica fino al 2045.

Il risultato di bilancio è infine appesantito dal saldo negativo della gestione finanziaria che peggiora di 509 mila Euro così come rispetto al dato del PEF²⁰²², a causa degli oneri finanziari sostenuti per sugli importi utilizzati della Linea di Credito evergreen da 45 milioni di Euro concessa dal pool costituito fra Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander per anticipare le contribuzioni ministeriali sull'intervento di Migrazione del Sistema di Segnalamento e la fornitura di 4 nuovi treni.

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, risulta normalizzato nel tempo.

	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
VALORE DELLA PRODUZIONE	24.338,0	24.200,2	24.715,6	36.440,1	34.129,6	27.552,5	36.344,2
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	- 9.716,0	- 9.795,8	- 10.258,3	- 17.647,1	- 15.709,9	- 10.196,5	- 20.014,2
Costi capitalizzati	1.351,0	1.591,0	1.869,4	804,2	1.063,6	1.226,3	977,1
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	- 8.365,0	- 8.204,8	- 8.388,9	- 16.842,9	- 14.646,3	- 8.970,2	- 19.037,1
EBITDA	15.973,0	15.995,4	16.326,7	19.597,2	19.483,3	18.582,3	17.307,1
Ammortamenti	- 45.529,0	- 45.994,0	- 49.585,2	- 58.656,8	- 52.501,9	- 60.648,2	- 52.109,4
Risconto dei contributi pubblici	32.541,0	32.541,1	35.521,7	41.764,4	36.813,1	44.877,7	37.101,6
Accantonamenti	- 1.200,0	- 900,0	- 600,0	- 700,0	- 1.042,2	- 1.000,0	- 700,0
EBIT	1.785,0	1.642,6	1.663,2	2.004,8	2.552,4	1.811,9	1.599,4
Proventi ed oneri finanziari	(1.090)	(1.178)	(1.180)	(1.409)	(1.919)	(1.370)	(1.098)
Proventi ed oneri straordinari	409	(17)	(1)	(51)	(3)	0	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	504	447	478	544	631	442	501
Imposte correnti e anticipate	(120)	(170)	(107)	(176)	(226)	(200)	
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	384	277	370	368	405	242	

Dati in migliaia di Euro

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE OPERATIVA

Il Valore della Produzione di Infratrasporti, rettificato dagli effetti dei risconti dei contributi e dei costi capitalizzati nonché delle poste della gestione straordinaria, nel 2022 è diminuito rispetto al dato consuntivato nel 2021 di circa il 6,34% (-2,3 milioni di Euro circa in valore assoluto), in decremento sostanzialmente per lo stesso valore (-6,1%; -2,2 milioni di Euro in valore assoluto) rispetto al Preventivo 2022, principalmente a causa delle minori servizi consuntivati. Rispetto al dato del PEF²⁰²² invece si registra un deciso miglioramento (+23,9%; +6,58 milioni di Euro in valore assoluto), essenzialmente determinato dall'aumento delle prestazioni di servizi e dalle variazioni dei lavori su ordinazione.

	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Canoni	21.546,32	21.941,15	22.270,57	23.346,53	24.693,93	24.787,69	24.054,52
- Prestazioni di servizi	709,80	668,34	579,04	8.029,95	5.530,63	615,60	10.758,45
- Rimborso oneri CCNL e altri oneri pers.	212,29	195,23	203,37	253,95	269,00	219,54	256,52
- Rimborso e ricavi vari	1.859,45	1.380,78	1.653,79	4.781,91	1.518,85	1.929,70	1.263,67
- Rimborsi diversi	10,87	14,73	8,87	27,75	38,09	0,00	11,00
- Variazione lavori in corso su ordinazione					2.079,13		
VALORE DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEI CONTRIBUTI RISCANTATI	24.337,73	24.200,23	24.715,63	36.440,10	34.129,63	27.552,54	36.344,15

Dati in migliaia di Euro

Rispetto al dato di Bilancio 2021, crescono comunque i canoni del 5,77% (+1,44 milioni di Euro in valore assoluto), si riducono in modo evidente le prestazioni di servizi del 31,1% (-2,5 milioni di Euro in valore assoluto), aumentano i contributi CCNL e i contributi per gli oneri di malattia del 5,9% (+15 mila Euro in valore assoluto) si riducono in maniera assolutamente significativa i Rimborsi e ricavi vari (-3,26 milioni di Euro) a causa di rimborsi straordinari contabilizzati nel 2021. Nel 2022 sono state per la prima volta contabilizzati le variazioni sulle attività su ordinazione (in sostanza il rateo di competenza del 2022 per fatture che la Società emetterà al Socio unico per l'attività di progettazione definitiva nel 2023).

Rispetto al Preventivo 2022 i canoni sono aumentati del 2,27% circa (+639 mila Euro in valore assoluto) a causa della crescita dell'inflazione programmata, anche se riconosciuta al 50%, le prestazioni di servizi si sono ridotte del 48,6% (- 5,2 milioni di Euro in valore assoluto) ed infine la voce rimborsi e ricavi vari è aumentata di circa il 20% (+256 mila Euro in valore assoluto).

Rispetto al PEF²⁰²² l'aumento di 6,58 milioni di Euro è principalmente dovuto alla crescita delle prestazioni di servizi (+4,9 milioni di Euro), e dalla nuova voce di variazione dei lavori in corso su ordinazione (+2,1 milioni di Euro), entrambe dovute alle attività di progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica.

Il dato evidenzia, come più volte sottolineato, la rilevante dipendenza del Valore della Produzione della Società dal volume di attività svolta.

Nel complesso i ricavi sono costituiti per il 72,4% (erano il 64,1% nel 2021) dai canoni corrisposti a termini di legge (art.113, comma 13 del TUEL) per l'utilizzo delle infrastrutture da parte di GTT S.p.A. gestore pro tempore del servizio, mentre il 16,2% è costituito da prestazioni di servizi resi quasi principalmente al Socio unico (attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana Automatica), circa lo 0,8% da contributi CCNL autoferrotranvieri e rimborso degli oneri per malattia, ed infine il 4,5% da Rimborsi e ricavi vari (rimborsi assicurativi dalle imprese appaltatrici, *spese tecniche e di supporto generale ai lavori della metropolitana*, nonché altri diversi rimborsi ricevuti per la realizzazione delle opere infrastrutturali in corso. Infine da quest'anno vengono registrate le variazioni dei lavori in corso su ordinazione (pari a circa il 6,1% del Valore della Produzione rettificato) riferiti alle attività di progettazione definitiva della Linea 2.

Per quanto riguarda i costi operativi della produzione al lordo dei costi patrimonializzati, in quanto strettamente connessi alle attività di investimento, nel 2021 sono stati contabilizzati complessivamente oneri per circa 10,3 milioni di Euro, dato superiore all'omologo dato del Bilancio 2019 (-4,72%; -462 mila Euro in valore assoluto), in forte riduzione rispetto alle previsioni budgetarie (-33,9%; -5,3 milioni di Euro in valore assoluto).

La tabella seguente riporta in sintesi i costi della produzione.

	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Servizi	1.161,40	1.114,51	1.301,26	8.316,88	6.104,45	1.166,62	10.485,94
- Costi per il Personale	2.303,07	2.361,56	2.613,66	2.896,48	3.033,73	2.669,62	3.084,52
- Godimento beni di terzi	6.195,13	6.232,07	6.233,92	6.258,47	6.485,31	6.266,32	6.319,98
- Oneri diversi di gestione (*)	55,58	87,66	109,45	205,25	86,43	74,90	123,72
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	9.715,18	9.795,81	10.258,30	17.647,07	15.709,92	10.196,46	20.014,16

Dati in migliaia di Euro

(*) Gli importi sono riclassificati al netto dei costi straordinari

Costi per servizi

La Tabella che segue riporta nel dettaglio i costi per i servizi ed il loro andamento nel tempo.

COSTI PER SERVIZI	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
SERVICE DA GTT	14,76	17,06	24,60	25,95	5,97	6,15	-
SERVIZI DIRETTI	1.146,64	1.097,45	1.276,66	8.290,93	6.098,48	1.159,47	10.485,94
- Servizi assicurativi	321,83	390,61	406,70	426,50	382,33	397,06	522,50
- Assicurazioni CAR Lavori	61,18	131,75	164,95	202,59	148,60	80,00	287,50
- Assicurazione All Risks e altre assicurazioni	258,65	258,86	221,75	224,00	232,73	317,06	235,00
- Altri servizi	524,81	706,84	869,95	7.864,43	5.716,15	762,41	9.963,44
- Consulenze	461,52	371,35	511,17	471,64	476,07		990,19
- Servizi di supporto per l'attività di engineering				3.606,75	4.622,24		8.400,00
- Altre attività concesse ai cantieri				3.307,45	-		-
- Utenze e canoni	68,48	74,06	68,84	108,59	116,01		60,65
- Servizi per il personale	62,83	63,01	68,36	84,77	124,83		93,40
- Servizi finanziari	59,11	37,77	38,32	39,65	78,62		80,00
- Servizi per spese generali ed amministrative	52,18	44,15	87,56	122,31	176,74		129,70
- Servizi di manutenzione	6,11	2,49	2,02	10,97	8,01		11,50
- Organi societari	114,09	113,51	113,69	112,38	113,12		120,00
TOTALE COSTI PER SERVIZI	1.161,40	1.114,51	1.301,26	8.316,88	6.104,45	1.165,62	10.485,94

Dati in migliaia di Euro

La Società continua ad attuare politiche di contenimento dei costi, che tuttavia hanno ormai raggiunto il più volte richiamato limite di incompressibilità, tenuto soprattutto conto degli impegni imposti da nuove normative (es. legge sulla privacy, normative anticorruzione, Legge “Madia”, ecc.).

Il dato 2022 evidenzia una riduzione del 26,6% rispetto al dato di Bilancio 2021 (+2,2 milioni di Euro circa in valore assoluto), ancora migliore se confrontato con il dato di Preventivo 2022 (-58,2%; +4,38 milioni di Euro circa in valore assoluto) mentre risulta in evidente crescita rispetto al PEF²⁰²² (-4,94 milioni di Euro circa in valore assoluto), essenzialmente determinato dai costi dell'attività di progettazione definitiva della Linea 2 evidentemente non simulati nel PEF.

Costi del personale

Il costo del personale consuntivato nel 2022 è risultato pari a circa 3,03 milioni di Euro, in aumento del 5,82% (+167 mila Euro circa in valore assoluto) rispetto al dato di Bilancio 2021. Tale crescita di costi è stata causata principalmente dall'adeguamento del trattamento economico generato sia dal rinnovo del CCNL sia dalle dinamiche evolutive dei percorsi di carriera necessari a contrastare l'esodo del personale (nel 2022 ben tre giovani risorse hanno lasciato la Società per migliori offerte del mercato).

La crescita dell'organico aziendale per questo motivo è risultata praticamente nulla (+0,2% +0,8 FTE), e i programmi di selezione del personale, avviati nel 2022, si concretizzeranno nel 2023.

La Tabella che segue riporta l'andamento del costo del personale dal 2016.

COSTI DEL PERSONALE	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Salari e stipendi	1.683,14	1.729,60	1.786,04	2.100,01	2.212,32		2.233,01
- Oneri sociali	504,80	514,67	538,71	622,72	608,17		671,11
- Trattamento di fine rapporto	103,35	103,48	276,16	128,95	144,97		145,89
- Altri costi	11,77	13,81	12,76	14,60	19,27		34,52
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	2.303,07	2.361,56	2.613,66	2.866,48	3.033,73	2.669,62	3.084,52

Dati in migliaia di Euro

L'organico medio nel 2022 è stato pari a 43,68 unità lavorative FTE per effetto della conclusione del rapporto di lavoro con 4 addetti a partire da aprile 2022.

La riduzione rispetto al dato di Preventivo è invece motivata dalla attuazione del reclutamento di personale per il potenziamento dell'organico societario necessario per l'espletamento dell'attività assegnate dal Socio unico e in previsione dei futuri pensionamenti attesi nei prossimi anni, in sensibile ritardo, anche a causa della significativa complessità delle procedure.

Al 31 dicembre 2022 l'organico aziendale era composto da 3 dirigenti, 21 funzionari e 17 impiegati.

Il rinnovo del CCNL ha prodotto nel 2022 effetti sul costo del personale in misura pari a circa 9,7 mila Euro di maggiori oneri accertati, con un effetto percentuale sul costo totale pari al 0,4%, considerando che ha agito su metà anno.

I costi medi unitari per addetto FTE sono pari a 69,4 mila Euro, in aumento del 5,5% rispetto all'omologo dato del 2021 tenuto anche conto dei maggiori oneri accertati per il rinnovo del CCNL.

Nel 2022 ci sono stati 11 avanzamenti di carriera dei dipendenti.

In continuità con gli esercizi precedenti, al 31 dicembre 2022, considerando il ruolo di Infratrasporti (Società costituita dal Comune per la realizzazione e lo sviluppo delle reti infrastrutturali dei trasporti di Torino), i costi del personale specificatamente dedicato alla progettazione ed alle attività di "project management" dei lavori della Metropolitana e degli Impianti Tranviari, limitatamente alla quota non rimborsata dagli Enti co-finanziatori, sono stati accertati come costi da capitalizzare (rispettivamente per circa 184,8 mila Euro e 101,1 mila Euro circa) in quanto considerati accessori delle opere in corso di realizzazione.

Godimento Beni di Terzi

I costi per il godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infratrasporti 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 S.p.A. al netto della quota relativa ai costi inerenti le miglorie su beni di terzi trasferite da GTT S.p.A. ad Infratrasporti all'atto della scissione.

Analogamente ai canoni attivi, anche il canone tranviario è adeguato nella misura del 50% dell'inflazione annua programmata, nel 2021 è stata fissata nel DEF del Governo pari a 0,5% (Fonte: http://www.dt.tesoro.it/it/attivita_istituzionali/analisi_programmazione_economico_finanziaria/inflaz_programmata/).

Infratrasporti si è, inoltre, impegnata a riconoscere al Comune di Torino un canone di 1,7 milioni di Euro a partire dal 01/01/2011, 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, ora estesa fino al 2045.

Come meglio evidenziato nel paragrafo sui rapporti con le parti correlate, segnatamente al rapporto con la Città di Torino, residua un credito per 7,49 milioni di Euro per la cui copertura la Società è stata autorizzata a contrarre un mutuo ventennale con una banca addebitando le rate di rimborso alla Città stessa.

Le particolari condizioni dei mercati finanziari hanno oggettivamente impedito alla Società di espletare una procedura di gara in tal senso, che quindi è stata rinviata nella seconda metà del 2023.

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

Alla luce di quanto sopra illustrato i costi per l'anno 2022 per il godimento di beni di terzi sono aumentati sia rispetto al dato di Bilancio 2021 del 3,6% (-227 mila Euro in valore assoluto), sia rispetto al dato di Preventivo 2022 (anche se in misura inferiore; +2,6% ovvero -165 mila Euro in valore assoluto), essenzialmente a causa dell'incremento degli adeguamenti dei canoni.

Il dato del Bilancio 2022 evidenzia anche una crescita rispetto al PEF²⁰²² (+3,16%; -166 mila Euro in valore assoluto).

GODIMENTO BENI DI TERZI	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Canoni a Comune di Torino per rete tranviaria	4.180,00	4.180,00	4.180,00	4.180,00	4.180,00	4.180,00	4.180,00
- adeguamento Canoni a Comune di Torino per rete tranviaria	167,81	193,90	189,03	200,40	305,96	290,82	222,30
- Canoni a Comune di Torino allungamento concessione Metro	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00
- adeguamento Canoni a Comune di Torino per allungamento concessione Metro	37,71	48,14	46,39	50,75	112,81	87,76	59,51
- Affitti e noleggi	109,61	110,04	118,01	127,26	136,45	27,73	158,12
TOTALE COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	6.195,13	6.232,07	6.233,92	6.258,47	6.485,31	6.286,32	6.319,98

Dati in migliaia di Euro

Ammortamenti

Gli Ammortamenti della Società dell'anno 2022 sono stati pari a circa 52,5 milioni di Euro, in riduzione rispetto al dato di Bilancio 2021 di circa +6,15 milioni di Euro (+10,5%) e sostanzialmente in linea con le previsioni budgetarie per l'anno 2022 (-0,75%; -392 mila Euro circa in valore assoluto), a causa dell'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana Automatica al 2045.

Le simulazioni del PEF²⁰²² indicavano invece ammortamenti per 60,65 milioni di Euro (+13,4%; +8,15 milioni di Euro circa in valore assoluto).

La struttura degli Ammortamenti è sostanzialmente simile a quella dell'esercizio precedente; scende dall'86,5% all'84,6% la quota di ammortamenti relativi agli investimenti realizzati sulla Metropolitana Automatica, mentre sale dal 13,5% al 15,4% la parte residua riferita principalmente alle immobilizzazioni tranviarie di proprietà (Linea 4 e parte della Linea 16) ed in gestione da parte del Comune di Torino (gli investimenti relativi sono infatti considerati "migliorie su beni di terzi").

AMMORTAMENTI	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Ammortamenti infrastrutture Metropolitana	38.135,77	38.409,02	41.824,21	50.714,73	44.442,52	52.370,83	43.846,90
- Linea 1 - Tratta Collegno-Porta Nuova	27.158,14	27.418,15	29.713,62	30.530,84	25.212,32	26.290,00	24.603,69
- Linea 1 - Tratta Porta Nuova-Lingotto	10.774,68	10.784,33	11.868,58	11.915,02	9.815,79	10.807,32	9.327,40
- Linea 1 - Tratta Lingotto-Bergami	0,00	0,00	0,00	8.031,21	9.072,24	11.718,90	9.074,62
- Linea 1 - Tratta Collegno-Casone Vica						1.180,68	
- Linea 1 - Magazzino Inetro	208,55	208,55	208,55	190,22	310,60	208,21	205,98
- Linea 1 - Parcheggio Ferri			35,48	39,04	31,40	47,62	35,48
- Ammortamenti infrastrutture Tramviarie	7.154,42	7.341,99	7.520,60	7.499,94	7.774,04	7.943,53	7.990,29
- Linea tranviaria 4	2.549,32	2.600,29	2.650,58	2.526,80	2.748,40	2.685,38	2.774,57
- Linea tranviaria 16	1.236,74	1.248,21	1.266,30	1.282,42	1.287,29	1.293,60	1.213,90
- Resto rete tranviaria della Città di Torino	3.368,36	3.493,49	3.603,72	3.690,72	3.738,35	3.964,55	3.991,83
- Ammortamenti spese mutui	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,11
- Altri ammortamenti	20,97	24,87	22,31	224,64	67,22	110,75	64,00
TOTALE AMMORTAMENTI	45.529,24	45.993,96	49.585,20	58.656,79	52.501,85	60.648,20	52.109,35

Dati in migliaia di Euro

Risconto dei contributi pubblici

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

Il dato del 2022 evidenzia un valore complessivo inferiore rispetto al dato del 2021 del -12,33% (-5,15 milioni di Euro in valore assoluto), essendo stata prolungata la concessione della Metropolitana Automatica al 2045.

RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Da Stato per Metropolitana	17.298,99	17.298,99	18.836,82	23.444,54	20.819,50	26.401,53	20.937,19
- Da Regione Piemonte per Metropolitana	2.678,72	2.678,72	2.918,71	4.347,04	4.069,41	4.395,87	4.143,88
- Da Comune di Torino per Metropolitana	11.752,19	11.752,19	12.919,45	13.123,00	10.884,61	12.553,92	10.890,39
- Da altri EE.LL. per Metropolitana (park Fermi)			35,44	39,04	31,43	47,62	28,33
- Su Magazzino finanziato	15,44	15,44	15,44	15,44	12,36	10,46	12,36
- Da Comune di Torino per Impianti Fissi Tram	795,81	795,81	795,81	795,81	795,81	1.453,30	1.095,51
TOTALE RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	32.541,15	32.541,15	35.521,67	41.764,87	36.613,11	44.877,70	37.101,65

Dati in migliaia di Euro

Così come per gli Ammortamenti, anche per il risconto dei contributi nel 2022 si è tenuto debitamente conto dei contributi relativi al sistema di segnalamento analogico VAL, che, come già detto, verrà ammortizzato integralmente entro il 2025.

Il dato consuntivato nel 2022 risulta sensibilmente peggiore rispetto al valore indicato in sede di Preventivo 2022 (-1,3%; -0,49 milioni di Euro in valore assoluto), principalmente per i minori contributi ricevuti dalla Città di Torino per le manutenzioni straordinarie effettuate sulla rete tranviaria liquidate direttamente a GTT.

I contributi riscontati nel 2022 risultano infine inferiori a quelli indicati nel PEF²⁰²²; tale differenza deriva principalmente dall'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana Automatica al 2045 e secondariamente dall'entrata in esercizio della tratta Collegno Cascine Vica, così come evidente dalla precedente tabella relativa agli ammortamenti.

EBIT

Il Margine operativo netto (EBIT) per l'anno 2022 è risultato pari a circa 2,55 milioni di Euro, in aumento sia rispetto al dato del Bilancio 2021 (+27,3% +547 mila Euro circa in valore assoluto), sia rispetto al dato di Preventivo 2022 (+59,6% +950 mila Euro circa in valore

assoluto) sia anche rispetto al dato del PEF²⁰²² (+40,9%; +740 mila Euro circa in valore assoluto).

Il miglioramento dell'EBIT rispetto al Bilancio 2021 è connesso alla riduzione degli ammortamenti netti, mentre quello rispetto al Preventivo 2022 e al PEF dipende principalmente dall'aumento dell'EBITDA.

CONTO ECONOMICO	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
VALORE DELLA PRODUZIONE	24.337,73	24.200,23	24.715,63	36.440,10	34.129,63	27.552,54	36.344,15
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI	(9.715,18)	(9.795,81)	(10.258,30)	(17.647,07)	(15.709,92)	(10.198,48)	(20.014,16)
Costi capitalizzati	1.351,00	1.500,99	1.869,38	804,78	1.063,60	1.226,27	977,00
COSTI DELLA PRODUZIONE NETTI	(8.364,18)	(8.294,82)	(8.388,94)	(16.842,91)	(14.646,32)	(8.970,19)	(19.037,07)
EBITDA	15.973,55	15.995,42	16.326,68	19.597,19	19.483,30	18.582,35	17.307,08
Ammortamenti	(45.529,24)	(45.993,96)	(49.585,20)	(58.656,79)	(52.501,85)	(60.648,20)	(52.109,35)
Risconti contributi pubblici	32.541,15	32.541,15	35.521,67	41.764,87	36.613,11	44.877,70	37.101,65
Accantonamenti a fondo rischi	(1.200,00)	(800,00)	(600,00)	(700,00)	(1.042,19)	(1.000,00)	(700,00)
Depreciations & Amortizations Netti	(14.188,09)	(14.352,82)	(14.663,53)	(17.591,92)	(16.930,94)	(16.770,49)	(15.707,70)
EBIT	1.785,46	1.642,60	1.663,15	2.005,27	2.552,37	1.811,85	1.599,38

Dati in migliaia di Euro

ONERI E PROVENTI FINANZIARI E STRAORDINARI; IMPOSTE SUL REDDITO

Nel 2022 il saldo fra i proventi e gli oneri finanziari, al netto dei rimborsi dovuti dal Comune di Torino alla Società per l'ammortamento delle competenti quote di finanziamento, risulta negativo per complessivi 1,92 milioni di Euro circa, in peggioramento rispetto al dato registrato nell'esercizio 2021 (-36,12%; -509 mila Euro in valore assoluto), sostanzialmente allineato sia alla previsione budgetaria sia alle proiezioni del PEF²⁰²².

Proventi ed oneri finanziari	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
Oneri finanziari su mutui	(7.086,58)	(6.163,72)	(6.027,02)	(5.567,28)	(5.249,98)	(6.547,19)	(5.032,93)
Rimborso oneri finanziari da Comune di Torino	4.746,23	4.215,30	4.115,02	3.767,78	3.544,04	4.495,67	3.436,85
Oneri finanziari su operazioni di factoring	(61,87)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oneri finanziari su Linea di credito evergreen	0,00	0,00	0,00	0,00	(609,92)	0,00	(278,60)
Interessi addebitati a clienti	812,00	768,59	726,50	685,31	644,42	644,42	900,00
Interessi addebitati da fornitori	(700,21)	0,00	0,00	(295,84)	(122,49)	0,00	(123,53)
Oneri accessori su mutui	0,00	0,00	0,00	0,00	(82,28)	0,00	0,00
Proventi (oneri) su finanziamenti (S/T)	0,13	1,68	0,87	0,82	7,62	4,27	0,00
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	- 1.689,61	- 1.178,17	- 1.184,63	- 1.409,21	- 1.918,57	- 1.402,83	- 1.098,21

Dati in migliaia di Euro

La crescita degli oneri finanziari nel 2022 rispetto al 2021 è stata principalmente determinata dagli oneri finanziari liquidati per la Linea di credito Evergreen di 45 milioni di Euro concessa a giugno dal pool Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander.

Le dilazioni concesse a GTT S.p.A. comportano il riconoscimento di minori interessi nel confronto fra il 2022 ed il 2021 per circa 41 mila Euro.

I contratti di mutuo in essere hanno generato oneri finanziari per la Società per circa 5,25 milioni di Euro, per cui, tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, pari a circa 197,1 milioni di Euro, il tasso di interesse medio annuo ponderato è stato pari al 2,66%; i rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano a 3,54 milioni di Euro, per cui, considerato l'indebitamento medio teorico di periodo di circa 168,67 milioni di Euro, il tasso di interesse medio ponderato è stato pari al 2,1%; se tuttavia si escludono dal calcolo le rate scadute e non ancora rimborsate dalla Città, sulle quali, per accordo con la Città stessa, non vengono calcolati gli interessi, il tasso d'interesse medio ponderato si eleva al 2,6%.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI SU MUTUI	Bilancio 2018	Bilancio 2019	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	PEF 2022	Preventivo 2022
- Mutuo Linea tranviaria 4	- 1.058,96	- 927,56	- 909,11	- 841,78	- 843,48	- 1.022,47	- 749,27
- Mutui rinegoziati	- 4.147,92	- 3.950,04	- 3.884,13	- 3.697,72	- 3.415,30	- 4.529,49	- 3.288,43
- Mutui CDP trasferiti da GTT	- 1.017,43	- 611,68	- 600,16	- 559,47	- 500,72	- 504,75	- 504,75
- Mutuo CDP PN-Lingotto	- 680,91	- 484,82	- 475,40	- 125,15	- 90,66	- 90,66	- 90,66
- Mutui I.F.F. trasferiti da GTT	- 231,37	- 189,93	- 158,22	- 443,16	- 399,82	- 399,62	- 399,62
ONERI FINANZIARI SU MUTUI	- 7.086,58	- 6.163,72	- 6.027,02	- 5.567,28	- 5.249,98	- 6.547,19	- 5.032,93
- Mutui rinegoziati	3.391,43	3.334,06	3.278,50	3.017,30	2.882,91	3.834,54	3.775,73
- Mutui CDP trasferiti da GTT	637,27	341,26	334,84	308,68	281,61	281,61	281,61
- Mutuo CDP PN-Lingotto	487,91	350,06	343,47	125,15	90,66	90,66	90,66
- Mutui I.F.F. trasferiti da GTT	231,37	189,93	158,22	316,64	288,86	288,86	288,86
RIMBORSI COMUNE TORINO SU MUTUI	4.747,96	4.215,30	4.115,02	3.767,78	3.544,04	4.495,67	3.436,85
ONERI FINANZIARI NETTI SU MUTUI	- 2.338,61	- 1.948,42	- 1.912,00	- 1.799,51	- 1.705,94	- 2.051,52	- 1.596,07

Dati in migliaia di Euro

Le poste straordinarie iscritte in Bilancio secondo i principi contabili nei ricavi e nei costi della Società presentano un saldo negativo di circa 3 mila Euro.

Si tratta in gran parte di sopravvenienze passive per spese di esercizi precedenti e modesti errori di contabilizzazione.

Sia nel Preventivo 2021 che nel PEF²⁰²² tale posta era stata considerata pari a zero.

Le imposte correnti sul reddito e le imposte differite nell'esercizio 2022 sono risultate rispettivamente pari a circa 240 mila Euro e -14 mila Euro, così per complessivi 226 mila Euro circa.

Il positivo risultato ante imposte di circa 630,65 mila Euro e le variazioni di circa 1,17 milioni di Euro, comporterebbe un costo teorico per l'IRES di competenza pari a circa 432,5 mila Euro.

Tale importo viene ridotto di circa 355 mila Euro a seguito dell'utilizzo (all'80%) delle perdite pregresse ed all'applicazione della disciplina ACE, portando così ad un costo di competenza di 77,3 mila Euro circa.

L'IRAP di competenza a seguito delle variazioni specifiche della normativa fiscale comporta un costo di circa 162,8 mila Euro circa.

* * *

INVESTIMENTI

Nel 2022 Infratrasporti ha continuato ad attuare il piano degli investimenti definito nel PEF, potenziando ed ammodernando gli impianti e le reti infrastrutturali di trasporto pubblico della Città di Torino, principalmente contribuiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso del 2022 le tempistiche di erogazione delle contribuzioni statali hanno registrato progressivi ritardi, anche a causa dell'avvenuto trasferimento di competenze (a inizio 2022) dall'USTIF ad ANSFISA, che ha provocato un temporaneo vuoto di competenze.

Inoltre l'accolta richiesta di cambiamento di finalità dei contributi FSC da "materiale rotabile" a "migrazione del Sistema di Segnalamento" da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ulteriormente reso più rilevante questi ritardi, che la Società ha dovuto finanziare con il supporto del sistema bancario.

Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2022 ammontano a circa 72,7 milioni di Euro, in lieve aumento dell'1,64% rispetto all'anno precedente (+1,2 milioni di Euro in valore assoluto).

L'incremento più significativo riguarda i lavori di esecuzione del prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana Automatica (tratta Collegno-Cascine Vica) che passano da 41 a 60 milioni di Euro, rappresentando il 72,8% degli investimenti 2022, nonché l'esecuzione delle forniture e dei servizi connessi alla migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, l'adeguamento degli apparati di bordo del materiale rotabile esistente e l'approvvigionamento di nuovo materiale rotabile (+6,3 milioni di Euro pari a circa l'8,4% degli investimenti dell'anno).

Aumentano anche rispetto all'anno precedente del 17,4% (1,4 milioni di Euro in valore assoluto) gli investimenti per le manutenzioni straordinarie, principalmente a causa degli interventi di manutenzione straordinaria e rinnovo delle infrastrutture della Metropolitana in esercizio (+79,2% rispetto al 2021; +3,3 milioni di Euro in valore assoluto), così come gli interventi di manutenzione straordinaria realizzati sulle linee tranviarie di proprietà della società (+35% rispetto al 2021; +0,54 milioni di Euro in valore assoluto); gli importi residui sono riferiti ad investimenti minori.

Parte di questi investimenti dovrebbero essere finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i fondi destinati dal DM 443 per i c.d. "Deficit Manutentivi".

La tabella che segue riporta nel dettaglio gli investimenti realizzati così come contabilizzati dalla Società nel corso dell'ultimo decennio, da cui si evince l'aumento progressivo del trend della spesa.

	2013-2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2013-2022	
INVESTIMENTI	99.742.705	32.409.936	29.967.544	20.486.772	78.335.414	71.575.618	72.753.543	330.626.988	
Metropolitana	63.086.204	24.070.451	17.197.517	10.181.718	69.907.872	63.054.284	62.983.829	310.461.641	93,8%
- Tratta Colagrosso-Più Legallo	- 905.578	-	1.043	147.392	-	-	-	1.011.823	0,3%
- Tratta Lingotto-Bengasi	59.973.306	23.346.908	15.942.185	7.019.040	43.325.342	20.873.726	-	166.064.803	50,8%
- Tratta Colagrosso-Castello Vesco	2.257.215	523.515	1.250.379	3.015.498	23.182.080	41.110.890	32.572.099	130.285.449	39,4%
- Tratta Cascine Uscia-Buoli Garbo	-	-	-	-	-	-	251.206	251.206	0,1%
- Acquisto deposito	-	-	-	-	-	525.511	2.817.711	3.143.222	1,0%
- Acquisto officina	-	-	-	-	-	280.173	894.219	1.144.392	0,3%
- Migrazione sistema segnalamento	-	-	-	-	-	264.154	3.557.171	3.821.325	1,2%
- Nuovo Materiale Rotabile	-	-	-	-	-	-	2.721.417	2.721.417	0,8%
Manutenzione strada. Metropolitana	12.933.024	3.598.468	5.765.959	4.114.438	3.836.995	4.141.300	7.420.033	41.789.794	12,6%
Manutenzione strada. Tramvie	23.834.754	4.748.194	5.085.892	6.176.259	4.555.830	4.172.783	2.325.856	50.700.490	15,3%
- Linea 4	4.375.079	457.147	1.040.060	1.982.550	1.090.730	1.491.816	1.840.865	12.215.899	3,7%
- Linea 5M	1.031.347	216.042	583.185	186.894	817.516	53.856	237.701	3.308.815	1,0%
- Busso-Halo-Traversara	18.229.328	4.074.905	3.462.627	4.006.815	2.597.584	2.627.561	760.272	35.277.879	10,7%
Altri investimenti	108.724	29.823	18.156	26.411	36.317	207.310	22.826	448.607	0,1%

Dati in Euro

METROPOLITANA AUTOMATICA

LINEA 1 – PROLUNGAMENTO SUD (tratta Lingotto-Bengasi)

La Delibera n. 12 del 14/04/2022 del CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) è stata pubblicata sulla GURI n. 163 del 14/07/2022. In essa è indicato l'aggiornamento del costo complessivo della tratta Lingotto – Bengasi pari a € 242.170.421,00 (di cui circa 79,52 milioni di Euro per materiale rotabile), con l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di gara pari ad € 1.902.860,00 e assegnata un'ulteriore quota di contributo pari ad € 18.122.987,00 a copertura dei maggiori costi connessi alla realizzazione della tratta, proveniente dalle risorse statali residue sugli impegni contabili assunti a seguito della delibera CIPE n. 40 del 2009.

Sono stati emessi i certificati collaudo tecnico amministrativo dei contratti principali dell'intervento (Opere Civili, finiture architettoniche ed impianti non di sistema – Opere di Sistema – Correnti Forti Correnti Deboli), approvati dalla Stazione Appaltante, a meno del certificato di collaudo tecnico-amministrativo relativo al contratto delle opere civili è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione InfraTo nella seduta del 9 novembre 2022.

Seguirà la rendicontazione finale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la parte dell'infrastruttura, mentre proseguirà per la parte di materiale rotabile, nell'ambito dell'intervento di migrazione del sistema e nuovo materiale rotabile a cui si rimanda.

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

LOTTO 1 – Fermi-Collegno Centro

I lavori per la realizzazione delle opere civili al rustico, delle finiture architettoniche e degli impianti non connessi al sistema del 1° lotto funzionale (Fermi – Cascine Vica) sono stati consegnati in data 10/07/2019 all' ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A (mandataria) Monaco S.p.A; Aleandri S.p.A; Gimac Holding S.r.l. (mandanti) ora ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A (mandataria) Gimac Holding S.r.l. (Mandante), con termine utile per la loro ultimazione aggiornato al 08/06/2023.

Nel corso dei lavori si è inoltre reso necessario redigere n. 7 perizie di variante. Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 7, avvenuta il 27/06/2022, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, è stata portata a € 65.247.810,52 (rispetto ai 58.213.846,08 Euro iniziali), con termine finale dei lavori al 08/06/2023, così come al momento aggiornato.

Nel corso del 2022, i cantieri delle stazioni, dei pozzi di intertratta e delle gallerie sono risultati tutti attivi.

Procedendo da est verso ovest:

- galleria artificiale (su via De Amicis): risultano completate la deviazione della fognatura nera, l'esecuzione dei diaframmi, i solai di copertura, lo scavo ed i solai di fondazione; proseguono i calcestruzzi di ricarica finalizzati alla successiva posa dell'armamento; i lavori hanno subito condizionamenti dovuti al rinvenimento di materiale contenente amianto naturale con concentrazioni al di sotto della soglia di pericolosità;
- pozzo di intertratta PC1: ultimate le opere civili al rustico;
- gallerie naturali: sono stati ultimati ovunque i rivestimenti definitivi; proseguono i calcestruzzi di ricarica finalizzati alla successiva posa dell'armamento; prosegue la posa degli impianti idrico, antincendio ed elettrici;
- st. Certosa: sono state ultimate le fodere di rivestimento delle pareti laterali e del solaio mezzanino; è stata ultimata la costruzione delle opere civili al rustico dei locali tecnici lato ovest (ventilazione, vasca di accumulo) e lato est; i muri ed i solai di banchina sono ultimati; realizzata la scala di collegamento atrio-mezzanino; avviata la posa degli impianti meccanici (ventilazione);
- pozzo di intertratta PC2: sono state ultimate le opere civili al rustico; i calcestruzzi di ricarica e delle polifore sono ultimati; in corso la realizzazione del vano scala;

- st. Collegno centro: sono state ultimate le fodere di rivestimento delle pareti laterali e del solaio mezzanino; è stata ultimata la costruzione delle opere civili al rustico della ventilazione nord; è in corso l'esecuzione degli accessi nord e sud, i muri ed i solai di banchina risultano conclusi; è stata conclusa la chiusura dell'asola di calaggio provvisoria inferiore, in corso la chiusura di quella superiore.

A causa dell'emergenza COVID-19 i lavori hanno subito una sospensione totale dal 22/03/20 al 14/04/20 ed una sospensione parziale dal 15/04/20 al 03/05/20. L'emergenza ha creato ripercussioni sul cantiere anche nel 2022. Per tutto il 2022 il cantiere è rimasto in piena attività. Si registrano quali fattori condizionanti il "caro materiali" e l'indisponibilità e/o l'incremento dei tempi di approvvigionamento dei materiali.

A fine 2022 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è risultato pari a 52,5 milioni di Euro (nel 2021 è stato di 19,2 milioni di euro) pari al 80,52% del totale. L'anticipazione risulta completamente recuperata.

Dal 18/11/2021, sono altresì in corso di esecuzione (sempre a cura dell'ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A) i lavori di costruzione dei calcestruzzi di ricarica.

LOTTO 2 – Collegno Centro-Cascine Vica

I lavori per la realizzazione delle opere civili al rustico, delle finiture architettoniche e degli impianti non connessi al sistema del 2° lotto funzionale (Fermi – Cascine Vica) sono stati consegnati in data 13/07/2020 all'ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A (mandataria) Gimac Holding S.r.l. (Mandante), per un importo di Euro 71.543.826,94, con termine utile per la loro ultimazione aggiornato dal 28/06/23 al 13/01/24.

Nel corso dei lavori si è inoltre reso necessario redigere n. 7 perizie di variante. Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 7, avvenuta il 27/06/2022, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, è stata portata a € 65.247.810,52 (rispetto ai 58.213.846,08 Euro iniziali), con termine finale dei lavori al 08/06/2023, così come al momento aggiornato.

Nel 2022, i cantieri delle stazioni, dei pozzi di intertratta e delle gallerie sono risultati tutti attivi.

Procedendo da est verso ovest:

- pozzo di intertratta PC3: sono state ultimate le opere civili al rustico, a meno del solaio intermedio che sarà gettato una volta ultimate le gallerie GN5 e GN6;
- gallerie naturali: è stata ovunque ultimata la realizzazione dei consolidamenti in jet-grouting; lo scavo è stato ultimato sulla GN5 e sulla GN9 (su quest'ultima è stata avviata la costruzione dell'arco rovescio e del rivestimento); proseguono le attività di scavo su GN6, GN7 e GN8;
- st. Leumann: sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (pali di grande diametro), il solaio di copertura e lo scavo; è stata completata l'esecuzione del solaio di fondazione; avviata la realizzazione delle fodere perimetrali;
- pozzo di intertratta PC4: sono state ultimate le opere civili al rustico, a meno del solaio intermedio che sarà gettato una volta ultimate le gallerie GN7 e GN8;
- st. Cascine Vica: sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (pali di grande diametro), il solaio di copertura, lo scavo ed il solaio di fondazione; prosegue l'esecuzione delle fodere;
- sul parcheggio di interscambio, sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (paratie) ed il solaio di copertura del livello -1.

Per tutto il 2022 il cantiere è rimasto in piena attività. Si registrano quali fattori condizionanti il “caro materiali” e l'indisponibilità e/o l'incremento dei tempi di approvvigionamento dei materiali e nei mesi precedenti il rinvenimento durante gli scavi di reperti archeologici e di materiale contenente amianto con concentrazioni al di sotto della soglia di pericolosità.

A fine 2022 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è risultato pari a 43,8 milioni di Euro (nel 2021 è stato di 21,2 milioni di euro) pari al 57,12% del totale. L'anticipazione ancora da recuperare è pari a 6.303.095,51€.

Dal 18/11/2021, sono altresì in corso di esecuzione (sempre a cura dell'ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A) i lavori di costruzione dei calcestruzzi di ricarica.

Tratta Fermi-Collegno Centro-Cascine Vica – Opere di Sistema

In considerazione della strategia di migrazione dal Sistema VAL al sistema CBTC, in data 21 maggio 2021 era stata sottoscritta tra INFRATO e Geie Transfima una Lettera di Intenti (LOI), che impegnava le parti, sussistendone i presupposti di legge, a modificare il Contratto di Sistema relativo alla tratta Collegno / Cascine Vica, definendo le attività e le prestazioni

che non sarebbero stato più oggetto del 2° Accordo Quadro in quanto connesse al sistema analogico VAL.

Preso atto della strategia di migrazione dal sistema analogico VAL al sistema digitale CBTC in data 15-09-2021 INFRATO e Transfima hanno sottoscritto “l’Accordo Modificativo del 2° Accordo Quadro Integrativo e Additivo al contratto di Sistema stipulato il 25-07-2020” in ossequi del principio di continuità dei contratti.

In tale Accordo Modificativo INFRATO e Transfima definiscono le attività aventi ad oggetto “l’ingegnerizzazione dell’Infrastruttura del Sistema e la fornitura in opera delle componenti della tecnologia strettamente connesse all’Infrastruttura del Sistema” (come meglio dettagliato nel relativo art. 3 “Oggetto”), in riduzione rispetto a quanto previsto nel suddetto 2° Accordo Quadro.

Nel 2021 Transfima ha consegnato ad INFRATO la versione definitiva dei Progetti Esecutivi delle seguenti opere (già approvati dalla Stazione Appaltante a seguito di successive specifiche istruttorie tecniche eseguite dai suoi tecnici in collaborazione con i tecnici della divisione Esercizio Metro di GTT):

- Calcestruzzi di ricarica
- Armamento della via di corsa
- Attrezzature di stazione (porte di banchina)

Nel marzo 2022 Transfima ha completato la trasmissione dei Progetti Esecutivi dei restanti sottosistemi delle Opere Infrastrutturali di Sistema, che vengono qui di seguito elencati:

- Correnti Forti (ampliamento Deposito Treni presso Compensorio Tecnico di Collegno)
- Rete Radio
- Correnti Deboli

Tali Progetti Esecutivi sono stati anch’essi oggetto di specifiche istruttorie tecniche eseguite dai tecnici di Infratrasporti in collaborazione con i tecnici della divisione Esercizio Metro di GTT

Sempre nel marzo 2022 Transfima ha trasmesso il Progetto Esecutivo delle Opere Connesse al Sistema (Correnti Forti e Deboli) che è stato oggetto sia di specifica istruttoria da parte dei tecnici di Infratrasporti e della divisione Esercizio Metro di GTT, sia di specifica validazione tramite la società esterna specializzata ICMQ S.p.A. secondo quanto previsto contrattualmente.

A seguito di tale attività è stato sottoscritto il 07-06-2022 specifico verbale di validazione del Progetto Esecutivo Correnti Forti e Deboli da parte del Progettista, del Coordinatore della

Sicurezza in Fase di Progettazione, del suddetto Organismo di Ispezione e del Responsabile Unico del Procedimento.

Il Bando di Gara dell'Appalto Correnti Forti e Deboli è stato poi pubblicato sul G.U.R.I. il 27-06-2022 sulla base del progetto esecutivo redatto dal GEIE Transfima, la cui stima economica teneva conto delle indicazioni fornite all'art. 26 del DL 50/2022 (DL Aiuti).

La gara è andata deserta.

Nel mese di agosto 2022 sono stati convocati gli operatori economici che avevano manifestato interesse per la gara, al fine di acquisire informazioni utili per valutare l'eventuale attivazione di una procedura negoziata o procedere con un nuovo bando di gara.

Nel mese di settembre 2022 si è proceduto con la pubblicazione di un nuovo bando di gara per la realizzazione dei lavori delle opere Correnti Forti e Correnti Deboli, previa revisione delle stime economiche del progetto esecutivo, anche in riferimento all'intervenuta pubblicazione del Prezzario Regione Piemonte 2022 edizione straordinaria, emesso ai sensi dell'art. 26 del D.M 50/2022 (c.d. "Decreto Aiuti"), gara che è poi stata assegnata alla società EUROIMPIANTI.

Nel periodo Settembre-Novembre 2022 si è proceduto ai collaudi in fabbrica in presenza della Direzione Lavori, della Stazione Appaltante e del GEIE TRANSFIMA dei seguenti componenti previsti per la realizzazione dell'armamento della tratta Fermi-Cascine Vica e dell'Ampliamento Deposito Treni (finalizzati al loro approvvigionamento in cantiere):

- Traversine e blocchetti in calcestruzzo: test effettuati presso il sito produttivo della società MARGARITELLI FERROVIARIA ubicato a Rodallo di Caluso (TO);
- Isolatori: test effettuati presso il sito produttivo francese del fornitore NP VOSGES ubicato in località Saint Dié des Vosges;
- Piste di Rotolamento: test effettuati presso il sito produttivo francese di SAARSTHAL RAIL ubicato in località Hayange;
- Barre di Guida: test effettuati presso il sito produttivo della società DUFERCO ubicato a Pallanzeno (VB).

Il 10 ottobre 2022 Infratrasporti e Transfima hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n°1 dell'Accordo Modificativo del 2° Accordo Quadro Integrativo e Additivo al Contratto di

Sistema stipulato il 25 luglio 2000 avente per oggetto l'affidamento a Transfima delle seguenti ulteriori attività (ufficializzate dal Direttore Lavori tramite apposita perizia di variante):

- Estensione del deposito treni di ulteriori 3 vie (rispetto alle 3 vie originarie contrattuali);
- Adeguamento deviatori BG8 e BG12;
- Modifica del sistema di videosorveglianza (TVCC) – Migrazione alla tecnologia IP;
- Realizzazione del sistema di detettori di sgonfiamento (attività opzionale).

Nel suddetto Atto Aggiuntivo n°1 sono stati anche riconosciuti gli oneri COVID per la sicurezza (linea + estensione completa deposito treni a 6 vie).

L'importo della suddetta variante ammonta complessivamente a € 6.288.003,70 incrementando l'importo contrattuale dal valore iniziale di € 46.793.398,00 al valore di € 53.081.401,70, di cui € 283.313,68 in opzione.

Contestualmente alla sottoscrizione del suddetto Atto Aggiuntivo n° 1 il 10-10-2022 Infratrasporti e Transfima hanno sottoscritto il Verbale Metodologico per l'applicazione del D.L. n°50/2022 ART. 26 ("Decreto Aiuti") volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali verificatisi nel 2022 per i materiali da costruzione in relazione agli appalti pubblici di lavori, concordando che per gli anni successivi al 2022 si farà riferimento alla disciplina che verrà emanata tempo per tempo.

LINEA 1 – FORNITURA DEL MATERIALE ROTABILE E MIGRAZIONE DEL SISTEMA

In esito ad Avviso Pubblico per una Consultazione preliminare di mercato, ai sensi del combinato disposto degli articoli 122, 66 e 67 del d. lgs. 50/2016, verificata la sussistenza sul mercato di più operatori specializzati in migrazione del sistema di segnalamento da analogico a digitale (tecnologia CBTC) flessibile in grado di funzionare su diverse tipologie di treni.

La Società in data 25 maggio 2021 ha pubblicato una gara aperta per la realizzazione della migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, quest'ultimo da estendere anche sul futuro prolungamento ovest (tratta Fermi-Cascine Vica) e contestuale fornitura di 4 nuovi treni da 52 metri, compatibili con l'attuale infrastruttura (oltre ad una parte in opzione di ulteriori 12 nuovi treni); il tutto da rendere operativo entro la fine del 2024.

Con determina dell'AU n. 203 del 30/11/2021, Infratrasporti ha aggiudicato l'appalto in favore di Alstom Ferroviaria S.p.A. in avvalimento con Alstom Transport S.A., disponendo - per la parte base, l'esecuzione in via d'urgenza ai sensi del D.L. n. 76/2020, conv. con modificazioni in l. n. 120/2020, art. 8 co. 1 lett. a), con decorrenza 1 dicembre 2021.

In data 4 febbraio 2022 è stato sottoscritto tra la Società Infra.To S.r.l. e Alstom Ferroviaria S.p.A., con avvalimento di Alstom Transport S.A., il contratto di appalto n. 6/2022 per l'esecuzione dei servizi di migrazione del sistema di segnalamento della Linea 1 della Metropolitana automatica di Torino da analogico VAL a digitale CBTC, per la fornitura di 4 nuovi treni compatibili con il sistema VAL 208 e per la fornitura e installazione di nuovi automatismi imbarcati sui veicoli in esercizio VAL 208 NG, per un importo per la parte Base di € 155.897.737,20 oltre IVA ai sensi di legge, di cui € 868.380,00 per oneri della sicurezza (ribasso unico del 3,73%), coperto da risorse già assegnate al Comune di Torino.

In Contratto prevede un'opzione, esercitabile entro 12 mesi dalla sottoscrizione, per la restante fornitura di ulteriori dodici treni e servizi, per € 108.117.510,90 oltre IVA ai sensi di legge, di cui € 38.070,00 per oneri della sicurezza, a fronte del reperimento di risorse, a valere sulla istanza presentata dalla Città di Torino in data 15 gennaio 2021 finalizzata all'assegnazione di risorse nell'ambito dell' "Avviso n. 2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi" per l'intervento TO09.

L'appalto ha ad oggetto le seguenti attività, sulla basa del Cronoprogramma allegato al contratto:

A. sulla tratta Compensorio tecnico - Bengasi (già in esercizio, con il sistema di segnalamento VAL e relativo materiale rotabile VAL2089NG) da settembre 2022 a febbraio 2025:

- migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC;
- adeguamento degli apparati di bordo dell'attuale materiale rotabile VAL208NG da analogico VAL a digitale CBTC;
- inserimento in linea di nuovo materiale rotabile (di fabbricazione Alstom), già predisposto per il sistema di segnalamento CBTC e compatibile con l'attuale linea.

B. sulla tratta in costruzione Fermi-Cascine Vica (prolungamento ovest) da luglio 2019 a dicembre 2024:

- costruzione opere civili, finiture architettoniche e impianti generali non di sistema - APPALTO OO.CC.;
- costruzione opere di sistema (opere connesse, infrastruttura armamento, energia, porte di banchina, ecc.) - APPALTO TRANSFIMA GEIE;
- costruzione opere di sistema (segnalamento digitale CBTC) - APPALTO ALSTOM.

In data 03/06/22, Alstom Ferroviaria ha consegnato ad Infratrasporti il Progetto Esecutivo dell'intervento articolato nei seguenti capitoli: materiale rotabile, sistema e segnalamento.

In data 23/08/22, Infratrasporti ha approvato il suddetto progetto con prescrizioni e fatte salve le approvazioni di ordine superiore (MIT/Ansfisa).

In data 27-28/10/22, Infratrasporti ha effettuato una visita allo stabilimento di fabbricazione dei treni a Valenciennes (Francia) in delegazione assieme a GTT.

Nel corso del 2022, Alstom ha proseguito le attività di acquisizione documentale ed i rilievi sul campo; una prima squadra di tecnici si è insediata presso il comprensorio tecnico di Collegno, nonché proseguito la revisione degli elaborati di progetto esecutivo e di sviluppo della progettazione costruttiva.

Relativamente all'iter autorizzativo, nel corso del 2022, si evidenzia quanto segue:

- con nota interna **prot. 8373.26 del 26/10/2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DIV 5** esprime quanto segue "*(omissis) Si fa comunque presente che la stima proposta dal Comune deriva da indagini di mercato e che la definitiva quantificazione dei contributi sarà conseguente alle valutazioni di congruità che verranno effettuate da questa Direzione Generale in sede di esame dei progetti definitivi presentati.*".
- con lettera **prot. 6298 del 08/06/2022 Infratrasporti** ha trasmesso alla Città di Torino la "Relazione del soggetto attuatore finalizzata alla verifica dell'ammissibilità tecnica e congruità" completa di allegati (più precisamente l'offerta tecnica ed economica del concorrente aggiudicatario);
- con lettera **prot. n. 10549 del 14/06/2022 la Città di Torino** ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DIV 5 e ad ANSFISA la sopra citata "Relazione del soggetto attuatore finalizzata alla verifica dell'ammissibilità tecnica e congruità" e ha

- chiesto delucidazioni sull'iter autorizzativo da intraprendere, visto l'avvenuto trasferimento di competenze da USTIF ad ANSFISA;
- con lettera prot. **4810 del 05/07/22 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, per il rilascio del nulla osta di sicurezza ex art. 3 DPR 753/80, ha chiesto di poter ricevere un progetto di livello almeno definitivo e ha chiarito che, in considerazione della tecnologia utilizzata, avrebbe attivato l'istruttoria sul progetto ricevuto finalizzata ad acquisire il parere preliminare del "Comitato tecnico per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi" di cui al DM 30/01/2013, n. 27 e successivamente, a valle dell'attività di una apposita Commissione di sicurezza di nomina ministeriale, il parere definitivo per l'emissione del provvedimento di rilascio del nulla osta. Per la verifica di congruità, invece, ha chiesto di poter ricevere una relazione che, facendo riferimento alla documentazione di natura economica (elenco prezzi unitari, analisi nuovi prezzi, computo metrico estimativo, Quadro Economico), espliciti:
 - le modalità con cui è stato determinato l'importo dei lavori e forniture, anche eventualmente con l'individuazione di costi parametrici per categorie di opere/forniture e confronto con sistemi analoghi già realizzati o in corso di realizzazione;
 - i criteri di determinazione delle "Somme a disposizione" con eventuali riferimenti normativi e, ove possibile in via sintetica, con la trasmissione del calcolo per la determinazione degli importi esposti;
 - con lettera prot. **12499 del 15/07/22 la Città di Torino** ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DIV 5 e ad ANSFISA il progetto nell'ultima versione aggiornata disponibile, finalizzato all'acquisizione del nulla osta per la sicurezza ex art. 3 DPR 753/80 e del parere preliminare del "Comitato tecnico per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi" di cui al DM 30/01/2013 n. 27;
 - ad integrazione della documentazione di progetto già inviata, con lettera prot. **14305 del 11/08/22 la Città di Torino** ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DIV 5 ed ad ANSFISA la relazione del Soggetto Attuatore Infratrasporti descrittiva delle modalità di determinazione dell'importo dei lavori e delle forniture, nonché dell'individuazione dei costi parametrici per categorie di opere/forniture e confronto con sistemi assimilabili già realizzati in altri contesti nazionali (per quanto possibile, vista la natura particolare della prestazione oggetto dell'appalto, si è anche fatto riferimento ai listini ufficiali della Regione Piemonte e di RFI). Con l'occasione la Città di Torino ha evidenziato al Ministero che, al momento, il Quadro Economico non

prevede somme a disposizione, per cui non sono stati forniti elementi aggiuntivi in relazione a tale aspetto. Tale scelta è stata però dettata dalla necessità di predisporre, in condizioni di estrema urgenza, un bando che potesse trovare esatta copertura nelle somme disponibili, come noto derivate da altri capitoli di finanziamento. Considerato che il Soggetto Attuatore per l'espletamento dell'appalto dovrà sostenere spese tecniche di struttura (RUP, DEC, ecc.) la Città di Torino ha specificato al Ministero che tali aspetti sono rinviati a successivi approfondimenti ed eventuali ulteriori istanze di finanziamento.

Infratrasporti è in attesa di ricevere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il rilascio del nulla osta per la sicurezza ex art. 3 DPR 753/80 ed il parere preliminare del "Comitato tecnico per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi" di cui al DM 30/01/2013 n. 27.

Nel frattempo, è stata nominata e costituita la commissione di sicurezza a cui è delegato dal Ministero l'iter autorizzativo da attuare in corso d'opera, fino all'attivazione delle modifiche e del prolungamento della tratta Fermi-Cascine Vica.

Ai sensi dell'art. 27.1 del Contratto e dell'art. 35 comma 18 del d.lgs. 50/2016 e s.m.i., Infra.To ha corrisposto nei modi e tempi di legge un'anticipazione di euro 31.179.547,44, pari al 20% del valore del Contratto.

A fine 2022 l'avanzamento dei lavori per il contratto di forniture e servizi è risultato pari a 6,3 milioni di Euro (nel 2021 non era presente) pari a circa il 4,0% del totale. L'anticipazione ancora da recuperare è pari ad Euro 28.262.758,98.

LINEA 1 – AMPLIAMENTO OFFICINA E DEPOSITO DEL COMPRESORIO TECNICO DI COLLEGNO

Le opere sono suddivise in due corpi di fabbrica: l'**ampliamento officina manutenzione treni** (già contrattualizzato) ed il **nuovo deposito** (la cui contrattualizzazione era prevista a settembre).

L'adeguamento dei sottoservizi e la fornitura/posa delle strutture prefabbricate sono conclusi.

Sono state avviate le finiture architettoniche e gli impianti.

Nell'officina esistente è stato quasi concluso l'adeguamento degli impianti interferenti con l'apertura dei varchi di collegamento con l'ampliamento (manca solo la rete idrica antincendio).

Per quanto riguarda le opere minoritarie sono in avanzato stato di esecuzione: l'area di stoccaggio/isola ecologica, il controllo accessi, il parcheggio e la rampa di ingresso, l'archivio e lo spogliatoio.

I lavori dell'**ampliamento officina**, sono stati consegnati in data 16/03/22.

A fine 2022 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è risultato pari a 0,9 milioni di Euro (nel 2021 non era presente) pari al 15,4% del totale. L'anticipazione ancora da recuperare è pari a 916.981,95€.

L'ultimazione dei lavori è contrattualmente fissata al 08/05/2023.

I lavori del **nuovo deposito** sono stati consegnati nel mese di novembre 2022; la loro durata è stimata in circa 12 mesi. Conclusa la progettazione costruttiva è stata avviata la produzione dei prefabbricati.

A fine 2022 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è risultato pari a zero (nel 2021 non era presente) pari al 0% del totale. L'anticipazione non è stata ancora erogata all'appaltatore delle opere civili.

Risulta comunque l'avanzamento dei lavori (essenzialmente costituito da attività di progettazione) relativa alle opere di sistema, che nel complesso del Quadro Economico dell'intervento costituiscono circa il 79,2% dei lavori e il 64,3% dell'intero costo.

L'avanzamento dell'intervento è pari a 8,97% del costo dell'intervento.

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

Nell'anno 2022 GTT ha realizzato interventi di manutenzioni straordinaria sulla Linea 1 della Metropolitana Automatica per un importo complessivo di circa 6,4 mln € (di cui 3,9 mln € previsti per la Revisione Generale dei veicoli metropolitani VAL208NG), mentre Infratrasporti ha integrato questi interventi con ulteriori attività per circa 1 milione di Euro.

A riguardo si informa che nei 4 trimestri del 2022 gli interventi consuntivati da GTT ed i relativi importi sono pressoché in linea con quanto previsto nel Piano degli Investimenti 2021-2023.

Nel 1° semestre 2022 GTT ha completato il primo ciclo di Revisione Generale (RG I) sugli ultimi 2 veicoli della flotta a disposizione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, con successivo inizio del secondo ciclo di Revisione Generale (RG II) del materiale rotabile. Gli interventi RG II sono interventi di manutenzione straordinaria prevista per ogni veicolo al raggiungimento complessivo di percorrenza pari a 1,6 mln km in base a quanto previsto nel Manuale di Manutenzione del costruttore Siemens.

Nel corso del 2022 sono stati ultimati e reimmessi in esercizio n. 5 veicoli VAL 208NG.

Infratrasporti ha provveduto, in accordo con GTT, alla sostituzione di n. 21 Emettitori in coerenza con quanto previsto dal contratto con Revenue Collection System per una spesa complessiva nel 2022 di circa 780 mila Euro.

Infratrasporti ha affidato la progettazione esecutiva e ha successivamente affidato con urgenza i lavori di rinforzo delle mensole strutturali dell'edificio del comprensorio tecnico di Collegno. I lavori sono stati avviati nel primo trimestre 2022 e completati nel secondo trimestre 2022 per una spesa di circa 70 mila Euro.

È stata sviluppata la progettazione esecutiva ed è stata completata la procedura di affidamento dei lavori (inquadabili come manutenzione straordinaria) di adeguamento dello scarico fognario dell'edificio di p. Bengasi 2 in Torino. I lavori sono stati avviati a gennaio 2022 e completati nel maggio 2022 per una spesa di circa 50.000€.

È stata sviluppata la progettazione esecutiva ed è stata avviata la procedura di affidamento dei lavori – classificati urgenti - (inquadabili come manutenzione straordinaria) di ripristino dei cartongessi di alcune stazioni della linea 1 a seguito degli eventi alluvionali verificatisi nell'agosto 2020. I lavori sono stati completati nel marzo 2022 per una spesa complessiva di circa 150.000 €.

LINEA 1 – ATTIVITA' DI ENGINEERING

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA TRATTA CASCINE VICARIVOLI CENTRO

In data 24/03/2022 è stato trasmesso alla Città di Torino e alla Città Metropolitana di Torino il Progetto di fattibilità tecnico economica del 1° lotto funzionale del prolungamento ovest

della Metropolitana Automatica di Torino Linea 1, tratta Cascine Vica – Rivoli Centro, in ottemperanza a quanto disciplinato all'art. 3 della Convenzione sottoscritta in data 24/03/2021 e per l'avvio della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14 e ss. della L. 241/1990. La prima seduta della Conferenza si è tenuta in modalità telematica in data 20/04/2022.

Contestualmente è stato inviato il suddetto progetto alla Città di Rivoli per l'avvio della fase di verifica della procedura di VIA ai sensi della LR 40/98 e s.m.i. art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Con provvedimento n. 2022/15.2.1 del 23/05/2022 la Città di Rivoli ha trasmesso il verbale della conferenza dei servizi del 10/05/2022 e dei pareri pervenuti, nel quale è definito il non assoggettamento alle procedure di VIA del progetto presentato da InfraTo.

Con Determina Dirigenziale n. 3519 dell'01/08/2022 la Città di Torino ha chiuso la Conferenza dei Servizi avviata ai sensi della L. 241/90, preso anche atto del suddetto provvedimento della Città di Rivoli di esclusione da VIA dell'intervento.

Nei mesi di settembre e ottobre 2022, si è proceduto alla revisione del PFTE per recepire (ove possibile in questa fase di progettazione) le osservazioni contenute nei pareri rilasciati dai diversi Enti nel corso delle già menzionate conferenze dei servizi e nell'istruttoria compiuta formulati dall'organo di verifica incaricato ai sensi dell'art. 26 de d.lgs. 50/2016 e smi.

Il progetto di fattibilità tecnico ed economica è stato validato dal RUP in data 26/10/2022, approvato dal CdA di Infratrasporti nella seduta del 01/12/2022 e trasmesso alla Città di Torino in data 06/12/2023 per la relativa approvazione da parte della Giunta.

La Giunta della Città di Torino ha approvato in linea tecnica il PFTE in data 28/02/2023.

È in corso la verifica della documentazione relativa agli studi di traffico prodotta da IRTECO, richiesta dal MIT nel corso della conferenza dei servizi della Città.

COPERTURA DEGLI ACCESSI DELLA LINEA 1 DI METROPOLITANA

All'interno degli interventi proposti dal Comune di Torino al MIT nell'ambito dei Fondi europei straordinari per il Trasporto Rapido di Massa (settembre 2020), che prevedono la predisposizione dei P.F.T.E., era stata inserita la proposta di finanziamento delle coperture degli accessi delle stazioni della Linea 1 della Metropolitana.

Il progetto, condiviso con GTT, è stato presentato tra gli interventi presentati dal Comune di Torino al MIT il 15/01/21, assieme alla migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC ed all'acquisto di 16 nuovi treni compatibili con l'infrastruttura VAL, poi parzialmente finanziati con fondi FSC destinati all'acquisto di 16 treni VAL.

Con l'emanazione del DM 464 del 22 novembre 2021, comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a gennaio 2022, si è appreso che l'intervento non è stato inserito nel piano di riparto delle risorse stanziato e pertanto al momento il progetto è sospeso, in attesa di ottenere specifiche contribuzioni.

LINEA 2 – ATTIVITA' DI ENGINEERING

PROGETTO DEFINITIVO DELLA TRATTA POLITECNICO-REBAUDENGO

In seguito ai contatti sviluppati con gli uffici della Città per il coinvolgimento di Infratrasporti quale società in-house del Comune di Torino nello sviluppo della progettazione definitiva dell'opera, a fronte del finanziamento di 828 Mln di Euro inserito nell'ultima legge di bilancio dello Stato, in data 17 giugno 2020, Infrato ha inviato al Settore Infrastrutture e Mobilità la propria offerta economica per la redazione del Progetto Definitivo della tratta funzionale Rebaudengo-Politecnico comprensiva della subtratta Rebaudengo-Novara, completa degli oneri per la revisione del PFTE nella stessa tratta e della stima dei costi per l'esecuzione della campagna di indagini.

Successivamente alla Deliberazione della Giunta Comunale del 17/12/2020, è stato trasmesso ad Infratrasporti dalla Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino lo schema di contratto per la progettazione definitiva della tratta di Linea 2 di cui sopra.

Il Contratto è stato sottoscritto in data 11/01/21, mentre la prestazione è stata avviata in data 13/01/21.

➤ STATUS DEL PROGETTO

In data 13/01/2021 con nota prot. 422 T.06.50.65/2012, la Città di Torino ha dato corso, con provvedimento del RUP, alla decorrenza dei termini contrattuali.

Ai sensi dell'Art. 2 del già menzionato Contratto, il programma di consegna comprende le seguenti n. 4 "*milestones*" contrattuali caratterizzate dalle tempistiche ed attività di seguito dettagliate:

- c1) **Consegna n. 1 entro 90 giorni naturali e consecutivi** dalla formale comunicazione di avvio delle attività da parte del RUP: della revisione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica finalizzata al solo adeguamento delle esigenze connesse allo stralcio progettuale della tratta funzionale prioritaria Politecnico – Rebaudengo, con indicazione delle caratteristiche tecnico-funzionali che ne rendano possibile l'esercibilità. La "Consegna 1" include anche l'attività di affiancamento da parte di Infratrasporti al Comune di Torino, nelle interlocuzioni con enti terzi su temi quali, per esempio, quelli ambientali durante tale fase.

Tale milestone è stata adempiuta con consegna in data 13/04/2021 avvenuta tramite lettera Prot. RC/gi/et/n° 879.

- c2) **Consegna n. 2 entro 45 giorni naturali e consecutivi** dalla formale comunicazione di avvio delle attività da parte del RUP: della redazione di un programma dettagliato di tutte le indagini preliminari necessarie per la progettazione definitiva indicata in oggetto, corredato dalle tempistiche di esecuzione e restituzione dei risultati. La successiva esecuzione delle indagini preliminari alla progettazione definitiva è inclusa all'interno delle attività che sono state richieste di svolgere ad Infra.To.

Tale milestone è stata adempiuta con consegna in data 27/02/2021, che, come concordato è avvenuta tramite caricamento dei piani di indagine su piattaforma di condivisione dati.

- c3) **Consegna n. 3 entro 100 giorni naturali e consecutivi dalla Consegna 1:** consegna degli elaborati del Progetto Definitivo ai sensi dell'art. 23, comma 7, del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i., redatti in quantità, qualità e forma tale da poter attivare la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Tale milestone è stata adempiuta dalla Società con prima consegna in data 22/07/2021 avvenuta tramite lettera Prot. 1544.

In data 22/12/2021 con lettera di trasmissione Prot. RC/fr/et/n° 2511, Infratrasporti ha provveduto a consegnare gli elaborati progettuali in versione definitiva, per l'intera tratta Rebaudengo-Politecnico, funzionali all'avvio della procedura di VIA.

- c4) **Consegna n. 4 entro 180 giorni naturali e consecutivi dalla Consegna 3:** completamento della progettazione definitiva con la consegna di tutti gli elaborati previsti dalla norma.

Tale milestone, come concordato mediante lettera del 17/01/2022 Prot. MCU/RC/fr/mat/n° 438 ed alla risposta del Comune di Torino del 01/02/2022, è stata riprogrammata in successive trasmissioni (di seguito riportate), per rispondere sia alla necessità di rimodulare la documentazione suddividendola in due lotti funzionali indipendenti (Lotto funzionale 1: Rebaudengo-Bologna; Lotto funzionale 2: Bologna-Politecnico), sia per far fronte alle diverse problematiche emerse in fase di progettazione, tempestivamente segnalate per le vie brevi, negli incontri periodici, riportate nei verbali di riunione approvati e riepilogate nelle lettera del 17/01/2022. La consegna della documentazione afferente ad i due lotti funzionali è avvenuta nelle seguenti date:

Lotto 1:

- 18/01/2022 di cui alla lettera Prot. RC/fr/mat/n° 532/22
- 31/01/2022 di cui alla lettera Prot. RC/ld/mat/n° 1038/22
- 28/02/2022 di cui alla lettera Prot. RC/fr/mat/n° 2207/22
- 31/03/2022 di cui alla lettera Prot. RC/fr/pv/n° 3619/22

Lotto 2:

- 15/03/2022 di cui alla lettera Prot. RC/fr/pv/n° 2929
- 31/03/2022 di cui alla lettera Prot. RC/fr/pv/n° 3619/22.

Si rileva che, su indicazione del Comune di Torino, l'impostazione del progetto è basata sulla suddivisione della tratta funzionale prioritaria Rebaudengo – Politecnico, in due lotti funzionali indipendenti, in virtù delle disponibilità finanziarie esistenti in avvio di progettazione (circa 800 milioni di Euro per la costruzione del solo lotto Rebaudengo-Novara).

Come in seguito emerso, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato per la Linea 2 nuovi finanziamenti (circa 1 miliardo di Euro), per i quali il 22/04/22 è stato pubblicato il decreto di riparto per l'assegnazione degli stessi. Tale circostanza muta radicalmente il quadro dei finanziamenti, rendendo possibile la realizzazione della intera tratta progettata in un unico lotto funzionale.

La progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino è stata sviluppata con metodologia **BIM (building information modeling)**, per affrontare la quale la Società si è dovuta dotare per tempo di opportuni strumenti di lavoro (hardware e software), nonché formare il personale tecnico utilizzato per lo svolgimento dell'attività.

La linea 2 di Torino sarà la prima metropolitana italiana completamente sviluppata in BIM.

Alla data del 31/12/2022 risulta che la documentazione relativa al Progetto Definitivo, redatta secondo la suddivisione in lotti costruttivi 1 e 2, è sostanzialmente completata, e dal mese di maggio 2022 è stata avviata la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016 da parte dell'Organismo di Ispezione indipendente incaricato dal Comune di Torino per il rilascio della validazione del progetto definitivo a base gara, attività tutt'ora in corso.

In coerenza con il Progetto Definitivo della Linea 2 della MAT, il Comune di Torino, nel mese di giugno 2022, ha avviata la procedura di Variante semplificata al P.R.G. (ai sensi dell'art. 17bis, commi 2 e 6 della L.U.R.) aderente alla sola subtratta Rebaudengo-Politecnico, sulla base della documentazione relativa al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), così come modificata da Infratrasporti (Consegna 1 del 13/04/2021). La pubblicazione dell'avvio della Conferenza dei Servizi è avvenuta in data 30/07/2022 e la prima seduta della Conferenza dei Servizi si è svolta in data 06/09/2022.

In data 26/10/2022 si è concluso il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, fase di Verifica di Assoggettabilità.

Il Progetto di Variante è stato pubblicato all'Albo Pretorio dall'11 al 26 gennaio 2023 ed allo stato non sono pervenute osservazioni.

Il 24/02/2023 è stata convocata la seconda Conferenza di Servizi (prima riunione), che si è conclusa il 23/03/2023.

La ratifica in Consiglio Comunale è programmata per il mese di Aprile p.v..

In data 06/12/2022 la Città di Torino ha presentato istanza di avvio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR).

La procedura PAUR, regolamentata dall'art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 (art. così introdotto dall'art. 16, comma 2, D.lgs. n.104 del 2017) converte la procedura di valutazione ambientale in una procedura di autorizzazione delle opere in cui la VIA è correlata al rilascio dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio degli interventi oltre che a tutte le autorizzazioni ambientali.

In data 16/12/2022 è stata avviata la fase di verifica della completezza documentale, che si è conclusa senza osservazioni in data 18/01/2023, e successivamente è stata avviata la fase di consultazione al pubblico.

Il procedimento è in corso e si prevede la conclusione per il mese di luglio 2023.

L'effetto dell'aumento dei costi dei materiali determinato in gran parte dal conflitto Russo-Ucraino, è al momento in fase di valutazione sulla base dell'aggiornamento del prezzario Regione Piemonte 2022, come indicato all'interno del DL 50/2022 c.d. "Decreto Aiuti", e sulla base dell'andamento dei prezzi di mercato. Dalle prime valutazioni si prevede un significativo aumento dei costi dell'intervento.

Con nota Prot. n. 00012885 del 21/07/2022, la Città di Torino ha richiesto di predisporre, nell'ambito dell'incarico di progettazione in corso, la documentazione progettuale finalizzata all'appalto dell'opera in un unico lotto. Infratrasporti sta predisponendo la modifica del progetto in tal senso.

Infine, si segnala che con nota del 14/06/2022 Prot. n. 00010506/2022 il Comune ha chiesto ad Infratrasporti, una relazione a supporto della eventuale delegabilità della funzione di stazione appaltante per la gara d'appalto finalizzata alla realizzazione della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, tratta Rebaudengo-Politecnico. Tale relazione è stata trasmessa dalla Società in data 11/07/2022 con nota Prot. n. 7689.

Successivamente con nota prot. n. 10742 del 17/10/2022, Infratrasporti ha inviato alla Città di Torino la propria offerta economica per l'espletamento dell'attività richiesta.

In seguito ad accordi tra la Città di Torino e la Regione Piemonte, è stata presentata istanza di richiesta al Consiglio dei Ministri di nominare un Commissario Straordinario per la Linea 2 della Metropolitana di Torino.

IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE

Convenzione FILO/FERRO

Nel corso del 2022 la Società e gli uffici tecnici e legali dell'Assessorato ai Trasporti e gli uffici delle Partecipate del Comune di Torino hanno prodotto il testo di una nuova Convenzione per la concessione degli impianti fissi ferofilotranviari ad Infratrasporti in virtù del proprio status di società delle infrastrutture.

In data 6 febbraio 2023 il Consiglio Comunale della Città di Torino ha approvato lo schema di Convenzione per la concessione del diritto d'uso degli Impianti fissi Filo – Ferro tranviari, approvata anche dal Consiglio di Amministrazione di Infratrasporti in data 27 febbraio 2023.

La scadenza di tale Convenzione è stata fissata al 30 giugno 2027 assieme a quella del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico affidato a seguito di gara aperta nel 2012 a GTT.

In data 6 febbraio 2023 il Consiglio Comunale ha approvato, su proposta della giunta, lo schema di questa Convenzione per la concessione degli impianti fissi ferrowilolranviari.

Con la Convenzione il Comune concede in uso a Infralrasporli in qualità di Gestore delle reti, che li mette a disposizione al concessionario del Servizio GTT ai sensi del Contratto di Servizio, art. 24 comma 1, lulli gli impianti fissi ferro filolranviari e di fermala.

Gli interventi di manutenzione ordinaria sono in carico a GTT, mentre i potenziamenti della rete e le nuove opere, e lulli gli interventi di manutenzione straordinaria, sono progettali da Infralrasporli in collaborazione con GTT e la loro realizzazione è a cura di GTT, salvo diversa pattuizione fra le parti, nei limiti degli impegni di spesa assunli dalla Città.

GTT con lettera prot. TV-279 del 14/12/2022, ha comulcalo ad Infralrasporli il "Piano di Manutenzione Straordinaria Rete Tranviaria anno 2023-2025"; Infralrasporli ha provvedulo a rendere coerente il proprio Piano degli Investimenli 2023-2025 con il suddello Piano di Manutenzione.

Progettazione Tranviaria

Nell'ambito della progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria e delle nuove opere, si inseriscono per il triennio 2022/2023/2024 gli interventi relativi ai deficit manulenlivi identificati e finanziati con il D.M. 443/2021.

Sono stati evidenziati i lavori relativi all'anno 2023 che richiedono una specifica progettazione da parte del settore Tranvie di Infralrasporli, tra i quali si evidenziano:

- Via Po, rinnovo dei binari (deficit manulenlivo);
- Linea 4 Modifica del Capolinea Falchera con inserimento di un anello di ritorno;
- C.so Casale rinnovo dei binari da C.so Belgio a Piazzale Coriolano.

Per quanto riguarda il progetto di Via Po, particolarmente complesso per problemi viabili e per l'impatto dei lavori sui residenti e negozianti sono stati avviati degli incontri informali con GTT, in attesa di una comunicazione ufficiale in merito e al fine di avviare l'attività. GTT ha evidenziato la possibilità che Infra.To potesse effettuare la lavorazione oltre che il progetto, in termini di impegno di Stazione Appalante, Direzione Lavori, CSE.

Per il progetto della modifica del Capolinea della Linea 4 a Falchera è stato avviato un confronto con il settore Ambiente e Transizione Ecologica della Città di Torino per definire gli aspetti legati alle alberate che interferiscono con il nuovo anello di ritorno.

Sempre lo stesso Settore Ambiente ha informato la Società nel mese di novembre 2022 della volontà, nell'ambito del progetto di "Interventi di adattamento per una città più vivibile", di realizzare sulla linea 4 in C.so Giulio Cesare nel tratto compreso tra Via Oxilia e Via Scotellaro i "*binari verdi*". Tale attività prevede la rimozione dell'asfalto e la sostituzione con una specie vegetale tappezzante.

Infratrasporti ha espresso parere favorevole condizionato al coordinamento degli interventi tra GTT, Comune e Sottoservizi.

Rimane sempre in sospeso il prolungamento della Linea 15 a Grugliasco.

Infratrasporti si è resa disponibile a redigere uno studio e l'eventuale successiva progettazione di fattibilità, sulla base del tracciato ipotizzato da GTT e dal Comune di Grugliasco, con prolungamento da via Monginevro, verso l'attestamento fronte il nuovo polo universitario.

Allo stato si attende di ricevere l'incarico per la redazione dello studio e del progetto di fattibilità tecnico economica da parte dei Comuni interessati.

Sono proseguite le riunioni e le attività per l'aggiornamento dell'Elenco Prezzi Regionale edizione 2023 concluse con il mese di Dicembre 2022.

Nell'ambito delle attività legate alla progettazione, tra cui i rilievi topografici, visti gli impegni per il 2023 legati anche all'incremento delle attività per i deficit manutentivi, si è proceduto a predisporre la documentazione per l'affidamento dei rilievi topografi ad uno studio esterno.

Manutenzione straordinaria della rete tranviaria

Proseguono le attività di gestione e contabilizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria della rete tranviaria.

Nel 2022 sono stati consuntivati interventi tranviari sulla due linee tranviarie di proprietà della Società per poco meno di 2,1 milioni di Euro (1,85 milioni di Euro sulla Linea 4 e 0,24 milioni di Euro sulla Linea 16), e sono stati patrimonializzati costi di engineering tranviario per circa 0,24 milioni di Euro.

Nel corso del 2022 sono stati verificati interventi di GTT sulla rete tranviaria del Comune di Torino per circa 2,71 milioni di Euro che la Città di Torino ha voluto finanziare direttamente a GTT medesima, dietro presentazione di regolare fattura.

A partire dal prossimo anno tali interventi torneranno ad essere fatturati da GTT alla Società ed il Comune di Torino, potrà procedere alla relativa contribuzione in forza della Convenzione filoferrotranviaria sopra richiamata.

Tra gli interventi realizzati/in corso di realizzazione, si evidenziano i seguenti:

- il rinnovo dei binari in Piazza Della Repubblica
- il rinnovo delle curve Raffaello/Massimo D'Azeglio

DM 443 – RISORSE MINISTERIALI PER I DEFICIT MANUTENTIVI

Con D.M. n. 443 del 12/11/2021 “Assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'art.1, comma 95, della L. 145/2018 per attività di manutenzione straordinaria dei sistemi di trasporto rapido di massa a impianti fissi” è stato assegnato, al Comune di Torino, quale ente beneficiario, un contributo di € 46.934.000,00, così suddiviso:

MODALITA' DI TRASPORTO	INTERVENTO	DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO ASSEGNATO	CUP
METROPOLITANA	MATERIALE ROTABILE	Revisione generale veicoli VAL 208 NG	10.000.000,00	D17H21005490001
METROPOLITANA	ARMAMENTO	Revisione interventi straordinari scambi (tratta Fermi-Porta Nuova e Compensorio tecnico)	564.000,00	D17H21005500001
TRANVIA	MATERIALE ROTABILE	Revisione generale (motrici tranviarie ALSTOM City Way)	12.000.000,00	J19J21020260001
TRANVIA	MATERIALE ROTABILE	Revisione generale (motrici tranviarie FIAT-Ansaldo TPR)	6.000.000,00	J19J21020270001
TRANVIA	ARMAMENTO	Sostituzione binari per usura e disallineamenti	13.450.000,00	D17H21005510001
TRANVIA	ARMAMENTO	Sostituzione scambi (schede elettroniche)	3.250.000,00	D17H21005520001
TRANVIA	LINEA DI CONTATTO	Sostituzione linea aerea	620.000,00	D17H21005530001
TRANVIA	LINEA DI CONTATTO	Sostituzione pali di sostegno	1.050.000,00	D17H21005540001
TOTALE COMUNE DI TORINO			46.934.000,00	

Con Decreto Dirigenziale n. 118 dell'11/04/2022 del Dipartimento per la Mobilità Sostenibile - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile – Div 2, sono state impegnate le suddette risorse, destinate al Comune di Torino, su annualità comprese fra il 2020 e il 2033.

Il suddetto D.M. 443 del 12/11/2021 prescrive che il Soggetto Beneficiario disciplini i rapporti con i Soggetti Attuatori tramite appositi atti, oltre a definire le modalità di erogazione delle risorse ed i tempi di attuazione degli interventi. A tal fine nel 2022 Infratrasporti ha stipulato con il Comune di Torino e con GTT Convenzioni regolanti la liquidazione dei contributi ministeriali derivanti dal DM 443/2021.

Il termine per dare attuazione agli interventi prescritto dal D.M. 443 del 12/11/2021 è stabilito all'art. 3 al 31/12/2023, fatte salve proroghe approvate con successivi provvedimenti ministeriali.

ANNO 2021 interventi realizzati:		
• Tram Armamento Sostituzione Binari per usura e disallineamenti CUP: D17H21005510001	EURO	704.564,00
• Tram Armamento Sostituzione 168 scambi CUP: D17H21005520001	EURO	507.625,00
• Tram Linea Aerea di contatto Sostituzione Pali di Sostegno CUP: D17H21005540001	EURO	122.750,00
TOTALE TRAM	EURO	1.334.939,00 (compresi oneri gestione)
<hr/>		
• Revisione Generale VAL208 CUP D17H21005490001	EURO	157.289,16 (compresi oneri gestione)
• Armamento Revisione interventi straordinari scambi metro CUP D17H21005500001	EURO	78.511,55 (compresi oneri gestione)
TOTALE METRO	EURO	235.800,71
<hr/>		
ANNO 2022 interventi in corso di realizzazione o contabilizzazione:		
• Tram Armamento Sostituzione Binari per usura e disallineamenti CUP: D17H21005510001	EURO	1.396.224,00
• Tram Armamento Sostituzione 168 scambi CUP: D17H21005520001	EURO	426.736,00
• Tram Linea di Contatto Sostituzione Linea Aerea CUP: D17H21005530001	EURO	55.875,00
TOTALE TRAM	EURO	1.878.835,00 (Importi stimati con contabilizzazione in corso, comprensivi degli oneri di gestione da fatturare a INFRA.TO a fine 2022)
• Revisione Generale VAL208 CUP D17H21005490001 Si stima che nel corso del 2022 le prestazioni ammonteranno a 3.600.000 Euro (compresi oneri di gestione)		
• Armamento Revisione interventi straordinari scambi metro CUP D17H21005500001 Si stima che nel corso del 2022 le prestazioni ammonteranno a 160.000 Euro (compresi oneri di gestione)		

Nell'ambito delle previsioni per il 2023 sui deficit manutentivi tranviari, con nota GTT prot. TV-279 sono stati definiti gli interventi, suddivisi per CUP di competenza, per un importo totale di 12.839.730 €, così suddivisi:

CUP: D17H21005510001	Sostituzione binari	8.297.930,00 €
CUP: D17H21005520001	Scambi	2.890.000,00 €
CUP: D17H21005530001	Linea di contatto	601.800,00 €
CUP: D17H21005530001	Pali	1.050.000,00 €

ATTIVITÀ DI ENGINEERING PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

In considerazione del trasferimento dell'attività ferroviaria da GTT S.p.A. a Trenitalia/RFI, nel corso del 2022, non sono state svolte attività di progettazione per GTT S.p.A.

Permangono le capacità della struttura di progettazione ferroviaria, impegnata nella progettazione definitiva di Linea 2, per quanto concerne la definizione del tracciato e dell'armamento di tipo ferroviario nella soluzione su ferro.

* * *

PREVENZIONE E REPRESSIONE DELLA CORRUZIONE E DELL'ILLEGALITÀ – RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA

Prevenzione della corruzione e trasparenza (Legge 190/2012 e s.m.i. – d.lgs. 33/2013 e s.m.i.)

La Società ha dato attuazione alla disciplina in materia di anticorruzione e trasparenza contenuta nella Legge 190/2012 “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione” e s.m.i. e nel d.lgs. 33/2013 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”, come modificato dal d.lgs n. 97/2016 portante le modifiche alla legge n. 190/2012 Anticorruzione e al d.lgs. 33/2013 Trasparenza.

Infra.To, in quanto società in house a socio unico Comune di Torino, con meno di 50 dipendenti è tenuta all'adozione del PTPCT portante le misure per la prevenzione della corruzione, integrativo del MOG ai sensi del d.lgs. 231/2001.

L'art. 6 del D.L. 9 giugno 2021 n. 80, convertito in legge 113/2021 “*Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia*”, rubricato “*Piano integrato di attività e organizzazione*” ha introdotto l'obbligo per le pubbliche amministrazioni, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con più di cinquanta dipendenti di adottare, entro il 31 gennaio di ogni anno, il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), con durata triennale. Il comma 6 del predetto articolo 6 demandava ad un decreto del Ministro per la pubblica amministrazione, l'adozione di un Piano Tipo, che definisce altresì modalità semplificate per l'adozione del Piano da parte delle amministrazioni con meno di cinquanta dipendenti.

In attesa della stabilizzazione di un quadro normativo estremamente dinamico e del “Piano Tipo” adottato ai sensi dell'art. 6 comma 6 del richiamato D.L. 80/2021, il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) in data 14 gennaio 2022 ha stabilito il termine ultimo per la presentazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza, al 30 aprile. Tale termine, posticipato anche in considerazione dello stato di emergenza sanitaria, è stato esteso e applicato a tutti i soggetti tenuti ad adottare le misure di prevenzione, anche per quelli non obbligati ad adottare il PIAO.

In conformità agli indirizzi adottati dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) e alle indicazioni operative fornite dagli Orientamenti 2022, su proposta del Responsabile della Prevenzione e della Corruzione (RPCT), l'Amministratore Unico con determinazione n° 74 del 26/04/2022, ha approvato l'adozione, ai sensi dell'art. 1 comma 8 della legge 190/2012 e s.m.i. del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024 e i relativi allegati.

Al fine di favorire la collaborazione operativa con il Responsabile per la prevenzione della corruzione e promuovere il rispetto delle disposizioni del Piano, sono stati individuati i Referenti di supporto all'RPCT per la prevenzione della corruzione, nell'ambito di tutte le aree aziendali.

Con il medesimo provvedimento dell'A.U. state approvate, quali obiettivi strategici le seguenti nuove procedure/Regolamenti:

1. procedura "Società trasparente" e relativi allegati;
2. Regolamento in materia di accesso;
3. Regolamento in materia di ricezione e gestione delle segnalazioni whistleblowing (segnalazione delle condotte illecite, di illeciti o di irregolarità ai sensi della Legge n. 190/2012 e D.Lgs. 231/2001).

Si attesta che nel 2022:

- non si sono verificati eventi corruttivi o episodi di "maladministration";
- non risultano procedimenti disciplinari;
- è proseguita l'attività di revisione /adozione delle procedure in coordinamento con le procedure di qualità;
- non sono pervenute segnalazioni whistleblowing;
- non si registrano violazioni del D. Lgs. 39/2013 (inconferibilità/incompatibilità di incarichi e cariche), ad eccezione di una presunta violazione del divieto di pantouflage, oggetto di segnalazione all'ANAC;
- si riscontra un buon livello di implementazione della Sezione "Società Trasparente" (Obblighi di pubblicazione);
- è stato istituito il Registro degli accessi (a. accesso documentale ai sensi della legge 241/1990 - b. accesso civico semplice (art. 5 c. 1 d.lgs. 33/2013 e s.m.i.) - c. accesso civico generalizzato (art. 5 c. 2 d.lgs. 33/2013 e s.m.i.);
- sono pervenute 2 richieste di accesso documentale;

- non sono pervenute istanze di accesso civico (art. 5, D. Lgs.33/2013);
- il Codice Etico è allineato ai dettami della l. 190/2012.

Nel primo semestre 2022 (25 maggio 2022) si è tenuta una giornata di formazione in materia di anticorruzione e trasparenza. Sono stati trattati i seguenti argomenti:

1. Adozione del PTPCT 2022-2024: contenuto generale, diffusione e conoscenza,
2. Etica e Integrità dei comportamenti: analisi del codice etico e del Codice di Comportamento con attenzione al conflitto di interessi,
3. Wistleblowing: illustrazione del Regolamento approvato con Determina A.U. N. 74/2022.

Tutti i documenti sono richiamati e pubblicati sulla sezione “Società Trasparente del sito web al seguente link: <https://www.infrato.it/amm-trasparente/prevenzione-della-corruzione/>

Modello di organizzazione, gestione e controllo (D.Lgs. 231/2001)

In merito alla disciplina sulla responsabilità amministrativa delle imprese, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 s.m.i., Infratrasporti.To ha definito ed adottato il modello di organizzazione e controllo con l’istituzione dell’Organismo di Vigilanza, che è stato nominato con Determina dell’Amministratore Unico n. 49 in data 12/06/2020 fino al 30/06/2023, in forma collegiale nelle persone degli avv.ti Andrea Morezzi e Francesca Imarisio. L’avv. Marinella Galletto, legale interno, è stata nominata successivamente nell’Organismo. L’ODV ha anche funzioni di OIV.

Il modello viene aggiornato in aderenza con le modifiche normative emanate.

In ragione delle intervenute modifiche organizzative e normative, con la predetta Determinazione dell’A.U. n. 74 del 26 aprile 2022, il Modello di organizzazione, gestione e controllo adottato dalla Società secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 231 dell’8 giugno 2001 relativo alla *“responsabilità delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica”*, è stato aggiornato.

In particolare, sono stati approvati i seguenti aggiornamenti:

- Parte Generale del Modello 231/2001 e relativo Elenco dei Reati, a seguito delle seguenti modifiche normative:
 - Legge 9 marzo 2022 n. 22 recante “Disposizioni in materia di reati contro il patrimonio culturale” che ha introdotto nel D. lgs. 231/01 l’art. 25-septiesdecies (Delitti contro il

patrimonio culturale) e l'art. 25-duodevicies (Riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici),

- Legge n. 238/2021 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge Europea 2019-2020" nella parte in cui integra gli artt. 600-quater e 609-undecies c.p., presupposto della responsabilità degli enti ex art. 25-quinquies del D.Lgs. 231/2001, e modifica le fattispecie richiamate dall'art. 25-sexies del D.Lgs. 231/200;

- Parte Speciale "A" Reati contro la Pubblica Amministrazione e Corruzione tra Privati;

- procedure "Rapporti con soggetti pubblici e privati" e "Flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza".

E' stata altresì adottata la Parte Speciale "F" Reati Tributari", introdotti quali reati presupposto della responsabilità degli enti all'art. 25 quinquiesdecies D.Lgs. 231/2001 ad opera della L. n. 157/2019 e dal D.Lgs. n. 75/2020.

Parte integrante del Modello di organizzazione e controllo è il Codice Etico, che definisce i principi ai quali si ispira la Società nello svolgimento dell'attività.

Amministratore, dirigenti, dipendenti e collaboratori della Società sono tenuti al rispetto del Codice Etico.

All'Organismo di Vigilanza è attribuita la responsabilità di assicurare la diffusione della conoscenza e della comprensione del Codice Etico e monitorarne l'applicazione da parte di tutti i soggetti interessati.

Il Modello di organizzazione e controllo prevede un sistema sanzionatorio per la violazione delle sue previsioni, ivi incluse quelle del Codice Etico.

GESTIONE DEI RISCHI E ADEMPIMENTI EX D.LGS. n. 175/2016

Per la Gestione dei rischi si richiama la Relazione sul Governo Societario redatta ai sensi del d.lgs. 175/2016, sottoposto all'approvazione del socio unico nell'Assemblea di approvazione del Bilancio.

* * *

INFORMAZIONI ATTINENTI ALLA SICUREZZA, ALL'AMBIENTE E AL PERSONALE

PERSONALE

La forza complessiva di Infratrasporti al 31 dicembre 2022 è stata pari a 41 addetti (di cui 16 donne): 38 impiegati e 3 dirigenti.

Il costo complessivo nel 2022 è stato pari a Euro 3.033.728, in aumento rispetto all'esercizio dell'anno precedente di Euro 167.245 (+5,83%).

Nel 2022 la forza economica media del personale Infratrasporti è risultata pari a 43,68 FTE (1 addetto ha svolto attività part-time); il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 194,70.

Nel corso dell'anno cinque risorse hanno lasciato la Società.

Nel mese di maggio, Infrato ha avviato la procedura per la selezione di personale, in conformità al regolamento vigente in materia di assunzioni, per sostituire le risorse prossime al pensionamento.

Le procedure di selezione e le relative assunzioni saranno perfezionate nel corso del 2023. Dal punto di vista dell'impegno del personale nelle Business Unit aziendali nel 2022 si è registrata la seguente distribuzione (i dati che seguono non tengono conto dei dirigenti):

Metropolitana: 36,98 addetti

Tranvie: 3,70 addetti

Nel mese di giugno, l'Amministratore Unico uscente, in considerazione delle sollecitazioni del Collegio Sindacale che evidenziava la necessità di aggiornare l'organigramma esistente in funzione delle risorse assunte nel corso del 2021 per far fronte all'incarico ricevuto dalla Città in relazione alla progettazione della linea 2 della Metropolitana, ha approvato una nuova struttura organizzativa.

Alla fine del mese di luglio si è insediato il nuovo Consiglio di Amministrazione; il Presidente e Amministratore Delegato ha comunicato di aver ricevuto dalla Città l'indicazione di conferire alla Società anche il ruolo di centrale di committenza.

A questo scopo, nel mese di novembre è stato modificato lo Statuto societario.

Tenuto conto del nuovo oggetto sociale di Infrato, il Consiglio di Amministrazione del 16 dicembre 2022, ha approvato la modifica dell'assetto organizzativo aziendale, dando ampio mandato al Presidente e Amministratore Delegato per l'attuazione della riorganizzazione stessa.

Gli interventi formativi del personale sono progettati come strumento di sviluppo delle competenze interne e vengono rivolti alle seguenti aree tematiche:

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

SALUTE E SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO

Nel 2022 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. n. 81/2008, inerente alla formazione obbligatoria in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, tutti i dipendenti della Società (non solo quelli aventi mansioni specificatamente collegate alla gestione della sicurezza sui luoghi di lavoro) hanno partecipato a specifici corsi di aggiornamento professionale, con particolare attenzione al personale adibito al controllo dei lavori presso i cantieri della Linea 1 della Metropolitana Automatica e delle linee tranviarie della Città di Torino.

La Società ha infine definito un sistema di gestione adeguato a tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività, ricercando 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 2022 la Società ha continuato a perseguire obiettivi di miglioramento delle condizioni di sicurezza e di igiene nei luoghi di lavoro.

In virtù di questa politica, la società ha richiesto all'INAIL la riduzione del tasso di rischio applicato per l'anno 2022; al momento si è in attesa dell'esito dell'istanza.

Il 14 febbraio 2022 l'RSPP cessato ing. Fabrizio Martini ha provveduto ad aggiornare il Documento di Valutazione Rischi integrandolo con la parte relativa al rischio Covid-19; il nuovo documento è stato consegnato il 14 febbraio 2022.

Alla fine del 2022 è stato conferito al Dott. Massimiliano Lanza l'incarico di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione ai sensi del D.Lgs. 81/2008 per coordinare il servizio di prevenzione e protezione dai rischi ai sensi dell'art. 2222 c.c. e senza vincolo di subordinazione. La durata di tale incarico è stata determinata in 3 anni.

In data 14 marzo 2020, su invito del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministro dell'Economia, del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, del Ministro dello Sviluppo Economico e del Ministro della Salute, è stato sottoscritto tra i Ministri competenti, i Sindacati e le Associazioni di categoria il "*Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro*".

L'accordo ha assicurato la massima tutela della salute dei lavoratori e le necessarie condizioni di sicurezza in tutti i luoghi di lavoro, con specifico riferimento all'emergenza sanitaria.

In ottemperanza a quanto previsto al punto 13 del Protocollo (Aggiornamento del Protocollo di regolamentazione), la Società ha provveduto ad istituire il Comitato di Gestione emergenza Sanitaria.

Il Comitato di Gestione emergenza Sanitaria si è riunito periodicamente al fine di monitorare le misure da adottare nel periodo di emergenza da Covid-19.

Infine, in relazione all'andamento della diffusione del SARS-CoV-2, alla luce dell'evoluzione delle indicazioni normative nazionali e regionali, il Medico Competente ha provveduto ad aggiornare e integrare il Protocollo di Sorveglianza Sanitaria.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2022 è continuato il costruttivo confronto con le rappresentanze sindacali dei lavoratori.

Il rapporto con le OO.SS. è stato sempre caratterizzato da positiva e fattiva collaborazione nella gestione del contratto integrativo di lavoro.

Nel mese di settembre, in considerazione della fine dello stato di emergenza sanitaria e della possibilità di aderire allo smart-working con modalità agevolata, sono stati siglati con tutti i dipendenti della Società gli accordi individuali finalizzati all'applicazione del lavoro agile validi fino al 31 dicembre 2022.

INFORMAZIONI RELATIVE ALL'AMBIENTE

Metropolitana Automatica Linea 1 - Tratta 4 - Lingotto-Bengasi

Relativamente al piano di gestione terre e rocce da scavo ed alle pendenze segnalate nel precedente esercizio, l'ATI subappaltatrice Cave Sangone S.p.A.-Perino Piero S.r.l., produttore delle stesche sul cantiere in oggetto, ha trasmesso agli Enti competenti, in data 12/10/2022, le relative Dichiarazioni di Avvenuto Utilizzo (DAU).

In considerazione di quanto sopra, nell'evidenziare che la mancata trasmissione della DAU sarebbe comunque stato un adempimento ad esclusivo carico dell'Esecutore o del Produttore, senza configurare un profilo di responsabilità a carico del Committente, non è stato comunque necessario informare le Autorità competenti, come suggerito dalla Commissione di Collaudo Tecnico-Amministrativo, avendo il Produttore adempiuto agli obblighi a suo carico.

Metropolitana Automatica Linea 1 – Tratta 3 – Collegno Cascine Vica (1° e 2° lotto funzionale)

Per quanto concerne la gestione ambientale del cantiere, in continuità con quanto elaborato nel corso della progettazione esecutiva, sono stati attivati dei tavoli tecnici con Arpa Piemonte per la revisione e l'aggiornamento dei piani di controllo di seguito descritti.

Il Piano di gestione terre e rocce da scavo (art. 41bis del D.L. 69/13), aggiornato periodicamente dall'Appaltatore, oltre a recepire le prescrizioni della Delibera CIPE 11/2017 del 3/03/2017 riportate negli elaborati delle precedenti fasi progettuali, tiene conto degli approfondimenti effettuati dall'Appaltatore in fase di progettazione costruttiva (disponibilità siti di conferimento, scelte logistiche di cantierizzazione ecc.) e dell'aggiornamento del cronoprogramma lavori.

A valle dell'analisi e caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, il materiale di risulta viene trasportato nei siti qualificati e indicati nel suddetto piano, al fine di un loro reimpiego come sottoprodotti (in caso di sussistenza dei requisiti attestati da Arpa Piemonte) o per lo smaltimento come rifiuti (in minima parte). In ogni caso è garantita la completa tracciabilità dei flussi del materiale prodotto dal cantiere.

Parallelamente al piano di gestione terre e rocce da scavo viene costantemente aggiornato e implementato il Piano di monitoraggio ambientale in corso d'opera.

Detto piano disciplina l'esecuzione e registra gli esiti dei rilievi effettuati per le componenti:

- Rumore;
- Vibrazioni;
- Atmosfera;
- Meteorologia;
- Acque sotterranee;
- Amianto aerodisperso.

Anche in questo caso il documento sviluppa le indicazioni derivanti dai precedenti livelli progettuali (progetto definitivo ed esecutivo) e recepisce le indicazioni/prescrizioni di Arpa Piemonte.

I risultati dei rilievi, effettuati attraverso stazioni di monitoraggio fisse posizionate in zone particolarmente sensibili, sono posti a confronto con le letture di zero ante operam. Gli esiti sono immediatamente messi a disposizione degli Enti di controllo attraverso una piattaforma informatica web based dedicata.

Metropolitana Automatica Linea 1 – Ampliamento Officina e Nuovo Deposito del Compensorio Tecnico di Collegno

Per quanto concerne i lavori dell'Ampliamento Officina e del Nuovo Deposito presso il Compensorio di Collegno, i lavori sono stati consegnati rispettivamente nel Marzo e nel Novembre 2022.

Analogamente ai lavori della tratta Collegno-Cascine Vica, a valle dell'analisi e caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, il materiale di risulta viene trasportato nei siti qualificati e indicati nel suddetto piano, al fine di un loro reimpiego come sottoprodotti (in caso di sussistenza dei requisiti attestati da Arpa Piemonte) o per lo smaltimento come rifiuti. In ogni caso è garantita la completa tracciabilità dei flussi del materiale prodotto dal cantiere.

Metropolitana Automatica Linea 1 – Tratta 5 Cascine Vica-Rivoli Centro (1° lotto funzionale)

Nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, il progetto è stato inviato alla Città di Rivoli per l'avvio della fase di verifica della procedura di VIA ai sensi della LR 40/98 e s.m.i. art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Con provvedimento n. 2022/15.2.1 del 23/05/2022 la Città di Rivoli ha trasmesso il verbale della conferenza dei servizi del 10/05/2022 e dei pareri pervenuti, nel quale è definito il non assoggettamento alle procedure di VIA del progetto presentato da InfraTo.

Metropolitana Automatica Linea 2 – Studio di Impatto Ambientale tratta Rebaudengo-Politecnico

Come sinteticamente descritto nei paragrafi precedenti, nell'ambito del contratto con la Città di Torino per la redazione del Progetto Definitivo della tratta Rebaudengo-Politecnico della Linea 2, è stata sviluppata e consegnata da Infrato alla fine del 2021 la documentazione (Studio di Impatto Ambientale) per l'avvio delle fasi di approvazione ai fini ambientali (V.I.A.). In data 06/12/2022 la Città di Torino ha presentato istanza di avvio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR).

La procedura PAUR, regolamentata dall'art. 27bis del D.Lgs.152/2006 (art. così introdotto dall'art. 16, comma 2, D.lgs. n.104 del 2017) converte la procedura di valutazione ambientale in una procedura di autorizzazione delle opere in cui la VIA è correlata al rilascio dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio degli interventi oltre che a tutte le autorizzazione ambientali.

In data 16/12/2022 è stata avviata la fase di verifica della completezza documentale, che si è conclusa senza osservazioni in data 18/01/2023, e successivamente è stata avviata la fase di consultazione al pubblico attualmente in corso.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

La Società è impegnata assieme a GTT nelle attività di ricerca finalizzate al risparmio energetico ed all'utilizzo più razionale delle infrastrutture di trasporto in termini di maggiore efficienza (consumi energetici) ed affidabilità (minori guasti).

Con riferimento alla Metropolitana Automatica continua la collaborazione con GTT ed il detentore del Sistema (Transfima) per l'ammodernamento dell'infrastruttura di controllo, al fine di migliorare sia le modalità di interfaccia con i sistemi informatici degli organismi di vigilanza e controllo (Polizia, Vigili del Fuoco) e limitare malfunzionamenti del Sistema derivanti dal progressivo aumento degli apparati che stanno diventando tecnologicamente obsoleti ("trattamento delle obsolescenze").

GTT ed Infratrasporti continuano a collaborare anche per migliorare l'efficienza dei consumi energetici della Metropolitana Automatica attraverso analisi e verifiche tecnico-economiche per approfondire lo studio di fattibilità elaborato da Transfima relativo al recupero energetico sulle tratte in esercizio.

Prosegue la collaborazione fra Infratrasporti ed il Politecnico di Torino con l'obiettivo conforme alla politica aziendale di ridurre i consumi energetici degli impianti di trasporto, in particolare sulle tecniche di telecomando, telecontrollo e taratura dei dispositivi Dia Igtv posti nei quadri elettrici delle cabine di trasformazione della rete tranviaria per la protezione dai contatti indiretti.

Il progetto, oltre al risparmio energetico ed ad una maggiore affidabilità dell'esercizio, mira anche ad aumentare la sicurezza di questi impianti elettrici in tensione da rischi di folgorazione.

Sulla scorta delle sopra citate collaborazioni, è vigente un Accordo Quadro di Collaborazione Strategica di Ateneo tra il Politecnico di Torino ed Infratrasporti.TO, nel quale le parti, riconoscendo il carattere strategico della reciproca collaborazione e, coerentemente con le rispettive finalità istituzionali, conoscenze scientifiche ed esperienze operative, intendono collaborare al fine di sviluppare, organizzare al meglio e favorire network e sinergie nell'ambito della ricerca scientifica, della didattica e formazione, anche di terzo livello, nell'interesse pubblico allo studio, sviluppo e ricerca in tutte le discipline tecniche e scientifiche connesse alla progettazione, esecuzione e gestione di infrastrutture e linee metropolitane.

Nell'ambito dell'accordo quadro di cui sopra, è proseguita la collaborazione con il dipartimento DISEG (prof. Marco Barla) nell'ambito del progetto di ricerca "Concio Energetico – ENERTUN Energy tunnel segmental lining", avviato nel 2017 durante lo scavo meccanizzato della galleria della tratta Lingotto-Bengasi.

Gli speciali conci di rivestimento della galleria (due anelli della lunghezza totale di 3 metri di galleria), sono attrezzati con scambiatori di calore geotermico e sono continuati i monitoraggi, finalizzati a quantificare l'effettivo scambio di calorie con il terreno e la falda circostante la galleria.

Sono stati ulteriormente approfondite le modellazioni matematiche, al fine di determinare l'efficienza del sistema per l'eventuale relativa applicazione su vasta scala.

Lo scopo di questa ricerca è quello di verificare la possibilità per il sistema di soddisfare il fabbisogno di riscaldamento o di raffrescamento degli edifici limitrofi alla galleria o facenti parte della stessa infrastruttura metropolitana, sfruttando il potenziale geotermico del sottosuolo, senza causare emissioni di inquinanti.

Tale tecnologia è inoltre stata inserita nella progettazione definitiva della Linea 2.

Infine, sempre nell'ambito della collaborazione con il Politecnico di Torino, è stata avviata una collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Gestionale e della Produzione del Politecnico di Torino (prof. Alberto De Marco) mirata allo sviluppo, innovazione e ricerca nella gestione degli interventi di realizzazione del prolungamento ovest della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, a supporto del RUP, con attività di sviluppo metodologico, di miglioramento dei processi e di dotazioni di strumenti informatici di supporto da parte del Project Management Lab.

La collaborazione consentirà peraltro il raggiungimento di risultati importanti sia per Infra.To, che in tal modo potrà acquisire una specifica expertise nell'ambito del project management con spiccato riguardo agli aspetti pubblicistici - propri del Politecnico in quanto ente di diritto pubblico - sia per il Politecnico di Torino, che mediante il supporto operativo potrà prendere parte alla realizzazione e gestione di una grande opera infrastrutturale, acquisendo dati e informazioni specifiche sui molteplici aspetti che la compongono (i.e. risorse; procedure amministrative; aspetti tecnici; aspetti contrattuali; aspetti di sicurezza; rapporti con Autorità di vigilanza; rapporti tra enti; ecc...) da utilizzare anche come sviluppo di una best practice.

Per quanto attiene allo sviluppo, nel 2022 è stata resa operativa la metodologia BIM (Building Information Modeling) che rientra nel più ampio percorso di digitalizzazione intrapreso da Infra.To, il quale ha permesso lo sviluppo della progettazione definitiva della Linea 2 della tratta Rebaudengo-Politecnico. In particolare, per quanto concerne lo sviluppo digitale di Metro Torino Linea 2, è stato implementato un approccio BIM di secondo livello con trasferimento di contenuti informativi attraverso, prevalentemente, modelli informativi grafici con l'adozione di un ambiente di condivisione dei dati attraverso una piattaforma

cloud raggiungibile da tutti gli stakeholder accessibile con password. L'impostazione adottata per il progetto definitivo, con riferimento a quanto definito nella UNI 11337-1:2017, ricade all'interno della fase progettuale autorizzativa/tecnologica con conseguente livello di dettaglio (LOD) impostato con definizione C-D, variabile per i singoli oggetti in funzione delle discipline e relative necessità. Il processo impostato per le 47 opere in progetto (WBS) ha consentito l'estrazione delle tavole per le 3 discipline (architettonico, strutturale e impiantistico) coordinate con processi di clash detection e model checking, la computazione in associazione alla modellazione (5D) oltre alla redazione di rendering e video potendo produrre conseguentemente una migliore comunicazione del progetto.

RAPPORTI CON CONTROLLANTI E COLLEGATE

RAPPORTI CON IL SOCIO UNICO CITTA' DI TORINO

Il dettaglio dei crediti finanziari e dei debiti verso il socio unico Comune di Torino è riportato nelle tabelle seguenti.

DETTAGLIO CREDITI	
	CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022
A - Mutui metropolitana ed Impianti Fissi (A.1. + A.2.)	149.027.627
A.1. - Crediti per Mutui metropolitana e impianti fissi	128.981.781
A.2. - Crediti per rate scadute Mutui metropolitana e impianti fissi	20.045.846
A.2.A Crediti per rate scadute mutui metropolitana e impianti fissi 2016-2018	19.917.177
- A.2.A1. - Crediti per Mutui metro e IFF (rate scadute al 31/12/2016)	15.056.223
- A.2.A2. - Crediti per Mutui Metro e Impianti Fissi (rate scadute al 31/12/2017)	3.422.476
- A.2.A3. - Crediti per interessi CDP (mutuo 17) scaduti il 31/12/2018	70.619
- A.2.A4. - Interessi di mora aggiuntivi (importi scaduti al 31/12/2016)	239.007
- A.2.A5. - Crediti per interessi di mora aggiuntivi (importi scaduti al 31/12/2017)	718.602
- A.2.A6. - Stima Credito per interessi di mora anno 2018	410.251
A.2.B Crediti per mutui scadute anno 2022 (Ucb - mutuo 5)	128.669
B - Contributi per infrastrutture	11.909.287
Credito per contributo Oneri Accessori 2010-2011	7.490.873
Credito per contributo ministeriale parziale su 2^ rendicontaz. Fondi FSC 1^ It CCV	4.418.414
Totale A + B	160.936.914

Dati in Euro

I dati sono elaborati applicando, così come negli esercizi relativi agli anni passati, la Convenzione di dettaglio stipulata nel settembre 2010 e consegnata alle Banche finanziatrici per la ristrutturazione del debito risultante dall'avvenuta scissione per incorporazione parziale del compendio metropolitano e ferroplotranviario dalla scissa GTT alla beneficiaria Infratrasporti.

Il totale dei crediti vantati dalla Società verso la Città di Torino, socio unico della società in house Infratrasporti, ammonta quindi ad Euro 160.936.914

I debiti verso la Città di Torino sono dettagliati nella seguente tabella.

DETTAGLIO DEBITI	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2012 - residuo	1.336.012
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2013	5.700.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2013	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2013	143.679
Debito per adeguamento canoni metro 2013	12.750
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	5.662.521
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2014	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	148.539
Debito per adeguamento canoni metro 2014	14.463
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2015	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2015	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2015	116.084
Debito per adeguamento canoni metro 2015	17.034
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2016	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2016	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2016	120.380
Debito per adeguamento canoni metro 2016	18.751
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2017	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2017	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2017	146.183
Debito per adeguamento canoni metro 2017	29.064
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2018	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2018	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2018	167.814
Debito per adeguamento canoni metro 2018	37.709
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2019	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2019	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2019	193.900
Debito per adeguamento canoni metro 2019	48.136
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2020	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2020	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2020	189.527
Debito per adeguamento canoni metro 2020	46.387
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2021	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2021	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2021	200.450
Debito per adeguamento canoni metro 2021	50.753
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2022	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2022	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2022	355.956
Debito per adeguamento canoni metro 2022	112.905
Totale canoni ed adeguamenti	65.308.999
Debito per anticipazione ricevute su attività progettazione Linea 2	1.559.345
Totale complessivo	66.868.344

Dati in Euro

Anche in questo caso si segnala che la Città di Torino - come evidenziato nel paragrafo successivo ed in coerenza con il principio di competenza potenziata applicato - non include tra i propri crediti contabilizzati nei confronti della Società, alla data del 31/12/2022, gli acconti versati, parzialmente recuperati, in riferimento all'attività di progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Pertanto al 31 dicembre 2022 i rapporti crediti/debiti verso il socio unico Città di Torino risultano i seguenti:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022 (*)		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022 (*)	
Commerciale	-	Commerciale	1.559.345
Finanziari	160.936.914	Finanziari	65.308.999
Diversi	-	Diversi	-
TOTALE	160.936.914	TOTALE	66.868.344

Dati in Euro

I debiti commerciali verso la Città di Torino, come sopra specificato sono costituiti dagli acconti versati, non ancora recuperati, in riferimento all'attività di progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Nel mese di dicembre con nota prot. 13555 del 22 dicembre 2022, sottoscritta fra le parti, sono stati compensati complessivamente Euro 1.000.000 di crediti con debiti di pari importo. A seguito di specifica richiesta della Città di Torino, la Società ha chiesto alla società incaricata della revisione legale dei conti Crowe Bompani S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2022. Detto prospetto è attualmente in fase di definizione.

I revisori della Città di Torino nell'ambito della procedura di allineamento delle rispettive hanno evidenziato i seguenti saldi contabili:

	CREDITI VERSO IL COMUNE DI TORINO AL 31/12/2022	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2022	DEBITI VERSO IL COMUNE DI TORINO AL 31/12/2022	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2022
Infratrasporti.To S.r.l.	160.936.914	153.446.041	66.868.344	65.308.819

Dati in Euro

I revisori del Bilancio della Città di Torino, in merito, hanno precisato quanto segue:

“La Società espone crediti per Euro 160.936.914.

La Città espone debiti per Euro 153.446.041.

Le differenze sono dovute:

7.490.873 Euro per crediti della società per oneri accessori relativi alla metropolitana, non iscritti dalla Città in relazione al principio di competenza potenziata. Il tavolo di lavoro ha evidenziato che Infrato Srl è autorizzata, in conseguenza e per effetto della deliberazione della Giunta Comunale del 28/11/2011 n. mecc. 2011 07973/024 tuttora vigente ed efficace, alla stipulazione di mutui riferibili agli interventi di cui alla precitata Convenzione di dettaglio, le cui rate di rimborso saranno soggette a ristoro da parte della Città, nei termini sopra precisati, per la somma massima di Euro 7.490.873,01.

La società espone debiti per Euro 66.868.344.

La Città espone crediti per Euro 65.308.819.

La differenza è data da un anticipo che la città ha erogato alla società per la progettazione L2; la città non la rileva contabilmente per diversa contabilità applicata.”

In data 25 luglio 2017 con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024 la Città di Torino ha riconosciuto come dovute le rate dei mutui scadute e non liquidate per cui ha valutato l'importo dovuto e non corrisposto per le rate scadute a tutto il 31 dicembre 2017, pari ad Euro 38.236.045,09, oltre agli interessi di mora, impegnandosi a riconoscere il suddetto importo in dieci rate annuali costanti, senza interessi, da liquidarsi entro il 30 aprile di ogni anno.

Nella stessa deliberazione, oltre a dare atto che con separato provvedimento si sarebbe provveduto alle necessarie variazioni del Bilancio Preventivo triennale, veniva approvato lo schema di “*Convenzione per la regolazione dei rimborsi dei mutui per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino*” nella quale all'art. 2 è appunto precisato l'impegno al rimborso di Euro 38.236.045,09 nei successivi dieci anni in parti eguali con scadenza della prima rata al 30/04/2018, mentre all'art. 3 si specifica che la modalità di regolazione dell'importo dovuto non prevede l'applicazione di interessi.

Nella redazione del Progetto di Bilancio 2022, così come già per i Bilanci del periodo 2017 e 2021, la Società espone il dato dei crediti e dei debiti verso il Comune di Torino al loro valore nominale.

Infatti tenuto conto del mancato riconoscimento degli interessi da parte della Città di Torino sul credito vantato da Infratrasporti, la Società ha chiesto ed ottenuto dalla Città stessa (nota Infratrasporti Prot. 78 del 24/1/2018, nota Comune di Torino Prot. 215/680.1 del 31/1/2018) di tenere opportunamente conto anche del debito di Infratrasporti verso la Città di Torino medesima in modo da consentire ad Infratrasporti di poter adottare modalità di gestione dei

pagamenti che, fermo restando il riconoscimento della certezza ed esigibilità dei crediti vantati dalla Città di Torino, consenta alla Società di procedere secondo una dinamica di pagamenti senza l'applicazione di interessi coerente con gli incassi dei propri crediti verso la Città stessa e verso GTT, avendo Infratrasporti avviato un "tavolo tecnico" con gli uffici amministrativi di quest'ultima Società finalizzato a valutare termini e condizioni per un dilazionamento con esdebitazione in 15 anni di poco meno dell'81% dei crediti netti al 31/12/2022 (ovvero all'esito della compensazione delle reciproche posizioni debitorie-creditorie) della Società verso GTT, a seguito di della definizione di un nuovo Piano di rientro del debito di GTT verso Infratrasporti, sostenibile per entrambe le società.

Relativamente ai crediti non sono stati calcolati interessi sul ritardato pagamento delle rate in scadenza, mentre sono computati tutti gli interessi addebitati dalle banche sulle quote di competenza e controgarantite nel rimborso dalla Città di Torino.

Parallelamente anche sui debiti non sono stati calcolati interessi di ritardato pagamento, per cui, essendo le due poste contabili di importo confrontabile e presumibilmente incassabili e pagabili alle stesse scadenze, è stato ritenuto appropriato non applicare il principio del "Costo Ammortizzato".

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

CREDITI FINANZIARI	CREDITI COMMERCIALI	DEBITI FINANZIARI	DEBITI COMMERCIALI	INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE	CANONI ED ALTRI SERVIZI	SERVICE DA GTT
678.956	69.689.350	27.263	8.513.714	8.507.741	25.054.246	5.973

Dati in Euro

I crediti finanziari sono principalmente costituiti da interessi per ritardato pagamento/dilazione (pari a 644.424 Euro).

I crediti commerciali si riferiscono per circa il 97,5% a canoni.

I debiti finanziari sono importi dovuti per storici rapporti connessi al trasferimento dei dipendenti.

I debiti commerciali si riferiscono principalmente a debiti per gli interventi di manutenzione straordinaria realizzati da GTT sulle Linee tranviarie per le quote di cui Infratrasporti è proprietaria (Linea 4 per il 21,7% e Linea 16 per il 2,8%) ed infine sulla Linea 1 della

Metropolitana (75,4%), ai sensi del Contratto di Servizio e delle Convenzioni d'uso delle infrastrutture aziendali, che la Società detiene a titolo di proprietà concessionaria.

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

	AL 31/12/2022	AL 31/12/2021
Crediti totali	70.368.306	61.020.646
- per fatture emesse	65.463.862	57.128.921
- per fatture da emettere	4.869.913	3.857.193
- altri crediti	34.532	34.532
	AL 31/12/2022	AL 31/12/2021
Debiti Totali	8.540.977	7.875.108
- per fatture ricevute	-	
- per fatture da ricevere	8.513.714	7.848.916
- altri debiti	27.263	26.192

Dati in Euro

Il credito netto di Infratrasporti nei confronti di GTT continua a crescere nel 2022 del 16,3% (circa 8,7 milioni di Euro in valore assoluto); il dato del credito netto risultante a Bilancio 2022 è pari a 61,8 milioni di Euro contro il dato indicato nel PEF di dicembre 2022 stimato pari a circa 25,8 milioni di Euro, con un saldo finanziario negativo di circa 30 milioni di Euro. Questo risultato è in massima parte dovuto ad un ritardato rientro della posizione debitoria seppure siano da segnalare interventi di manutenzione straordinaria realizzati da GTT sulla metropolitana e sulla rete tranviaria sensibilmente inferiori al dato indicato a PEF (-25,1% pari a -2,85 milioni di Euro in valore assoluto).

Nel corso del 2022, GTT ha dato solo parziale attuazione all'Accordo transattivo stipulato il 31 gennaio 2018 e con un certo ritardo; sono stati incassati nel 2022 8,5 milioni di Euro ed effettuate compensazioni per circa 7,85 milioni di Euro.

Questa criticità, già emersa nello scorso esercizio, è stata ulteriormente enfatizzata dalla difficile situazione economica di tutto il settore TPL, anche a causa della lenta crescita dei passeggeri trasportati, nonostante il progressivo superamento della crisi sanitaria Covid 19 avvenuto nel 2022.

La conseguente contrazione dei proventi del traffico del trasporto pubblico locale ha generato problemi di liquidità a tutto il sistema. In questo senso GTT è in attesa, come tutto il comparto, dell'erogazione da parte del Governo dei relativi "ristori".

In riferimento al solo esercizio 2022 si segnala che, a fronte degli importi fatturati nell'anno e pari a 20,18 milioni di Euro, cui devono essere dedotti circa 8,5 milioni di Euro di fatture da ricevere da GTT per gli interventi di manutenzione straordinaria realizzata nel 2022 ed aggiunte fatture da emettere da parte di Infratrasporti per circa 4,87 milioni di Euro (comprensivi di 0,64 milioni di Euro di interessi), risultano complessivamente circa 16,55 milioni di Euro di pagamenti in ritardo per attività nette di competenza 2022.

Le parti avevano concordato che la sostenibilità del piano di rientro definito nel dicembre del 2018 si fondava sul piano industriale di GTT certificato da parte di società di revisione specializzata ed attualmente in corso di aggiornamento.

Al riguardo, tenuto conto dei ritardati adempimenti da parte di GTT alle proprie obbligazioni, seppure determinate dall'oggettiva difficoltà indotta dall'emergenza COVID-19, la Società ha avviato già nel 2022 un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi di GTT stessa finalizzati ad una ridefinizione di un più realistico, e sostenibile da parte di GTT, piano di rientro, su un orizzonte temporale di 15 anni, anche al fine di poter predisporre un sostenibile piano di rientro del debito di Infratrasporti nei confronti del socio unico Comune di Torino.

Al riguardo è stato più volte sollecitato dagli organi amministrativi e di controllo della Società un riscontro da parte di GTT, che tuttavia sta ancora valutando gli elementi di sostenibilità del piano.

Nella redazione del Bilancio 2022 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2021, la Società espone il dato del credito e del debito verso GTT S.p.A. al valore nominale in considerazione del fatto che il tasso di interesse applicato, così come indicato nei rapporti convenzionali in essere, risulta sostanzialmente allineato al tasso di mercato e non sono previsti costi di transazione.

Nel 2022 la Società ha addebitato a GTT oneri finanziari in misura pari ad Euro 644.424.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Si rimanda l'argomento a quanto trattato nella Nota Integrativa.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La Società nei prossimi anni sarà impegnata nelle attività di potenziamento e razionalizzazione del sistema infrastrutturale dei trasporti della Città di Torino con particolare riferimento agli interventi di completamento della Linea 1 della metropolitana automatica, ed allo sviluppo del progetto della Linea 2, oltre alla nuova attività di "Centrale di Committenza" assegnata socio unico alla Società tenuto anche conto della modifica statutaria intervenuta alla fine del 2022.

A seguito della riorganizzazione degli uffici formalizzata alla fine del 2022, l'impegno della struttura di "Operation" dedicata alla costruzione potrà essere concentrato sul completamento della tratta Collegno - Cascine Vica, previsto a cavallo del biennio 2024-2025, del potenziamento del comprensorio tecnico di Collegno con la realizzazione di un nuovo deposito treni e dell'ampliamento dell'officina di manutenzione, nonché dell'evoluzione delle attività di migrazione del sistema di segnalamento ed alla progressiva messa in servizio del nuovo materiale rotabile necessario a garantire e migliorare l'headway (distanziamento temporale fra due successivi treni) del servizio per l'intera Linea 1 della Metropolitana Automatica.

In tal senso, anche al fine di valorizzare opportunamente le migliorate capacità del nuovo sistema di segnalamento digitale, la Società sta valutando termini e condizioni per poter slittare l'esercizio dell'opzione per l'acquisto di 12 ulteriori nuovi treni di tipo VAL (l'opzione scadeva il 4 febbraio 2023 ed è stata prorogata di 2-3 mesi), non essendo stati stanziati dagli Enti di riferimento (primo fra tutti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) fondi specifici per il potenziamento del parco rotabili della Linea 1.

Nel corso del 2023 saranno attivate progressivamente le attività di cantiere per la realizzazione della migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL e digitale CBTC, così come per il nuovo sistema di segnalamento digitale CBTC per la tratta Collegno-Cascine Vica sarà consegnata da Alstom Ferroviaria nel prossimo mese di giugno. Si tratta di un intervento assai complesso che necessiterà di una rilevante attività da parte delle risorse tecniche della Società per il coordinamento di numerosi soggetti (Enti finanziatori e regolatori, Ente concedente, gestore del servizio, diversi appaltatori e progettisti).

Il completamento della fase di progettazione definitiva della Linea 2 della metropolitana automatica (che avrà un sistema di segnalamento automatico basato sullo standard CBTC) impegnerà la Società nell'assistenza alla Città di Torino nelle attività conseguenti ed in particolare nella scelta delle procedure di affidamento della fase di realizzazione di questa fondamentale infrastruttura.

In questo senso l'elemento discriminante è rappresentato dal fattore tempo, in relazione alla necessità di completare l'intervento nel più breve tempo possibile per la relativa fruibilità.

Al riguardo la scelta del Sistema appare l'elemento centrale e cardine di tutto l'intervento, anche al fine di scegliere la soluzione economicamente più vantaggiosa per la Città di Torino.

Con riferimento alle attività di gestione delle infrastrutture già in esercizio, la Società continuerà ad essere impegnata, in collaborazione con il gestore del servizio TPL GTT S.p.A., nella realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria dell'intera rete tranviaria della Città di Torino, parzialmente ceduta/conferita in proprietà (Linea 4 e parte della Linea 16) e delle tratte di metropolitana in esercizio (Collegno - Porta Nuova – Lingotto - Bengasi).

A seguito del completamento della prima revisione generale del materiale rotabile, sono attualmente in corso gli interventi della seconda revisione generale del materiale rotabile della metropolitana automatica realizzati da GTT nel periodo 2022-2027 e gli interventi per il trattamento delle obsolescenze del sistema VAL, che, limitatamente per il sistema di segnalamento, dovrà comunque essere mantenuto in efficienza fino a tutto il 2025.

Al riguardo potrà essere opportunamente sfruttato questo tipo di interventi per l'installazione a bordo dei veicoli VAL degli automatismi imbarcati del nuovo sistema di segnalamento digitale CBTC.

Queste attività di manutenzione straordinaria sono stati oggetto, per la prima volta nella vita dell'infrastruttura, di contribuzione statale nell'ambito degli

Sul sistema tranviario della Città di Torino e sugli impianti tranviari trasferiti alla Società (Linea 4 e parte della Linea 16), nel triennio 2023-2025 si prevedono interventi di manutenzione straordinaria pari a circa 35 milioni di Euro, oltre ai progetti di

ammodernamento della rete che già dal 2019 si stanno sviluppando e per i quali è stata avanzata la richiesta di cofinanziamento a livello statale e/o regionale.

La Società sta inoltre verificando la possibilità di sviluppare progetti di ricerca a livello europeo per sperimentare la guida automatica tranviaria.

Questi rilevanti investimenti rendono sempre più impellente l'estensione dei costi standard per gli impianti fissi dei “*mass transit*” attraverso cui dovrebbe essere verificato il corretto e sostenibile finanziamento delle infrastrutture di trasporto nelle aree metropolitane italiane, ma anche la revisione dei costi standard elaborati per il servizio.

La Società sta promuovendo forme di collaborazione (METRONET) con altri soggetti gestori di infrastrutture (Brescia Infrastrutture, M4 Milano, M5 Milano, MetroC Roma, MetroGenova, MetroNapoli), al fine di mettere a fattore comune le proprie esperienze e sensibilizzare le Istituzioni del settore sulla necessità di trovare un razionale metodo per supportare questi importanti e necessari interventi infrastrutturali.

Tali confronti, oltre a costituire comunque un importante momento di confronto finalizzato alla ricerca delle “best practice”, dovrebbero consentire il coordinamento di azioni di maggiore incisività verso le Istituzioni di riferimento e/o gli Enti proprietari.

Sotto il profilo finanziario la Società, dopo aver regolarizzato i rapporti con le Banche relativamente ai mutui in essere e affidato servizi finanziari finalizzati all'anticipazione dei contributi statali destinati al finanziamento in corso di realizzazione (Migrazione del sistema di segnalamento), dovrà perfezionare un mutuo da circa 7,49 milioni di Euro con oneri a carico della Città di Torino e ricercare finanziamenti per anticipare i contributi ministeriali pluriennali del DM 443 per la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria (“deficit manutentivi”).

* * *

SITUAZIONE FINANZIARIA

Nel corso del 2022 la situazione finanziaria di Infratrasporti si è mantenuta sostanzialmente invariata rispetto al dato di chiusura dell'esercizio precedente evidenziando comunque significative fluttuazioni nei differenti trimestri.

I rapporti di Infratrasporti con Società appaltatrici e con le banche finanziatrici, grazie all'importante sforzo condotto dal Comune di Torino ed in misura inferiore da GTT, si sono mantenuti nella normalità e non si sono registrate significative criticità e tensioni finanziarie (ritardati pagamenti), nonostante il progressivo aumento dei ritardi registrato nell'incasso dei contributi statali, mitigato da specifiche operazioni finanziarie attivate con il sistema bancario.

Tale situazione è ben rappresentata dal prospetto che segue.

FLUSSI DI CASSA TOTALI	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	I trimestre 2022 consuntivo	II trimestre 2022 consuntivo	III trimestre 2022 consuntivo	IV trimestre 2022 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 previsione
ESBORSI								
- Esborsi operativi	- 4.690.172	- 10.809.001	- 2.345.380	- 3.105.791	- 2.535.289	- 3.245.483	- 11.231.953	- 25.632.315
- Investimenti	- 41.026.444	- 84.995.367	- 13.994.832	- 38.914.346	- 24.987.370	- 11.129.882	- 89.022.439	- 193.693.528
- Esborsi finanziari	- 37.004.823	- 25.471.198	- 310.916	- 12.481.237	- 649.854	- 13.075.289	- 26.388.083	- 29.760.047
TOTALE ESBORSI	- 82.721.440	- 105.289.045	- 16.629.131	- 55.171.374	- 28.063.512	- 27.746.430	- 127.610.446	- 239.075.890
INCASSI								
- Incassi operativi (da GTT)	7.364.421	7.000.000	2.182.918	2.190.300	2.108.490	2.104.580	8.592.594	30.671.558
- Incassi operativi (da altri)	-	- 9.200.070	- 4.420.840	- 297.842	- 131.183	- 4.308.275	- 9.778.110	- 7.019.300
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	-	-	-	39.262.709	2.176.863	-	36.438.413	15.531.464
- Contributi su investimenti (da Stato, Regione e Comune)	67.134.055	61.145.369	2.389.000	31.582.238	14.189.832	18.133.848	66.284.899	183.968.628
- Rimborsi per mutui (da Comune Torino)	16.772.790	24.705.177	-	12.265.239	-	- 5.369.327	21.734.589	25.471.308
TOTALE INCASSI	91.271.266	92.879.236	9.000.854	64.698.079	18.574.008	34.576.130	125.719.071	242.884.292
PLUSO DI CASSA DEL PERIODO	8.749.826	- 12.398.810	- 7.628.277	- 9.476.706	- 9.489.504	6.789.700	- 897.375	- 3.807.402
- Incrementi (o decrementi) BT	1.891	- 20.080	580	-	- 32.500	- 208.013	- 351.508	-
TESORERIA DI FINE PERIODO	17.208.947	6.905.513	1.277.838	10.714.541	1.192.516	7.772.693	7.772.694	11.580.090

Dati in Euro

Nel 2022 gli incassi per l'attività operativa, che sarebbero dovuti essere in massima parte canoni fatturati a GTT, sono aumentati di 9,6 milioni di Euro. Tuttavia le liquidazioni di canoni da parte di GTT si sono mantenute allo stesso livello del 2020 (7 milioni di Euro), permanendo una situazione ancora difficile per il comparto del TPL a causa della crisi pandemica. Tale importo risulterebbe tuttavia maggiore se si considerasse che nel mese di novembre 2021 la Società ha compensato circa 7,8 milioni di Euro di debiti con GTT S.p.A. L'attuazione del Piano Industriale di GTT che nei rapporti con Infratrasporti riguarda principalmente l'Accordo Transattivo del 31 gennaio 2018, ha registrato progressivi ritardi negli incassi per cui alla fine del 2021 il debito di GTT verso Infratrasporti al netto dei crediti è aumentato di ulteriori 9,5 milioni di Euro circa.

La tabella seguente riporta il flusso di cassa della gestione operativa registrato nell'anno 2021 che risulta in lieve flessione rispetto al dato del 2020 di circa 725 mila Euro.

Rispetto al PEF²⁰²¹ si registra una flessione ancora più marcata (-14,7 milioni di Euro) che trovano in parte giustificazione nella mancata liquidazione da parte di Infratrasporti delle manutenzioni straordinarie effettuate da GTT nel 2021.

Flussi di Cassa della Gestione Operativa	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 previsione	PEF 2023
ENTRATE DELLA GESTIONE OPERATIVA								
Canoni Incassati da GTT	8.427.758	17.334.863	7.849.546	7.090.396	7.560.000	8.302.094	30.071.998	37.479.362
Prestazioni di servizi	-	-	-	-	6.237.380	8.316.907	8.605.809	6.171.809
Rimborsi CCNL	277.368	70.000	251.827	154.084	343.000	300.004	258.333	211.268
Rimborsi e ricavi vari	880.980	35.127	42.419	73.431	3.482.250	1.201.048	35.133	180.000
Admissioni minori	-	14	-	41.539	-	-	-	19.829
INCASSI PER ATTIVITA' OPERATIVA	9.586.106	17.750.469	7.843.880	7.264.421	16.859.670	16.280.204	37.890.894	28.499.266
Servizi	-	1.138.078	1.298.376	1.042.560	1.299.290	8.409.013	8.048.201	5.029.026
Personale (Incluso ALMAD)	-	2.812.487	2.238.581	1.864.882	2.837.847	2.738.047	3.178.188	3.428.900
Godimento beni di terzi	-	100.756	121.858	102.888	194.296	6.224.679	1.189.962	16.128.761
- Versamenti cassati al Comune di Torino	-	-	-	-	-	6.330.000	1.080.000	16.000.000
- Altri lavori e noleggi	-	300.700	371.600	702.800	704.308	179.670	180.960	128.767
Oneri diversi di gestione	-	18.000	11.796	11.441	18.305	40.000	44.444	40.856
Esborso trattamento di fine rapporto	-	-	-	-	296.396	-	-	-
Pagamenti imposte	-	231.784	289.043	174.182	307.210	277.740	274.000	317.641
ESBORSI OPERATIVI	- 4.199.324	- 3.965.921	- 3.296.037	- 4.490.173	- 14.899.501	- 17.531.924	- 25.632.315	- 14.203.778
SALDO DI CASSA DELLA GESTIONE OPERATIVA	5.386.782	13.784.548	4.547.843	2.774.248	2.150.170	8.748.280	12.258.579	14.295.488

Dati in Euro

Le proiezioni per l'anno 2022 evidenziano un andamento decisamente migliore rispetto ai dati del 2021, tuttavia in flessione rispetto al PEF²⁰²², principalmente a causa dell'aumento dei costi operativi connessi alla nuova attività di engineering sulla Linea 2 della Metropolitana Automatica affidata dal Socio unico.

Nel 2022 i flussi finanziari destinati agli investimenti dalla Società sono risultati pari a 89,6 milioni di Euro, quasi esclusivamente per il pagamento delle attività per la realizzazione della Metropolitana (99,3% della spesa complessiva), in riduzione rispetto all'omologo dato del 2021 di circa 19,2 milioni di Euro, a causa essenzialmente significativa riduzione della spesa sostenuta per la tratta Lingotto-Bengasi (+79 milioni di Euro), ormai ultimata ed in esercizio da più di un anno.

Rispetto al PEF²⁰²² la spesa per investimenti risulta minore di -11,3 milioni di Euro principalmente a causa dei minori esborsi sostenuti per la mancata liquidazione a GTT degli investimenti di manutenzione straordinaria indicati nel PEF (circa -10,8 milioni di Euro).

Le proiezioni finanziarie delle attività di investimento mostrano che nel 2023 Infratrasporti prevede di liquidare alle imprese appaltatrici dei lavori sulla Linea 1 della Metropolitana per circa 139,6 milioni di Euro, importo superiore alle ipotesi del PEF²⁰²³(+90 milioni di Euro

circa), tenuto conto di nuovi progetti per una spesa aggiuntiva di circa 70 milioni di Euro, presentati dal Comune di Torino nel mese di gennaio 2021 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Infine, come negli anni passati, Infratrasporti prevede di liquidare a GTT, per le attività di manutenzione straordinaria, un importo pari a circa 13,8 milioni di Euro, per una spesa complessiva per gli investimenti di circa 153,7 milioni di Euro circa.

INVESTIMENTI	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 previsione	PEF ²⁰²³
FABBISOGNI FINANZIARI PER INVESTIMENTI								
METROPOLITANA	- 23.897.892	- 21.165.516	- 19.204.772	- 48.643.921	- 108.456.791	- 89.052.663	- 139.636.155	- 52.096.665
- COLLENO-PORTA NUOVA	- 52.975	-	-	-	-	-	-	-
- PORTA NUOVA-LINGOTTO	- 229.767	-	- 232.880	-	-	-	-	-
- LINGOTTO-BENSASI	- 23.304.355	- 29.485.254	- 3.799.199	- 29.698.400	- 84.243.118	- 3.872.552	- 741.154	- 3.648.883
- COLLENO-CASCINE VICA	- 410.886	- 879.290	- 11.372.782	- 21.987.491	- 23.338.819	- 47.339.153	- 83.448.086	- 44.882.879
- NUOVO SISTEMA SEGHALAN E MAT. ROT.	-	-	-	-	-	- 33.485.481	- 63.952.021	- 3.648.883
- TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI	-	-	-	-	- 81.228	- 212.890	- 350.006	-
- NUOVO DEPOSITO	-	-	-	-	- 179.848	- 1.271.843	- 1.743.991	-
- AMPLIAMENTO OFFICINA	-	-	-	-	- 263.787	- 1.151.875	- 3.800.046	-
RINNOVI E MANUTENZIONE STRAORDINARIA	-	-	-	-	-	- 525.663	- 13.822.473	- 11.585.877
PARCHEGGIO FERMI	-	- 3.797	- 696.262	- 55.858	- 66.971	- 7.558	- 190.000	-
ALTRI INVESTIMENTI MINORI	- 51.186	- 50.616	- 41.470	- 33.638	- 351.462	- 111.545	- 135.000	- 41.712
TOTALE INVESTIMENTI	- 24.048.278	- 21.118.697	- 20.042.504	- 48.737.446	- 108.873.224	- 89.692.430	- 153.693.628	- 63.724.254

Dati in Euro

Nel 2022 Infratrasporti ha incassato 56,3 milioni di Euro circa di contributi per il finanziamento delle infrastrutture in corso di realizzazione, circa 5,1 milioni di Euro in più rispetto al 2021 e 37,4 milioni di Euro in meno rispetto al dato del PEF²⁰²².

Per l'anno 2023 la Società stima che le coperture degli interventi finanziati dagli Enti di riferimento (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte e Comune di Torino), siano complessivamente pari a circa 164 milioni di Euro, dato superiore alla previsione del PEF²⁰²³ per oltre 109,1 milioni di Euro.

CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2022 previsione	PEF ²⁰²¹
METROPOLITANA								
CONTRIBUTI STATALI	70.180.521	27.185.704	22.188.511	63.402.355	47.545.389	58.234.889	152.118.941	50.393.170
- LIMBITOBIENEGAR	10.152.521	27.185.704	9.819.511	12.907.936	17.140.882	26.252.891	-	2.730.178
- FERMA COLLEGGIO CENTRO	-	-	12.378.900	58.130.444	19.125.100	20.202.744	29.178.294	12.370.000
- SERVIZI SISTEMA SERRAVALLE E ALTE SUEVE	-	-	-	-	2.899.000	2.899.000	17.868.262	2.899.000
- TRATTA DANICHE VEDI COLLEGGIO CENTRO	-	-	-	-	11.204.289	21.128.000	29.178.294	28.200.000
- TRATTA CASERIE VACA-RENTI	-	-	-	-	207.000	194.000	-	-
- SERVIZI BENTONATI	-	-	-	-	-	-	852.500	-
- AMPLIAMENTO OFFICINA	-	-	-	-	-	1.288.000	4.251.244	-
CONTRIBUTI REGIONALI	3.500.000	3.500.000	-	3.500.000	3.500.000	-	3.500.000	-
CONTRIBUTI ALTRI BELL	-	-	-	-	-	-	-	-
CONTRIBUTI COMUNE METRO	10.587.488	-	-	-	-	-	-	-
CONTRIBUTI CENTRO MANUTENZIONI STRAORDINARIE	-	-	-	-	-	-	7.889.778	-
TOTALE CONTRIBUTI METROPOLITANA	23.717.987	30.685.704	22.188.511	66.902.355	51.145.389	58.234.889	157.570.718	50.393.170
RETE TRANVIARIA								
CONTRIBUTI ALLE MANUTENZIONI STRAORDINARIE	1.100.000	-	-	-	-	-	6.407.907	4.500.000
PARCHEGGIO FERMI								
CONTRIBUTO COMUNE DI COLLEGGIO PARK FERMI	-	534.226	369.536	201.886	-	30.000	-	-
COPERTURE COMPLESSIVE INVESTIMENTI	24.817.987	31.189.930	22.492.047	67.134.055	51.145.389	58.264.889	163.988.626	54.893.170

Dati in Euro

Nel 2022 il flusso di cassa dopo i contributi è lievemente migliorato rispetto al dato del 2021 (+0,87 milioni di Euro circa) mentre risulta peggiore rispetto al dato simulato nel PEF²⁰²² di circa 24 milioni di Euro, essenzialmente per minori contribuzioni incassate (-37,5 milioni di Euro), solo parzialmente compensate da minori investimenti (+11,3 milioni di Euro).

Nel 2023 il flusso di cassa dopo i contributi è previsto pari a circa +22,55 milioni di Euro migliore di circa 49,2 milioni di Euro rispetto al dato dell'anno precedente, sia per il miglioramento dei flussi di cassa della gestione operativa (+5,5 milioni di Euro), ma anche per i maggiori contributi che si prevede di incassare (+107,7 milioni di Euro circa), parzialmente assorbiti dalle maggiori liquidazioni agli appaltatori (circa -64 milioni di Euro). Il risultato del 2023 appare anche migliore di quello indicato nella previsione del PEF²⁰²³ di circa +17,1 milioni di Euro.

FLUSSI DI CASSA	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 preventivo	PEF ²⁰²¹
FLUSSI DELLA GESTIONE OPERATIVA	5.356.278	13.789.548	4.547.851	2.874.248	2.159.170	6.748.280	12.258.578	14.295.428
TOTALE INVESTIMENTI	- 24.048.278	- 21.118.697	- 20.042.504	- 48.737.446	- 80.536.682	- 89.692.430	- 153.693.628	- 63.724.254
CONTRIBUTI PUBBLICI SU INVESTIMENTI	24.817.987	31.189.930	22.492.047	67.134.055	59.837.889	58.264.889	163.988.626	54.893.170
FLUSSO DI CASSA DOPO I CONTRIBUTI	6.125.987	23.860.781	6.997.394	21.270.857	- 27.548.625	- 26.679.261	22.551.578	5.464.344

Dati in Euro

A seguito del raggiungimento dell'Accordo con le Banche finanziatrici, Infratrasporti nel 2022 ha corrisposto alle Banche stesse oltre 26,38 milioni di Euro, dato sensibilmente superiore al dato del 2021 (+3,6%; -917 mila Euro in valore assoluto).

Il dato, come era naturale attendersi, è ancora inferiore con la previsione del PEF²⁰²² (-2,8%; -761 mila Euro circa in valore assoluto), molto conservativo sulla simulazione dei tassi

d'interesse, seppure tale differenziale vada assottigliandosi a causa della progressiva crescita dei tassi d'interesse.

Nel 2022 è stata attivata una linea di credito evergreen in pool di 45 milioni di Euro per il finanziamento della “migrazione del Sistema di Segnalamento” e per l’acquisto di 4 nuovi treni compatibili con l’infrastruttura VAL, e controgarantita dai relativi contributi statali concessi dal MIT.

Tale linea di credito nel 2022 è stata tirata per 30,4 milioni di Euro e non sono stati effettuati rimborsi in quanto il MIT non ha erogato le specifiche contribuzioni anticipate dalle banche finanziatrici.

La previsione per l’anno 2023 indica un fabbisogno finanziario aggiuntivo di circa 59,75 milioni di Euro, superiore alle previsioni del PEF²⁰²³ di circa 32,1 milioni di Euro, principalmente a causa del rimborso della linea di credito evergreen in pool (-29,3 milioni di Euro circa) e per il residuo importo di circa 2,8 milioni di Euro dallo sfavorevole andamento dei tassi d’interesse che agiscono sul debito a tasso variabile.

FABBISOGNI PER MUTUI E FINANZIAMENTI								
Flussi finanziari connessi alla metro	- 25.811.774	- 25.029.107	- 3.046.234	- 20.459.613	- 20.654.737	- 27.481.391	- 54.941.904	- 22.528.109
- Esborso per rate mutui	- 25.811.774	- 24.769.876	- 4.991.718	- 18.552.908	- 19.127.834	- 16.432.209	- 23.683.787	- 21.055.638
- Altra accensione	13.287.280	17.272.793	3.084.928	13.857.030	13.248.692	72.048.074	18.941.182	14.927.110
- Altra chiusura	3.381.932	3.730.423	- 252.378	3.601.690	3.338.901	3.652.947	4.974.925	3.246.938
- Altra COP	3.222.587	7.517.431	977.680	1.877.589	7.407.838	1.927.989	7.627.889	7.922.822
- Altra chiusura di linea	-	- 2.238.289	-	-	-	29.370	- 3.927.189	-
- Esborso per rate nuovo mutuo COP	-	- 1.269.230	- 484.518	- 1.327.104	- 1.327.104	- 1.323.373	- 1.027.104	- 1.523.673
- Esborso Linea di credito in pool	-	-	-	-	-	-	326.114	-
- Esborso interessi finanziamento Deposito	-	-	-	-	-	-	-	462.034
Flussi finanziari connessi alle reti tranviarie	- 4.200.479	- 5.019.844	- 1.557.744	- 4.933.043	- 4.816.427	- 4.894.701	- 4.909.042	- 5.127.720
- Esborso rate mutuo Linea 4	- 3.756.386	- 3.623.567	- 927.599	- 3.878.898	- 3.898.239	- 3.964.916	- 3.878.666	- 4.197.535
- Esborso rate nuovi mutui tran. storici Torino	-	-	-	-	-	-	-	-
- Esborso rate mutui rete Comune (non integrali)	- 444.093	- 1.396.278	- 630.145	- 105.145	- 918.188	- 930.185	- 103.185	- 930.185
TOTALE FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI	- 30.072.253	- 30.047.949	- 6.603.979	- 25.268.655	- 25.471.158	- 26.286.092	- 59.750.947	- 27.655.829

Dati in Euro

Le coperture finanziarie garantite dalla Città di Torino sono riportate nella tabella che segue assieme alle erogazioni dei nuovi finanziamenti destinati ad anticipare le contribuzioni statali, come noto sistematicamente in ritardo rispetto alle effettive necessità.

FONTE DI FINANZIAMENTO	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 previsione	PPF²⁰²³
COPERTURE DEI MUTUI E DEI FINANZIAMENTI								
- Erogazione nuovi finanziamenti						20.430.412	15.535.464	
- Erogazione da società Financing (gest. operative)								
Totale incasso da nuovi finanziamenti						20.430.412	15.535.464	
- Incasso per rate mutui (nuovi e vecchi mutui CDP)	16.343.925	9.460.323	-	8.254.268	10.877.433	15.647.604	18.454.369	17.182.452
- Altra Finanziaria	3.788.425	5.659.934	-	4.883.011	1.031.549	11.389.868	31.987.712	12.987.253
- Altra Finanziaria	499.779	1.029.442	-	2.471.887	4.681.211	3.389.203	2.891.891	3.935.118
- Altra CDP	3.915.773	1.888.587	-	7.954.884	1.175.844	1.430.500	5.035.000	1.875.000
- Entrata di cassa	289.579	-	-	-	-	-	-	-
- Incasso per rate nuovi mutui CDP	1.331.815	962.418	-	561.850	951.850	1.195.388	1.193.304	1.193.304
- Incasso per rate mutui rinegoziato con CDP	-	-	-	-	-	-	-	-
Ritorni/da Comune rate mutui (Infratrasporti)	18.852.000	8.788.810	-	8.808.820	17.428.777	16.751.738	20.837.888	18.288.762
Ritorni/da Comune rate mutui (impianti fess)	-	830.188	-	-	930.788	930.788	930.788	930.188
Incasso crediti rate mutui scadute	-	3.623.505	-	7.966.870	8.405.870	4.053.250	3.983.435	3.830.000
Totale incasso rimborso mutui da Comune	18.852.000	13.522.600	-	16.775.790	24.765.777	21.734.866	25.477.308	23.148.853
COPERTURE COMPLESSIVE FINANZIAMENTI	18.852.000	13.522.600	-	16.772.790	24.765.177	52.173.978	41.006.772	23.148.853

Dati in Euro

Nel 2022, per effetto dell'Accordo raggiunto con le banche finanziatrici alla fine del 2018, la Città di Torino ha erogato ad Infratrasporti circa 21,7 milioni di Euro per la parziale copertura delle rate dei finanziamenti concessi (circa il 84,1%).

La Tabella che segue sintetizza i dati previsionali precedentemente esposti, così come aggiornati nell'ultima trimestrale che verrà trasmessa alle banche finanziatrici entro il prossimo 30 marzo 2023.

FLUSSI DI CASSA TOTALI	TOTALE 2017 consuntivo	TOTALE 2018 consuntivo	TOTALE 2019 consuntivo	TOTALE 2020 consuntivo	TOTALE 2021 consuntivo	TOTALE 2022 consuntivo	TOTALE 2023 previsione	PPF²⁰²³
ESBORSI								
- Esborzi operativi	4.198.322	3.898.021	3.298.027	4.495.173	14.828.881	11.821.604	25.822.215	14.202.778
- Investimenti	24.946.218	21.215.927	20.042.564	41.028.444	54.588.287	69.892.430	163.893.629	85.724.284
- Esborzi finanziari	25.438.811	30.047.948	6.903.978	37.004.823	28.471.188	28.398.293	89.793.947	27.058.028
TOTALE ESBORSI	54.687.411	55.233.397	30.242.519	82.522.440	105.268.046	127.610.446	239.076.890	105.583.867
INCASSI								
- Incassi operativi (da GTT)	9.926.000	11.443.094	1.843.088	7.204.423	7.008.093	8.922.094	35.871.898	28.097.170
- Incassi operativi (da altri)	-	-	-	-	9.068.670	9.778.110	7.519.226	402.026
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	-	312.276	-	-	-	30.438.410	15.825.468	-
- Contributi su investimenti (da SMO, Regione e Comune)	23.817.987	31.188.938	22.982.047	87.134.088	81.145.389	98.284.889	163.888.828	84.862.178
- Ritorni per mutui (da Comune Torino)	18.852.000	13.522.600	-	16.772.790	24.765.177	21.734.866	25.477.308	23.148.080
TOTALE INCASSI	53.225.587	62.468.000	30.735.934	91.271.265	92.870.236	125.719.071	242.884.252	106.538.329
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	- 1.461.824	7.234.603	93.415	8.748.826	- 12.398.810	- 891.375	3.807.462	954.488
- Differenz. 431 (passivi) BT	481.680	220	-	1.891	28.388	241.530	-	-
TESORERIA DI FINE PERIODO	1.239.183	8.464.544	8.237.938	17.205.947	8.905.515	7.772.694	11.380.008	5.239.156

Dati in Euro

I flussi finanziari vengono verificati e discussi con la struttura di controllo che la Città di Torino ha attivato in attuazione della D.G. mecc. 2018 00208/064; i dati del IV trimestre 2022 sono stati presentati dalla Società in data 8 marzo 2023 al Consiglio di Amministrazione, al

Collegio Sindacale ed ai Rappresentanti della Città di Torino ed inviata al Revisore Legale dei Conti.

Le proiezioni, pur essendo presentate trimestralmente, sono elaborate su base mensile.

Al riguardo si fa presente che alcuni importi indicati nelle previsioni, sia fra le entrate sia fra le uscite, potrebbero slittare di qualche mese (a volte le poste sono correlate, come ad esempio gli investimenti per la realizzazione delle nuove tratte di metropolitana ed i contributi erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per cui i risultati infrannuali devono essere interpretati come mera indicazione.

Si rinnova, ad ogni modo, la raccomandazione indicata in tutti i Bilanci degli ultimi sei esercizi 2016-2021, ovvero che la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nei confronti dei propri Fornitori e delle Banche finanziatrici in una situazione di equilibrio economico-finanziario, tenuto anche conto della propria natura di società in house providing del Comune di Torino quale società delle infrastrutture del trasporto pubblico locale, è strutturalmente correlata a:

- il sostanziale rispetto degli accordi stipulati con GTT per il rientro del debito accumulato; in tal senso nel 2022, come già anticipato nella sezione “Rapporti con le Parti correlate”, è stato avviato un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi di GTT stessa finalizzati ad una ridefinizione di un più realistico, e sostenibile da parte di GTT, piano di rientro, su un orizzonte temporale di 15 anni, anche al fine di poter predisporre un sostenibile piano di rientro del debito di Infratrasporti nei confronti del socio unico Comune di Torino;
- l'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali, specificatamente dedotti nell’*Atto modificativo ma non novativo della Convenzione di dettaglio*” (Convenzione di Dettaglio), approvato con deliberazione di Giunta Comunale della Città (mecc. N. 2010 04692/24) del 14 settembre 2010 e perfezionata tra Infratrasporti e la Città di Torino in data 23 settembre 2010 avente principalmente ad oggetto il rimborso delle rate di mutuo di competenza della Città;
- il rispetto e la garanzia da parte della Città di Torino degli impegni assunti nei confronti di Infratrasporti, con particolare riferimento alla delibera di Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024;
- la flessibilità circa il rimborso dei debiti di Infratrasporti verso la Città di Torino in linea con le indicazioni della nota di Infratrasporti Prot. 78 del 24/01/2018 condivise dal Comune di Torino con nota Prot. 215/680.1 del 31/01/2018;

- l'adempimento da parte della Città di Torino, specificatamente dedotto dal "*Contratto Servizi Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino*" (Contratto di Servizio), stipulato in data 29 ottobre 2012, segnatamente a quanto indicato all'art. 25, comma 16, circa gli obblighi di finanziare e/o reperire le risorse finanziarie necessarie alla copertura degli investimenti di manutenzione straordinaria della rete tranviaria rimasta di proprietà alla Città stessa.

Si sottolinea altresì come anche le ritardate liquidazioni delle contribuzioni statali, connesse alle complesse e articolate procedure burocratiche di rilascio delle stesse, condizionino in modo consistente (a causa dei rilevanti importi) l'equilibrio economico-finanziario a breve termine, per cui appaiono sempre più urgenti interventi di semplificazione che in verità dovrebbero essere favoriti dalla sempre più rilevante digitalizzazione dei rapporti burocratici.

La Società continua a monitorare l'andamento delle proprie posizioni creditorie e debitorie nei confronti della Città di Torino e di GTT, confidando in ogni caso, atteso il rilevante interesse pubblico sotteso all'esercizio della sua impresa di società in house providing delle infrastrutture di trasporto pubblico, del sostanziale adempimento alle obbligazioni principalmente da parte della Città di Torino, ma anche e soprattutto di GTT S.p.A., garantendo in tal modo alla Società un corretto equilibrio economico e finanziario.

Si sottolinea che le proiezioni economico-finanziarie fin qui descritte, riportano in sintesi quanto illustrato nel documento elaborato nel mese di marzo così come presentato nell'ultimo incontro trimestrale per il controllo interorganico.

Tuttavia le proiezioni potrebbero presentare dati finanziari differenti causati da possibili particolari situazioni determinate da temporanee condizioni di illiquidità di GTT, del Comune di Torino ed in generale degli Enti di riferimento.

Sui primi due soggetti, infatti, gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19 e della crisi economica connessa al conflitto russo-ucraino (problemi del "caro materiali" e "caro energia") hanno causato criticità certamente più rilevanti che non per Infratrasporti.

Gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19 sui cantieri per la realizzazione della Metropolitana Automatica, nel corso del 2022 sono stati progressivamente ridotti fino alla loro completa eliminazione.

SEDI SECONDARIE

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

* * *

Torino, 5 aprile 2023

Il Presidente e Amministratore Unico
(Prof. Ing. Bernardino Chiaia)





Società unipersonale

Sede Legale CORSO NOVARA 96 - 10152 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 31/12/2022

(Valori in Euro)

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	Al 31/12/2022		Al 31/12/2021	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
B	IMMOBILIZZAZIONI	1.203.145.526		1.164.824.251
B.I	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	76.629.230		81.176.032
- B.I.1	Costi di impianto	-		-
- B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	27.342		50.205
- B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	-		-
- B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali	76.601.887		81.125.827
B.II	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.126.507.207		1.083.639.513
- B.II.1	Terreni e fabbricati			
- B.II.2	Impianti e macchinario	75.284.479		77.073.618
- B.II.3	Attrezzatura industriale e commerciale	312		720
- B.II.4	Altri beni materiali	871.102.821		908.306.387
- B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti	180.119.595		98.258.788
B.III	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	9.089		8.706
- B.III.2.d-bis)	Crediti verso altri	9.089		8.706
	<i>Crediti vs altri (oltre l'esercizio successivo)</i>	9.089	8.706	
C	ATTIVO CIRCOLANTE	243.223.233		253.342.923
C.I	RIMANENZE	2.079.127		-
- C.I.3	Rimanenze lavori in corso su ordinazione	2.079.127		-
C.II	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	233.370.796		244.436.962
- C.II.1	Crediti verso clienti (entro l'esercizio successivo)	1.226.498		1.379.136
- C.II.4	Crediti verso imprese controllanti	160.936.912		181.225.277
	<i>Credito v/ controllanti (entro l'esercizio successivo)</i>	22.968.208	24.828.186	
	<i>Credito v/controllanti (oltre l'esercizio successivo)</i>	137.968.704	156.397.091	
- C.II.5	Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	70.368.305		61.020.646
	<i>Credito v/ imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>	48.438.414	39.090.755	
	<i>Credito v/ imprese sottoposte al controllo delle controllanti (oltre l'esercizio successivo)</i>	21.929.891	21.929.891	
- C.II.5-bis	Crediti tributari (entro l'anno successivo)	206.933		227.981
- C.II.5-ter	Crediti imposte anticipate	181.663		286.295
- C.II.5-quater	Crediti verso altri	450.485		297.627
	<i>Crediti vs altri (entro l'esercizio successivo)</i>	440.021	289.963	
	<i>Crediti vs altri (oltre l'esercizio successivo)</i>	10.464	7.664	
C.IV	DISPONIBILITA' LIQUIDE	7.773.310		8.905.961
- C.IV.1	Depositi bancari e postali	7.772.602		8.905.515
- C.IV.3	Denaro e valori in cassa	708		446
D	RATEI E RISCONTI ATTIVI	559.596		139.025
TOTALE ATTIVO		1.446.928.355		1.418.306.199

Bilancio al 31/12/2022

(Valori in Euro)

STATO PATRIMONIALE

PASSIVO	Al 31/12/2022		Al 31/12/2021	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
A	PATRIMONIO NETTO		221.283.967	
A.I	Capitale	217.942.216	217.942.216	
A.IV	Riserva Legale	146.861	128.457	
A.VII	Altre Riserve	2.790.364	2.440.678	
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio	404.526	368.089	
B	FONDI RISCHI E ONERI		37.754.270	
B.2	Per imposte, anche differite	201.010	319.632	
B.3	Altri fondi	37.553.260	36.671.320	
C	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		218.894	
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	218.894	266.440	
D	DEBITI		323.566.882	
D.4	Debiti verso banche	216.940.242	207.100.830	
- D.4.a	Altri finanziamenti bancari (entro esercizio successivo)	30.439.412	-	
- D.4.b	Mutui passivi bancari	186.500.830	207.100.830	
	<i>Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)</i>	21.321.654	20.612.795	
	<i>Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)</i>	165.179.176	186.488.035	
D.7	Debiti verso fornitori	29.045.717	37.168.047	
D.11	Debiti verso controllanti	66.868.344	62.559.045	
D.11-bis	Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	8.540.977	7.875.109	
D.12	Debiti tributari	183.512	110.466	
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	245.547	244.764	
D.14	Altri Debiti	1.742.543	1.730.545	
E	RATEI E RISCOINTI PASSIVI		864.104.342	
E.II	Altri ratei e risconti passivi	864.104.342	843.380.561	
	<i>Contributi in conto investimento</i>	14.516.497	15.312.304	
	<i>Apporto Comune Torino c/finanziam. Metro</i>	219.874.735	230.759.347	
	<i>Apporto Stato c/finanziam. Metro</i>	551.611.420	515.121.637	
	<i>Apporto Regione c/finanziam. Metro</i>	76.878.148	80.947.553	
	<i>Apporto ricambi Metro</i>	284.204	296.560	
	<i>Apporto altri Comuni per infrastrutture</i>	932.545	933.973	
	<i>Risconti passivi su bonus investimenti</i>	6.793	9.187	
TOTALE PASSIVO	1.446.928.355		1.418.306.199	



CONTO ECONOMICO

(Valori in Euro)

		AI 31/12/2022		AI 31/12/2021	
		Parziali	Totali	Parziali	Totali
A	VALORE DELLA PRODUZIONE		71.806.330		79.019.345
- A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni		30.224.563		31.376.484
- A.3	Variazione dei lavori in corso su ordinazione		2.079.127		-
- A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		1.063.598		804.074
- A.5	Altri ricavi e proventi		38.439.042		46.838.787
B	COSTI DELLA PRODUZIONE		69.257.100		77.065.981
- B.7	Costi per servizi		6.104.449		8.316.877
- B.8	Costi per godimento beni di terzi		6.485.314		6.258.467
- B.9	Costi per il personale		3.033.728		2.866.483
B.9.a	Salari e stipendi	2.212.570		2.100.013	
B.9.b	Oneri sociali	658.174		622.722	
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	144.966		128.953	
B.9.e	Altri costi	18.018		14.795	
- B.10	Ammortamenti e svalutazioni		52.501.850		58.656.785
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.983.169		3.936.715	
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	48.518.681		54.720.070	
- B.12	Accantonamento per rischi		1.042.190		700.000
- B.14	Oneri diversi di gestione		89.569		267.369
Differenza tra valore e costi della produzione			2.549.230		1.953.364
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI		- 1.918.574		- 1.409.215
- C.16	Altri proventi finanziari		652.246		686.132
- C.17	Interessi ed altri oneri finanziari		- 2.570.820		- 2.095.347
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE			630.656		544.149
20.	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		226.130		176.060
20.a	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	240.120		161.994	
20.b	Imposte relative ad esercizi precedenti	-		9.894	
20.c	Imposte differite	-	13.990		4.172
21.	UTILE (perdite) DELL'ESERCIZIO		404.526		368.089

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	404.526	368.089
Imposte sul reddito	226.130	176.060
Interessi passivi/(attivi) (Dividendi)	1.918.574	1.409.215
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
1. Utile / (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	2.549.230	1.953.364
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	1.042.190	700.000
Ammortamenti delle immobilizzazioni	52.501.850	58.656.785
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazioni monetarie		
Altre rettifiche in aumento / (in diminuzione) per elementi non monetari		
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	53.544.040	59.356.785
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	56.093.270	61.310.149
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	- 2.079.127	
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	152.638	- 34.412
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	- 8.122.330	- 9.931.236
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	- 420.571	- 109.717
Incremento/(Decremento) ratei e risconti passivi	20.723.781	- 5.040.798
Altri decrementi / (Altri incrementi) del capitale circolante netto	33.413.736	32.264.641
Totale variazioni del capitale circolante netto	43.668.127	17.148.478
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	99.761.397	78.458.627
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	- 1.918.574	- 1.409.215
(Imposte sul reddito pagate)		
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)	- 207.796	- 32.661
Altri incassi/(pagamenti)		
Totale altre rettifiche	- 2.126.370	- 1.441.876
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	97.635.027	77.016.751
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	- 109.170.341	- 66.839.877
Disinvestimenti		
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)		- 2.701.841
Disinvestimenti	563.634	
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	- 383	
Disinvestimenti		4.583
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)		
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)	- 108.607.090	- 69.537.135
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	31.148.271	684.037
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	- 21.308.859	- 20.592.743
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione (Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	9.839.412	- 19.908.706
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	- 1.132.651	- 12.429.090
<i>Effetto cambi sulle disponibilità liquide</i>		
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio		
Depositi bancari e postali	8.905.515	21.333.711
Assegni		
Denaro e valori in cassa	446	1.340
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	8.905.961	21.335.051
<i>Di cui non liberamente utilizzabili</i>		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	7.772.602	8.905.515
Assegni		
Denaro e valori in cassa	708	446
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	7.773.310	8.905.961
<i>Di cui non liberamente utilizzabili</i>		



INFRATRASPORTI.TO Srl
con socio unico Città di Torino

Sede legale in Torino – C.so Novara 96
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 31.12.2022
NOTA INTEGRATIVA

ORGANI SOCIETARI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PRESIDENTE

PROF. BERNARDINO CHIAIA

CONSIGLIERI

ARCH. CRISTINA MANARA

DOTT. MASSIMO GUERRINI

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE

DOTT. PIER LUIGI PASSONI

SINDACI EFFETTIVI

DOTT. SSA FIORELLA VASCHETTI

DOTT. PAOLO RIZZELLO

SINDACI SUPPLENTI

DOTT. SSA MIRIAM DENISE CAGGIANO

DOTT. MAURIZIO CACCIOLA

SOCIETÀ DI REVISIONE ¹

CROWE BOMPANI S.P.A.

IL RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

ORGANISMO DI VIGILANZA EX D.LGS. N. 231/01

Avv. ANDREA MOREZZI / Avv. FRANCESCA IMARISIO / Avv. MARINELLA GALLETTO

¹ Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 29/06/2021

Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2022

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed ai principi contabili stabiliti dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) ed è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla presente Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, ai sensi dell'art. 2423, primo comma, del Codice Civile.

In particolare, sono state rispettate le clausole generali di costruzione del bilancio - art. 2423 del Codice civile - i suoi principi di redazione - art. 2423 bis Codice Civile - ed i criteri di valutazione stabiliti per le singole voci - art. 2426 Codice Civile - senza applicazione di alcuna delle deroghe previste dall'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico è conforme a quanto 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.

Il presente bilancio riporta un utile d'esercizio pari a Euro 404.526.

PRINCIPI DI REDAZIONE

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 31/12/2022; 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 stabiliti 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 loro manifestazione finanziaria;
- 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 6, del Codice Civile, il Bilancio è stato redatto in unità di euro, senza cifre decimali.

Prospettiva della continuità aziendale

Per quanto concerne tale principio, la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata, sussistendone i presupposti, nella prospettiva della continuità aziendale e quindi tenendo conto del fatto che l'azienda costituisce un complesso economico funzionante, destinato, almeno per un prevedibile arco di tempo futuro (12 mesi dalla data di riferimento di chiusura del bilancio), alla produzione di reddito.

Nella valutazione prospettica circa il presupposto della continuità aziendale, come evidenziato anche nella Relazione sulla Gestione, non sono emerse significative incertezze, né sono state individuate ragionevoli motivazioni che possano portare alla cessazione dell'attività. In particolare ed con specifico riferimento all'emergenza sanitaria, progressivamente attenuata nel corso dell'esercizio, questa non ha compromesso la capacità della Società di operare come entità in funzionamento.

CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

La valutazione delle voci di Bilancio è stata effettuata ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuazione dell'attività, conformemente a quanto disposto dall'art. 2426 del Codice Civile.

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

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo d'acquisizione comprensivo degli oneri accessori e ammortizzate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni e, ove prescritto dalla Legge, con il consenso del Collegio Sindacale.

Per quanto concerne le migliorie su beni terzi, relative agli interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture della rete tranviaria di proprietà della Città di Torino, l'aliquota di ammortamento applicata viene ridotta alla metà nell'esercizio di sostenimento della spesa, così da tenere conto della distribuzione temporale omogenea, lungo tutto l'esercizio, delle continuative attività di manutenzione e controllo.

Immobilizzazioni materiali

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

Il valore di iscrizione dei beni gratuitamente devolvibili, 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. Al riguardo si segnala che, in data 30 giugno 2022, la società ha formalizzato alla Città richiesta di prolungamento della concessione della

Linea 1 della Metropolitana automatica di Torino a tutto il 2045 al fine di preservare l'equilibrio economico-finanziario della stessa, ai sensi dell'art. 175 D.lgs. 50/2016 e s.m.i. del Codice dei contratti. A seguito di delibera di Giunta Comunale - proposta n. 20472 del 20 dicembre 2022 – successivamente ratificata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 40/2023 del 6 febbraio 2023, la durata della concessione è stata prorogata fino al 31 dicembre 2045. Conseguentemente, il presente documento recepisce gli effetti contabili del suddetto prolungamento già a far data dall'esercizio 2022.

Per i beni gratuitamente devolvibili, l'aliquota di ammortamento applicata al cespite al momento della prima iscrizione è raggugliata all'effettiva data di entrata in funzione dell'infrastruttura.

In continuità con l'esercizio precedente è proseguito il processo di ammortamento accelerato - con passaggio da ammortamento finanziario a tecnico - del sistema di segnalamento della Linea 1 della Metropolitana automatica in esercizio e conseguentemente anche del risconto del relativo contributo.

L'accelerazione del processo di ammortamento trova giustificazione nella sostituzione del sistema di segnalamento attualmente in uso – con migrazione da impianto analogico VAL ad impianto digitale basato su tecnologia CBTC – che esaurirà le sue funzionalità al 31 dicembre 2025. Ne deriva che l'ammortamento tecnico relativo si completerà, coerentemente con la vita utile residua del cespite, in pari data.

Si segnala che l'accelerazione del processo ha ovviamente comportato, a livello di Conto Economico, un aggravio in termini di costi per ammortamenti, solo parzialmente compensati dai maggiori risconti relativi.

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 per tenere conto del loro minore deperimento e consumo.

Le aliquote applicate per calcolare gli ammortamenti su base annua sono le seguenti:

IMMOBILIZZAZIONI ALIQUOTE SU BASE ANNUA		
<i>Impianti Filoferrotranviari</i>		3,33%
<i>Costruzioni leggere</i>		3,33%
<i>Mobili e Arredi</i>		12,00%
<i>Impianti generici</i>		12,00%
<i>Attrezzature varie</i>		12,00%
<i>Macchine elettroniche d'ufficio</i>		20,00%

La voce "immobilizzazioni in corso ed acconti" comprende le opere in corso di realizzazione e gli acconti versati ai fornitori per l'acquisizione e/o la costruzione delle stesse.

Immobilizzazioni finanziarie

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

Crediti

I crediti sono iscritti in bilancio al valore nominale rettificato da apposite svalutazioni per tenere conto delle perdite presumibili.

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.

I crediti per i quali non è stato applicato il criterio del costo ammortizzato sono stati rilevati al valore di presumibile realizzo. Le relative motivazioni sono illustrate di seguito negli specifici paragrafi.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Ratei e risconti

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

Nei risconti passivi pluriennali figurano i contributi erogati dallo Stato, dalla Regione Piemonte, dal Comune di Torino e dal Comune di Collegno in conto investimenti per la realizzazione della Metropolitana automatica e delle altre infrastrutture che sono state oggetto di contribuzioni pubbliche.

I suddetti risconti passivi pluriennali relativi ai contributi ricevuti vengono ridotti alla fine di ogni esercizio di una quota correlata all'aliquota di ammortamento del cespite cui si riferiscono ed in contropartita accreditati tra i proventi del Conto Economico secondo il principio di competenza economica.

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 di 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

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente art. 2120 del Codice Civile e corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti dei singoli dipendenti alla data di chiusura del bilancio, dedotte le anticipazioni corrisposte.

Debiti

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

I debiti per i quali non è stato applicato il criterio del costo ammortizzato sono stati rilevati al valore

nominale. La mancata applicazione del criterio del costo ammortizzato è motivata di seguito negli specifici paragrafi.

I Ricavi e Costi

I ricavi e i costi sono iscritti secondo i principi della prudenza e della competenza temporale. In particolare, i risconti dei 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 fiscale. 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 civilistici 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.

INFORMAZIONI SULLO 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 1.203.145.526

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.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a Euro **76.629.230** (Euro **81.176.032** nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Opere e migliorie su beni di terzi	Software	Spese accessorie mutui	Spese stipula finanziamento	Diritto di superficie	TOTALE
Valori iniziali al 31/12/2021	78.464.171	50.205	1.311.632	542.242	807.783	81.176.032
Variazioni dell'esercizio:						
Acquisizioni	240.271	3.878	-	-	-	244.149
Alienazioni	-	-	-	-	(807.783)	(807.783)
Ammortamenti	(3.738.351)	(26.741)	(154.310)	(63.767)	-	(3.983.169)
Svalutazioni	-	-	-	-	-	-
Riclassifica od altra attività	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni al 31/12/2022	(3.498.080)	(22.863)	(154.310)	(63.767)	(807.783)	(4.546.803)
Valori finali al 31/12/2022	74.966.091	27.342	1.157.322	478.475	-	76.629.230

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.

Nel corso dell'esercizio 2022 lo stesso è stato alienato, a valle dell'autorizzazione da parte del Socio unico, con realizzazione di minusvalenza, coperta mediante parziale utilizzo del fondo rischi ed oneri precedentemente accantonato. Per il dettaglio si rimanda al paragrafo dedicato.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a Euro 1.126.507.207.

Si segnala che, nel corso dell'esercizio 2022, si è proceduto, per una migliore rappresentazione contabile, alla riclassificazione all'interno della voce **immobilizzazione in corso ed acconti** degli anticipi versati ai fornitori per l'acquisizione e/o la costruzione delle opere infrastrutturali e dei cespiti in corso di realizzazione. Per una maggiore confrontabilità con il dato del precedente esercizio, si è proceduto alla medesima riclassificazione sul saldo di bilancio 2021, pari conseguentemente ad Euro 1.083.639.513.

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Impianti e macchinari	Attrezz. varie	Beni gratuitamente devolvibili	Mobili ed arredi	Machine uff. elettroniche	Costruzioni leggere	Immobiliz.in corso e acconti	TOTALE
Valori bilancio 2021	77.073.618	720	905.103.051	21.017	107.133	3.075.186	80.474.822	1.065.855.547
Riclassifica sui saldi apertura	-	-	-	-	-	-	17.783.966	17.783.966
Valori bilancio 2021 rettificati	77.073.618	720	905.103.051	21.017	107.133	3.075.186	98.258.788	1.083.639.513
Variazioni dell'esercizio:								
Acquisizioni	2.086.586	-	7.422.538	860	15.584	-	60.920.892	70.446.460
Alienazioni	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(3.875.725)	(408)	(44.442.521)	(3.783)	(30.274)	(165.970)	-	(48.518.680)
Svalutazioni	-	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifica od altra attività	-	-	-	-	-	-	20.939.915	20.939.915
Totale variazioni al 31/12/2022	(1.789.139)	(408)	(37.019.982)	(2.923)	(14.690)	(165.970)	81.860.807	42.867.695
Valori finali al 31/12/2022	75.284.479	312	868.083.069	18.094	92.443	2.909.216	180.119.595	1.126.507.207

Di seguito sono fornite ulteriori informazioni di dettaglio.

La voce **Impianti e macchinari** è sostanzialmente relativa alla Linea tranviaria 4 acquistata nel 2010 dalla Città di Torino ed al conferimento a capitale sociale avvenuto, sempre da parte del Socio unico nel dicembre 2014, della quasi totalità della Linea tranviaria 16.

Le acquisizioni dell'esercizio sono riferite principalmente ad interventi di manutenzione straordinaria effettuati da GTT sulle Linee tranviarie 4 e 16 per complessivi 2.086.586 Euro e fatturate alla Società ai sensi e per gli effetti dei contratti in essere. Il residuo è riconducibile ai costi sostenuti per acquisto di altri impianti generici.

IMPIANTI E MACCHINARI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	77.073.617	79.302.174
<i>Acquisizioni Linea 4</i>	<i>1.848.885</i>	<i>1.491.516</i>
<i>Acquisizioni Linea 16</i>	<i>237.701</i>	<i>53.650</i>
<i>Acquisizioni Impianti generici</i>	<i>-</i>	<i>39.157</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(3.875.725)</i>	<i>(3.812.880)</i>
Valori finali	75.284.479	77.073.617

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

ATTREZZATURE VARIE	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	720	1.176
<i>Acquisizioni</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(408)</i>	<i>(456)</i>
Valori finali	312	720

Composizione della voce "Altri beni"

La voce **Altri beni** - pari a 871.102.821 Euro - ricomprende i **beni gratuitamente devolvibili** assentiti in concessione nonché mobili ed arredi, macchine d'ufficio elettroniche e costruzioni leggere.

Di seguito il dettaglio delle movimentazioni nell'esercizio della voce beni gratuitamente devolvibili.

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	905.103.051	778.479.682
<i>Acquisizioni</i>	<i>7.422.538</i>	<i>4.146.510</i>
<i>Riclassificazioni</i>	<i>-</i>	<i>173.191.395</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(44.442.521)</i>	<i>(50.714.536)</i>
Valori finali	868.083.069	905.103.051

La voce beni gratuitamente devolvibili ricomprende i beni infrastrutturali relativi alla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (Tratta Collegno - Porta Nuova – Lingotto – Bengasi e parcheggio Fermi), in concessione fino al 31 dicembre 2045, comprese le relative progettazioni.

Si segnala che la riclassificazione da ca. 173,2 milioni di Euro intercorsa nell'anno precedente è collegata all'entrata in esercizio della Tratta Lingotto – Bengasi. Conseguentemente, nel corso del 2021, il cespite relativo è stato appunto riclassificato dalla voce **immobilizzazioni in corso ed acconti** alla voce **beni gratuitamente devolvibili**.

MOBILI ED ARREDI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	21.017	18.750
<i>Acquisizioni</i>	<i>860</i>	<i>5.733</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(3.783)</i>	<i>(3.465)</i>
Valori finali	18.094	21.017

MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	107.133	41.730
<i>Acquisizioni</i>	15.584	88.167
<i>Ammortamenti</i>	(30.274)	(22.764)
Valori finali	92.443	107.133

COSTRUZIONI LEGGERE	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	3.075.186	3.241.156
<i>Acquisizioni</i>	-	-
<i>Ammortamenti</i>	(165.970)	(165.970)
Valori finali	2.909.216	3.075.186

La voce "Costruzioni leggere" riferisce alle strutture leggere realizzate durante la costruzione della Linea tranviaria n. 4.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Euro 180.119.595

La voce **immobilizzazioni in corso e acconti** riguarda le opere infrastrutturali in corso di realizzazione. I valori contabilizzati riguardano principalmente i lavori eseguiti per i prolungamenti ovest della Linea 1 della Metropolitana (1° lotto funzionale Fermi - Collegno Centro e 2° lotto funzionale Collegno Centro - Cascine Vica). Sono altresì iscritte le attività riconducibili all'ampliamento del deposito e dell'officina treni di Collegno, alla migrazione del sistema di segnalamento ed all'acquisto del nuovo materiale rotabile. In via residuale, sono state poi rilevate le attività preliminari di progettazione collegate alla realizzazione della tratta Cascine Vica – Rivoli Centro.

Tra le immobilizzazioni in corso, in coerenza con gli esercizi precedenti, figurano le opere di predisposizione per il citato prolungamento ovest della Linea 1 della Metropolitana eseguiti durante la realizzazione delle tratte attualmente in esercizio. In questo senso l'iscrizione nella presente voce degli investimenti eseguiti in riferimento al cosiddetto "salto del montone".

IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Valori iniziali	98.258.788	192.651.072
<i>Acquisizioni</i>	60.920.892	61.015.145
<i>Riclassificazioni Lingotto-Bengasi</i>	20.939.915	(173.191.395)
<i>Riclassificazioni Anticipi Appaltatori</i>	20.939.915	17.783.966
Valori finali	201.059.510	98.258.788

La riclassificazione intercorsa nell'esercizio 2021 per Euro 173.191.395 ha avuto ad oggetto l'entrata in funzione della tratta Lingotto – Bengasi. Si rimanda pertanto a quanto già evidenziato al riguardo. Come altresì già esposto, nel corso dell'esercizio 2022 si è invece proceduto, per una migliore rappresentazione contabile, alla riclassificazione all'interno della voce **immobilizzazione in corso ed acconti** degli anticipi versati ai fornitori per l'acquisizione e/o la costruzione delle opere infrastrutturali e dei cespiti in corso di realizzazione (al 31 dicembre 2022 ca 38,7 milioni Euro controgarantiti da fidejussioni a prima richiesta). Per una migliore lettura del dato e delle variazioni nette di periodo, si è proceduto ad operare la medesima

rettifica anche sui saldi di bilancio 2021.

Altre Informazioni

Operazioni di locazione finanziaria

La società alla data di chiusura dell'esercizio non ha in corso alcun contratto di leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni, altri titoli e azioni proprie

La società non detiene Partecipazioni, titoli e quote proprie alla data di chiusura dell'esercizio.

Immobilizzazioni finanziarie - Crediti immobilizzati

Euro 9.089

I crediti compresi nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a Euro 9.089 (Euro 8.706 nel precedente esercizio).

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie, comprensivo delle rivalutazioni annuali e al netto dei recuperi già operati, corrisponde al credito verso lo Stato che deriva dall'anticipo dell'IRPEF sul TFR versato ai sensi della Legge 28 maggio 1997 n. 140.

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Importo nominale iniziale	Fondo svalutazione iniziale	Valore netto iniziale	Accantonamento al fondo svalutazione	Utilizzi del fondo svalutazione
<i>Verso altri esigibili entro esercizio successivo</i>	8.706	-	8.706	-	-
Totale	8.706	-	8.706	-	-

	(Svalutazioni) Ripristini di valore	Riclassificato da (a) altre voci	Altri movimenti incrementi/(decrementi)	Importo nominale finale	Fondo svalutazione finale	Valore netto finale
<i>Verso altri esigibili entro esercizio successivo</i>	-	-	383	9.089	-	9.089
Totale	-	-	383	9.089	-	9.089

Qui di seguito sono rappresentati i movimenti di sintesi:

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui durata residua superiore a 5 anni
<i>Crediti immobilizzati verso altri</i>	8.706	383	9.089	-	9.089	-
Totale	8.706	383	9.089	-	9.089	-

Partecipazioni in imprese controllate

Alla data del 31/12/2022 la Società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Partecipazioni in imprese collegate

Alla data del 31/12/2022 la Società non detiene partecipazioni in imprese collegate.

Partecipazioni in imprese comportanti responsabilità illimitata

Alla data del 31/12/2022 la Società non ha partecipazioni in imprese comportanti responsabilità illimitata.

C) ATTIVO CIRCOLANTE**Euro 243.223.233****Rimanenze****Euro 2.079.127**

In data 11 gennaio 2021 il Comune di Torino e la società Infra.TO S.r.l hanno sottoscritto un contratto per l'affidamento, a favore di quest'ultima, dei servizi di ingegneria inerenti la revisione del progetto di Fattibilità Tecnico Economica e la redazione del progetto Definitivo della tratta funzionale Rebaudengo – Politecnico della Linea 2 della Metropolitana. Le rimanenze contabilizzate rappresentano l'avanzamento al 31 dicembre 2022 delle attività collegate alla progettazione della Linea 2 per cui il corrispettivo non è ancora maturato a titolo definitivo e non è sorto conseguentemente il diritto alla fatturazione.

Crediti che non costituiscono immobilizzazioni

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a Euro **233.370.796** (Euro **244.436.962** nel precedente esercizio). La composizione è così rappresentata.

CREDITI	Esigibili entro l'esercizio successivo	Esigibili oltre l'esercizio successivo	Valore nominale totale	(Fondo rischi/svalutazioni)	Valore netto
<i>Verso clienti</i>	1.226.498	-	1.226.498	-	1.226.498
<i>Verso controllanti</i>	22.968.208	137.968.704	160.936.912	-	160.936.912
<i>Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>	48.438.414	21.929.891	70.368.305	-	70.368.305
<i>Crediti tributari</i>	206.933	-	206.933	-	206.933
<i>Imposte anticipate</i>	181.663	-	181.663	-	181.663
<i>Verso altri</i>	440.021	10.464	450.485	-	450.485
Totale	73.461.737	159.909.059	233.370.796	-	233.370.796

Crediti verso clienti**Euro 1.226.498**

I crediti sono principalmente costituiti da costi sostenuti dalla Società e riaddebitati agli appaltatori che realizzano le opere infrastrutturali.

L'andamento dei crediti commerciali nel corso dell'esercizio appare in linea con l'omologo dato del 2021, pari ad Euro 1.379.136.

Crediti verso Controllante Città di Torino**Euro 160.936.912**

Tali crediti si riferiscono, per Euro 149.027.627, a contributi per il rimborso delle quote di mutuo stipulati dalla Società con le Banche per il finanziamento delle infrastrutture realizzate – lettere A, B e C della tabella seguente. In riferimento invece ai contributi per infrastrutture di cui alla lettera D, trattasi per Euro 4.418.414 di contributi ministeriali destinati alla realizzazione delle nuove opere e per il residuo di Euro 7.490.873 di contributi collegati agli oneri accessori connessi alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica di Torino.

Crediti verso il Comune di Torino	31/12/2022	31/12/2021
<i>A - Mutui per lavori Metropolitana</i>	103.011.186	114.541.412
<i>B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana</i>	44.249.936	50.070.707
<i>C - Mutui per impianti fissi tranviari</i>	1.766.505	2.606.034
<i>D - Contributi per infrastrutture</i>	11.909.285	9.848.873
<i>E - Progettazione Linea 2</i>	-	4.158.253
Totale Crediti verso il Comune di Torino	160.936.912	181.225.277

I crediti verso il Socio Unico sono diminuiti di circa 20 milioni di Euro nell'esercizio.

Il totale dei crediti, pari ad Euro 160.936.912, ha scadenza per Euro 22.968.208 entro l'esercizio 2023.

In particolare, le quote di credito in scadenza nel 2023 sono composte dalle seguenti poste:

- Euro 14.437.690 per contributi a copertura delle quote capitale dei finanziamenti di competenza della Città di Torino in scadenza nell'anno;
- Euro 128.669 per contributi a copertura delle rate non pagate dalla Città nel 2022 in riferimento alle quote dei finanziamenti di competenza della Città di Torino;
- Euro 3.983.435 per contributi a copertura delle rate scadute e non pagate dalla Città e dilazionate nei prossimi 5 anni senza interessi ai sensi della D.G.C. mecc. 2017 03062/024;
- Euro 4.418.414 per contributi statali FSC erogati per la realizzazione del primo lotto funzionale della tratta Collegno – Cascine Vica – trattasi di contributi incassati dalla Città nel corso del 2022 e versati alla società, in qualità di destinatario del contributo, ad inizio 2023 e pertanto iscritti come crediti verso la società controllante.

La composizione complessiva dei crediti verso la Città di Torino, pari ad Euro 160.936.912, risulta essere pertanto la seguente:

- Euro 19.917.177 per rate scadute e dilazionate nei prossimi 5 anni;
- Euro 4.418.414 per contributi incassati dalla Città di Torino nel mese di dicembre 2022 e successivamente versati, nel 2023, a favore di Infra.To in qualità di destinatario della contribuzione;
- Euro 7.490.873 per oneri accessori collegati alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica;
- Euro 128.669 per contributi a copertura delle rate non pagate dalla Città nel 2022 in riferimento alle quote dei finanziamenti di competenza della Città di Torino;
- Euro 128.981.779 per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che saranno soggette a ristoro da parte della Città alla naturale scadenza.

In riferimento alla posizione creditoria relativa agli oneri accessori collegati alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica, pari ad Euro 7.490.873, la Società risulta autorizzata, in conseguenza e per l'effetto della deliberazione della Giunta Comunale del 28/12/2011 n. mecc. 2011 07973/024 tuttora vigente ed efficace, alla stipulazione di mutui riferibili agli interventi di cui alla c.d. "Convenzione finanziaria di dettaglio" stipulata tra Infra.To e Città di Torino con Atto Modificativo in data 23/09/2010. Le rate di rimborso relative saranno soggette a ristoro da parte della Città stessa, per la somma massima di cui sopra.

Ai sensi dell'art.2427, comma 1 n. 6, Codice Civile, si specifica che i crediti con scadenza superiore a cinque anni nei confronti della Città di Torino, Socio unico, 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 52.048.223 per le quote in linea capitale dei mutui garantiti. In via residuale, e come già evidenziato sopra, il Comune di Torino, ai sensi della richiamata deliberazione della Giunta Comunale del 28/12/2011 n. mecc. 2011 07973/024, è impegnato a rimborsare l'importo di Euro 7.490.873 in 20 anni dalla sottoscrizione della parallela operazione di finanziamento da

parte della Società. In ragione della distribuzione temporale dell'operazione – mutuo ventennale – il credito a scadere oltre i 5 anni non potrà essere inferiore al 75% del totale e pertanto pari ad Euro 5.618.155.

Nella tabella che segue sono riportati i crediti dettagliati per ogni singolo finanziamento e per scadenza.

Le rate scadute pari a Euro 20.045.846 sono riferite per Euro 19.917.177 a rate pregresse anni 2015/2017 ed interessi di mora di ritardato pagamento rate anni 2016/2018, per le quali il Comune di Torino ha deliberato (mecc. 2017 03062/024) il rimborso in 10 anni a partire dall'anno 2018 e per Euro 128.669 a mancati pagamenti ricevuti in riferimento alle rate in scadenza nell'esercizio 2022.

Crediti verso Comune di Torino per mutui - Esercizio 2022					
	Mutuo	Settore	Residuo debito	Entro 5 anni	Oltre 5 anni
1	<i>Cassa Depositi e Prestiti</i>	MTR	7.448.727	4.410.724	3.038.002
2	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	1.651.679	970.285	681.394
4	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	9.084.974	5.337.003	3.747.970
5	<i>Mutuo Unicredit Banca</i>	MTR	19.616.779	11.846.197	7.770.582
6	<i>Mutuo Unicredit Banca</i>	MTR	3.952.742	2.386.985	1.565.757
7	<i>Intesa Sanpaolo</i>	II.FF.	937.734	927.465	10.269
8	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	27.391.042	16.090.975	11.300.067
9	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	5.971.527	3.507.997	2.463.530
10	<i>Intesa Sanpaolo</i>	II.FF.	801.569	799.045	2.524
11	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	21.053.498	12.367.960	8.685.538
12	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	4.971.426	2.920.484	2.050.943
13	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	9.222.438	5.417.757	3.804.681
14	<i>Intesa Sanpaolo</i>	MTR	9.236.992	5.426.307	3.810.685
15	<i>Cassa Depositi e Prestiti</i>	MTR	-	-	-
17	<i>Cassa Depositi e Prestiti</i>	MTR	7.640.655	4.524.374	3.116.281
Totale			128.981.781	76.933.558	52.048.223
Rate scadute			20.045.846	20.045.846	-
Totale Crediti verso Comune di Torino per mutui			149.027.627	96.979.404	52.048.223

MTR = Metropolitana

II.FF. = Impianti Fissi

Crediti verso Società sottoposte al controllo indiretto della Controllante Euro 70.368.305

Tali crediti si riferiscono al complesso dei rapporti economici attivi della Società con il gestore del servizio TPL di Torino, GTT, società controllata indirettamente dal socio unico Città di Torino.

Per effetto dell'Accordo transattivo stipulato con GTT il 31/1/2018, il credito in scadenza oltre l'esercizio successivo ammonta ad Euro 21.929.891 (pari al 31% ca. del totale della posta contabile) in relazione al dilazionamento di 12 anni al tasso di interesse del 2,5% concesso dalla società al gestore del servizio TPL di Torino GTT per il rimborso dei crediti netti degli anni 2016 e 2017.

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 n. 6, Codice Civile, si specifica che i crediti con scadenza superiore a cinque anni, per effetto del suddetto Accordo transattivo, ammontano ad Euro 6.018.414.

Crediti Tributari**Euro 206.933**

I crediti tributari hanno tutti scadenza entro l'esercizio successivo.

La voce al 31/12/2022 è così dettagliata:

Crediti Tributari (entro l'anno successivo)	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
<i>Crediti verso Erario per IVA</i>	196.233	184.628
<i>Crediti verso Erario per bonus investimenti</i>	10.700	10.700
<i>Ires a credito</i>	-	32.653
Totale Crediti Tributari	206.933	227.981

Crediti per imposte anticipate**Euro 181.663**

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

La loro iscrizione è giustificata da un apposito piano predisposto dalla Società che prevede il loro recupero in un periodo di tempo ragionevole.

Crediti verso altri**Euro 450.485**

La voce al 31/12/2022 è così dettagliata:

Crediti v/altri (entro 5 anni)	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
<i>Crediti v/fornitori per anticipi su servizi</i>	64.120	3.534
<i>Crediti verso altri soggetti</i>	4.522	3.642
<i>Crediti verso personale per prestiti aziendali</i>	21.853	15.089
<i>Crediti verso personale per abbonamenti familiari</i>	19	734
<i>Altri crediti verso i dipendenti</i>	3.732	3.732
<i>Crediti v/Inps per contributi su malattia</i>	115.797	96.411
<i>Contributi CCNL Agenzia A.M.M. T.</i>	207.703	158.646
<i>Deposito welfare aziendale</i>	7.988	7.988
<i>Crediti verso assicurazioni</i>	3.786	187
<i>Crediti v/Inail</i>	313	-
<i>Crediti v/Inps per imposta sostitutiva TFR</i>	10.189	-
Totale Crediti v/altri (entro 5 anni)	440.021	289.963
<i>Crediti per depositi cauzionali in denaro</i>	10.464	7.664
Totale Crediti verso altri (oltre 5 anni)	10.464	7.664
Totale Crediti verso altri	450.485	297.627

In coerenza con quanto già evidenziato in riferimento alle **immobilizzazioni in corso ed acconti** la presente voce recepisce, tanto sul saldo 2022 quanto su quello 2021, la riclassificazione, per migliore imputazione, degli anticipi versati ai fornitori per l'acquisizione e/o la costruzione delle opere infrastrutturali e dei cespiti in corso di realizzazione.

Il saldo al 31/12/2022 registra un leggero incremento rispetto all'esercizio precedente.

Crediti - Distinzione per scadenza

Nella Tabella seguente, vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei crediti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 6 del codice civile:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio successivo	Quota scadente oltre l'esercizio successivo	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
<i>Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante</i>	1.379.136	(152.638)	1.226.498	1.226.498	-	-
<i>Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante</i>	181.225.277	(20.288.365)	160.936.912	22.968.208	137.968.704	52.048.223
<i>Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante</i>	61.020.646	9.347.659	70.368.305	48.438.414	21.929.891	6.018.414
<i>Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante</i>	227.981	(21.048)	206.933	206.933	-	-
<i>Attività per imposte anticipate iscritti nell'attivo circolante</i>	286.295	(104.632)	181.663	181.663	-	-
<i>Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante</i>	297.627	152.858	450.485	440.021	10.464	10.464
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	244.436.962	(11.066.166)	233.370.796	73.461.737	159.909.059	58.077.101

Crediti - Ripartizione per area geografica

Vengono di seguito riportati i dati relativi alla suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 n. 6 del Codice Civile:

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>
Entro 5 anni	1.226.498	-	-	-	1.226.498

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>
Entro 5 anni	108.888.689	-	-	-	108.888.689
Oltre 5 anni	52.048.223	-	-	-	52.048.223
Totale	160.936.912	-	-	-	160.936.912

C.2.5 - CREDITI VERSO IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Entro 5 anni	64.349.891	-	-	-	64.349.891
Oltre 5 anni	6.018.414	-	-	-	6.018.414
Totale	70.368.305	-	-	-	70.368.305

C.2.5. 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>
Entro 5 anni	206.933	-	-	-	206.933

C.2.5. 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>
Entro 5 anni	181.663	-	-	-	181.663

C.2.5 quater - 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>
Entro 5 anni	440.021	-	-	-	440.021
Oltre 5 anni	10.464	-	-	-	10.464
Totale	450.485	-	-	-	450.485

Attivo circolante - Disponibilità liquide**Euro 7.773.310**

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a Euro 7.773.310 (Euro 8.905.961 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<i>Depositi bancari e postali</i>	8.905.515	(1.132.913)	7.772.602
<i>Denaro e altri valori in cassa</i>	446	262	708
Totale disponibilità liquide	8.905.961	(1.132.651)	7.773.310

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI**Euro 559.596**

I ratei e risconti attivi sono pari ad Euro **559.596** (Euro **139.025** nel precedente esercizio).

La voce è composta da risconti attivi relativi a canoni di locazione immobiliari, premi assicurativi e canoni per licenze d'uso di software applicativi. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dettato dal risconto dell'upfront fee riconosciuta, sulla nuova linea di finanziamento evergreen da 45 Milioni di Euro, al pool bancario composto in uguali quote di partecipazione da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Banco Santander. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

RISCONTI ATTIVI	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<i>Risconti attivi</i>	139.025	420.571	559.596
Totale altri debiti	139.025	420.571	559.596

ALTRE INFORMAZIONI SULLE POSTE DELL'ATTIVO**Oneri finanziari capitalizzati****Euro 691.888**

Ai sensi dell'art. 2427 comma 1 numero 8 del Codice Civile, sono stati capitalizzati oneri finanziari per complessivi 691.888 Euro, relativi alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione.

Svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 3-bis del Codice Civile, si precisa che non ci sono state svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali nel corso del 2022.

Rivalutazione delle immobilizzazioni immateriali e materiali

Ai sensi dell'art.2427 co.1 n.2 del Codice Civile la società non ha eseguito rivalutazioni monetarie ed economiche.

PASSIVO E PATRIMONIO NETTO**A) PATRIMONIO NETTO****Euro 221.283.967**

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a Euro **221.283.967** (Euro **220.879.440** nel precedente esercizio).

Nei prospetti riportati di seguito viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio dalle singole poste che compongono il Patrimonio Netto e il dettaglio della voce 'Altre riserve':

ANNO 2022

	Valore di inizio esercizio	Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale sociale	217.942.216	-	-	-	-	-	-	217.942.216
Riserva legale	128.457	-	-	18.404	-	-	-	146.861
Riserva straordinaria	2.440.678	-	-	349.685	-	-	-	2.790.363
Altre riserve	-	-	-	1	-	-	-	1
Totale altre riserve	2.440.678	-	-	349.686	-	-	-	2.790.364
Utile (perdita) dell'esercizio	368.089	-	(368.089)	-	-	-	404.526	404.526
Totale Patrimonio netto	220.879.440	-	(368.089)	368.090	-	-	404.526	221.283.967

Ai sensi di quanto previsto dal Codice Civile, di seguito vengono evidenziate le movimentazioni dell'esercizio precedente delle voci del patrimonio netto:

ANNO 2021

	Valore di inizio esercizio	Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale sociale	217.942.216	-	-	-	-	-	-	217.942.216
Riserva legale	109.932	-	-	18.525	-	-	-	128.457
Riserva straordinaria	2.088.709	-	-	351.969	-	-	-	2.440.678
Totale altre riserve	2.088.709	-	-	351.969	-	-	-	2.440.678
Utile (perdita) dell'esercizio	370.494	-	(370.494)	-	-	-	368.089	368.089
Totale Patrimonio netto	220.511.351	-	(370.494)	370.494	-	-	368.089	220.879.440

Prospetto della disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1, numero 7-bis, del Codice Civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dai prospetti sottostanti:

	Importo	Origine/Natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti per copertura perdite	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti per altre ragioni
Capitale sociale	217.942.216	Capitale		-	-	-
Riserva legale	146.861	Utili	A - B	-	-	-
Altre riserve	-			-	-	-
Riserva straordinaria	2.790.363	Utili	A - B - C	2.790.363	-	-
Altre riserve	1			1		
Totale altre riserve	2.790.364			2.790.364	-	-
Totale	220.879.441			2.790.364	-	-

Legenda: A: per aumento capitale - B: per copertura perdite - C: per distribuzione ai soci - D: per altri vincoli statutari - E : altro

A complemento delle informazioni fornite sul Patrimonio netto qui di seguito si specificano le seguenti ulteriori informazioni.

Riserve di rivalutazione

A bilancio non vi sono iscritte riserve di rivalutazione.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Euro 37.754.270

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **37.754.270** (Euro **36.990.952** nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Fondo di trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte differite	Strumenti finanziari derivati passivi	Altri fondi	Totale fondi per rischi ed oneri
Valore di inizio esercizio	-	319.632	-	36.671.320	36.990.952
Variazioni nell'esercizio:					
Altre variazioni	-	(118.622)	-	881.940	763.318
Totale variazioni	-	(118.622)	-	881.940	763.318
Valore di fine esercizio	-	201.010	-	37.553.260	37.754.270

La voce è costituita da:

- **Fondo imposte, anche differite** di Euro 201.010: 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.
Nell'esercizio non ci sono state variazioni.
- **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 di eventuali oneri derivanti

dalla sostituzione ovvero il ripristino delle parti dell'infrastruttura in concessione (beni gratuitamente reversibili) soggette ad usura.

Nell'esercizio non ci sono state variazioni.

- **Fondo rischi e oneri futuri** di Euro 6.470.539: l'accantonamento al fondo viene effettuato per potenziali passività che potrebbero derivare alla Società principalmente da vertenze giudiziali e da altre future perdite derivanti dai lavori che si stanno eseguendo sulle infrastrutture - senza considerare gli effetti di quelle vertenze che si stima abbiano un esito positivo.

Nell'esercizio il fondo precedentemente accantonato è stato utilizzato per Euro 160.250 a copertura della minusvalenza realizzata in riferimento alla cessione del diritto di superficie dell'immobile sito in Torino – Via Magenta ed iscritto tra le Immobilizzazioni immateriali. In sede di redazione del bilancio precedente ed a seguito di opportune valutazioni era stato infatti operato apposito accantonamento al fondo rischi destinato a copertura dei potenziali rischi di perdita connessi al processo di vendita del cespite.

In sede di redazione del presente bilancio l'Organo amministrativo, al termine del processo di valutazione di congruità del fondo, ha ritenuto di operare un ulteriore accantonamento di 1.042.190 Euro per adeguare lo stesso ai potenziali rischi che potrebbero derivare alla società in relazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali. In particolare, la stima della valorizzazione del fondo è stata operata in funzione delle riserve formulate dagli appaltatori delle opere civili sui due lotti funzionali della tratta Collegno-Cascine Vica, anche in riferimento al caro materiali, e dell'attività di posa dei calcestruzzi di ricarica.

C) TFR

Euro 218.894

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi Euro **218.894** (Euro **266.440** nel precedente esercizio).

Il debito per TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2022. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge.

Il fondo è diminuito rispetto all'esercizio precedente, anche per effetto del pensionamento di alcuni dipendenti.

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<i>Valore di inizio esercizio</i>	266.440
<i>Tfr erogato nell'esercizio</i>	(65.123)
<i>Rivalutazione Tfr</i>	17.576
<i>Altre variazioni</i>	-
<i>Totale variazioni</i>	(47.546)
Valore di fine esercizio	218.894

D) DEBITI

Euro 323.566.882

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **323.566.882** (Euro **316.788.806** nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio successivo	Quota scadente oltre l'esercizio successivo
Debiti verso banche per mutui	207.100.830	(20.600.001)	186.500.830	21.321.654	165.179.176
Debiti verso banche per linea di credito	-	30.439.412	30.439.412	30.439.412	-
Debiti verso fornitori	37.168.047	(8.122.329)	29.045.717	29.045.717	-
Debiti verso imprese controllanti	62.559.045	4.309.299	66.868.344	66.868.344	-
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	7.875.109	665.868	8.540.977	8.540.977	-
Debiti tributari	110.466	73.047	183.513	183.513	-
Debiti verso istituti di previdenza sociale	244.764	783	245.547	245.547	-
Altri debiti	1.730.545	11.997	1.742.543	1.742.543	-
Totale	316.788.806	6.778.076	323.566.882	158.387.706	165.179.176

Debiti verso banche

Euro 216.940.242

La presente voce di bilancio include i debiti verso banche collegati ai mutui passivi ed alla linea di credito evergreen accesa nel corso dell'esercizio 2022. Di seguito il dettaglio.

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

Debiti verso Banche per mutui	31/12/2022	31/12/2021
A - Mutui per lavori Metropolitana	118.860.829	131.484.971
B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana	37.933.570	41.948.862
C - Mutui per impianti fissi tranviari	1.739.303	2.578.832
D - Mutuo per acquisto Linea 4	27.967.128	31.088.166
Totale Debiti verso Banche per mutui	186.500.830	207.100.831

I mutui passivi bancari per complessivi Euro **186.500.830** (di cui Euro **21.321.654** esigibili entro l'esercizio successivo) risultano essere in diminuzione, rispetto al bilancio 2021, di ca. 20,6 milioni di Euro in attuazione dell'Accordo raggiunto con tutte le Banche finanziatrici per la definizione di nuovi piani di ammortamento delle differenti operazioni di mutuo.

Nella tabella che segue vengono esposti per i singoli mutui l'importo originariamente erogato, il residuo debito al 31/12/2022, le quote capitali scadenti entro 5 anni (complessivamente pari a circa 111,3 milioni di Euro) ed il residuo debito scadente oltre il 2027 (pari a circa 75,2 milioni di Euro).

Debiti verso le Banche per mutui - Esercizio 2022						
N°	Banca	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	Entro 5 anni	Oltre 5 anni
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	51.533.607	11.777.480	6.973.973	4.803.507
4	Intesa Sanpaolo	MTR	23.361.344	10.145.469	5.959.996	4.185.474
5	Unicredit	MTR	55.876.000	24.605.555	14.858.823	9.746.732
8	Intesa Sanpaolo	MTR	59.836.339	27.391.042	16.090.975	11.300.067
11	Intesa Sanpaolo	MTR	59.500.000	28.364.684	16.662.945	11.701.740
13	Intesa Sanpaolo	MTR	39.920.000	16.576.598	9.737.987	6.838.611
Totale mutui per lavori Metropolitana			290.027.290	118.860.829	70.284.699	48.576.130
2	Intesa Sanpaolo	MTR	12.011.755	1.651.679	970.285	681.394
6	Unicredit	MTR	15.735.307	3.952.742	2.386.985	1.565.757
9	Intesa Sanpaolo	MTR	21.143.911	5.971.527	3.507.997	2.463.530
12	Intesa Sanpaolo	MTR	13.469.065	4.971.426	2.920.484	2.050.943
14	Intesa Sanpaolo	MTR	23.250.257	9.236.992	5.426.307	3.810.685
15	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	33.000.000	1.573.631	931.818	641.814
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	19.000.000	10.575.572	6.262.270	4.313.302
Totale mutui per "oneri accessori" Metropolitana			137.610.295	37.933.570	22.406.145	15.527.424
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	927.465	927.465	-
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	799.045	799.045	-
Totale mutui per impianti fissi tranviari			12.472.000	1.726.510	1.726.510	-
16	Unicredit	LINEA 4	50.000.000	27.967.128	16.823.153	11.143.975
Totale mutuo per acquisto Linea 4			50.000.000	27.967.128	16.823.153	11.143.975
Totale Mutui				186.488.037	111.240.507	75.247.530
Debiti per competenza da liquidare nell'anno 2023				12.793	12.793	
Totale Debiti verso le Banche per mutui				186.500.830	111.253.300	75.247.530

MTR= Metropolitana

II.FF= Impianti Fissi

LINEA 4= Linea 4

Le scadenze oltre i 12 mesi ammontano complessivamente ad Euro 165.179.176 in diminuzione rispetto al dato dell'anno 2021 di ca. 20,6 milioni di Euro, per effetto del già citato Accordo di ristrutturazione raggiunto il 28/12/2018 con tutte le Banche finanziatrici.

Debiti verso le Banche per mutui - Esercizio 2022						
N°	Banca	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	51.533.607	11.777.480	1.299.720	10.477.760
4	Intesa Sanpaolo	MTR	23.361.344	10.145.469	1.099.498	9.045.972
5	Unicredit	MTR	55.876.000	24.605.555	2.840.291	21.765.264
8	Intesa Sanpaolo	MTR	59.836.339	27.391.042	2.968.456	24.422.586
11	Intesa Sanpaolo	MTR	59.500.000	28.364.684	3.073.973	25.290.711
13	Intesa Sanpaolo	MTR	39.920.000	16.576.598	1.796.460	14.780.138
Totale mutui per lavori Metropolitana			290.027.290	118.860.829	13.078.398	105.782.431
2	Intesa Sanpaolo	MTR	12.011.755	1.651.679	178.998	1.472.681
6	Unicredit	MTR	15.735.307	3.952.742	456.276	3.496.466
9	Intesa Sanpaolo	MTR	21.143.911	5.971.527	647.154	5.324.374
12	Intesa Sanpaolo	MTR	13.469.065	4.971.426	538.770	4.432.657
14	Intesa Sanpaolo	MTR	23.250.257	9.236.992	1.001.043	8.235.949
15	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	33.000.000	1.573.631	173.660	1.399.971
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	19.000.000	10.575.572	1.167.082	9.408.490
Totale mutui per "oneri accessori" Metropolitana			137.610.295	37.933.570	4.162.982	33.770.587
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	927.465	611.514	315.951
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	799.045	256.413	542.632
Totale mutui per impianti fissi tranviari			12.472.000	1.726.510	867.927	858.583
16	Unicredit	LINEA 4	50.000.000	27.967.128	3.199.553	24.767.575
Totale mutuo per acquisto Linea 4			50.000.000	27.967.128	3.199.553	24.767.575
Totale Mutui				186.488.037	21.308.861	165.179.176
Debiti per competenza da liquidare nell'anno 2023				12.793	12.793	
Totale Debiti verso le Banche per mutui				186.500.830	21.321.654	165.179.176

MTR= Metropolitana

II.FF= Impianti Fissi

LINEA 4= Linea 4

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

Nella tabella che segue viene riportato il debito residuo in riferimento alla linea di credito evergreen per complessivi Euro **30.439.412**.

Altri finanziamenti bancari	31/12/2022	31/12/2021
Linea di credito evergreen	30.439.412	-
Totale Debiti per altri finanziamenti bancari	30.439.412	-

Trattasi di linea di credito da 45 Milioni di Euro - accesa nel corso del 2022 attraverso pool bancario composto in uguali quote di partecipazione da Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander - per anticipare finanziariamente i flussi di contributi ministeriali attesi in relazione al contratto sottoscritto con Alstom Ferroviaria per l'acquisto del nuovo materiale e la migrazione del sistema di segnalamento. Vista la natura autoliquidante della linea, il relativo debito esposto al 31 dicembre 2022 troverà automatico ristoro attraverso

la canalizzazione, su conto dedicato Santander, dei flussi attivi dei contributi statali per attività completate e rendicontate al Ministero.

Debiti verso i fornitori

Euro 29.045.717

La voce è pari ad Euro 29.045.717 di cui Euro 16.642.333 per fatture da ricevere, principalmente relative agli investimenti infrastrutturali in corso di realizzazione ed ai costi sostenuti per indagini e supporto alla progettazione della Linea 2.

Il dato evidenzia una contrazione rispetto al 2021 di 8.122.330 Euro in ragione della maggiore liquidazione delle partite di debito nei confronti dei fornitori per gli investimenti realizzati.

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 66.868.344

Il debito verso la Controllante Città di Torino è pari ad Euro 66.686.344.

Il dato dell'esercizio si incrementa di 4.309.299 Euro rispetto all'esercizio precedente.

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 ferropilotrantiarie cittadine (pari a circa 4,2 milioni di Euro all'anno oltre agli 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 agli adeguamenti).

La voce include altresì 1.559.345 Euro per anticipi ricevuti dalla Città di Torino in relazione all'attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana automatica.

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

La Società subordina peraltro il pagamento di detti debiti al contestuale incasso di somme equivalenti di credito esigibili verso il Comune di Torino e GTT, come meglio esposto nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate".

Debiti verso Società sottoposte al controllo indiretto della Controllante

Euro 8.540.977

Il debito verso le Società sottoposte al controllo del Comune di Torino è pari ad Euro 8.540.977.

Tali debiti si riferiscono al complesso dei rapporti economici passivi della Società con il gestore del servizio TPL di Torino GTT, società controllata indirettamente dal socio unico Città di Torino.

La voce è principalmente costituita da fatture per le manutenzioni straordinarie realizzate da GTT e riaddebitate alla società ai sensi di quanto previsto dal Contratto di Servizio per la gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di Torino.

I debiti verso GTT hanno scadenza entro il termine di un anno e non sono assistiti da garanzie reali.

La Società subordina peraltro il pagamento di detti debiti al contestuale incasso di somme equivalenti di credito esigibili verso GTT.

Debiti tributari**Euro 183.512**

La voce è pari ad Euro 183.513 ed è così composta:

DEBITI TRIBUTARI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
<i>Erario c/ritenute lavoratori dipendenti</i>	86.576	76.132
<i>Erario c/ritenute lavoratori autonomi</i>	22.883	25.427
<i>Erario c/ritenute co.co.co - co.co. pro.</i>	-	1.138
<i>Erario c/imposta sostitutiva TFR</i>	7.651	-
<i>Irpef addizionali comunali e regionali</i>	346	-
<i>Saldo Ires</i>	26.180	-
<i>Saldo Irap</i>	39.876	7.769
Totale debiti tributari	183.512	110.466

L'incremento dell'esercizio è principalmente collegato al maggior carico fiscale registrato per imposte correnti.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**Euro 245.547**

La voce è così composta:

DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
<i>Debiti verso Inps</i>	86.936	104.310
<i>Debiti Inps gestione separata</i>	3.185	1.574
<i>Debiti Inail</i>	-	1.390
<i>Contributi MBO dirigenti</i>	19.621	16.255
<i>Contributi su premio dipendenti</i>	17.057	13.910
<i>Contributi SIAMM funzionari</i>	60.155	53.741
<i>Contributi rinnovo contratto</i>	21.637	24.307
<i>Contributi rateo ferie, permessi, 14ma</i>	36.956	29.278
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	245.547	244.764

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 1.742.543**

Gli altri debiti nel 2022 presentano una leggera crescita rispetto all'esercizio precedente pari a 11.998 Euro.

Nella tabella che segue si riportano i dati di dettaglio:

ALTRI DEBITI	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
<i>Debiti verso personale</i>	525.563	554.155
<i>Debiti verso fondi di previdenza complementare</i>	16.908	12.395
<i>Debiti diversi</i>	1.200.071	1.163.995
Totale altri debiti	1.742.543	1.730.545

I suddetti debiti sono estinguibili entro l'esercizio successivo.

Debiti - Distinzione per scadenza

Nella tabella seguente vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 6, del Codice Civile:

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio successivo	Quota scadente oltre l'esercizio successivo	Di cui durata superiore a 5 anni
<i>Debiti verso banche per mutui</i>	207.100.830	(20.600.001)	186.500.830	21.321.654	165.179.176	75.247.530
<i>Debiti verso banche per linea di credito</i>	-	30.439.412	30.439.412	30.439.412	-	-
<i>Debiti verso fornitori</i>	37.168.047	(8.122.329)	29.045.717	29.045.717	-	-
<i>Debiti verso imprese controllanti</i>	62.559.045	4.309.299	66.868.344	66.868.344	-	-
<i>Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>	7.875.109	665.868	8.540.977	8.540.977	-	-
<i>Debiti tributari</i>	110.466	73.047	183.513	183.513	-	-
<i>Debiti verso istituti di previdenza sociale</i>	244.764	783	245.547	245.547	-	-
<i>Altri debiti</i>	1.730.545	11.997	1.742.543	1.742.543	-	-
Totale	316.788.806	6.778.076	323.566.882	158.387.706	165.179.176	75.247.530

Debiti - Ripartizione per area geografica

Qui di seguito vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per area geografica, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 6, del Codice Civile:

D.4 - MUTUI PASSIVI BANCARI e LINEA DI CREDITO

	<i>Italia</i>	<i>Altri paesi U.E</i>	<i>Resto d'Europa</i>	<i>Resto del Mondo</i>	<i>Totale</i>
Breve termine	36.541.360	15.219.706	-	-	51.761.066
Lungo termine	165.179.176	-	-	-	165.179.176
Totale	201.720.536	15.219.706	-	-	216.940.242

La quota di debito riconducibile geograficamente ad altri paesi U.E. è generata dalla linea di credito sottoscritta con il pool bancario Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander. Essendo il pool bancario composto in uguali quote dai due soggetti, il debito è stato ripartito di conseguenza.

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	29.040.367	5.350	-	-	29.045.717

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	66.868.344	-	-	-	66.868.344

D.11 bis - DEBITI VERSO IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE 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	8.540.977	-	-	-	8.540.977

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	183.512	-	-	-	183.512

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	245.547	-	-	-	245.547

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	1.742.543	-	-	-	1.742.543

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2427, comma 1 n.6 del Codice Civile, si attesta che non esistono debiti sociali assistiti da garanzie reali.

Finanziamenti effettuati dai soci

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 n. 19-bis del Codice Civile si attesta che non risultano finanziamenti effettuati a qualsivoglia titolo dal Socio unico.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI**Euro 864.104.342**

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **864.104.342** (Euro **843.380.561** nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

RATEI E RISCONTI PASSIVI PLURIENNALI	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<i>Contributi dalla Stato per Metro</i>	515.121.637	36.489.784	551.611.420
<i>Contributi da Regione Piemonte per Metro</i>	80.947.553	(4.069.405)	76.878.148
<i>Contributi da Comune di Torino per Metro</i>	230.759.347	(10.884.612)	219.874.735
<i>Contributi da Comune di Torino per Rete tranviaria</i>	15.312.304	(795.807)	14.516.497
<i>Contributi per ricambi Metro</i>	296.560	(12.357)	284.204
<i>Contributi altri Comuni per Infrastrutture</i>	933.973	(1.428)	932.545
<i>Contributi per Bonus investimenti</i>	9.187	(2.394)	6.793
Totale	843.380.561	20.723.781	864.104.342

Trattasi principalmente di contributi che Infratrasporti ha ricevuto e riceve dagli Enti Pubblici co-finanziatori delle infrastrutture realizzate e realizzande; nell'esercizio si sono ridotti delle quote di ammortamento di competenza dell'anno pari a Euro 36.613.105 e sono aumentati principalmente per effetto degli ulteriori contributi contabilizzati per il co-finanziamento delle opere in corso di realizzazione (di Euro 58.451.658).

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Euro 71.806.330

La voce è così composta:

Valore della Produzione	AI 31/12/2022	AI 31/12/2021	Differenza
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.224.563	31.376.484	(1.151.921)
Variazione lavori in corso su ordinazione	2.079.127	-	2.079.127
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.063.598	804.074	259.524
Altri ricavi e proventi	38.439.042	46.838.787	(8.399.745)
Totale valore della Produzione	71.806.330	79.019.345	- 7.213.015

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per categoria di attività

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 10, del Codice Civile viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per categorie di attività.

Di seguito vengono dettagliate e commentate le singole componenti della voce A.1 – Ricavi delle vendite e delle prestazioni.

A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	AI 31/12/2022	AI 31/12/2021	Differenza
Canone base Metropolitana Collegno - P. Nuova	6.300.000	6.300.000	-
Canone base Metropolitana P. Nuova - Lingotto	2.728.757	2.728.757	-
Canone base Metropolitana Lingotto - Bengasi	1.000.000	688.584	311.416
Canone base Linea 4	3.400.000	3.400.000	-
Canone base Rete Tranviaria di Torino	7.400.000	7.400.000	-
Servizi di Engineering	5.197.817	7.714.758	(2.516.941)
Concessione spazi pubblicitari	332.816	315.194	17.622
Adeguamento Canoni	3.865.173	2.829.190	1.035.983
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.224.563	31.376.484	- 1.151.921

Il canone base della tratta Lingotto-Bengasi – entrata in esercizio in data 21 aprile 2021 – trova per la prima volta piena applicazione nell'esercizio corrente e registra un incremento in valore assoluto di ca. 0,31 milioni di Euro. Come per lo scorso esercizio, il canone è stato peraltro convenzionalmente ridotto del ca. 25,5% per tenere conto della mancata assegnazione al gestore del relativo materiale rotabile per la tratta (8 treni).

L'adeguamento dei canoni restituisce a sua volta un sensibile incremento, +41% ca. rispetto all'esercizio precedente, in ragione degli investimenti operati sulle infrastrutture e del rilevante incremento del tasso di inflazione programmata registrato nel 2022 (+7,1%).

I ricavi per la concessione a terzi degli spazi pubblicitari, regolati dall'art.13 del Convenzionamento per

l'utilizzo da parte di GTT della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, sono anch'essi aumentati del ca. 5,6%.

Per quanto concerne i ricavi per servizi di engineering si segnala quanto segue.

La voce "A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni" accoglie i ricavi di competenza dell'esercizio 2022 maturati a titolo definitivo e già oggetto di fatturazione in riferimento all'attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana automatica svolta a favore della Città di Torino. Detta voce evidenzia una contrazione rispetto all'esercizio precedente.

L'avanzamento delle attività di progettazione della Linea 2 per cui il relativo corrispettivo non è ancora maturato a titolo definitivo al 31 dicembre 2022 trova invece evidenza nella voce "A.3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione" di cui al paragrafo successivo.

Per una corretta analisi dello stato di avanzamento delle attività di progettazione della Linea 2 occorre pertanto analizzare il dato evidenziato nella voce A.1 e pari ad Euro 5.197.817 in combinazione con il valore evidenziato alla voce A.3 e pari ad Euro 2.079.127.

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per area geografica

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 10, del Codice Civile viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per area geografica.

Area Geografica	Valore esercizio corrente
Italia	30.224.563
Totale	30.224.563

A.3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione

Come già evidenziato, la voce accoglie la valorizzazione dell'avanzamento delle attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana automatica di Torino per cui al 31 dicembre 2022 il relativo corrispettivo non è ancora maturato a titolo definitivo.

A.3 Variazione dei lavori in corso su ordinazione	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
Attività di progettazione Linea 2	2.079.127	-	2.079.127
Totale Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2.079.127	-	2.079.127

A.4) Incrementi di immobilizzazioni di beni patrimoniali

La voce è così composta:

A.4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	Al 31/12/2021	Al 31/12/2021	Differenza
Engineering tranviario capitalizzato	240.272	491.087	(250.815)
Engineering metro capitalizzato	131.438	267.038	(135.600)
Capitalizzazione oneri finanziari metro	691.887	45.949	645.938
Totale incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.063.598	804.074	259.524

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 1.063.598 Euro, comprendono costi patrimonializzati sostenuti in relazione alla realizzazione delle infrastrutture in proprietà o in concessione,

nonché agli interventi di carattere straordinario sulla rete tranviaria del Comune di Torino.

I costi di engineering metro capitalizzati connessi agli investimenti per le opere infrastrutturali sono principalmente costi del personale impegnato sul progetto di migrazione del sistema di segnalamento e sulla commessa avente ad oggetto l'acquisto del nuovo materiale rotabile.

I costi di engineering tranviario capitalizzati sono principalmente costi del personale impegnato nelle attività di progettazione e manutenzione della rete tranviaria di proprietà della Città di Torino.

Detti costi del personale sono definiti sulla base di apposite schede di lavorazione.

Nell'esercizio sono stati inoltre capitalizzati oneri finanziari per complessivi 691.887 Euro, relativi a finanziamenti delle opere infrastrutturali in corso di realizzazione. Nel caso specifico, l'importo indicato è costituito da interessi passivi ed altri oneri finanziari maturati in relazione all'utilizzo della nuova linea di finanziamento evergreen da 45 milioni di Euro sottoscritta attraverso un "pool" bancario composto in uguali quote di partecipazione da Cassa Depositi e Prestiti Spa e Banco Santander.

Le capitalizzazioni effettuate sono giustificate dall'utilizzo pluriennale delle immobilizzazioni a cui si riferiscono.

La possibilità di recupero nei futuri esercizi dei costi capitalizzati è supportata da adeguati piani gestionali predisposti dalla Società (Budget triennio 2023-2025).

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi Euro **38.439.042** (Euro **46.838.787** nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

A.5 Altri ricavi e proventi	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
Ricavi diversi	144.621	3.353.113	(3.208.492)
Rimborsi assicurativi	259.454	156.119	103.335
Contributo CCNL	249.611	250.953	(1.342)
Contributo maggior oneri malattia	19.386	3.000	16.386
Contributi su spese tecniche Metro	1.112.378	1.167.704	(55.326)
Contributi su investimenti	36.613.105	41.764.414	(5.151.308)
Rimborsi diversi	51	115.476	(115.425)
Credito d'imposta per bonus investimenti	2.394	1.513	881
Rimborso mensa del personale	11.946	12.164	(218)
Sopravvenienze attive	25.295	14.329	10.966
Arrotondamenti	-	2	(2)
Abbuoni e sconti attivi	3	-	3
Sopravvenienze attive	797	-	797
A.5.B Totale Ricavi e proventi	38.439.042	46.838.787	- 8.399.745

La posta è costituita in prevalenza dal risconto dei contributi connessi agli investimenti in infrastrutture, concessi dagli Enti di riferimento e portati a ricavo con lo stesso criterio di calcolo utilizzato per la definizione degli ammortamenti relativi. I contributi sugli investimenti della rete Metropolitana, pari ad Euro 36.613.105, sono contributi regolarmente incassati durante la fase di realizzazione delle opere contribute ed iscritti negli esercizi in coerenza con gli ammortamenti finanziari delle opere cui erano stati destinati. La contrazione dell'importo dei risconti, rispetto all'esercizio precedente, è causata dal prolungamento della

concessione della Linea 1 della Metropolitana automatica a tutto il 2045. Detto prolungamento trova applicazione contabile già dal corrente esercizio 2022, in coerenza con il piano economico-finanziario trasmesso alla Città di Torino unitamente alla richiesta di prolungamento della concessione in data 30 giugno 2022 ed allegato alla Deliberazione di Giunta del 20 dicembre 2022, poi ratificata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 40/2023 del 6 febbraio 2023.

I rimborsi assicurativi rappresentano il riaddebito agli appaltatori dei costi delle coperture assicurative stipulate direttamente dalla società per le polizze CAR lavori.

I contributi per i maggiori oneri derivanti dai rinnovi - nel periodo dal 2002 al 2007 – del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro degli Autoferrotranvieri (Contributo CCNL) sono contributi erogati dalla Agenzia della Mobilità Piemontese su fondi rivenienti dallo Stato alle aziende del settore TPL.

Le spese tecniche costituiscono costi sostenuti dall'azienda per l'attività di Direzione Lavori ed Alta Sorveglianza relative agli investimenti infrastrutturali che vengono rendicontati agli Enti di riferimento per la relativa contribuzione.

I ricavi diversi sono composti prevalentemente da:

- 60.000 Euro per concessione a favore del GEIE Transfima dell'uso dell'area di Collegno;
- 27.500 Euro per attività di Direzione d'esercizio di alcune scale mobili in funzione sulla Linea 1 della Metropolitana automatica di Torino;
- 35.000 Euro per penali applicate a fornitori per inadempimenti contrattuali.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Euro 69.257.100

I costi e gli oneri sono imputati per competenza, postulato che "richiede che i costi devono essere correlati ai ricavi dell'esercizio" (principio contabile OIC 11), ed iscritti nelle rispettive voci secondo quanto previsto dal principio contabile OIC 12.

I costi per acquisti di beni e servizi sono rilevati in Conto Economico al netto delle rettifiche per resi, sconti, abbuoni e premi.

La voce comprende:

B) Costi della produzione	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
<i>Costi per servizi</i>	6.104.449	8.316.877	- 2.212.428
<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	6.485.314	6.258.467	226.847
<i>Costo del personale</i>	3.033.728	2.866.483	167.245
<i>Ammortamenti</i>	52.501.850	58.656.785	- 6.154.934
<i>Accantonamento per rischi</i>	1.042.190	700.000	342.190
<i>Oneri diversi di gestione</i>	89.569	267.369	- 177.800
Totale costi della produzione	69.257.100	77.065.981	- 7.808.880

Spese per servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi Euro 6.104.449 (Euro 8.316.877 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Spese per servizi	Periodo corrente	Periodo precedente	Differenza
<i>Servizi di pulizia</i>	19.178	18.072	1.106
<i>Formazione del personale</i>	36.748	-	36.748
<i>Vestiaro dipendenti</i>	4.077	-	4.077
<i>Energia elettrica</i>	13.932	10.279	3.652
<i>Costi per servizi e lavori in appalto</i>	-	3.307.446	(3.307.446)
<i>Spese di manutenzione e riparazione</i>	16.536	19.605	(3.069)
<i>Compensi agli amministratori</i>	55.257	55.182	75
<i>Compensi ai Sindaci e Revisori</i>	69.664	71.875	(2.211)
<i>Prestazioni assimilate al lavoro dipendente</i>	75.226	23.521	51.704
<i>Pubblicità</i>	-	26.900	(26.900)
<i>Spese e consulenze legali</i>	261.349	290.309	(28.960)
<i>Consulenze fiscali, amministrative e commerciali</i>	163.589	192.128	(28.539)
<i>Consulenze a supporto progettazione Linea 2</i>	4.622.245	3.606.749	1.015.496
<i>Software in licenza d'uso</i>	108.425	39.802	68.623
<i>Abbonamenti a libri e pubblicazioni</i>	48.106	53.727	(5.621)
<i>Spese telefoniche</i>	19.712	13.338	6.374
<i>Spese bancarie</i>	78.620	39.654	38.966
<i>Assicurazioni</i>	382.329	426.499	(44.170)
<i>Spese di rappresentanza</i>	1.837	-	1.837
<i>Spese di viaggio e trasferta</i>	35.566	22.461	13.106
<i>Spese generali</i>	-	152	(152)
<i>Quote associative</i>	33.672	31.620	2.051
<i>Mensa e buoni pasto</i>	48.442	41.957	6.485
<i>Altri</i>	9.939	25.602	(15.662)
Totali spese per servizi	6.104.449	8.316.877	- 2.212.428

B.8) Spese per godimento beni di terzi

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi Euro 6.485.314 (Euro 6.258.467 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

B.8) Costi per godimento beni di terzi	Periodo corrente	Periodo precedente	Differenza
<i>Affitti e locazioni</i>	106.569	95.239	11.330
<i>Spese condominiali</i>	5.862	8.039	(2.177)
<i>Noleggi</i>	13.850	13.021	829
<i>Canone base a Comune di Torino Rete Tranviaria</i>	4.180.000	4.180.000	-
<i>Canone base per allungamento Concessione Metropolitana</i>	1.700.000	1.700.000	-
<i>Adeguamento canone Tranviario</i>	355.956	200.450	155.506
<i>Adeguamento canone Metro</i>	112.905	50.753	62.152
<i>Noleggio auto</i>	5.166	4.674	491
<i>Noleggio auto - canone servizi</i>	5.006	6.290	(1.284)
Totali costi per godimento beni di terzi	6.485.314	6.258.467	226.846

I costi per godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infratrasporti 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, così come confermato con Delibere di Consiglio Comunale del 6 febbraio 2023 rispettivamente n. 202300041 e n. 202300040.

In coerenza a quanto indicato nelle citate Delibere, il canone per la rete tranviaria e quello per l'allungamento della durata della concessione della Linea 1 della Metropolitana vengono adeguati annualmente al 50% dell'inflazione programmata dal Governo, fissata per il 2022 a +7,1%

B.9) Costi per il personale

La voce comprende:

Costo del personale	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
Salari e Stipendi	2.212.570	2.100.013	112.557
Oneri sociali	658.174	622.722	35.452
Trattamento di fine rapporto	144.966	128.953	16.013
Altri costi del personale	18.018	14.795	3.223
Totali costi del personale	3.033.728	2.866.483	167.245

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

B.9.a Salari e Stipendi	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
Stipendi dipendenti	2.212.570	2.100.013	112.557
B.9.a Totale Salari e Stipendi	2.212.570	2.100.013	112.557

B.9.b Oneri sociali	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
Contributi INPS dipendenti	620.802	587.818	32.984
Inail	12.613	11.568	1.045
PREVINDAI	4.800	4.800	-
PRIAMO	19.959	16.753	3.206
Fondo TPL Salute dipendenti	-	1.784	(1.784)
B.9.b Totale Oneri sociali	658.174	622.722	35.451

B.9.c Trattamento di fine rapporto	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
T.F.R. dell'esercizio	125.970	113.280	12.690
F.do Previndai quota TFR Dirigenti	3.399	3.362	37
F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti	15.597	12.312	3.286
B.9.c Totale Trattamento di fine rapporto	144.966	128.953	16.013

B.9.e Altri costi del personale	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
FASI	13.980	11.295	2.686
ASSIDAI Dirigenti	4.038	3.500	538
B.9.e Totale Altri costi del personale	18.018	14.795	3.224

B.10) Ammortamenti e svalutazioni

La voce comprende:

B.10 Ammortamenti	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
B.10.a Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	3.983.169	3.936.715	46.454
B.10.a Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	48.518.681	54.720.070	(6.201.389)
B.10 Totale Ammortamenti	52.501.850	58.656.785	- 6.154.935

Ammortamento immobilizzazioni immateriali:

Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
<i>Quota ammort.to spese di costituzione società</i>	-	-	-
<i>Quota ammort.to software</i>	26.741	27.917	(1.176)
<i>Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi</i>	3.738.352	3.690.721	47.630
<i>Quota ammort.to spese accessorie su mutui</i>	154.310	154.310	-
<i>Quota ammort.to spese stipula finanziamento</i>	63.767	63.767	-
Totale ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.983.169	3.936.715	46.455

Ammortamento immobilizzazioni materiali:

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
<i>Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova</i>	25.510.580	30.729.260	(5.218.680)
<i>Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto</i>	9.828.171	11.915.026	(2.086.855)
<i>Quota ammort.to Metropolitana Lingotto - Bengasi</i>	9.072.342	8.031.206	1.041.135
<i>Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari</i>	3.869.714	3.809.218	60.496
<i>Quota ammort. Parcheggio Fermi</i>	31.428	39.043	(7.615)
<i>Quota ammort.to Costruzioni Leggere</i>	165.970	165.970	-
<i>Quota ammort.to Impianti Generici</i>	6.011	3.662	2.349
<i>Quota ammort.to Attrezzature varie</i>	408	455	(48)
<i>Quota ammort.to Mobili e arredi</i>	3.783	3.465	318
<i>Quota ammort.to Macchine d'ufficio elettroniche</i>	30.274	22.764	7.510
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	48.518.681	54.720.070	- 6.201.389

B.12) Accantonamenti per rischi

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad Euro 1.042.190, riflette essenzialmente l'adeguamento del fondo rischi ed oneri in base alle valutazioni effettuate dall'Organo amministrativo.

B.14) Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi Euro 89.569 (Euro 267.369 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Oneri diversi di gestione	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
<i>Imposte di bollo</i>	1.383	1.231	152
<i>ICI/IMU</i>	32.284	31.325	959
<i>Imposta di registro</i>	3.111	-	3.111
<i>Diritti camerali</i>	1.978	1.870	108
<i>Perdite su crediti</i>	-	49.427	(49.427)
<i>Sopravvenienze passive</i>	3.139	70.603	(67.464)
<i>Altri oneri di gestione</i>	47.675	112.914	(65.238)
Totale Oneri diversi di gestione	89.569	267.369	- 177.800

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

I proventi e gli oneri finanziari sono iscritti per competenza in relazione alla quota maturata nell'esercizio.

Proventi da partecipazioni

Non sussistono proventi da partecipazioni di cui all'art. 2425, n.15, del Codice Civile.

C) Proventi e oneri finanziari**Euro (1.918.574)****C.16) Altri proventi finanziari****Euro 652.246**

La voce è principalmente costituita da interessi calcolati al tasso del 2,5% concordati con GTT per il dilazionamento in 12 anni concesso da Infratrasporti per gli importi delle fatture scadute nel 2018 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 2.570.820**

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 12, del Codice Civile viene esposta nel seguente prospetto la suddivisione della voce "interessi ed altri oneri finanziari", con specifica suddivisione tra quelli relativi, a debiti verso banche e quelli ad altre fattispecie.

C.17 Interessi ed altri oneri finanziari verso altri	AI 31/12/2022	AI 31/12/2021	Differenza
<i>Interessi passivi debiti verso banche</i>	207	-	207
<i>Interessi passivi su mutui</i>	1.705.936	1.757.931	(51.994)
<i>Interessi passivi per ritardato pagamento su mutui</i>	-	41.579	(41.579)
<i>Interessi passivi per debiti vs altri finanziatori</i>	577.312	-	577.312
<i>Interessi passivi su debiti v/fornitori</i>	122.495	295.837	(173.342)
<i>Oneri accessori su mutui</i>	164.871	-	164.871
Totale	2.570.820	2.095.347	475.474

In riferimento al trattamento contabile degli interessi passivi su mutui, si segnala che questi sono esposti al netto della quota parte a carico della Città di Torino che viene iscritta in contropartita a riduzione dei **crediti verso le imprese controllanti**.

Di seguito il dettaglio del relativo saldo.

	AI 31/12/2022	AI 31/12/2021	Differenza
<i>Interessi passivi su mutui</i>	(5.249.976)	(5.525.707)	275.731
<i>Quota rimborsata dall Città di Torino</i>	3.544.040	3.767.776	(223.736)
Valore finale netto	-1.705.936	-1.757.931	51.995

Nel 2022 gli interessi passivi verso fornitori per ca. 122 mila Euro sono rappresentati dagli interessi di mora per ritardato pagamento, addebitati alla società da parte del fornitore GEIE Transfima.

Ripartizione degli interessi passivi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

In relazione alla suddivisione degli interessi passivi e altri oneri di cui all'art.2427, punto 12, del Codice Civile la tabella seguente ne specifica la composizione per ente creditore:

Interessi e altri oneri finanziari	AI 31/12/2022	AI 31/12/2021	Differenza
<i>Debiti verso banche</i>	2.448.326	1.799.510	648.816
<i>Altri</i>	122.495	295.837	(173.342)
Totale	2.570.820	2.095.347	475.473

RICAVI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 13 del Codice Civile, si attesta che non ci sono stati nell'esercizio ricavi di entità o incidenza eccezionali.

COSTI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 13 del codice civile, si attesta che non ci sono stati nell'esercizio costi di entità o incidenza eccezionali.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE

La composizione delle singole voci delle imposte correnti è così rappresentata:

Imposte sul reddito d'esercizio	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021	Differenza
<i>IRAP</i>	162.777	122.901	39.876
<i>IRES</i>	77.343	39.093	38.250
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	240.120	161.994	78.126

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

Le imposte differite ed anticipate di competenza dell'esercizio ammontano rispettivamente ad Euro 181.663 ed Euro 201.010.

Di seguito si riporta il prospetto relativo alle perdite fiscali residue che risultano essere pari ad Euro 6.350.159 utilizzabili per un periodo di tempo illimitato secondo quanto in appresso riportato.

Perdite residue da modello Redditi 2022	Compensazione perdite pregresse anno 2022	Perdite pregresse residue utilizzabili in misura limitata da modello Redditi 2023
7.791.938	1.441.779	6.350.159

Su dette perdite fiscali, peraltro, sono stati accertati crediti per imposte anticipate derivanti dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, solo rispetto alla quota di redditi imponibili che si realizzeranno con ragionevole certezza nei futuri esercizi, come da dettaglio della tabella seguente.

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

CALCOLO IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE/PASSIVE 2022		IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE		IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	
	IMPONIBILE	IRES	IRAP	IRES	IRAP
ESERCIZIO 2017					
<i>Interessi passivi di mora 2017 non pagati - Consorzio Integra</i>	18.771	4.505	-	-	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	15.017	-	-	3.604	-
ESERCIZIO 2018					
<i>Interessi passivi di mora 2018 non pagati - Consorzio Integra</i>	100.123	24.030	-	-	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	80.098	-	-	19.224	-
ESERCIZIO 2020					
<i>Interessi attivi da ritardato pagamento 2020 non incassati - GTT</i>	363.251	-	-	87.180	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	290.601	69.744	-	-	-
ESERCIZIO 2021					
<i>Interessi passivi di mora 2021 non pagati - Consorzio Integra</i>	235.152	56.436	-	-	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	188.122	-	-	45.149	-
<i>Interessi attivi da ritardato pagamento 2021 non incassati - GTT</i>	685.309	-	-	164.474	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	548.247	131.579	-	-	-
<i>Arrotondamento all'unità di Euro</i>	-	1	-	1	-
Saldo al 31/12/2021	-	286.295	-	319.632	-
ESERCIZIO 2022					
Variazioni in diminuzione:					
<i>Interessi attivi da ritardato pagamento 2020 incassati - GTT</i>	363.215	-	-	(87.180)	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	290.601	(69.744)	-	-	-
<i>Interessi passivi di mora 2021 pagati - Consorzio Integra</i>	235.152	(56.436)	-	-	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	188.122	-	-	(45.149)	-
<i>Interessi attivi da ritardato pagamento 2021 incassati - GTT</i>	685.309	-	-	(164.474)	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	548.247	(131.579)	-	-	-
Variazioni in aumento:					
<i>Interessi passivi di mora 2022 non pagati - GEIE Transfima</i>	122.493	29.398	-	-	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	97.994	-	-	23.519	-
<i>Interessi attivi da ritardato pagamento 2022 non incassati</i>	644.424	-	-	154.662	-
<i>Perdita fiscale utilizzabile abbattimento Ires 80%</i>	515.539	123.729	-	-	-
Saldo al 31/12/2022	-	181.663	-	201.010	-

Di seguito il dettaglio delle imposte correnti Ires ed Irap.

IRES	imponibile	% IRES
Risultato prima delle imposte	630.656	
IRES Teorica (24%)		151.357
Differenze		
Aumenti		
Costi indeducibili	6.830	
Spese telefoniche indeducibili (20%)	3.942	
Imposte indeducibili IMU	11	
Accantonamenti per rischi e oneri	1.042.190	
Sopravvenienze passive	3.139	
Costi autovetture	13.234	
Spese alberghi e ristoranti (25%)	1.880	
Interessi attivi 2020/2021 incassati nel 2022	1.048.561	
Interessi passivi 2022 non pagati nel 2022	122.493	
Diminuzioni		
Super ammortamento	- 2.769	
Deduzione IRAP 10%	-13.067	
Deduzione IRAP relativa alla quota imponibile delle spese per il personale assimilato a quello dipendente	-3.669	
Interessi passivi Consorzio Integra pagati	-210.000	
Sopravvenienze attive relative a costi non dedotti in esercizi precedenti	-25.152	
Utilizzo fondo rischi	-160.250	
Ulteriore deduzione relativa a quote accantonamento annuale TFR forme pensionistiche complementari	-8.986	
Credito di imposta investimenti L. 178/2020	-2.394	
interessi attivi 2021 GTT non incassati nel 2022	-644.424	
Imponibile IRES da variazioni	1.171.569	
IRES su imponibile da variazioni		281.177
Totale imponibile teorico	1.802.225	
Totale IRES Teorica		432.534
Meno		
ACE	- 38.184	
perdite scomputabili (80% anni precedenti)	- 1.441.779	
	- 1.479.963	
IRES su diminuzioni		- 355.191
Reddito Imponibile	322.262	
IRES effettiva		77.343

IRAP		
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI PRODUZIONE	2.549.230	
IRAP Teorica (4,20%)		107.068
Spese personale dipendente	3.033.728	
Deduzioni costo personale dipendente	-3.033.480	
Visite mediche	-248	
IMPONIBILE IRAP costo dipendenti		
IRAP su costo personale dipendente		0
Differenze permanenti		
Rimborso chilometrico	8.298	
Costi indeducibili	6.827	
IMU	32.284	
Costi relativi a collaboratori coordinati e continuativi	110.435	
Compensi per attività lavoro autonomo occasionali	147.781	
Altri costi assimilati al costo del lavoro	3.000	
Sopravvenienze passive	3.139	
Accantonamento per rischi futuri	1.042.190	
Sopravvenienze attive non tassabili	-25.152	
Credito di imposta investimenti L. 178/2020	-2.394	
IMPONIBILE IRAP da variazioni	1.326.408	
IRAP su imponibile da variazioni		55.709
TOTALE IMPONIBILE	3.875.638	
IRAP Effettiva		162.777

ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'occupazione

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti il personale, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 15, del Codice Civile alla data del 31/12/2022.

Rispetto all'esercizio precedente il numero dei dipendenti è diminuito in valore assoluto a seguito di alcuni pensionamenti e dimissioni solo parzialmente compensati dalle nuove assunzioni.

Personale impiegato	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altri dip.	Totale dip.
<i>Numero medio 2022</i>	3,00	2,00	38,68	-	-	43,68

Compensi agli organi sociali

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti il Consiglio di amministrazione ed i Sindaci, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16, del Codice Civile.

I compensi indicati per l'Organo amministrativo, e riportati in bilancio, corrispondono a quanto deliberato dall'assemblea dei Soci. Essi sono stati stabiliti ed erogati nel rispetto della normativa prevista dall'art. 6 Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 (Manovra correttiva dei Conti Pubblici).

Compenso Organi Sociali	Valore
<i>Compenso Organo Amministrativo</i>	<i>55.257</i>
<i>Compenso Sindaci</i>	<i>57.864</i>
Totale Compenso Organi Sociali	113.121

Compensi alla società di revisione

Qui di seguito vengono riportate le informazioni concernenti i compensi alla società di revisione, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile; l'incarico di revisione legale per il triennio 2021 - 2023 è affidato, con l'approvazione del bilancio 2020, alla Crowe Bompani S.p.A.

Compenso società di Revisione	Valore
<i>Revisione legale dei conti annuali</i>	<i>11.800</i>
Totale Compenso società di Revisione	11.800

A seguito di specifica richiesta della Città di Torino, la Società ha chiesto alla società incaricata della revisione legale dei conti Crowe Bompani S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2022. Detto prospetto è attualmente in fase di definizione.

Categorie di azioni emesse dalla società

Ai sensi dell'art. 2427 c.1 n.17, il capitale sociale non è rappresentato da azioni.

Titoli emessi dalla società

La Società non ha emesso alcun titolo o valore simile rientrante nella previsione di cui all'articolo 2427, comma 1, numero 18, del Codice Civile.

Strumenti finanziari

La società non ha emesso strumenti finanziari (art.2427, comma 1, numero 19, del Codice Civile) né strumenti finanziari derivati (art. 2427 bis comma 1 - n.1 del Codice Civile).

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Ai sensi dell'art. 2427 c.1 n.9, le garanzie esistenti al 31/12/2022 sono inerenti a polizze fidejussorie ricevute da terzi per un importo pari ad Euro 93.417.850.

I beni immobili di terzi in uso/prestito ammontano a circa 155,3 milioni di Euro.

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 a capitale il 23 dicembre 2014 (valore stimato da CBRE pari ad Euro 34,57 milioni di Euro).

Con atti notarili del 28/12/2018 la Società ha stipulato Atti ricognitivi di cessione, con i quali ha confermato le seguenti cessioni di credito:

- a Unicredit S.p.A. (già Unicredit Corporate Banking S.p.A.) cessione pro-solvendo, a titolo di garanzia, del 100% di tutti i crediti attualmente in essere o che possono sorgere in futuro per i canoni dovuti da GTT ad Infratrasporti per la concessione in uso della Linea 4 (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti derivanti dal contratto di finanziamento - capitale da 50 milioni di Euro);
- a Unicredit S.p.A. (già Unicredit Corporate Banking S.p.A.) cessione pro-solvendo, a titolo di garanzia, del 50% di tutti i crediti per i canoni dovuti da GTT ad Infratrasporti 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 S.p.A. (già Unicredit Corporate Banking S.p.A.) cessione, a titolo di garanzia, del 21,41% di ogni importo derivante dai contributi che il Comune di Torino si è impegnato a rimborsare ad Infratrasporti per il rimborso delle rate future dei finanziamenti rimodulati (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti derivanti dai contratti di mutuo);
- a Intesa Sanpaolo S.p.A. (già Banca Infrastrutture Innovazioni Sviluppo S.p.A.) cessione pro-solvendo, a titolo di garanzia, del 50% di tutti i crediti per i canoni dovuti da GTT ad Infratrasporti 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 S.p.A. (già Banca Infrastrutture Innovazioni Sviluppo S.p.A.) cessione, a titolo di garanzia, del 78,59% di ogni importo derivante dai contributi che il Comune di Torino si è impegnato a rimborsare ad Infratrasporti per il rimborso delle rate future dei finanziamenti rimodulati (i crediti ceduti garantiscono tutti i crediti derivanti dai contratti di mutuo).
- a Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., a titolo di garanzia, per tutti i contratti di finanziamento in essere, per un importo pari a circa 31,3 milioni di Euro, i canoni base della tratta Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 della Metropolitana Automatica.

La Società con atto notarile del 28/12/2018 ha altresì ceduto a Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., a titolo di garanzia, i contributi che il Comune di Torino si è impegnato a rimborsare ad Infratrasporti per la liquidazione delle rate future dei mutui in essere con la medesima banca.

A far data dall'1/1/2019 la garanzia fidejussoria prestata dalla Unicredit S.p.A. a favore di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. di originari 8,7 milioni di Euro si è ridotta ad Euro 3,4 milioni circa per garantire il rimborso del mutuo 1 con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.

Informazioni su patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare (Art. 2427 - comma 1 - n.20)

Non sussistono.

RAPPORTI CON CONTROLLATE E COLLEGATE**RAPPORTI CON IL SOCIO UNICO CITTA' DI TORINO**

Il dettaglio dei crediti finanziari e dei debiti verso il socio unico Comune di Torino è riportato nelle tabelle seguenti.

DETTAGLIO CREDITI	CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022
A - Mutui metropolitana ed Impianti Fissi (A.1. + A.2.)	149.027.627
A.1. - Crediti per Mutui metropolitana e impianti fissi	128.981.781
A.2. - Crediti per rate scadute Mutui metropolitana e impianti fissi	20.045.846
A.2.A Crediti per rate scadute mutui metropolitana e impianti fissi 2016-2018	19.917.177
- A.2.A1. - Crediti per Mutui metro e IFFF (rate scadute al 31/12/2016)	15.056.223
- A.2.A2. - Crediti per Mutui Metro e Impianti Fissi (rate scadute al 31/12/2017)	3.422.476
- A.2.A3. - Crediti per interessi CDP (mutuo 17) scaduti il 31/12/2018	70.619
- A.2.A4. - Interessi di mora aggiuntivi (importi scaduti al 31/12/2016)	239.007
- A.2.A5. - Crediti per interessi di mora aggiuntivi (importi scaduti al 31/12/2017)	718.602
- A.2.A6. - Stima Credito per interessi di mora anno 2018	410.251
A.2.B Crediti per mutui scadute anno 2022 (Ucb - mutuo 5)	128.669
B - Contributi per infrastrutture	11.909.287
Credito per contributo Oneri Accessori 2010-2011	7.490.873
Credito per contributo ministeriale parziale su 2^ rendicontaz. Fondi FSC 1° It CCV	4.418.414
Totale A + B	160.936.914

I dati sono elaborati applicando, così come negli anni passati, la Convenzione di dettaglio stipulata nel settembre 2010 e consegnata alle Banche finanziatrici per la ristrutturazione del debito risultante dall'avvenuta scissione per incorporazione parziale del compendio metropolitano e ferropilotrannviario dalla scissa GTT alla beneficiaria Infratrasporti.

Il totale dei crediti vantati dalla Società verso la Città di Torino, socio unico della società in house Infratrasporti, ammonta quindi ad Euro 160.936.914.

I debiti verso la Città di Torino sono dettagliati nella seguente tabella.

DETTAGLIO DEBITI

	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2012 - residuo	1.336.012
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2013	5.700.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2013	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2013	143.679
Debito per adeguamento canoni metro 2013	12.750
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	5.662.521
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2014	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2014	148.539
Debito per adeguamento canoni metro 2014	14.463
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2015	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2015	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2015	116.084
Debito per adeguamento canoni metro 2015	17.034
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2016	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2016	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2016	120.380
Debito per adeguamento canoni metro 2016	18.751
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2017	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2017	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2017	146.183
Debito per adeguamento canoni metro 2017	29.064
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2018	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2018	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2018	167.814
Debito per adeguamento canoni metro 2018	37.709
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2019	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2019	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2019	193.900
Debito per adeguamento canoni metro 2019	48.136
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2020	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2020	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2020	189.527
Debito per adeguamento canoni metro 2020	46.387
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2021	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2021	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2021	200.450
Debito per adeguamento canoni metro 2021	50.753
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2022	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro 2022	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria 2022	355.956
Debito per adeguamento canoni metro 2022	112.905
Totale canoni ed adeguamenti	65.308.999
Debito per anticipazione ricevute su attività progettazione Linea 2	1.559.345
Totale complessivo	66.868.344

Anche in questo caso si segnala che la Città di Torino – come evidenziato di seguito ed in coerenza con il principio di competenza potenziata applicato – non include tra i propri crediti contabilizzati nei confronti della società, alla data del 31/12/2022, gli acconti versati e parzialmente recuperati in riferimento all'attività di progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Pertanto, al 31 dicembre 2022 i rapporti crediti/debiti verso il Socio Unico Città di Torino risultano i seguenti:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2022	
Commerciali	-	Commerciali	1.559.345
Finanziari	160.936.914	Finanziari	65.308.999
Diversi	-	Diversi	-
Totale	160.936.914	Totale	66.868.344

Dati in Euro

I debiti commerciali verso la Città di Torino, come sopra specificato sono costituiti dagli acconti versati, non ancora recuperati, in riferimento all'attività di progettazione definitiva della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Nel mese di dicembre con nota prot. 13555 del 22 dicembre 2022, sottoscritta fra le parti, sono stati compensati complessivamente Euro 1.000.000 di crediti con debiti di pari importo.

A seguito di specifica richiesta della Città di Torino, la Società ha chiesto alla società incaricata della revisione legale dei conti Crowe Bompani S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2022. Detto prospetto è attualmente in fase di definizione.

I revisori della Città di Torino nell'ambito della procedura di allineamento delle rispettive poste hanno evidenziato i seguenti saldi contabili:

	CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2022	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2022	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2022	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2022
Infratrasporti.To S.r.l.	160.936.914	153.446.041	66.868.344	65.308.819

I revisori del Bilancio della Città di Torino, in merito, hanno precisato quanto segue:

“La Società espone crediti per Euro 160.936.914.

La Città espone debiti per Euro 153.446.041.

Le differenze sono dovute:

7.490.873 Euro per crediti della società per oneri accessori relativi alla metropolitana, non iscritti dalla Città in relazione al principio di competenza potenziata. Il tavolo di lavoro ha evidenziato che Infrato Srl è autorizzata, in conseguenza e per effetto della deliberazione della Giunta Comunale del 28/11/2011 n. mecc. 2011 07973/024 tuttora vigente ed efficace, alla stipulazione di mutui riferibili agli interventi di cui alla precitata Convenzione di dettaglio, le cui rate di rimborso saranno soggette a ristoro da parte della Città, nei termini sopra precisati, per la somma massima di Euro 7.490.873,01.

La società espone debiti per Euro 66.868.344.

La Città espone crediti per Euro 65.308.819.

La differenza è data da un anticipo che la città ha erogato alla società per la progettazione L2; la città non la rileva contabilmente per diversa contabilità applicata.”

In data 25 luglio 2017 con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024 la Città di Torino ha riconosciuto come dovute le rate dei mutui scadute e non liquidate per cui ha valutato l'importo dovuto e non corrisposto per le rate scadute a tutto il 31 dicembre 2017, pari ad Euro 38.236.045,09, oltre agli interessi di mora, impegnandosi a riconoscere il suddetto importo in dieci rate annuali costanti, senza interessi, da liquidarsi entro il 30 aprile di ogni anno.

Nella stessa deliberazione, oltre a dare atto che con separato provvedimento si sarebbe provveduto alle necessarie variazioni del Bilancio Preventivo triennale, veniva approvato lo schema di “Convenzione per la regolazione dei rimborsi dei mutui per la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino” nella quale all'art. 2 è appunto precisato l'impegno al rimborso di Euro 38.236.045,09 nei successivi dieci anni in parti eguali con scadenza della prima rata al 30/04/2018, mentre all'art. 3 si specifica che la modalità di regolazione dell'importo dovuto non prevede l'applicazione di interessi.

Nella redazione del progetto di Bilancio 2022, così come già per i Bilanci del periodo 2017 e 2021, la Società espone il dato dei crediti e dei debiti verso il Comune di Torino al loro valore nominale.

Infatti tenuto conto del mancato riconoscimento degli interessi da parte della Città di Torino sul credito vantato da Infratrasporti, la Società ha chiesto ed ottenuto dalla Città stessa (nota Infratrasporti Prot. 78 del 24/1/2018, nota Comune di Torino Prot. 215/680.1 del 31/1/2018) di tenere opportunamente conto anche del debito di Infratrasporti verso la Città di Torino medesima in modo da consentire ad Infratrasporti di poter adottare modalità di gestione dei pagamenti che, fermo restando il riconoscimento della certezza ed esigibilità dei crediti vantati dalla Città di Torino, consenta alla Società di procedere secondo una dinamica di pagamenti senza l'applicazione di interessi coerente con gli incassi dei propri crediti verso la Città stessa e di GTT, avendo Infratrasporti avviato un “tavolo tecnico” con gli uffici amministrativi di quest'ultima Società finalizzato a valutare termini e condizioni per un dilazionamento con esdebitazione in 15 anni di poco meno dell'81% dei crediti netti al 31/12/2022 (ovvero all'esito della compensazione delle reciproche posizioni debitorie-creditorie) della Società verso GTT, a seguito della definizione di un nuovo Piano di rientro del debito di GTT verso Infratrasporti, sostenibile per entrambe le società.

Relativamente ai crediti non sono stati calcolati interessi sul ritardato pagamento delle rate in scadenza, mentre sono computati tutti gli interessi addebitati dalle banche sulle quote di competenza e controgarantite nel rimborso dalla Città di Torino.

Parallelamente anche sui debiti non sono stati calcolati interessi di ritardato pagamento, per cui, essendo le due poste contabili di importo confrontabile e presumibilmente incassabili e pagabili alle stesse scadenze, è stato ritenuto appropriato non applicare il principio del “Costo Ammortizzato”.

RAPPORTI CON IL GESTORE DEL SERVIZIO TPL GTT

CREDITI FINANZIARI	CREDITI COMMERCIALI	DEBITI FINANZIARI	DEBITI COMMERCIALI	INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE	CANONI ED ALTRI SERVIZI	SERVICE DA GTT
678.956	69.689.350	27.263	8.513.714	8.507.741	25.054.246	5.973

I crediti finanziari sono principalmente costituiti da interessi per ritardato pagamento/dilazione (pari a 644.424 Euro).

I crediti commerciali si riferiscono per circa il 97,5% a canoni.

I debiti finanziari sono importi dovuti per storici rapporti connessi al trasferimento dei dipendenti.

I debiti commerciali si riferiscono principalmente a debiti per gli interventi di manutenzione straordinaria realizzati da GTT sulle Linee tranviarie per le quote di cui Infratrasporti è proprietaria (Linea 4 per il 21,7% e Linea 16 per il 2,8%) ed infine sulla Linea 1 della Metropolitana (75,4%), ai sensi del Contratto di Servizio e delle Convenzioni d'uso delle infrastrutture aziendali, che la Società detiene a titolo di proprietà concessionaria.

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

	AL 31/12/2022	AL 31/12/2021
Crediti totali	70.368.307	61.020.646
- per fatture emesse	65.463.862	57.128.921
- per fatture da emettere	4.869.913	3.857.193
- altri crediti	34.532	34.532

	AL 31/12/2022	AL 31/12/2021
Debiti totali	8.540.977	7.875.108
- per fatture ricevute	-	-
- per fatture da ricevere	8.513.714	7.848.916
- altri debiti	27.263	26.192

Il credito netto di Infratrasporti nei confronti di GTT continua a crescere nel 2022 del 16,3% (circa 8,7 milioni di Euro in valore assoluto); il dato del credito netto risultante a Bilancio 2022 è pari a 61,8 milioni di Euro contro il dato indicato nel PEF di dicembre 2022 stimato pari a circa 25,8 milioni di Euro, con un saldo finanziario negativo di circa 30 milioni di Euro.

Questo risultato è in massima parte dovuto ad un ritardato rientro della posizione debitoria seppure siano da segnalare interventi di manutenzione straordinaria realizzati da GTT sulla metropolitana e sulla rete tranviaria sensibilmente inferiori al dato indicato a PEF (-25,1% pari a -2,85 milioni di Euro in valore assoluto).

Nel corso del 2022, GTT ha dato solo parziale attuazione all' Accordo transattivo stipulato il 31 gennaio 2018 e con un certo ritardo; sono stati incassati nel 2022 8,5 milioni di Euro ed effettuate compensazioni per circa 7,85 milioni di Euro.

Questa criticità, già emersa nello scorso esercizio, è stata ulteriormente enfatizzata dalla difficile situazione economica di tutto il settore TPL, anche a causa della lenta crescita dei passeggeri trasportati, nonostante il progressivo superamento della crisi sanitaria Covid 19 avvenuto nel 2022.

La conseguente contrazione dei proventi del traffico del trasporto pubblico locale ha generato problemi di liquidità a tutto il sistema. In questo senso GTT è in attesa, come tutto il comparto, dell'erogazione da parte del Governo dei relativi "ristori".

In riferimento al solo esercizio 2022 si segnala che, a fronte degli importi fatturati nell'anno e pari a 20,18 milioni di Euro, cui devono essere dedotti circa 8,5 milioni di Euro di fatture da ricevere da GTT per gli interventi di manutenzione straordinaria realizzata nel 2022 ed aggiunte fatture da emettere da parte di Infratrasporti per circa 4,87 milioni di Euro (comprensivi di 0,64 milioni di Euro di interessi), risultano complessivamente circa 16,55 milioni di Euro di pagamenti in ritardo per attività nette di competenza 2022.

Le parti avevano concordato che la sostenibilità del piano di rientro definito nel dicembre del 2018 si fondava sul piano industriale di GTT certificato da parte di società di revisione specializzata ed attualmente in corso di aggiornamento.

Al riguardo, tenuto conto dei ritardati adempimenti da parte di GTT alle proprie obbligazioni, seppure determinate dall'oggettiva difficoltà indotta dall'emergenza COVID-19, la Società ha avviato già nel 2022 un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi di GTT stessa finalizzati ad una ridefinizione di un più realistico, e sostenibile da parte di GTT, piano di rientro, su un orizzonte temporale di 15 anni, anche al fine di poter predisporre un sostenibile piano di rientro del debito di Infratrasporti nei confronti del socio unico Comune di Torino.

Al riguardo è stato più volte sollecitato dagli organi amministrativi e di controllo della Società un riscontro da parte di GTT, che tuttavia sta ancora valutando gli elementi di sostenibilità del piano.

Nella redazione del Bilancio 2022 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2021, la Società espone il dato del credito e del debito verso GTT S.p.A. al valore nominale in considerazione del fatto che il tasso di interesse applicato, così come indicato nei rapporti convenzionali in essere, risulta sostanzialmente allineato al tasso di mercato e non sono previsti costi di transazione.

Nel 2022 la Società ha addebitato a GTT oneri finanziari in misura pari ad Euro 644.424.

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.

Informazioni ex art.1, comma 125, Legge n.124 del 4 agosto 2017 - Erogazioni pubbliche ricevute

La società nel corso del 2022 ha incassato dalla Pubblica Amministrazione contribuzioni per un importo complessivo di Euro 78.326.364. Di questi in dettaglio:

ENTE	CAUSALE	IMPORTO
Comune di Torino	Rimborso rate mutuo accesi per il cofinanziamento delle tratte Collegno-Porta Nuova e Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino	21.734.566
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributi realizzazione tratta Lingotto-Bengasi e Collegno-Cascine Vica della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino	56.361.244
Comune di Collegno	Contributi realizzazione velostazione presso il Parcheggio Fermi	30.000
Agenzia Mobilità Piemontese	Contributo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro	200.554

**Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-
quater del codice civile:**

Di seguito sono riportati i principali fatti di rilievo occorsi nel 2023 avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

- Il 4 febbraio 2023 è scaduto il termine previsto dal Contratto di Appalto Alstom, per l'esercizio del diritto di opzione per la fornitura di ulteriori dodici treni e la realizzazione del Sistema di Segnalamento digitale CBTC per il nuovo deposito, per un importo di € 108.117.510,90 oltre IVA ai sensi di legge, di cui € 38.070,00 per oneri della sicurezza, per mancanza dei provvedimenti del MIT di assegnazione delle risorse chieste a valere sulla Istanza presentata dalla Città di Torino in data 15 gennaio 2021, nell'ambito dell'Avviso n. 2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi" (Intervento TO09 – Linea 1 - migrazione sistema di segnalamento, potenziamento/adeguamento parco rotabili, aggiornamento dei sottosistemi di linea e di stazione). Il termine di opzione è stato posticipato al 15 maggio 2023, senza oneri per Infra.TO.
- In data 9 marzo 2023 è stata sottoscritto l'atto modificativo della convenzione quadro tra il Comune di Torino ed Infratrasporti.To Srl avente ad oggetto la proroga a tutto il 2045 della concessione della Linea 1 della metropolitana Automatica di Torino.
- Con deliberazione del 6 febbraio 2023 n. 202300041 il Consiglio Comunale ha approvato la bozza di convenzione per la concessione del diritto d'uso degli impianti fissi ferro filotranviari e di fermata tra il Comune di Torino, la Società Infratrasporti.To Srl e la Società GTT SpA. La suddetta convenzione è attualmente in fase di sottoscrizione.
- È in corso di definizione un nuovo piano di rientro per le posizioni pregresse con GTT e la strutturazione di eventuali forme parziali di garanzia.
- Per il "caro materiali": i) il 31/01/2023 è stata presentata istanza di accesso al Fondo di cui all'art. 1–septies, comma 8, del decreto-legge n. 73-2021 convertito con modificazioni dalla legge n. 106/2021, per la compensazione del caro materiali afferente agli interventi in oggetto, per il periodo 01/08/2022 - 31/12/2022 per un importo di € 3.626.208,14, secondo le modalità definite dal Decreto MIT n. 381 del 06/12/2022; ii) sono state autorizzate istanze di accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche di cui di cui all'art. 7 del Decreto-Legge 16 luglio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020 n. 120, per la compensazione del caro materiali afferente agli interventi in oggetto, per il periodo 01/01/2023 - 31/12/2023, secondo le modalità definite dal Decreto MIT n. 16 del 01/02/2023.
- Infra.To ha ottenuto le certificazioni a valere su un Sistema Integrato Qualità-Sicurezza-Ambiente (QSA), ai sensi delle norme ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 e ISO 14001:2015

Al momento della stesura del presente bilancio non si segnalano altri fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio.

PROPOSTE PER L'ASSEMBLEA DEI SOCI

Spettabile Socio,

in considerazione di quanto esposto, si invita all'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 così come proposto e a destinare l'utile d'esercizio pari ad Euro 404.526 come segue:

- per il 5% - pari ad Euro 20.226 alla Riserva Legale;
- per il 95% - pari ad Euro 384.300 alla Riserva Starordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Prof. Bernardino Chiaia)



Dichiarazione di conformità

Copia corrispondente ai documenti conservati presso la società.

INFRATRASPORTI.TO S.r.l.

a socio unico Città di Torino

Capitale Sociale Euro 217.942.216,00 - interamente versato

Sede legale: Corso Novara, 96 - 10152 Torino (TO)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2, DEL CODICE CIVILE
SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022

All'assemblea dei Soci della società Infratrasporti.To S.r.l. a socio unico

Si evidenzia preliminarmente che il collegio sindacale nella sua attuale composizione è chiamato a pronunciarsi sul bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, la cui gestione nel corso dell'anno di riferimento è stata monitorata e vigilata sistematicamente dal precedente collegio, il cui mandato è scaduto in data 26 luglio 2022 con la nomina dell'organo scrivente.

La nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge ed alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. (la "Società") al 31 dicembre 2022, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un utile di esercizio di Euro 404.526.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione, con il nostro assenso, in deroga al termine di cui all'art. 2429 del codice civile.

Il collegio sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto.



La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti Crowe Bompiani S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 11 aprile 2023 contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 *"fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA AI SENSI DELL'ART. 2403 DEL CODICE CIVILE

Nell'ambito dell'attività a noi demandata:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dall'organo amministrativo e, a tale riguardo, abbiamo preso atto delle modifiche dell'assetto organizzativo e della dotazione organica coerentemente con il prevedibile e programmato sviluppo dell'attività;
- mediante l'ottenimento di informazioni da parte dell'organo amministrativo, nonché attraverso l'esame dei documenti aziendali, abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione e sul suo concreto funzionamento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e (dalla data di insediamento) alle adunanze del consiglio di amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con le delibere assunte dall'assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- in particolare nel corso dell'anno 2022:
 - si sono tenute sei riunioni durante le quali è stata ricevuta informativa dagli organi delegati sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché

- sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni e caratteristiche, effettuate dalla Società;
- con il soggetto incaricato della revisione legale dei conti abbiamo scambiato tempestivamente dati ed informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza;
 - abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza ed abbiamo preso atto delle relazioni periodiche emesse dallo stesso, dalla cui lettura non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
 - nel corso dell'attività di vigilanza, non si sono verificati i presupposti per denunce di cui all'art. 2409 del codice civile,
 - nel corso dell'esercizio non sono pervenute al collegio sindacale denunce ex art. 2408 del codice civile;
 - non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 del D.L. 24 agosto 2021 n. 118 (che ha trovato applicazione fino all'entrata in vigore del D.Lgs. 17 giugno 2022 n. 83) o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-ovies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14;
 - non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-sexies del D.L. 6 novembre 2021 n. 152, convertito dalla Legge 29 dicembre 2021 n. 233 (in vigore fino al 15 luglio 2022), o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-novies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14.

BILANCIO D'ESERCIZIO

In merito al bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 riferiamo quanto segue:

- non essendo a noi non è demandata l'attività di revisione legale dei conti, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data al documento, 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;
- per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 5, del codice civile;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

- la relazione di revisione, che ci è stata messa a disposizione a cura del soggetto incaricato della revisione legale dei conti Crowe Bompiani S.p.A., contiene il seguente riquadro di informativa: *"Come evidenziato dagli amministratori nel capitolo 'Situazione Finanziaria' della relazione sulla gestione, si richiama l'attenzione sul fatto che la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nei confronti dei fornitori e delle banche finanziatrici, in una situazione di equilibrio economico-finanziario e tenuto anche conto della propria natura di società "in house providing" del Comune di Torino quale società delle infrastrutture e del trasporto pubblico locale, è strutturalmente correlata ai presupposti ivi analiticamente specificati. Tra i citati presupposti si segnala in particolare il sostanziale rispetto degli accordi stipulati con la società GTT per il rientro del debito da questo accumulato ed in relazione al quale è stato avviato un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi della stessa: tale piano sarà anche funzionale alla predisposizione di un programma di rientro sostenibile del debito di Infratrasporti nei confronti del socio unico Comune di Torino. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto"*.
- relativamente alla situazione finanziaria della Società ed alle condizioni che consentono il regolare adempimento delle obbligazioni sociali in una situazione di equilibrio economico-finanziario, tenuto conto della peculiare natura di Infratrasporti.To S.r.l. quale società "in house" del Comune di Torino, in quanto concessionaria della Linea 1 della metropolitana torinese e di due linee tranviarie (la 4 e gran parte della 16), in ossequio a quanto disposto dall'art. 2423-bis del codice civile (principio del "going concern"), riteniamo - come più volte segnalato dal precedente collegio all'amministratore unico "pro-tempore" e ribadito dagli scriventi all'attuale consiglio di amministrazione ed ai principali dirigenti della Società - che il prosieguo delle attività aziendali non può prescindere dal puntuale rispetto da parte dell'unico socio Città di Torino e della sua controllata GTT S.p.A. degli accordi contrattuali e convenzionali sin qui intercorsi con la Società stessa, tenuti anche in debito conto le rassicurazioni ottenute in proposito dagli enti interessati in svariate occasioni e gli accordi in corso di ridefinizione, così come dei conseguenti (parziali) pagamenti ricevuti;
- il consiglio di amministrazione ha predisposto la "Relazione sul governo societario e programma di valutazione del rischio di crisi aziendale" ai sensi dell'art. 6, commi 2

FU P
M

e 4, del D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175, che risulta comprendere le informazioni richieste dalla citata normativa.

CONCLUSIONI

Anche considerando la situazione economica generale, gli scenari geopolitici che incidono direttamente sui mercati dell'energia, il collegio sindacale raccomanda alla Società di mantenere la massima attenzione nel monitoraggio della situazione economica e finanziaria.

Si sottolinea l'importanza che sia garantito un aggiornamento costante relativamente all'informativa generale sulle modalità di espletamento dell'attività e sui conseguenti effetti di tipo economico-finanziario, in particolare sul *budget* per l'esercizio in corso e sul suo monitoraggio, con costante e puntuale aggiornamento degli organi sociali e del Socio di riferimento.

In conclusione, considerando le risultanze dell'attività da noi svolta ed il giudizio espresso nella relazione rilasciata dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il collegio sindacale non rileva motivi che ostino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, né ha obiezioni in merito alla proposta di delibera di destinazione dell'utile formulata dagli amministratori nell'apposito paragrafo della nota integrativa cui si rinvia nel dettaglio.

Torino, 11 aprile 2023.

Il collegio sindacale

(Pier Luigi Passoni) Presidente



(Fiorella Vaschetti) Sindaco effettivo



(Paolo Rizzello) Sindaco effettivo



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

Al Socio unico
della Infratrasporti.To S.r.l.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Come evidenziato dagli amministratori nel capitolo "Situazione Finanziaria" della relazione sulla gestione, si richiama l'attenzione sul fatto che la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nei confronti dei fornitori e delle banche finanziatrici, in una situazione di equilibrio economico-finanziario e tenuto anche conto della propria natura di società "in house providing" del Comune di Torino quale società delle infrastrutture e del trasporto pubblico locale, è strutturalmente correlata ai presupposti ivi analiticamente specificati. Tra i citati presupposti si segnala in particolare il sostanziale rispetto degli accordi stipulati con la società GTT per il rientro del debito da questa accumulato ed in relazione al quale è stato avviato un tavolo tecnico di confronto con gli uffici amministrativi della stessa; tale piano sarà anche funzionale alla predisposizione di un programma di rientro sostenibile del debito di Infratrasporti nei confronti del Socio unico Comune di Torino.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

MILANO ROMA TORINO PADOVA GENOVA BRESCIA PISA BOLOGNA

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a

richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori della Infratrasporti.To S.r.l. sono responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Torino, 11 aprile 2023

Crowe Bompani SpA



Giovanni Paschero
(Revisore Legale)